

29ª entrega

## 16 de octubre.-

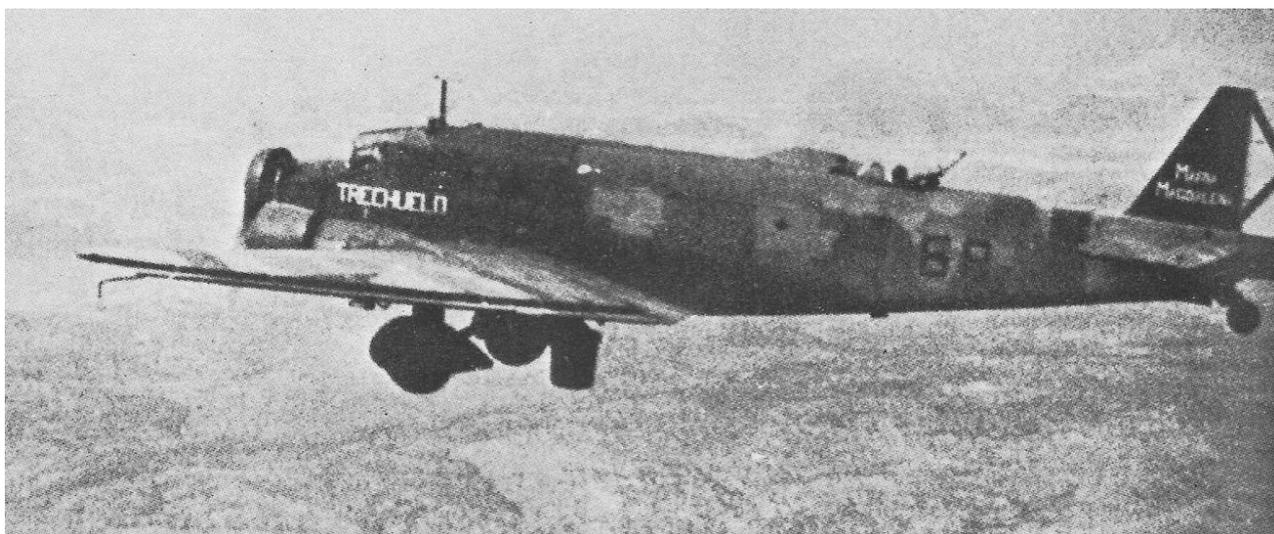
Aún persiste el mal tiempo, pero tendiendo a mejorar, lo que permite operar a la casi totalidad de los aparatos concentrados en León.

En la mañana:

El De Havilland D.H.89 del comandante Juan Antonio Ansaldo y el capitán Bazán bombardeaba Trubia y Turón. Efectuarían una segunda salida, pero se vieron obligados a regresar a la base por avería de un motor.

El Fokker XII 20-6, tripulado por Eyaralar, Julián del Val y Guillermo Casares, atacaba las posiciones enemigas en las inmediaciones de Oviedo. Al regreso, cuando sobrevolaba el Puerto de Ventana, el capitán Casares fue alcanzado en el vientre por un disparo de fusil hecho desde tierra, a resultas de cuya herida fallecería pocos días más tarde. (Diario de Operaciones de la 8ª División)

Los Junkers Ju.52 22-60 y 22-62, de la escuadrilla 1-E-22,

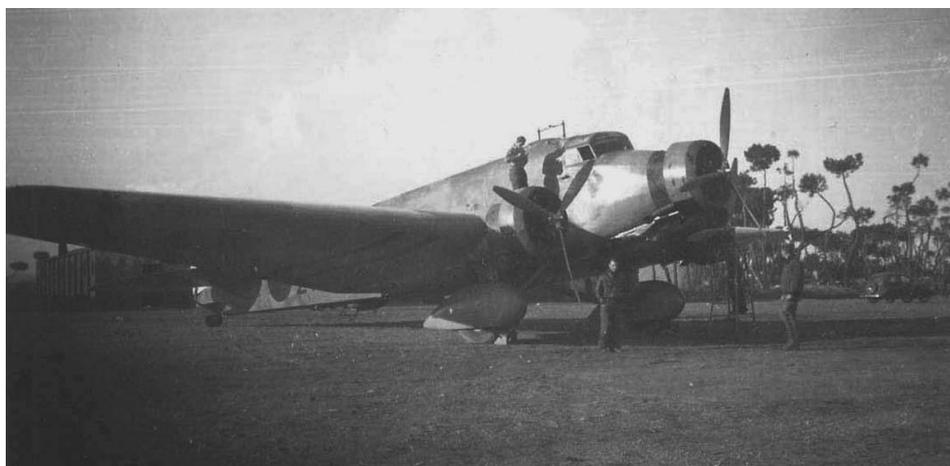


El Junkers Ju.52, matrícula 22-69 (José Calvo Safont. Relevado al poco por Pablo Atienza) ostentaba en la cola el nombre “María Magdalena”, como integrante que era de la Escuadrilla 3-E-22, que llevaba por sobrenombre “Las tres Marías”

bombardearon San Claudio y los Sanatorios de las laderas del Naranco, que habían sido ocupados por los republicanos. Los Junkers Ju.52 tripulados por los alemanes von Moreau y Henke bombardeaban el aeródromo de Carreño con bombas SC/10 y SC/50.

Los Junkers Ju.52 de la escuadrilla 3-E-22 (22-67, 22-68 y 22-69) arrojaron sobre San Claudio y Sograndio 48 bombas SC/50 (111).

Llegan a León tres Savoia-Marchetti S.81, pilotados por Roberto Allio, Ettore Muti y Vincenzo Coppi, y tres cazas Cr.32 -al mando de Angel Salas Larrazábal (112)- de la Escuadrilla Dequal, única de Fiat existente en ese momento; todos ellos de la llamada Aviación del Tercio. En esta misma tarde, se incorporan a las operaciones sobre Asturias, bombardeando el aeródromo de Carreño, donde averiaron los dos Breguet XIX –



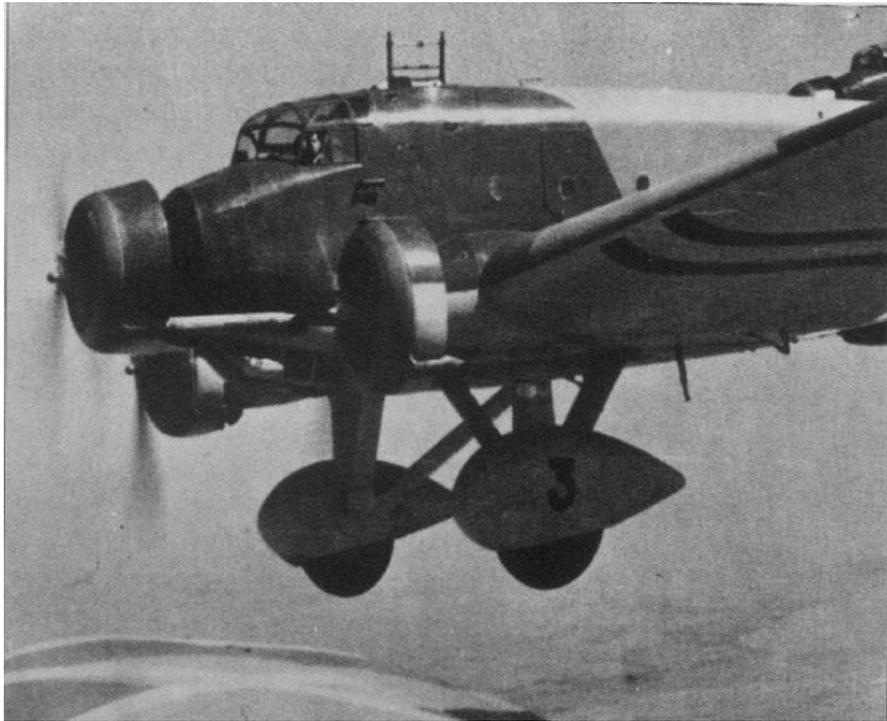
El Savoia S-81 era un bombardero sólido y seguro. Cualidades estas que compartía con al Junker Ju.52, al que superaba en prestaciones y armamento defensivo

---

111 Adviértase que la carga lanzada era bastante inferior a la máxima que podían llevar, consistente en 72 bombas de 50 kilos; 24 por aparato. Una de las servidumbres que había que pagar para trasponer la cordillera con mal tiempo.

112 Salas era -junto con Morato y Salvador- uno de los tres pilotos españoles encuadrados en la Escuadrilla Dequal. Los pilotos de los otros dos cazas que operaron sobre Asturias eran italianos. Entre los tripulantes de los bombarderos también figuraban algunos españoles

probablemente los 12-187 y 12- 202- y ocasionaron un muerto entre el personal de tierra.



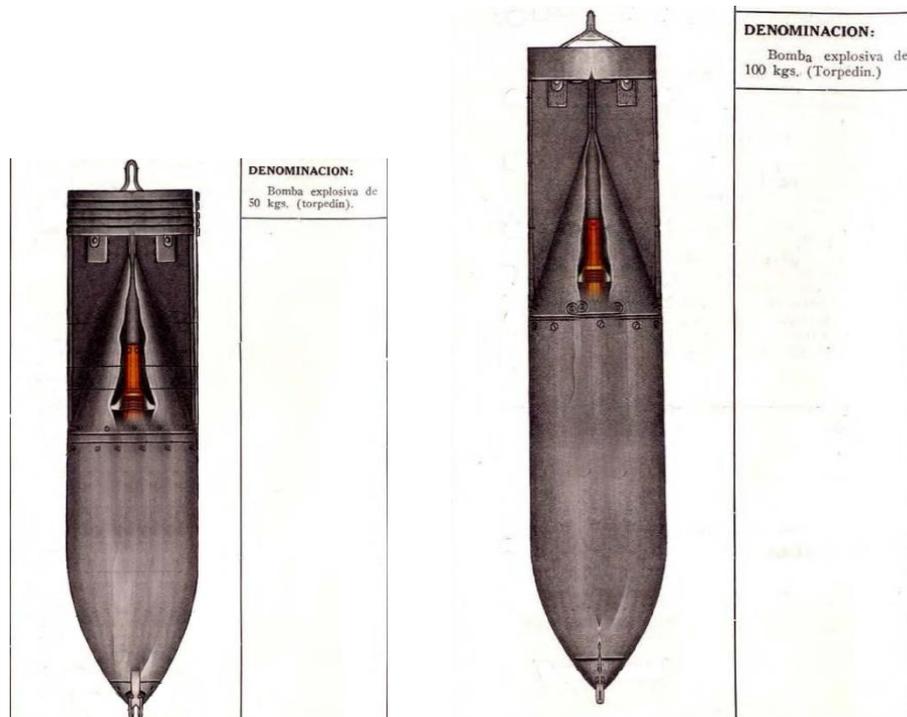
El Savoia S.81 era un avión de la misma concepción anticuada del Junkers Ju.52. Incluso, como éste, era la evolución de un aparato civil de transporte convertido en bombardero.



Visor de bombardeo mecánico italiano Mod. Jozza G.3. En España fue conocido como Jozza U.2. (Museo de la Academia Básica del Aire de La Virgen del Camino).



Savoia S.81 mostrando la cabina del bombardero debajo y detrás del motor central



Bombas italianas Torpedini de 50 kg (izda.) y 100 kg (dcha.)

Se trataba de un monoplano de tren fijo, impulsado por tres motores que podían ser de diferentes modelos, según la factoría en que hubiera sido construido, con una potencia unitaria que iba desde los 650 hp del Alfa Romeo 125RC 35 a los 750 del Gnome-Rhône 14 K. Con una silueta, unas medidas –envergadura y longitud algo inferiores- y un peso muy parecidos

a los del Ju.52, podía confundírsele con éste si se le observaba desde una distancia a la que no se percibiera la chapa ondulada con que estaba construido el aparato alemán. Sus prestaciones eran mejores que las del Junkers desde el momento en que podía alcanzar una velocidad máxima de 340 k/h. o de crucero próxima a los 300 y tenía un techo y un radio de acción superiores. La carga de bombas era asimismo parecida, dependiendo de las combinaciones que se emplearan: 12 “espezoneras” (113) de 84 bombas de 1 kg incendiarias (1.008 kg); 12 “espezoneras” de 42 bombas de 2 kilos anti personal o incendiarias (1.008 kg); 56 bombas de 20 kilos incendiarias (1.120 kg); 28 bombas de 50 kilos (1.400 kg); 16 bombas de 100 kilos (1.600 kg) ó 4 bombas de 250 kilos (1.000 kilos). El funcionamiento de sus lanzabombas, de forma tubular, era mecánico y el visor de bombardeo –Tipo Jozza G/3- era, asimismo, mecánico y, aunque más sofisticado y preciso que el del Ju.52, sin posible comparación con los visores ópticos que pronto comenzarían a ser habituales (114) y el puesto del bombardero, en que se ubicaba, era incomparablemente mejor y más cómodo que el del Ju.52, pues consistía en una barquilla acristalada situada bajo el puesto de pilotaje y detrás del motor central, que no sólo proporcionaba a su ocupante una gran visibilidad, sino que le permitía realizar el trabajo a cubierto de la intemperie y le liberaba de la

---

113 “Espezonera “es la hispanización del término italiano “spezzoniera” que se daba a los contenedores empleados para lanzar las pequeñas bombas de 1 y 2 kilogramos (“spezzoni”) que, por su reducido tamaño no era posible arrojar desde los lanzabombas de forma individualizada.

114 Los alemanes comenzarían pronto a sustituir los Goerzvisier 219 mecánicos por visores ópticos –Lotfe o BZG- en los bombarderos más modernos –Do.17 y He-111- enviados a España, mientras los italianos, continuaron con sus “Iozza” –en distintas variantes- durante toda nuestra guerra

servidumbre de manejar una ametralladora, por lo que podía dedicar toda su atención exclusivamente a lograr la mejor puntería posible de las bombas.

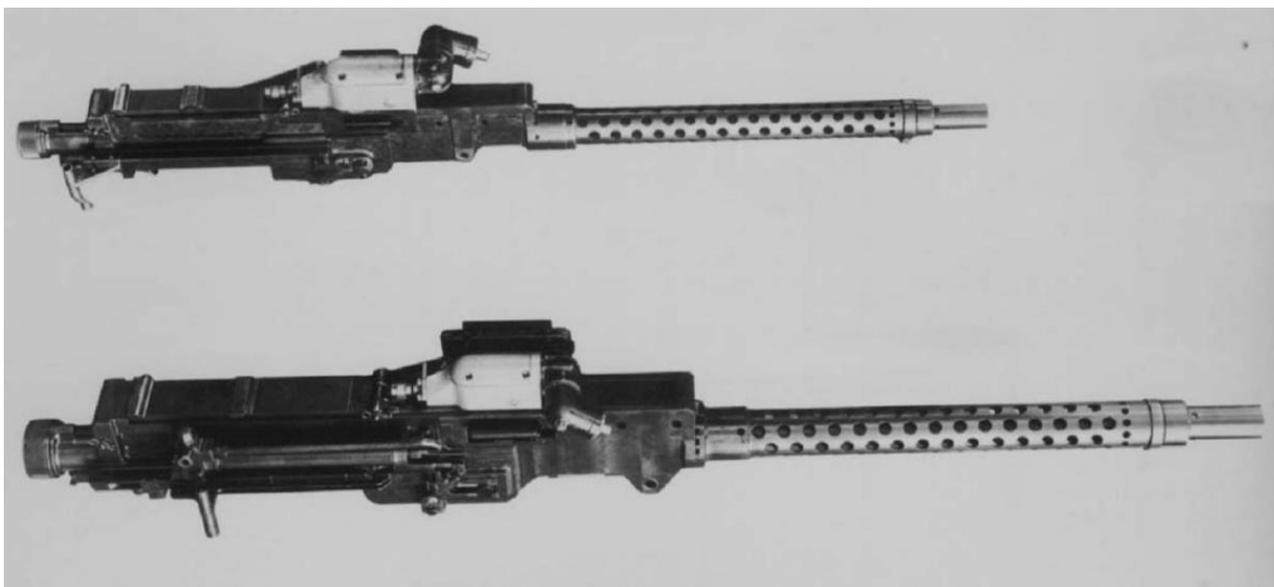


Torreta dorsal doble de un S.81

En cuanto al armamento defensivo también era superior al del Junkers pues, aunque concentrado como en aquel en un puesto dorsal y otro ventral, cada uno de éstos montaba dos ametralladoras Breda Safat, calibre 7,7 mm (.303), en sendas torretas dobles Tipo DR semi-eclipsables, con funcionamiento de giro hidráulico, sistema Riva-Calzoni, en tanto que la puntería por elevación y el repliegue de la torre se efectuaban manualmente. Aún disponía de otras dos ametralladoras Lewis, del mismo calibre que las anteriores, cada una de las cuales hacía fuego, a derecha o izquierda del aparato por las dos ventanillas laterales. No abundaremos más en la descripción del Savoia S.81 pues, aunque su actuación fue muy relevante en el resto de España, sería mínima en Asturias donde sólo operó dos días –el 16 y el 17 de octubre- no volviendo a combatir en sus cielos durante el resto de la guerra



Cazas Fiat Cr.32. En octubre de 1936 aún llevaban unos números provisionales —en las imágenes el 2 y el 3- hasta recibir, poco más tarde las matrículas definitivas. Italia había suministrado a la Aviación nacional 24 Cr.32 -dos escuadrillas- pero, a causa de las bajas sufridas por los doce de la primera recibida, decidieron reunirlos a todos en una sola a las órdenes de Vincenzo Dequal



Las ametralladoras Breda-Safat de 7,7 mm (arriba) y 12,7 mm (abajo), fueron las máquinas empleadas por la práctica totalidad de los aviones italianos que combatieron en España durante la Guerra Civil. En la imagen aparecen ambas montando los mecanismos de sincronización con las hélices.

Por lo que atañe al “*Chirri*” (C.R.)... ¿Qué vamos a decir? Cuando se ha convertido en el símbolo de la guerra de España en el aire. El caza Cr.32 de la casa Fiat fue el último de su generación –biplano, de tren fijo, con cabina abierta, sin radio y con mira tubular tipo San Giorgio- que salió victorioso de una guerra en la que tuvo que enfrentarse a otros aparatos mucho más modernos de la nueva generación. Hasta el punto de que su actuación en España hizo creer a la Regia Aeronautica que la fórmula de este tipo de aviones aún era válida para el combate y continuó proyectando y adoptando aparatos de de caza biplanos -como el Fiat Cr.42- en lugar de centrarse en el estudio y fabricación de monoplanos metálicos de tren plegable.

Buena parte del éxito obtenido por los Cr.32 se debía a su excelente



Visor tubular Chrétien, de la firma San Giorgio montado en el Fiat Cr.32



Angel Salas a bordo de su Fiat. Adviértase el visor Chrétien y, a su izquierda, adelantada respecto a éste, la parrilla circular que, junto con la pínula correspondiente componía un conjunto de miras de “puntería libre”

motor Fiat A 30 RA de 12 cilindros en V y 600 hp que movía una hélice bipala metálica de paso variable en tierra y le permitían alcanzar una velocidad máxima de 356 km/h o una de crucero de 275. El primer modelo iba armado normalmente con dos ametralladoras Breda-Safat de 7,7 mm

sobre el morro, con una inclinación hacia arriba de 1°30', sincronizadas con la hélice, aunque podían sustituirse por otras dos máquinas de la misma firma y modelo que las anteriores de calibre 12,7 mm e incluso, por una de cada calibre. Más tarde, llegarían otras variantes más armadas –con cuatro ametralladoras - del Cr.32, pero para entonces ya se había acabado la guerra en Asturias.

Los Fiat Cr.32 se enfrentaron, resultando victoriosos, contra otros cazas –los soviéticos- de superiores prestaciones: el Polikarpov I.15 “Chato” y, sobre todo, el también Polikarpov, I.16 llamado “Mosca” por los republicanos, pero más conocido a nivel internacional como “Rata”, sobrenombre que le habían aplicado los alemanes en nuestra guerra, acabando por universalizarlo durante la II Guerra Mundial. El “Chato” era un avión de la misma especie que el Fiat: biplano, de estructura mixta, cabina abierta, tren de aterrizaje fijo en dos patas, sin radio... y con unas prestaciones y características bastante parecidas a las del caza italiano... siempre que montara el motor M.22 de 480 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 347 km/h, frente a los 356 del “Chirri”. Con el motor M.25 sus actuaciones mejoraban sensiblemente, pero los empleados en el Norte eran de las primeras versiones, con motor M.22. El avión soviético tenía un techo más alto que el italiano, maniobraba mejor que éste –que ya es decir- y disponía de cuatro ametralladoras Maxim PV.1, de 7,62 mm de calibre, dos a cada lado del motor, frente a las dos únicas del “Chirri”. Ambos disponían de visores de puntería tubulares: OP-1 (115) el

I.15 y el Chrétien, de la ya citada San Giorgio, el Cr.32 (116). Eran, por tanto, dos aviones equiparables, debiendo el Fiat actuar muy fino para salir ganador; algo que conseguía esgrimiendo las bazas a su favor de la trepada y, sobre todo, el picado más rápido que los del “Chato”.

Más inexplicable es su éxito frente al I.16, un monoplano con cabina cerrada, tren plegable y con un motor M.25 de 710 hp con el que volaba a 454 km/h de máxima; casi 100 km/h más que el Fiat. El peso, cargado, del I.16 era de 1.460 kg que divididos entre los 710 hp de su motor nos dan una ratio de 2,06 kilos por caballo. Mientras que el italiano pesaba, igualmente cargado, 1.900 kg que repartidos entre los 600 caballos de su motor nos dan 3,166. kilos por caballo. ¿Cómo es posible que el Fiat fuera capaz de hacerle frente y salir frecuentemente vencedor? El avión italiano tenía a su favor una mayor maniobrabilidad y una velocidad de picado superior, pero eso no era suficiente. La única explicación es que los italianos, habiendo apostado convencidos por un biplano maniobrero para su Aeronáutica, entrenaron a sus cazadores con insistente preferencia en el vuelo acrobático, y algo parecido ocurría con los cazadores españoles, que sólo habían sido instruidos y volado en biplanos. Unos y otros buscaban la “pelea de perros”, el combate acrobático, con los rusos y sus educandos españoles, y si se veían apurados se zafaban con un picado, que los I.16 no podían seguir, entre otras cosas por el amplio frontal que presentaba su motor radial. Lo asombroso es que los pilotos de los I.16 no comprendieran en toda la guerra que no debían aceptar el combate

---

<sup>116</sup> Este último llevaba además en paralelo con el visor tubular y a su izquierda una parrilla circular y una pínula, constituyendo un segundo conjunto de elementos de mira que permitía una puntería más “abierta”.

acrobático próximo, sino aprovechar su considerablemente superior velocidad para combatir a base de pasadas rápidas y rupturas, algo que los alemanes entendieron nada más comenzar a emplear sus “Messers”, teniendo clarísimo lo peligroso que resultaba enfrentarse, p.e.j., sin ir más lejos, con un “Chato” en un combate individual. En cualquier caso, el “Chirri” –pese a lo que cuenta Tarazona (117)- no combatiría contra el “Rata” en Asturias a causa de unas curiosas circunstancias de las que nos ocuparemos en su momento.

Veamos ahora lo sucedido la siguiente jornada en los cielos de Asturias; la jornada en que las Columnas Gallegas rompieron el cerco de Oviedo.



La imagen de las explosiones sobre el caserío urbano de Oviedo serían un espectáculo cotidiano durante los quince meses que duró su asedio.

---

117 “Yo fui piloto de caza rojo”, págs. 68-69, en las que además hace un comentario sobre el combate con los Cr.32 que coincide plenamente con las valoraciones que acaban de hacerse.