

35ª Entrega

19 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La actividad de ambos bandos se ha reducido hoy a la actuación de nuestra aviación que ha bombardeado las posiciones enemigas en el sector Cadellada.”

El periódico gijonés LA PRENSA, del 20, da cuenta del ataque aéreo, pero situándolo en un sector del frente completamente opuesto: *“Ayer la aviación facciosa visitó nuestro frente de San Esteban de las Cruces. Soltó algunas bombas y como postre octavillas...”*

Ninguna de las dos informaciones nos da suficientes pistas para identificar a los aviones que llevaron a cabo el bombardeo. El diario REGION, asimismo del día 20, “afina” algo más: *“En la mañana de ayer han volado sobre Oviedo catorce aviones. Ocho de los cuales eran de caza y seis de bombardeo. Cuando cruzaban las posiciones de los rojos, éstos les hicieron disparos a granel de fusil y ametralladora, sin consecuencias.”*

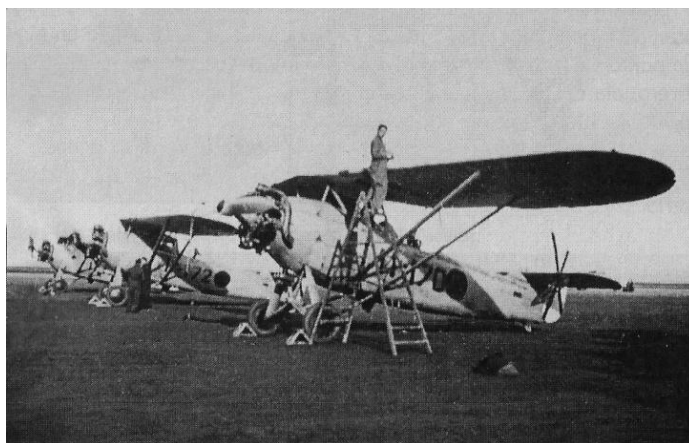
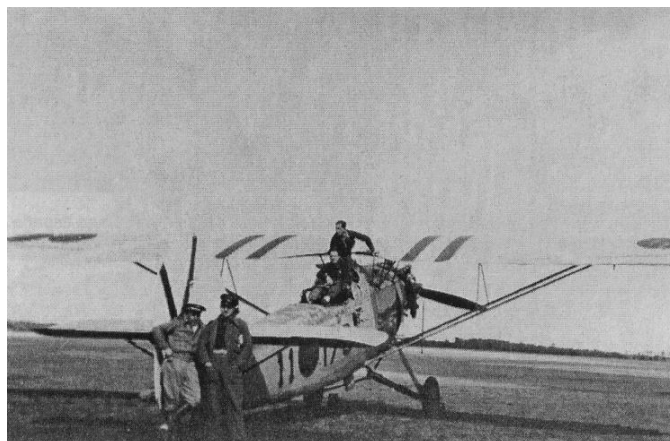
Si el cronista está en lo cierto podría tratarse de los seis Heinkel He.51, de la media escuadrilla de caza alemana, y ocho Heinkel He.46 de dos de las escuadrillas de este aparato de cooperación, aunque intercambiando las cifras de uno y otro modelo.

20 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Frente de León. El enemigo hostilizó el ferrocarril de La Robla entre las estaciones de Matallana y La Vecilla, descarrilando (tren) mercancías (...) Fuerzas de La Vecilla y Matallana y la columna de León repelieron

la agresión huyendo el enemigo perseguido con fuego de Artillería y aviación.”



Rafael de Madariaga Fernández, en su libro “El Aeródromo de Navia”, publica varias fotografías en las que aparecen Heinkel He.46 con matrículas de la serie 170, lo que constituye buena prueba de la presencia de la 4ª Escuadrilla en dicho aeródromo en los últimos días de 1936.



Descarrilamiento del tren carbonero con el que comenzaron las operaciones el 20 de diciembre en el frente leonés. (Foto Hemeroteca Nacional)

El NOROESTE del día siguiente daba su propia versión de los hechos:

“En la zona de Pola de Gordón los milicianos se apoderaron de un tren carbonero destinado al enemigo (...) La aviación facciosa bombardeó el pueblecillo de Lombera (sic, por Llombera) causando desgracias entre los pobres aldeanos (...) nuestros aviadores hicieron una visita al aeródromo de los rebelde, en La Virgen del Camino, bombardeándolo.”

Los aviones de León que cooperaron en la persecución de los incursores fueron, con toda probabilidad, los Breguet XIX del 1-G-10, toda vez que su estado de desgaste había obligado a reservarlos para el apoyo a las fuerzas que operaran al Sur de la Cordillera Cantábrica, ya que a estas alturas les resultaba casi imposible –habida cuenta de que se encontraban en pleno invierno- transponerla para actuar sobre Asturias.

Los Heinkel He.46, que también tenían dificultades para ello, se habían trasladado nuevamente al aeródromo de Jarrio, al Norte de la misma. Lo del ataque aéreo republicano a La Virgen del Camino, no era más que una ensoñación del periodista



Cargando bombas A.6, de 50 kilos, en un Breguet XIX de La Virgen del Camino.

Por cierto que, en estas fechas de finales de año, lluviosas si las hay, el citado aeródromo de Jarrio comenzó a encharcarse con la frecuencia suficiente para entorpecer hasta impedir las actividades de vuelo, pese a que, al explanar el terreno, se le había dotado de los oportunos drenajes. La única posibilidad de poder utilizarlo con normalidad pasaba por dotarle de pistas pavimentadas, siendo así como empezaron a construirse dos en forma de Y; la principal, con orientación S.O.- N.E., de 550 metros de largo y 50 de ancho, con piso de hormigón, pero no de una planchada corrida, sino de losas de este material y, la secundaria, orientada al E.- O.,



Las pistas de hormigón de Jario en el estado en que se hallaban en 1950. Pienso que la principal fue la primera pista de hormigón que se construyó en España. Aunque es frecuente leer que Barajas ya estaba hormigonado en marzo de 1937, cuando tuvo lugar la batalla de Guadalajara, lo cierto es que nuestro “aeropuerto estrella” no tuvo pista de hormigón hasta 1943. (Foto Colección Rafa Madariaga).



Unico y último trozo de pista de losas de hormigón del aeródromo de Jarrio que quedaba en 2008, poco antes de su soterramiento.

con una longitud de 350 m., un ancho de 50 y piso de macadam. Dichas pistas fueron destruyéndose -tras la reversión de los terrenos por parte del Estado- para construir sobre ellas algunos edificios de innegable interés público, como el Hospital Comarcal, el Tanatorio, un campo de fútbol, un Polideportivo... En 2008 todavía quedaba un pequeño trozo de la pista de losas de hormigón, que se consideró el lugar más idóneo –es de suponer que por su proximidad al Hospital y al Tanatorio- para construir un aparcamiento para camiones, previo enterramiento de los restos de la pista.

21 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación en la mañana y en la tarde de hoy reconoció y bombardeó las posiciones enemigas de San Esteban y Rezones y volando a muy escasa altura ametralló con visible efecto los grupos enemigos que abandonaban desmoralizados sus posiciones, siendo digno de señalar el valor y entusiasmo que ha demostrado hoy el personal de aviación.”



Carlos Martínez Vara de Rey. La Medalla Militar Individual que le fue concedida por la acción de las “Casas de Buylla” se sumaba a la Cruz Laureada de San Fernando que había obtenido por su actuación en Tablada (Sevilla) en 1936

No son muy explícitos los datos que proporciona, pero sabemos que algunos de los aparatos que volaron sobre Oviedo fueron los Heinkel He.46 de la escuadrilla 1-E-11, del capitán Martínez Vara de Rey. con la misión de localizar una batería.

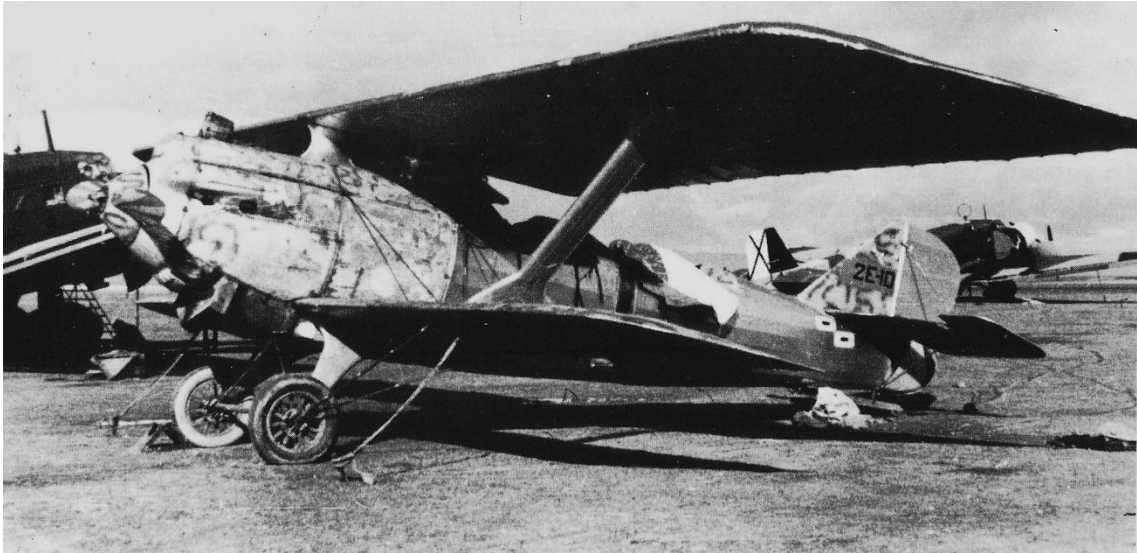
Se trataba de dar apoyo a una operación planeada por el general Aranda con el fin de avanzar la línea del frente y obligar así a desalojar una batería que desde el Depósito de Agua batía Oviedo con mucha eficacia. El general ordenó personalmente al capitán Vara de Rey que efectuara un reconocimiento para localizar la batería, muy bien camuflada, misión que éste llevó a cabo en su Heinkel He.46 en la mañana del 21, llevando como observador al teniente López Sert. Consiguió avistar las piezas, que fueron atacadas por la tarde por la escuadrilla 1-E-11, así como las trincheras de la zona llamada “Casas de Buylla”, que se trataba de ocupar. Aranda le

había encomendado una puntualidad absoluta, a fin de coordinarse perfectamente con las tropas de tierra y una máxima precisión para no causar daños entre ellas. Para ello, la escuadrilla realizó el ataque en vuelo muy bajo, como recoge el parte, ametrallando y bombardeando hasta agotar las municiones. Vara de Rey ordenó a sus aparatos retirarse, pero él continuó dando pasadas a baja altura, pese a no poder hacer fuego, hasta conseguir desalojar las trincheras enemigas, volviendo a la base con numerosos impactos. Por esta acción le sería concedida la Medalla Militar Individual.

Pero no finalizaban así las acciones aeronáuticas recogidas por el parte del Diario de Operaciones, que proseguía:

“Frente de León. La columna de León efectuó reconocimiento sobre Correcillas donde se encontraban partidas enemigas que huyeron perseguidos (sic) por fuego de artillería y aviación – reconocimiento del citado pueblo que ardió a consecuencia de artillería y aviación (...) Al bombardear los puestos enemigos la aviación propia tomó la avanzadilla de Matallana por enemiga, debido a que la tropa tenía inmediación del puesto extendida una manta encarnada, resultando 4 soldados muertos y 5 heridos y por análogas causas en avanzadilla número dos La Robla, resultaron heridos dos soldados.”

Como en las operaciones del día anterior, creo que estos bombardeos repartidos equitativamente entre propios y ajenos, debieron realizarlos los Breguet XIX del 1-G-10, cuyas actuaciones habían quedado restringidas a este frente.



Breguet XIX de la 2ª Escuadrilla 2-E-10 (Francisco Iglesias) del Grupo de León
27 de diciembre.- Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación del Ejército bombardeó hoy a primeras horas de la tarde tenazmente, Trubia, sin que aún se tenga información de sus efectos.”

Efectos que, si hacemos caso al Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular, habrían sido muy escasos: *“La aviación enemiga se presentó sobre el pueblo de Trubia que bombardeó sin consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros cazas.”*

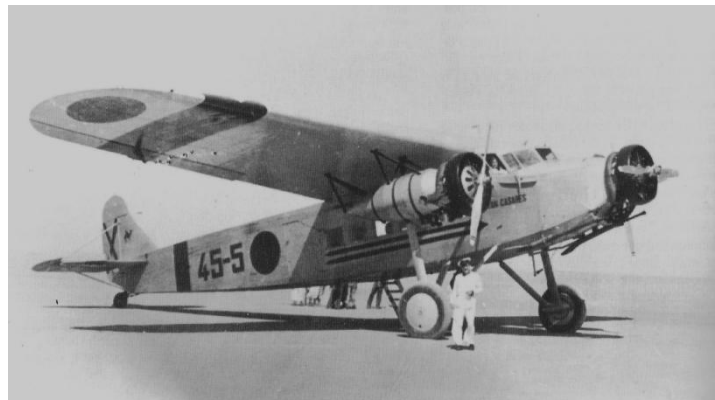
Ya se ha comentado como en un principio sólo tres de los seis “Chatos” de Carreño/Llanes habían acudido a Bilbao como refuerzo para la ofensiva del C.E. vasco. La duda es si los otros tres se les sumaron algo más tarde junto con el Breguet 12-107 o si no se movieron de Asturias. De aceptarse la segunda opción (17), éstos debían de ser los aparatos que presentaron cara a la formación nacional. De no ser así, es que ya había retornado

17 Muy poco probable, desde el momento en que sabemos que la aviación asturiana no apoyó los ataques del día 10, como hubiera hecho de disponer de aparatos y, más aún, de I.15

alguno desde Vizcaya, pues por estas fechas la ofensiva sobre Villarreal/Vitoria languidecía decididamente fracasada, aunque aún tendría lugar un combate aéreo al día siguiente 28 de diciembre.

El NOROESTE del día 29, refiriéndose al domingo 27, publicaba el fantástico relato de un bombardeo al que fueron sometidas las trincheras nacionales del frente de Oviedo por su propia aviación, sufriendo *“71 muertos y 80 heridos todos ellos graves”* (¡!).

Con el final de la citada ofensiva se disolvía la Escuadrilla Dragón/Fokker de Ansaldo, de la que algunos aparatos habían quedado momentáneamente fuera de servicio. Así, el Fokker XII 20-5 resultó derribado el 14 de diciembre por fuego antiaéreo, viéndose obligado a efectuar un aterrizaje



El F.XII “CAPITAN CASARES” (arriba) y el F-VIIb 3m “VETERANO” (abajo) con sus nuevas matrículas 45-5 y 45-2

de emergencia a 5 kilómetros del aeródromo de Lacua (Vitoria), aunque sería recuperado, y el De Havilland D.H.89 “Dragon” matrícula 40-2, que ya había sufrido averías leves en tierra en un bombardeo que realizó la aviación republicana sobre Lacua el 12 de diciembre, fue sorprendido en el aire el día, 28 por cinco Polikarpov I.15 de Bilbao que lo ametrallaron a placer. Pese a ello consiguió alcanzar el aeródromo de Vitoria con más de 200 impactos, un motor parado y dos tripulantes heridos (18).

Por lo que se refiere a los aviones de esta unidad que habían combatido en Asturias, los Fokker F.VIIb 20-2 y 20-3 fueron destinados a la Escuela de Tripulantes de El Copero (Sevilla). Al dejar de ser considerados bombarderos, se les cambió el número indicativo de aparato que pasó de ser el 20 a ser el 45, que comenzarían inmediatamente a lucir en sus nuevas matrículas 45-2 y 45-3. El ahora 45-2, llevando el nombre de VETERANO, que tan bien le cuadraba, fue el único de los F.VII nacionales que sobrevivió a la guerra; después de ésta pasó destinado a Las Canarias y, más tarde, a la 11ª Escuadrilla del Sahara donde, al parecer, aún estaba en vuelo en 1944. Y eso que se trataba de uno de los Fokker contruidos por Loring, que no gozaban de buena fama, al considerárseles de calidad inferior a la de los originales holandeses.

De los dos Fokker XII, el 20-6 debió ser también asignado a la Escuela de El Copero o a misiones de transporte, aunque sin tiempo a nada, pues por estas mismas fechas, a finales de año, resultaba destruido al sufrir un

18 El derribo le fue acreditado a Felipe del Río; pero, en realidad, en nuestra guerra, para que un derribo se considerase efectivo era condición “sine qua non” que el aparato tocado no alcanzara a aterrizar en su base o quedara destruido al hacerlo, algo que evidentemente no fue así.

accidente en Tetuán (19). El 20-5 aún tomaría parte en la ruptura del frente de Vizcaya el 31 de marzo de 1937, pasando después a utilizarse como transporte, con la matrícula 45-5 y el nombre “CAPITAN CASARES”. Sobrevivió al final de la contienda, pasando después a la 11ª Escuadrilla, del Sahara.

En cuanto a los De Havilland D.H.89 “Dragon Rapide”, el 40-1 participó en los combates iniciales de la ofensiva sobre Vizcaya hasta principios de mayo de 1937, siendo a continuación retirado de misiones de guerra. Por lo que se refiere al 40-2, cuando en febrero de 1937 el comandante Juan Antonio Ansaldo fue nombrado jefe del Grupo 1-G-12, de Romeo Ro.37, se incorporó a él llevándolo consigo como aparato de enlace del mismo.

29 de diciembre.-

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Los barcos facciosos “España” y “bous” hicieron acto de presencia en nuestras costas, disparando catorce cañonazos sobre el Musel, sin consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros “cazas”, que les persiguieron, bombardeándolos eficazmente.”

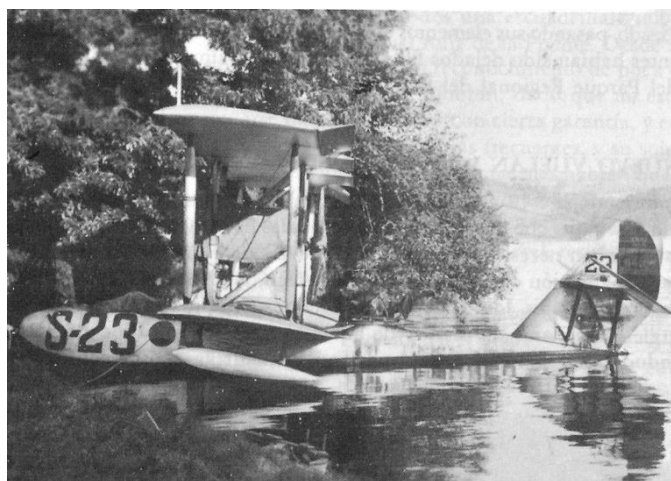
En realidad, la formación naval que realizó el bombardeo estaba formada por el acorazado “España”, el destructor “Velasco” y los “cruceros auxiliares” “Dómine” y “Ciudad de Valencia”, que trataban de dañar al destructor “José Luis Díez” y a dos submarinos supuestamente

19 Jesús Salas –en la página 114 de su trabajo “Fokker y Dragones”, publicado en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, N° 387) no está plenamente seguro de quién lo pilotaba en ese momento. Ofreciéndonos dos posibilidades: Maximiliano Pardo o Pío Rodríguez Novoa

fondeados en El Musel, según indicaba una información recibida, que resultaría errónea.

La escuadrilla de Heinkel He.51 de la Cónдор había abandonado a finales de diciembre el aeródromo de León en dirección a los frentes del Centro.

También por estas mismas fechas, el teniente de navío Silva, llevando como mecánico al auxiliar Bengoa, probaba en vuelo el Savoia S.62, matrícula S-23, que por fin había sido puesto en servicio.



El Savoia S.62 S-23 disimulado al pie de unos árboles en la base de Ribadeo

El S-23 comenzaría a realizar desde Ribadeo reconocimientos sobre el Cantábrico en apoyo de los buques nacionales, a los que se hará referencia más adelante.

A finales de año cesaba en la jefatura de la Zona Aérea del Norte el comandante Manuel Cascón, siendo relevado en el mando por el capitán José María del Valle González. Cascón partiría hacia Valencia en el mismo Douglas DC.2 que había llevado al capitán del Valle a La Albericia.

31 de diciembre.-

Parte Oficial de Guerra (Diario AVANCE) (20):

“En Pola de Gordón bombardeó intensamente la aviación enemiga, sin consecuencias, huyendo, como siempre, ante la presencia de nuestros cazas.”

Probablemente el ataque corrió a cargo de alguno de los Breguet XIX de La Virgen del Camino, aunque también cabe la posibilidad de que lo realizaran o les acompañaran alguno de los Heinkel He.46, que no se hubiera trasladado aún a Jarrio.

Precisamente en estos primeros días de enero abandonaban el aeródromo de León los Heinkel He.46 de la 4ª Escuadrilla 4-E-11 (Pérez Cela), con destino a Zaragoza, donde formaría el 2º Grupo de “Pavas”, 2-G-11, junto con la 3ª Escuadrilla 3-E-11 (Gancedo), que había permanecido en la capital maña.

La 1ª Escuadrilla de Heinkel He.46, 1-E-11 (Martínez Vara de Rey) formaría en León, con la 2ª Escuadrilla, 2-E-11 (Jiménez Ugarte), el 1º Grupo, 1-G-11, de este material, del que tomaría el mando Alfonso Carrillo.

Otros pilotos del Grupo serían Vara de Rey, Jiménez Hugarte, Sebastián Rubio, Martiniano Valdizán, Bravo Alabau, Quitard, José Olaso y Jesús Rubio. Entre los observadores, figuran Ibor Alaix, Talavera Gaya, Madariaga Rizo, Teixeira, Díaz Aguilar, López Sert, Minguell Beltrán y

20 Como se ha dicho, con el fin de año, desaparecían los periódicos gijoneses LA PRENSA, EL NOROESTE Y EL COMERCIO, sustituyéndolos los diarios C.N.T. y AVANCE. El parte del 31 de diciembre de 1936, que se cita, está tomado del Nº 1 de AVANCE, del 1 de enero de 1937

Jiménez Guerra, que tripulaban ocho Heinkel He.46, parte de los cuales estarían habitualmente destacados en Jarrío (Coaña).