

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS

1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

IV. LA OFENSIVA DE NOVIEMBRE / DICIEMBRE de 1936

1 de noviembre.-

Al anochecer, tomaba puerto en Bilbao el mercante soviético “A. Andreiev” que transportaba un importante cargamento de material de guerra. Era el primer barco ruso que llegaba con armamento al Norte republicano dentro de la llamada “Operación X”, nombre aplicado al entramado de suministros de equipo bélico remitido por la U.R.S.S. a la República española. Cada uno de los viajes de dicha operación recibía un número “Y”, correspondiéndole al que ahora recalaba a Bilbao el “Y-7”.

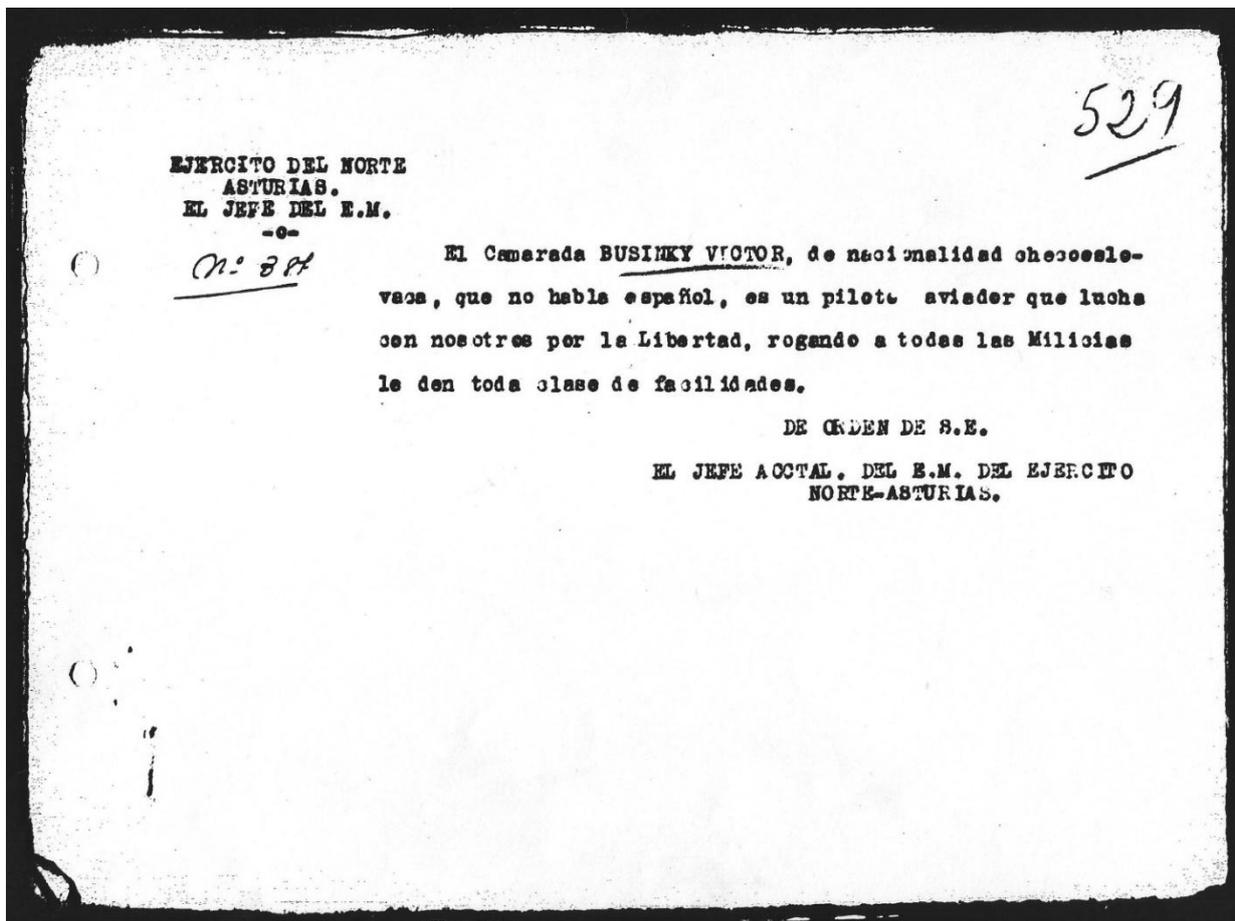
De sus bodegas se descargaron 30 blindados, 21 cañones, 50 lanzaminas, 200 ametralladoras, 15.600 fusiles, 47.000 disparos de artillería, 19 millones de cartuchos y, lo más interesante en relación al tema que nos ocupa, 15 aparatos de caza Polikarpov I.15 “Chato”. Con ellos venían repuestos, gasolina, grasas, municiones... y el personal que debía dotar la escuadrilla: pilotos, mecánicos, armeros y, seguramente, un intérprete.

En el Archivo Histórico Provincial de Asturias (A.H.P.A.) se conservan los salvoconductos individuales –treinta y cuatro- extendidos al supuesto nombre de cada uno de ellos, en los que también se cita su aún más supuesta nacionalidad. He aquí la relación:

RELACION DE SALVOCONDUCTOS A PERSONAL EXTRANJERO DE AVIACION CONSERVADOS EN EL ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE ASTURIAS

Con fecha 19 de noviembre de 1936 y según el orden con que están colocados en el Archivo

Businky, Victor	Checo	Brang, Serguey	Lituano
Gurevich, Beny	Polaco	Nicollsky, Rotislav	Checo
Shneider, Andrev	Polaco	Truscacavsky, Vaslav	Polaco
Sanoov, Caroll	Búlgaro	Pavlovich, Riril	Servio
Drevisky, Nicolai	Servio	Carbutovsky, Boris	Estonio
Podollsky, Samoil	Polaco	Stetzky, Anatole	Polaco
Bibigold, Andrei	Rumano	Voitinsky, Tadeus	Servio
Sakrevsky, Bronislav	Polaco	Susulevich, Victor	Polaco
Nisamutdinov, Sarvadin	Tártaro	Blek, Gans	Estonio
Ludkevich, Vladislav	Polaco	Poduvni, Georgi	Búlgaro
Asevich, Bebi	Checo	Valdimirsky, Vladimir	Polaco
Serpujov, Shan	Polaco	Dsiguilonov, Vladimir	Polaco
Popov, Georgy	Búlgaro	Dubrovsky, Nicolai	Polaco
Vetrov, Pavel	Rumano	Bugner, George	Rumano
Sniegov, Nikolay	Servio	Yakuvovich, Pavel	Polaco
Sallsverg, Alexey	Estonio	Chipurna, Boris	Búlgaro
Smidt, Karl	Polaco	Coper, Yan	Checo (1)



Los salvoconductos eran todos iguales, cambiando únicamente en lo que atañe a los datos personales de cada uno. La imagen muestra el extendido a nombre de Victor Businky, de nacionalidad checoslovaca, según se afirma en él.

Tabernilla y Lezamiz publican (2) un listado, obtenido a partir de las investigaciones del historiador ruso Seguey Abrosov, con los nombres auténticos de diez de los pilotos de nacionalidad soviética: comandante de brigada y jefe de la escuadrilla Borís Turzhanski, tenientes P.A. Antonets, K.G. Baranchuk, S.G. Bulkin, P.A. Goncharov, A.I. Ketov, N.T. Petrukhin, V.T. Sakhranov y P.T.Semenov, a los que añaden el nombre de Ballón, sin precisar su nacionalidad, que hacía las funciones de intérprete.

El I.15 “Chato”, como ya se ha dicho al hablar de sus posibilidades en lucha contra el Fiat Cr.32, era, al igual que éste, un biplano de última

2 “El Informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, págs. 240 y 241

generación, con los planos superiores en forma de ala de gaviota, de estructura mixta, tren de aterrizaje fijo –con dos patas independientes y patín de cola- cabina abierta, sin radio. Pero, aunque anticuado en su concepción general, Polikarpov había introducido en su diseño, especialmente en el de su célula, los refinamientos y adelantos que los últimos avances tecnológicos habían puesto a su alcance. No obstante, tuvo la mala suerte de que los motores que se había previsto montarle –los M.25, versión rusa del norteamericano Wright Cyclone SGR-1820-F3, de 700 hp-, aún estaban comenzando a fabricarse cuando quedaron listas las primeras células del I.15, y fueron reservados para el I.16, que en realidad era el avión “estrella” de Polikarpov, tomándose en consecuencia la decisión de motorizar los “Chatos” con el motor M.22 que habían llevado su antecesor, el I.5. El M.22 era el motor francés Gnôme-Rhone Jupiter 9ASB (3) de solamente 480 hp que llevaba tiempo fabricándose con licencia en la Unión Soviética. Con él, las prestaciones del I.15 mermaron, si bien continuaba conservando su excelente maniobrabilidad, que le permitía efectuar un giro de 360° en 8 segundos.

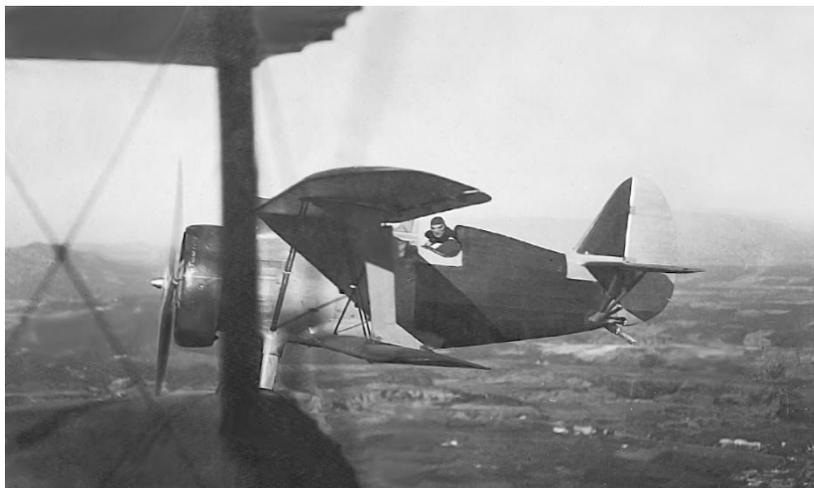
En estas condiciones, la U.R.S.S. construyó antes de 1936 cuatrocientos cuatro I.15 con motor M.22, más algunos otros con motores Cyclone montados con piezas originales norteamericanas; por fin los aparatos de las últimas series, una vez consolidada la producción del M.25, ya irían equipados con estos motores desde su salida de fábrica. Además, varios aparatos de las primeras series fueron remotorizados con el M.25. En España también se sustituyeron en algunos “Chatos” los motores M.22

3 Que, a su vez, era una variante del británico Bristol Jupiter

por los M.25 que la U.R.S.S. suministraba como repuestos para los I.16 (4) y para los I.15 que habían comenzado a montarse en Cataluña. Pero todo eso sería más tarde y por ello doy por supuesto que los I.15 de los primeros envíos, que combatieron en Asturias, debieron ser de los motorizados con M.22, con el que alcanzaban una velocidad máxima de 347 km/h, y sólo en posteriores envíos desde la Unión Soviética vendrían con el M.25 ya de serie.



4 Con los envíos de aviones solían llegar motores de repuesto, que no se cargaban aparte, pues iban incluidos en el precio del lote de aparatos pero, además de éstos, hay documentados numerosos envíos de motores individualizados. Así, los transportados por el “Escolano”, “Cabo San Agustín”, “Antonio de Satrústegui”, “Aldecoa”, “Artea Mendi”, “Bonifacio”, “Ain el Turk”



Diversas vistas de Polikarpov I.15 “Chato” sin matrículas ni emblemas, tal como parece ser que actuaron en Asturias los que formaron la primera escuadrilla.



Ametralladora Maxim PV.1, vista por ambos lados. Como quiera que iban montadas en parejas, la había de mano izquierda y derecha; en este caso, se trata de una ametralladora de izquierda de la colección del Museo de la Academia de Caballería, de Valladolid.

Como lo son también las dos que nos muestra el “Chato” de la fotografía inferior colocadas en sus correspondientes emplazamientos.



Parece ser –nunca son claros los datos, al proporcionarlos de forma errónea incluso aquellos que volaron en estos aviones- que los de la primera serie montaban tan sólo dos ametralladoras. Lo cierto es que nunca oí hablar de “Chatos” con sólo dos armas en España. Incluso García Lacalle, que fue asignado a la primera escuadrilla soviética que llegó al Centro, nos dice (5) que los aparatos de la misma, montaban cuatro, aunque a continuación deslucen el testimonio al afirmar que disponían *“...de 750 balas para cada una de las cuatro ametralladoras”*, cuando los I.15 llevaban realmente 500 cartuchos para cada una de las dos máquinas superiores y 1.000 para cada una de las inferiores; en definitiva, el mismo total de 3.000 disparos, pero con diferente distribución. Tales ametralladoras eran del tipo Maxim PV.1, de 7,62 mm de calibre y se ubicaban, dos, en la parte alta del motor y las otras dos a los costados del mismo, disparando todas a través del círculo de giro de la hélice, con la que iban sincronizadas. La puntería se efectuaba mediante un visor tubular OP-1, tipo Galileo. El “Chato” podía llevar una carga de bombas constituida habitualmente por 8 bombas de 10 kilos AO.10 albergadas en un lanzabombas externo ventral. Parece ser que también disponía de soportes en los planos inferiores para montar un total de cuatro bombas de 25 kg AO 25 M1 R-25 o dos FAB 50 SV R-50 de 50. Estas cargas de bombas penalizaban notablemente las prestaciones del aparato, por lo que su uso no solía ser del agrado de los pilotos, aunque finalmente no les quedaría más remedio que empeñarse en la modalidad de ataque a tierra ante la escasez de bombarderos rápidos en la Aviación de la República.

5 La aviación de caza en la guerra española”, pág. 174



Detalle del visor de puntería OP-1 (licencia Goerz) que montaban los I.15

La llegada de estos quince “Chatos” suponía la superioridad aérea para la Aviación del Norte republicano desde el momento en que la nacional no disponía en sus aeródromos de Castilla / León de un solo aparato capaz de enfrentárseles con posibilidades de éxito (6). Los Fiat Cr.32, que podían hacerlo, se reservaban para frentes más importantes y sólo aparecerían por Asturias esporádicamente en momentos muy puntuales.

En esas circunstancias, el “Circo Krone” nacional (7) del Teatro de Operaciones del Norte no podía actuar en los sectores con presencia de estos cazas soviéticos, como veremos.

6 Aunque los Heinkel He.51 alemanes les plantasen cara desde el aeródromo de Lacua (Vitoria) en el mes de diciembre y consiguieran derribar, al menos, un I.15 –derribo documentado- a cambió de la pérdida de uno de los He.51: el de Mratzek

7 Utilizo a propósito esta denominación con el mismo derecho que se aplica habitualmente a la Aviación republicana del Norte, cuando se halló en similares circunstancias. Tabernilla y Lezamiz (“Informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, pág. 229) se preguntan *“cuándo nació la leyenda del Circo Krone”*. En mi opinión, nació en 1958 con la publicación en Méjico del libro “Sangre en el Cielo”. El libro de Francisco Tarazona gozó de dos grandes

ventajas: el ser las primeras memorias de un piloto de caza de la guerra civil que se publicaban, cuando no había prácticamente nada sobre el tema, y el estar magníficamente escrito, hasta el punto de que se lee con el mayor agrado, como si fuera una novela. Por ello, causó un impacto tremendo -autorizándose incluso su publicación en la España de Franco en 1968, con el título “Yo fui piloto de caza rojo”- por lo que sus afirmaciones crearon escuela, suponiendo una enorme dificultad para quienes desearan, con posterioridad, rebatirlas históricamente. (Es cierto que le había precedido el diario de García Morato, pero hay que reconocer que ésta es una obra muy anodina y con muy pocos detalles, tanto técnicos como históricos, con lo que no hay comparación posible entre ambos). En la página 47 de la edición española, Tarazona cuenta cómo Martín Luna, jefe de la Aviación republicana del Norte, le resume las disponibilidades de aparatos a sus órdenes: *“Cincuenta aviones. De los cuales quince o veinte son unas reliquias. El Circo Krone”*. Probablemente se trataba de una *boutade* personal de Martín Luna, aunque no podemos descartar que se usara coloquialmente en alguna que otra ocasión. Desde luego, nunca una denominación oficiosa ni, mucho menos, oficial. No me extraña que Rafael A. Permuy, que intercambié noticias con Tarazona cuando éste aún vivía, en Méjico, expresara a Tabernilla *“que la Escuadrilla de Reconocimiento del Norte nunca fue conocida con ese nombre”* (de Circo Krone. Ob. cit. nota 81, pág. 329). Igual sucede con otra expresión que Tarazona acuñó en su libro (págs. 224 y 283 de la edición española): la de FARE, que ha sido adoptada con más entusiasmo aún que la anterior, siendo hoy de uso común entre tirios y troyanos, cuando oficialmente nunca se llamó así la Aviación republicana. En 1936, existían la Aviación Militar, el Servicio de Aviación Naval y la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiendo las tres de la Dirección General de Aeronáutica. El 16 de mayo de 1937 la Gaceta de la República publicaba un Decreto firmado por don Manuel Azaña *“...de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Marina y Aire (Indalecio Prieto)”* por el que se creaba *“el arma (sic) de Aviación, que estará compuesta por todas las fuerzas y servicios aeronáuticos de la República...”* Quedaban así unificadas las aviaciones Militar y Naval, bajo la denominación de Arma de Aviación de la Republica Española o, simplemente, Aviación de la República Española, Nunca la entelequia de Tarazona.



Polikarpov I.15 equipado con el lanzabombas para 8 bombas de 10 kilos



Restos de bombas rusas AO-10 encontrados en Asturias; concretamente, en los alrededores de Grado y Pola de Siero. (Museo Militar de El Cueto y Museo Etnográfico y de Historia de Grado)



Bomba de fragmentación rusa AO-10 de 10 kgs

Constituían las fuerzas aéreas asignadas a la Base de León:

Jefatura.- Julián Rubio López

Grupo 2G-10 (Vicente Eyaralar Almazán)

Formado por dos escuadrillas.-

1-E-10, con 3 Breguet XIX (Manuel Bazán Buitrago)

2-E-10, con 3 Breguet XIX (Francisco Iglesias Brage)

Escuadrilla 1-E-11, con 4 Heinkel He.46 (Carlos Martínez Vara de Rey)

Escuadrilla mixta Dragon/Fokker, con los Fokker F.VII 20-2 y 20-3, el Fokker XII 20-5 y los D.H. Dragon 40-1 y 40-2 (Juan Antonio Ansaldo Bejarano)

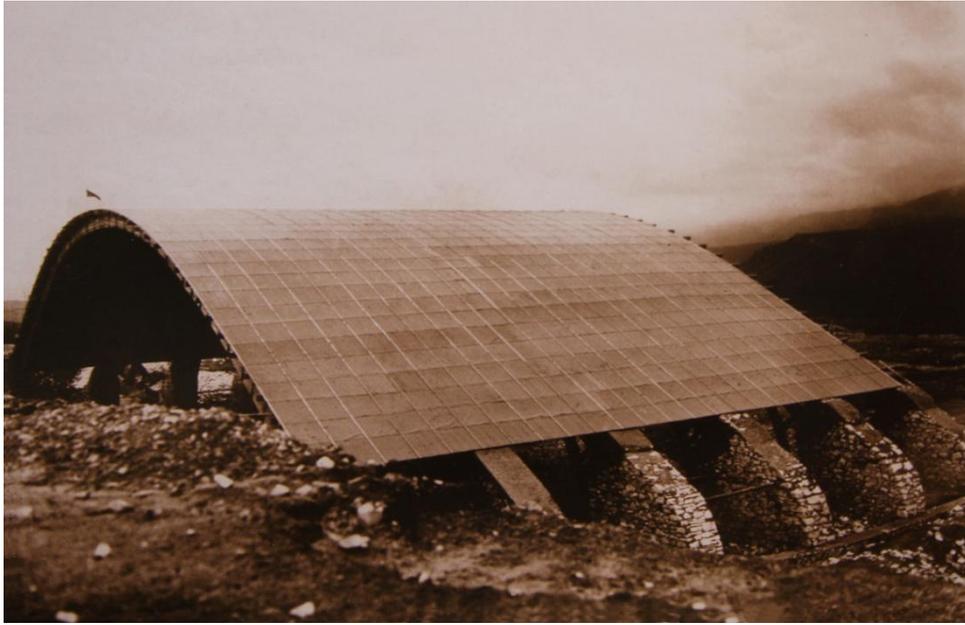


Los dos De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide supervivientes con las nuevas matrículas 40-1 y 40-2 y los nombre “Capitán Pouso” y “Capitán Vela”, una vez encuadrados en la Escuadrilla Dragon-Fokker, al mando de Juan Antonio Ansaldo

Por parte republicana, al Breguet XIX 12-92, presente en el aeródromo de Cué, se había unido el del mismo modelo 12-107.

En dicho aeródromo, entre tanto, habían continuado las obras de mejora. Se había construido un edificio para las funciones de torre de control y mando y algunos almacenes y había proseguido la construcción del hangar proyectado por el ingeniero Joaquín Ortiz. Consistía éste en una bóveda rebajada de planta rectangular de unos cuarenta metros de frente por unos veinte de fondo, realizada totalmente en madera, a base de piezas ensambladas entre sí, que iban construyendo un grupo de carpinteros llaniscos, dirigido por el ebanista Simón Valderrábano Escandón, de acuerdo con las indicaciones del arquitecto. Los arcos escarzanos que la soportaban, asimismo de madera, descansaban sobre unos estribos de piedra asentados en zapatas de hormigón; la altura hasta el suelo en el centro de aquellos era de dieciséis metros, formando así el conjunto un espacio diáfano, sin columnas u otros apoyos en su interior, de gran amplitud y absoluta permisividad de movimientos.

El hangar fue levantado al Sur del aeródromo, en la ladera de la meseta que mira a San Roque del Acebal y a la sierra de Cuera que, al igual que las otras que la circundaban, presenta una considerable pendiente ya desde su inicio, por lo cual fue preciso excavar en ella un escalón en el que se asentaría la construcción a un nivel ligeramente inferior al terreno de vuelo, quedando así desenfilada de las vistas desde el mar y relativamente abrigada del posible fuego de los buques nacionales. Cuando poco más tarde, como veremos, los pilotos rusos operaron desde este aeródromo, en el hotel de Llanes en que se hospedaban se les oyó hablar con sorpresa y admiración del hangar proyectado por Joaquín Ortiz.



El curioso hangar del aeródromo de Cué en estado de avanzada construcción.

Por parte nacional, a finales de octubre o principios de noviembre se abrió al servicio el aeródromo de Jarrio (Coaña) y se trasladó a él la escuadrilla 1-E-11, de Heinkel He. 46. También lo utilizaban esporádicamente los Breguet XIX, aunque, en realidad, no estaba terminado y, mientras tenía lugar esta primera utilización, se continuaba trabajando en las obras. Bajo el terreno en que se había establecido discurría un túnel del futuro ferrocarril Gijón-Ferrol que no se había perforado aún enteramente, aproximándose bajo el subsuelo hasta el terreno de vuelo, donde comunicaba con la superficie a través de un pozo vertical. Dicho túnel fue destinado a polvorín del aeródromo y la boca del pozo fue cubierta con una pirámide de hormigón para eliminar toda posibilidad de entrada de una bomba enemiga. Se habían erigido las instalaciones indispensables: hangares, alojamientos para el personal –en parte, aprovechando algunas casas existentes en la zona- barracones para efectos y dos barbetas de mampuestos para otras tantas ametralladoras antiaéreas Flak 30 de 20 mm que constituirían su defensa antiaérea.



Uno de los primeros Breguet XIX de León que aterrizaron en Jarrío es objeto de la curiosidad popular. (Foto Colección Rafa Madariaga)



Uno de los Breguet del 1-G10, el 10-205, fotografiado en Jarrío. Ante él posan los dos radiotelegrafistas del aeródromo.



El aeródromo de Jario en su primera configuración, con el terreno de vuelo de tierra. Arriba, hacia la izquierda y al pie de dos cobertizos, se ven un Breguet XIX y un Heinkel He.46. (Foto Colección Rafa Madariaga)



Una de las Flak 30 de 20 mm emplazadas en Jario. (Foto Colección Rafa Madariaga)

Fotos tomadas en 2008 de los vestigios del aeródromo



Izquierda, estado actual de la misma barbata para la ametralladora A.A. cuya foto se muestra en la página anterior.

Derecha, túnel del ferrocarril, bajo el campo, utilizado como polvorín (en 1936 aún no estaba calado, careciendo, por tanto, de salida y de vías).



Izquierda, mojón de la entrada del aeródromo. Aún se aprecia en él la marca dejada por el emblema de Aviación.

Derecha, casa utilizada como vivienda para los oficiales.

No se construyeron depósitos de combustible. En el aeródromo había una reserva en bidones y el acopio en cantidad se hacía en unos almacenes en el Puerto de Navia.