

## 27ª entrega

### 8 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

*”A las 7,30, nos visita el pirata rojo y nos arroja ocho bombas y varios pasquines para que nos rindamos.*

*A las 9, dos trimotores y un caza de León aparecen bombardeando los Sanatorios (del Naranco) y se retiran con rumbo a León.*

*A las 10,30, por el Pico Peña aparecen dos aviones rojos y nos arrojan unas siete bombas y siguen rumbo a Santander.*

*Por el Escamplero dos aviones nuestros protegen el avance de nuestras columnas.*

*A las 15, cuatro aviones de León nos visitan y arrojan gran cantidad de bombas sobre las posiciones enemigas.”*

Juan J. Maluquer (99), resume así la jornada: *“...hace un tiempo infernal, no hay visibilidad y no se puede volar (ya hemos visto que no fue así del todo). Pasamos el día en el campo esperando que el tiempo aclare. (...) el tiempo en el campo de aviación enemigo de León debe ser mejor. Puesto que algunos aparatos atacan nuestras posiciones alrededor de Oviedo. Uno de los aviones enemigos es un Dragon, que llega hasta nuestro campo de aviación y nos bombardea; pero como tenemos camuflados los aviones, no les aciertan. Los embudos que han hecho las bombas son rellenados rápidamente y el campo queda disponible para ser utilizado de nuevo...*

---

99 Ob. cit. págs. 234-235

... (Los Heinkel He.51) *vuelan sobre la ciudad* (Oviedo) *a unos 3.000 metros de altitud observando el bombardeo de la Artillería a la que está sometida, así como diversos incendios en diferentes puntos de la ciudad cercada. No vemos ningún avión de los nuestros*".

Nos aclara que uno de los bombarderos era un D.H.89 "Dragon". Efectivamente, era el mismo del día anterior, el único de su tipo que se hallaba en servicio, y asimismo confirma el bombardeo que realizó en su segundo servicio del día sobre Carreño; aunque por lo visto, no observó que, apenas iniciado el ataque despegó el Nieuport de Panceira que le obligó a retirarse hasta sus líneas y volvió a hacerlo otras dos veces más ante otros tantos intentos del "Dragon" por realizar un reconocimiento. Aun así, logró lanzar sobre el campo enemigo, como anota Maluquer, dieciocho bombas A-5 de 12 kilos.

También nos dice Maluquer que otros de los aviones nacionales que sobrevolaron Oviedo eran cazas Heinkel He.51 de los que seis habían llegado a León este mismo día. Se trataba de la 2ª patrulla de la Escuadrilla He.51 –única existente en esas fechas- tripulada por pilotos alemanes, entre los que se hallaban Günther Radusch, Kurt von Gilsa y Kowalski, todos ellos a las órdenes de Hannes Trautloft, que ostentaba el mando de la dicha patrulla.

Otro de los aparatos nacionales que actuó en este día 8 fue el Fokker F.XII 20-5, de Pardo y Calderón, que realizó dos servicios en defensa de Oviedo, pasando seguidamente a revisión.

Resulta, en cambio, sorprendente la afirmación del Diario de Operaciones de la 8ª División que afirma tajantemente que *"Durante la mañana de hoy, la aviación enemiga, que actuó intensamente, detuvo el*

*avance de nuestras tropas*. Aunque resulta mucho más creíble al anotar a continuación que *“Durante la tarde nuestra aviación de caza permitió la actuación intensa de la de bombardeo y favoreció el avance de nuestras fuerzas que desalojaron al enemigo... (de sus posiciones)”*.

*“Nuestra aviación de caza...”*; ahora sí. Media docena de cazas de verdad: Heinkel He.51. Nada menos que el interceptor estándar en la propia Luftwaffe y, sin embargo, se trataba de un avión que había nacido ya anticuado; aunque en Asturias, como veremos, no se notaría, por las especiales características de su lucha aérea. La Aviación republicana había actuado en un principio sin mayores problemas desprovista de aparatos de caza, simplemente con estudiar las limitaciones en el tiempo de vuelo que imponía la geografía a los aviones de La Virgen del Camino y aprovechar sus forzosas ausencias para operar sin riesgo alguno. Ahora, al aumentar la disponibilidad de la Aviación nacional en León, había comenzado a emplear UN Nieuport 52 que, si bien no era en absoluto un enemigo válido para enfrentarse a un Heinkel.51 -y, mucho menos, a seis-, conseguiría sólo con su presencia en los momentos adecuados, imponer limitaciones a los bombarderos enemigos, dificultando su misión: sólo mucho tiempo después habría combates entre cazas sobre Asturias; de momento, bastaba con jugar a la estrategia del ratón y el gato.

He afirmado que los Heinkel He.51 estaban anticuados y no es preciso abundar en muchos razonamientos, ante el hecho incuestionable de que un mes más tarde en el Centro dejaban patente su absoluta incapacidad para enfrentarse a los cazas que la Unión Soviética había suministrado a la República. Ante los Nieuport 52 de preguerra, los He.51 se habían mostrado muy superiores y contra los cazas franceses -Dewoitine D.71,

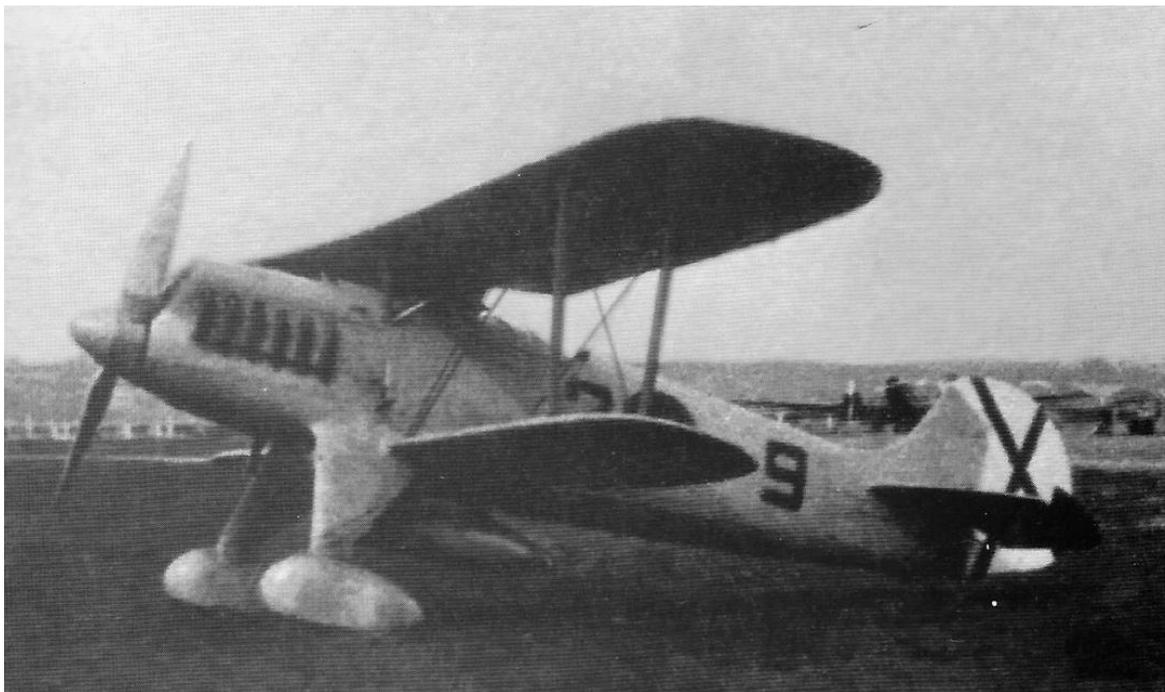
Loire 46...- se apañaban bastante bien y, con frecuencia, salían victoriosos, pero su confrontación con los Polikarpov I.15 e I.16, obligó a la Legión Cóndor, pura y simplemente, a retirarlos de su función de cazas, so pena de enviar sus pilotos y sus monturas a un sacrificio estéril. El Heinkel He.51, biplano, de construcción mixta metal/madera (100), con tren de aterrizaje fijo, cabina descubierta y sin radio, era un exponente típico de una generación de aviones que desaparecía.



Fotografías de los Heinkel He.51 con matrículas 2-12, 2-10 y 2-9, pertenecientes a la 2ª patrulla de la Escuadrilla He.51 con pilotos alemanes. Se suele escribir que estos primeros Heinkel recibidos en España eran del Mod. A pero, como podemos ver, todos ellos llevan depósito de combustible suplementario, lo cual era una de las características del He.51B. Aunque cabe la posibilidad de que hubieran sido modificados después de su llegada para poder portar el dicho depósito.

---

<sup>100</sup> El fuselaje tenía estructura de tubos de acero e iba recubierto de electrón en su parte delantera y de contraplaqué entelado en el resto. Las alas tenían costillaje de madera, con el borde de ataque de contraplaqué, todo ello entelado.





Aeródromo de La Virgen del Camino con los Heinkel He.51 aparcados junto a la vía férrea que le unía con León capital.



Ametralladora M.G. 17 de morro, calibre 7.92 mm. (8x57 Mauser) de la que una pareja constituía el armamento del Heinkel He.51



La foto de este He.51 nos permite apreciar el visor réflex Revi 3a para la puntería de las ametralladoras.



Imágenes de detalle del Reflexvisier 3a

Disponía de un motor BMW VI de 550 H.P. con el que volaba a una velocidad máxima de 310 km/h (a 4.000 m.) o de crucero de 260. Iba armado con el equipo clásico de su especialidad: dos ametralladoras MG.17 de calibre 7,92 mm. (8x57) sobre el morro, sincronizadas con la hélice, que era de madera, y disponía para efectuar la puntería de un colimador réflex Revi 3a: una de las pocas “modernidades” que presentaba.

Pese a todo lo dicho, su obsolescencia no sería causa de inmediata retirada, como ocurrió con otras aeronaves, sino que mantuvo una carrera bélica intensa y continuada hasta más allá del final de la guerra, gracias a la posibilidad que tenía de instalarle, tras el asiento del piloto, un lanzabombas interno vertical Elvemag 6C10 IX, con capacidad para seis bombas de fragmentación SC/10 de 10 kg., que posibilitarían su actuación como avión de asalto, para el ataque a las tropas de tierra, modalidad de empleo a la que se vio desplazado y que desempeñó con notable eficacia.



Armeros alemanes preparando las bombas SC/10 que podía llevar en su lanzabombas el Heinkel He.51

Otra novedad que se produjo el día 8 en el campo nacional fue la incorporación a las Columnas Gallegas de una compañía –dos secciones a dos máquinas- de ametralladoras antiaéreas Flak 30, de calibre 20 mm –similares a las llegadas a León el día 7-, organizada por el Regimiento de Infantería Granada N° 6, de Sevilla, a las órdenes del teniente Villa. El esfuerzo que el Mando nacional estaba realizando por sostener Oviedo era evidente. A pesar de que en estas fechas resultaba prioritario el avance de



Ametralladora antiaérea de 20 mm. Flak 30, fotografiada, una vez roto el cerco de la capital asturiana, en las proximidades de los talleres del Ferrocarril Vasco-Asturiano de Oviedo. El edificio rematado por una cúpula que se ve a la izquierda- en las dos fotos inferiores era la Cárcel Modelo; actualmente, Archivo Histórico Provincial de Asturias (Fotos Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Florantino López)

las Columnas del Sur hacia Madrid, no dudó en desplazar a Asturias dos unidades expedicionarias del Ejército de África -la 3ª Bandera de la Legión y el 3º Tabor de Regulares de Ceuta (101)-, así como la mitad de los He.51 de la escuadrilla pilotada por alemanes (102) y media docena (pronto veremos como a las cuatro primeras se agregarían temporalmente otras dos) de las veinte ametralladoras Flak 30 de 20 mm que se habían recibido de Alemania.

### **9 de octubre.-**

Día de lluvia y niebla.

La aviación republicana no vuela. No obstante lo cual, los aparatos de León consiguieron efectuar un servicio, según el parte del observatorio de la Catedral:

*“Dos aviones nuestros bombardean San Claudio.”*

Procedentes de Baraona y Avila, llegaban a la Virgen del Camino los tres Junkers Ju.52 de la 1ª Escuadrilla (1-E-22), matrículas 22-60, 22-62 y 22-63, que mandaba Gil Mendizábal.

---

101 Poco después llegarían otras más

102 Hasta este momento la Aviación nacional había recibido de Alemania quince Heinkel. Con doce de ellos, matriculados 2-1 a 2-12, se organizó una “escuadrilla” con pilotos alemanes que actuaba normalmente dividida en dos patrullas. Los He.51 restantes fueron cedidos a los españoles que organizaron igualmente una “escuadrilla” de tres aparatos que recibieron las matrículas 2-51, 2-52 y 2-53