

## 31ª entrega

Llegaban a León, en un intento por compensar de algún modo la ausencia de los Junkers, los tres Breguet XIX, del Grupo de León, que hasta entonces habían estado operando en el Centro, desde el aeródromo de Escalona del Prado, y cuatro (120) Heinkel He.46 “Pava” con matrículas 11-151, 11-152, 11-153 y 11-154, que componían la 1ª Escuadrilla de este material, 1-E-11, al mando del capitán Carlos Martínez Vara de Rey. Su personal estaba formado por los pilotos Domenech, Jesús Rubio, Martiniano Valdizán, Colorado y Alfredo Arija y los ametralladores-bombarderos Alejandro Sánchez Gallicher y Felipe Madariaga.

Los cuatro Heinkel He.46 C-1, llegados a León formaban parte de un grupo de doce que desembarcó en Vigo del vapor alemán “Usaramo” donde recaló en su segundo viaje a España (121). Aunque se trataba de un

---

120 Jesús Salas, quien ha estudiado con mayor dedicación la actuación de este modelo de aparato, no parece tener claro si las primeras tres escuadrillas que se formaron eran de tres o cuatro aviones. En su trabajo “Llegada de los Heinkel-46 (Pavas)” (publicado en el nº 369 de la “Revista de Aeronáutica y Astronáutica”, pág. 573) de 1971 decía que eran de cuatro, numerados desde el 11-151 al 11-162 y volvía a decirlo en “Ayuda extranjera” III (en “Aeroplano” nº 12, de 1994, pág. 93). Sin embargo, en “Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 190 (1999) asegura que fueron de tres. Personalmente opino que estas escuadrillas, al menos en un principio fueron de cuatro He.46, aunque cabe la posibilidad de que más adelante, cuando se reorganizaron en dos grupos, pasaran a tener tres aviones. Y digo esto, por una parte, porque considero un tanto inusual destinar siete pilotos a una unidad de tres aparatos y, por otra, por el testimonio de José Ramón Calparsoro (“Un piloto español en la Legión Cóndor”, págs. 81 y 83) quien afirma que el He.46 que se le asignó cuando fue destinado a la 2ª Escuadrilla era el 11-157 cuando, si hubieran sido de tres aviones, este número habría correspondido a la 3ª.

121 O tal vez, del “Girgenti”, que desembarcó en La Coruña. El “Usaramo”, en su primer viaje había tomado puerto en Cádiz el 6 de agosto. Los siguientes buques con suministros alemanes fueron el “Kamerun” y el “Wigbert” - el primero con gasolina de aviación y el segundo con aviones, bombas y armas ligeras- y no

avión de diseño relativamente reciente (122), el He.46 era de concepción anticuada. Nacido como biplano, fueron reduciéndose sus planos inferiores en las primeras versiones hasta desaparecer por completo, quedando convertido en un monoplano biplaza de ala alta –parasol-, lo que favorecía el desempeño de la misión de reconocimiento, a la que estaba destinado. Su construcción era mixta a base de metal y madera, con recubrimiento de tela. Su tren de aterrizaje, fijo montaba un motor radial Siemens SAM22B, de 9 cilindros con una potencia de 650 hp con los que alcanzaba una velocidad máxima de 260 km/h o de crucero de 215 km/h. Su armamento se hallaba reducido a una sola ametralladora MG.15 de 7,92 mm (8x57) en montaje de anillo giratorio sobre el puesto descubierto del observador y podía llevar una carga de 12 bombas de 10 kilos en dos lanzabombas internos verticales Elvemag 6C 10 IX, similares a los que montaban los

---

podieron entrar en Cádiz por impedírsele la Escuadra republicana, por lo que hubieron de retroceder hacia el Norte, descargando en Lisboa, pues el Gobierno portugués había autorizado el tránsito a España del cargamento por su territorio. Los alemanes consideraron que esta solución constituía una ruta segura y, así, el cuarto buque –el “Lahneck”- descargó también en Lisboa. Y lo mismo pretendió el siguiente, el quinto, -el“Usaramo”, en su segundo viaje-, pero Inglaterra presionó al Gobierno luso para que lo desautorizara, lo que le obligó a desandar parte del viaje realizado para descargar en Vigo. Como quiera que Portugal no estaba en condiciones de suministrar equipo bélico al bando nacional, del que era partidario, la propaganda republicana se centró en la crítica al permiso del tránsito de armas a través del país, exagerándolo hasta el extremo de considerarlo algo habitual, cuando como hemos visto, sólo fueron tres los cargueros que desembarcaron su material en el puerto lisboeta, forzando a trasladar el envío de suministros alemanes a los puertos gallegos, aunque para ello hubiera tenido que intervenir la todopoderosa Gran Bretaña

<sup>122</sup> Había sido diseñado y realizado su primer vuelo en 1931 y entrado en servicio con la Luftwaffe en 1933



Heinkel He.46 C-1, con matrícula 11-151 (la más baja de las asignadas a las “Pavas” tripuladas por españoles) de reconocimiento cercano y pequeño bombardeo.



Tripulantes de la 1ª Escuadrilla de Heinkel He.46. En el centro, el jefe de la misma Carlos Martínez Vara de Rey.



Dos vistas del mismo Heinkel He.46, matrícula 11-154, en las que se aprecia la mira de bombardeo Goerz Visier 6V.219d junto a una muñequita pintada como mascota. En la foto inferior, se ve mejor la ametralladora Mg.15, única que montaba el aparato.

Heinkel He-51 (123). Tales lanzabombas podían sustituirse por una cámara para el reconocimiento fotográfico. La mira de puntería para el bombardero era una Goerz Vizier 6V.219d idéntica a la que montaban los Ju.52, pero colocada en la misma incómoda posición en que la llevaban los Breguet XIX: es decir, en la cara externa del costado derecho, lo que requería que el bombardero, para realizar la puntería, tuviera que sacar

---

<sup>123</sup> Más adelante, con posterioridad a la campaña de Asturias y por iniciativa del propio Calparsoro, se ensayó con éxito, y así fue empleado, suplementar la carga con dos bombas Hispania A.6 de 50 kilos ubicadas en los dos enganches centrales de un lanzabombas 4-A-6 colocado en posición ventral (Ver “Un piloto español en la Legión Cóndor”, págs. 91 a 93).

medio cuerpo fuera de su puesto, a más de tener que hacerlo retorcido y eso en un avión en el que el conjunto motor/hélice que montaba provocaba tales vibraciones que resultaba difícil leer el cuadro de instrumentos.



Mira Goerz Visier 6V.219d, que montaban los He.46, fotografiada con un encuadre parecido, más o menos, a la posición en que se ve colocada en las dos fotos anteriores

El Heinkel He.46 C-1 mejoraba en muy escasa medida al Breguet; algo más de velocidad: 30/45 kilómetros más por hora, y un radio de acción poco mayor. De hecho, hubo que retirarlos del combate en enero de 1938; aguantando, por tanto, poco más de dos meses que los Br. XIX, que fueron retirados en octubre del 37.



Heinkel He.46 11-157 de la 2ª Escuadrilla, portando las dos bombas Hispania A.6 suplementarias, de 50 kilos.



Detalle del lanzabombas 4-A-6, con las dos bombas de 50 kilos en los engarces centrales, si bien estos lanzabombas, como se ha dicho, sólo empezarían a utilizarse ya finalizada la guerra en Asturias.

El periódico, de Gijón reproduce el Parte Oficial del Ministerio de la Guerra que dice:

*“En Asturias el enemigo se repliega lentamente (...) ante el brío de los heroicos milicianos asturianos. La aviación republicana colaboró con gran acierto en la acción de las tropas de tierra.”*

No se ha encontrado fuente alternativa alguna que corrobore estas afirmaciones; más bien, todo lo contrario.

#### **24 de octubre.-**

Parte del observatorio de la Catedral:

*“A las 6,30 aparece el avión rojo que los cañones antiaéreos no dejan acercarse.”*

Como se ha dicho, algún o algunos aparatos republicanos se establecieron en el aeródromo de Cué. Uno, al menos, está identificado: el Breguet XIX 12-92, pilotado por Roldán, llevando como ametrallador-bombardero al sargento José Juan Otero García en reemplazo de Juan Maluquer, que había partido de Asturias en un Fokker F.VII para regresar a Cataluña.

En cuanto a los “cañones antiaéreos”, no había otros en Oviedo que las ametralladoras de 20 mm de la sección sevillana del teniente Villa que, desde luego, hacía fuego contra los aviones enemigos en cuanto los tenían a su alcance.

#### **25 de octubre.-**

Parte del observatorio de la Catedral:

*“A las 8, por Pola de Siero, aparece un avión rojo que se aproxima, ahora sólo tira tres bombas por detrás de las Adoratrices.”*



Vázquez Carril, que había entrado en Oviedo con su Batería, da testimonio de esta presencia en su diario (124), con las siguientes palabras:

*“A la mañana temprano aparece el “Negus”, que empieza a soltar metralla, pero pronto dos cañones antiaéreos empiezan a funcionar, largándose más que deprisa.”*

## **26 de octubre.-**

Parte del observatorio de la Catedral:

*“A las 10, nos visitan 7 aviones de León bombardeando los objetivos que les encomiendan con otros tres cazas.*

*Los aviones rojos ya no vienen*

*Nos visitan dos aviones y tres cazas de León, vienen de Gijón.”*

Vázquez Carril (125) nos refiere sin mucha precisión cuáles eran los objetivos de los aviones nacionales: *“Bajamos un poco más debajo de (La) Argañosa, empezando a soltar metralla (con los Schneider de 7 cm) sobre un pueblo que hay más arriba de Villamar (¿Santa Marina de Piedramuelle (126)?). Se origina el tiroteo y de pronto dos aparatos del Ejército toman también parte, parte activísima. Irán zumbando hasta el anochecer...”*

El periódico LA PRENSA, del 27, daba igualmente su particular versión de estos hechos:

---

124 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, pág. 194

125 Ob. cit. pág. 195

126 En esta jornada, las fuerzas nacionales estaban operando al Sur de la carretera San Claudio-Oviedo, a fin de alejar el frente de la misma para que pudieran circular por ella los convoyes de suministro; es decir en dirección a Santa Marina de Piedra Muelle, pueblo situado a más altura (cota 270), por encima, de Villamar (cota 205).



*“Hacia días que los aviones enemigos no habían aparecido por Asturias (127). Ayer se presentaron sobre Oviedo tres aparatos que comenzaron a realizar observaciones sobre nuestras posiciones, arrojando después algunas bombas sin que las consecuencias fueran lamentables ni produjesen efecto alguno en la moral de nuestras tropas. Al atardecer los aparatos regresaron a sus bases.”*

**27 de octubre.-** Parte del observatorio de la Catedral:

*“Siguen visitándonos nuestra aviación y los rojos siguen cañoneando la población civil.”*

EL NOROESTE, de Gijón, del día 28, lo confirmaba así: *“Por la mañana y a última hora de la tarde volaron sobre los campos de operaciones cuatro aparatos enemigos, los cuales bombardearon en la parte de San Claudio y San Esteban de las Cruces.”* Es decir, en los dos sectores por cuyo dominio se estaba combatiendo estos días en tierra.

Este mismo periódico anunciaba que *“La Alcaldía (de Gijón) ha dispuesto la habilitación de refugios, amplios y seguros, contra posibles agresiones de la aviación facciosa.”*

**28 de octubre.-** El observatorio de la Catedral no incluye en su parte ninguna noticia relacionada con la aviación, como tampoco lo hará los días 29 y 30.

**29 de octubre.-**En esta fecha se marchan a Ávila los Heinkel He.51 que habían operado desde La Virgen del Camino.

A los Breguet XIX disponibles en la España nacional se les cambia el número de tipo de aparato que pasa a ser el 10, en lugar del antiguo 12.

---

<sup>127</sup> Como hemos visto, esto no era cierto en absoluto.

Los supervivientes, una treintena, se distribuyen en cinco Grupos, numerados desde el 1-G-10 al 5-G-10 y cada uno de ellos contaría con dos escuadrillas de tres aparatos, numeradas desde la 1-E-10 a la 10-E-10. Al frente de Asturias, a La Virgen del Camino, le fueron asignados el Grupo 1-G-10 y, por tanto, las escuadrillas 1-E-10 y 2-E-10, en las que se encuadrarían los antiguos tres Breguet de León y los tres de Escalona que se habían incorporado el día 23.

Por fin, se formaba “*oficialmente*” la denominada Escuadrilla Dragon-Fokker, que no había podido crearse anteriormente de hecho, por la ininterrumpida actuación en diferentes frentes de los aviones que debían componerla. Ahora se reorganizaba como escuadrilla, cuando hacía dos meses que se proyectara como grupo. La formaban los Fokker XII 20-5 y 20-6, los Fokker F-VIIb 3m 20-2 y 20-3 y los De Havilland D-H- 89 “Dragon Rapide” números 2 y 4. A estos “Dragon” se les cambió el número del tipo de aparato que pasó a ser el 40 y al mismo tiempo las matrículas, asignando al N° 2 la 40-1 y el N° 4 la 40-2, y los nombres de “Capitán Pouso” al primero de ellos y de “Capitán Vela” al segundo; es decir, los nombres de los dos oficiales muertos cuando tripulaban el Dragón N° 5 al ser éste derribado por error por los pilotos alemanes de los primeros He.51. El Fokker F.VIIb 3m 20-4, como ya se ha dicho, había sido destinado a misiones de enlace y transporte.

### **30 de octubre.-**

Dos Heinkel He.46, pilotados por el capitán Sebastián Rubio Sacristán y el ahora brigada Angel Bravo Alabau, efectúan un reconocimiento sobre Cantabria con el propósito de descubrir el nuevo aeródromo de Orzales. No sólo encuentran el aeródromo, sino que dan con un Breguet XIX



La imagen nos muestra al Fokker 20-4 en el aeródromo de Escalona tras uno de los He.51 de las primeras escuadrillas, a las que fue asignado como aparato de enlace.

estacionado en él, al que bombardean y ametrallan.

### **31 de octubre.-**

Parte del observatorio de la Catedral:

*“Aparece un avión rojo que arrojó dos bombas en la Cadellada y sigue a Santander.”*

Los bombardeos aéreos sufridos por Oviedo en los meses de septiembre y octubre de 1936 fueron los más continuados, contundentes y, por tanto, más dañinos de que fue objeto la ciudad durante la guerra. Durante el año que aún faltaba para que se terminara ésta en Asturias, continuaría siendo objeto de cañoneos de artillería diarios y extremadamente duros que la convertirían en la capital de provincia más destruida de España; al menos, en términos relativos.

No dejaría de padecer nuevos ataques aéreos, pero sin comparación posible con los sufridos durante el cerco total.





De entre las numerosas fotografías que existen de las ruinas ocasionadas por los bombardeos en la ciudad de Oviedo, se ha elegido esta pequeña muestra de imágenes entresacadas de unos documentales ingleses y franceses rodados a poco de romperse el cerco, a finales de octubre o principios de noviembre de 1936. Ello nos garantiza que no se trata de destrozos causados con posterioridad a las fechas que hasta aquí se han tratado. Por otra parte, no aparecen en ellas ni boquetes de proyectiles de artillería, ni marcas de humo de incendios, lo que proporciona la certeza de tratarse de daños producidos por bombardeos aéreos.