

## DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS 1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

### V. LA OFENSIVA DE FEBRERO / MARZO de 1937

#### 5 de enero de 1937.-

El diario AVANCE del 6 informaba de la llegada de un hidroavión a Gijón: *“En el Departamento de Marina sólo tenían ayer la noticia que se refería a la llegada al Musel de un hidro leal que traía rumbo Norte. Dicho aparato amarró a mediodía y permaneció en nuestro puerto exterior muy poco tiempo, pues antes de media hora volvió a elevarse para regresar a su base. La visita de este hidro a Gijón la hizo en servicio de reconocimiento y atendiendo las órdenes de vigilancia de costa que se tienen dadas por la superioridad.”*

Se trataba de uno de los Savoia S.62 de la escuadrilla de este material con base en la bahía de Santander -en la Parrilla de San Martín (Puertochico)-, a la que no se había hecho referencia hasta ahora, pues no se había encontrado noticia alguna de su presencia en la costa asturiana.

Habían sido enviados desde la bahía de Rosas, en Cataluña, realizando el vuelo sobre territorio francés, para lograr lo cual hubieron de aligerar los aparatos al máximo, a pesar de lo cual alcanzaron su destino con los depósitos al límite.

Estaba formada la unidad por cuatro Savoia S.62 –los matriculados S-22, S-24, S-25 y S-26- al mando del capitán de la Aviación Militar



El S-24 fue uno de los cuatro Savoia S.62 que formaban la escuadrilla de Santander Fernando Beneito. El resto del personal, perteneciente en su totalidad a la Aeronáutica Naval, lo componían los pilotos auxiliar Francisco Casals, auxiliar Enrique Pereira, maestro Angel Orté y maestro Sebastián Baró; los observadores Jiménez Blaya, Martínez García, Checa Garrido y Vilches Ramírez y los mecánicos López Colungo, Morilla Esteve, Abad Huerta y Velasco Barrios.

Se dedicaron estos hidros a tareas de exploración y protección del tráfico naval, pero limitadas a unas quince millas mar adentro, por lo que no solían aparecer frente a las costas de Asturias. Como se ha dicho, para realizar el viaje sobrevolando Francia se habían visto forzados a reducir el peso al máximo y no tuvieron mejor idea que desembarcar los equipos de radio, con lo que su labor resultaba muy poco útil, pues debían regresar a puerto para comunicar los resultados de sus avistamientos, con lo que se perdían las oportunidades. Probablemente era esta la razón de que actuaran

en un radio tan corto, en contraste con los dos renqueantes Savoia nacionales, que hacían vuelos de hasta 120 millas de la costa.

Cuando la Escuadra republicana venida al Cantábrico, retornó a su base de Cartagena, uno de los Savoia fue embarcado en el “Jaime I”, por lo cual en estas fechas había quedado la escuadrilla santanderina reducida a tres aparatos. El hidro embarcado no se utilizó durante el viaje de vuelta y fue desembarcado inmediatamente de su llegada a la Base cartagenera, por ser considerado únicamente como un estorbo.

### **7 de enero.-**

Como contraste, el Savoia nacional S-23, realizaba un servicio de reconocimiento, de seis horas y veinte minutos de duración, a la búsqueda de barcos mercantes republicanos. Iba pilotado por el auxiliar Torres Prol, que había quedado nuevamente como único piloto en Galicia, tras el cambio de destino del teniente de navío Fernando Solís.



El Savoia S-23, que había adoptado el nombre de “General Franco” fondeado en Ribadeo. El primero por la izquierda de los personajes que aparecen en pie es el comandante Leopoldo Brage.

## **8 y 9 de enero.-**

El Savoia S-23 realizó vuelos de reconocimiento del tráfico enemigo de casi siete horas de duración entre Ribadeo y Pasajes, que utilizaba como puntos de recalada, abriéndose hasta 90 millas de la costa.

## **10 de enero.-**

Diario de Operaciones de la 8ª División:

*“Nuestra aviación ha reconocido y bombardeado eficazmente la posición artillera Pico Llanero (sic; por Pico Llamero o Alto del Llamero).”*

El Comunicado Oficial del Cuartel General de Aranda (publicado en REGION del día 12) lo confirmaba: *“Nuestra aviación ha actuado hoy bombardeando las posiciones enemigas de Grullos y reconociendo las de los frentes del Nalón y Trubia.”*

El diario AVANCE recoge el Parte Oficial de Asturias y León, en el que se dice: *“La aviación enemiga bombardeó caseríos, sin objetivo militar, en Valdemora y Santa Olaya, causando quince víctimas de la población Civil, en su mayoría mujeres y niños.”*

El cronista de AVANCE ampliaba la noticia: *“Tres trimotores facciosos hicieron también ayer vuelos de reconocimiento sobre nuestras líneas de Oviedo y al emprender la retirada a sus bases dejaron caer unas cuantas bombas, que no causaron víctimas. Antes de llegar a Asturias (¿?) bombardearon los pequeños pueblecitos de Valdemora y Santa Olaya, apartados de toda actividad militar. Como siempre que su metralla va dirigida a las poblaciones civiles, causaron víctimas preferentemente entre las mujeres y los niños.”*

Aparte de insistir en que los objetivos preferentes de la aviación nacional eran las mujeres y los niños, dice un par de cosas extrañas. Achaca el bombardeo a “tres trimotores” cuando en estas fechas no hay noticia de que hubiera en León aparatos de estas características y afirma que los aviones de León bombardearon los dos pequeños pueblos citados “antes de llegar a Asturias”, dando así a entender que se trataba de localidades leonesas, cuando en realidad se encuentran en el concejo de Candamo; no muy lejanos por cierto, del Alto del Llamero, donde los aviones buscaban un asentamiento artillero. Tal parece que el cronista no fue testigo de lo que relata y se dedica a “inflar”, fantaseando, el Parte oficial.

Un despliegue de aparatos nacionales de enero de este año 1937 (1), señala en León únicamente al 1º Grupo Heinkel He.46 1-G-11 (Alfonso Carrillo Durán) formado por las escuadrillas, de cuatro aparatos cada una, 1-E-11 (Carlos Martínez Vara de Rey) y 2-E-11 (Sebastián Rubio Sacristán) (2)

Y al 1º Grupo Breguet XIX 1-G-10 (Vicente Eyaralar Almazán) formado por las escuadrillas, de tres aparatos cada una, 1-E-10 (Manuel Bazán Buitrago) y 2-E-10 (Francisco Iglesias Brage).

### **11 de enero.-**

Parte Oficial de Asturias y León facilitado por la Consejería provincial de Guerra (este es el nombre oficial pero, para que no resulte tan largo, en lo sucesivo, se pondrá Parte Oficial de Asturias y León, entendiéndose,

---

1 Jesús Salas Larrazábal. “Guerra Aérea.1936/39”, pág. 362

2 Adviértase que ha habido un cambio en el mando de la escuadrilla 2-E-11.

además, que está tomado del diario AVANCE, que lo publicaba al día siguiente):

*“Sin objetivo militar alguno, tres aparatos enemigos han bombardeado Villamanín (León), sin consecuencias.”*

Lo curioso de esta noticia es que no haga mención de ella el Diario de Operaciones de la 8ª División.

### **12 de enero.-**

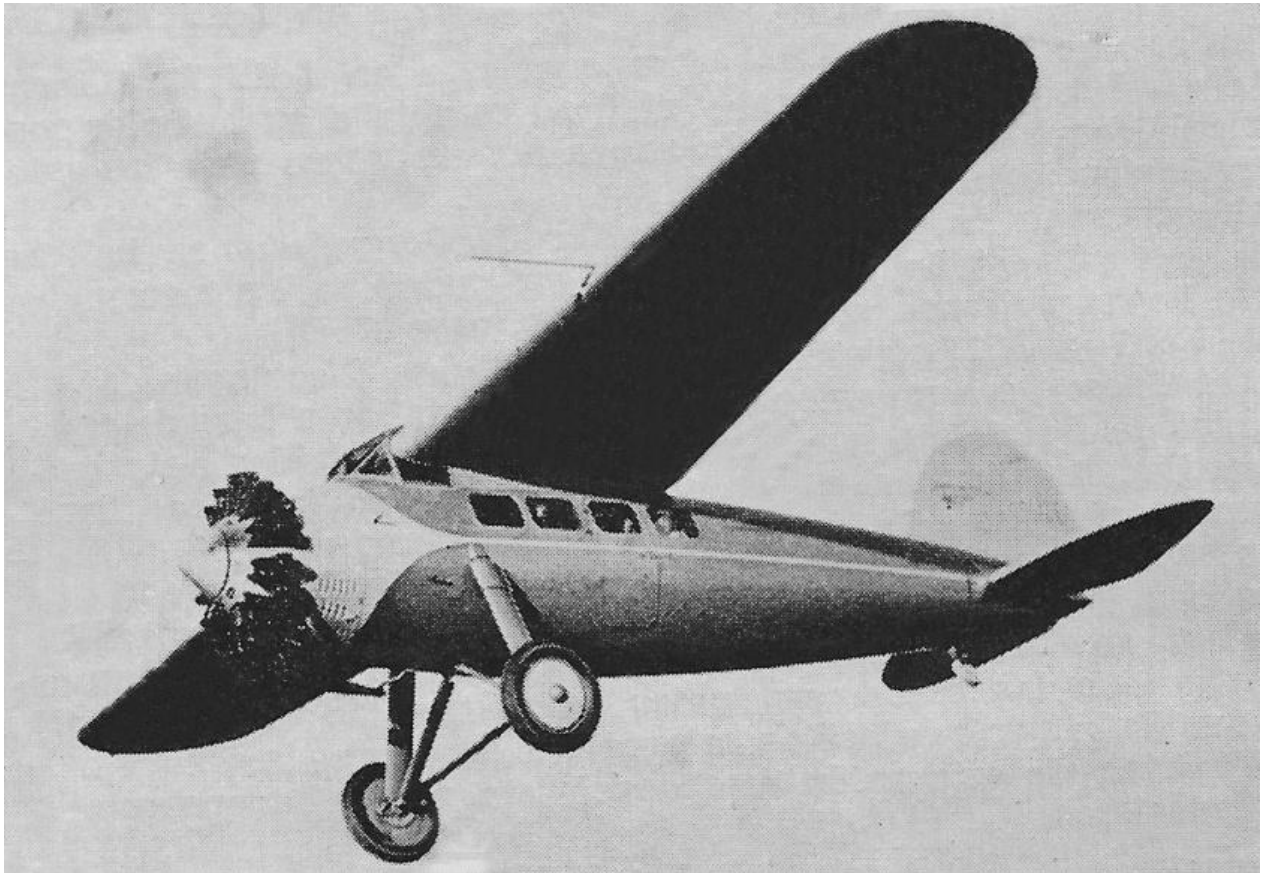
Por una Ampliación de la Orden de Operaciones N° 132 del Almirante Jefe de la Base Naval de Ferrol, se dispuso que el Savoia n° S-23 efectúe una exploración para tratar de localizar al mercante “Sil” del que hay noticia que estaba a punto de recalar en alguno de los puertos republicanos del Cantábrico, transportando un cargamento de armas desde Méjico.

El hidro despegó de Ferrol, cubriendo un área al Norte del Cabo Ortegá hasta una distancia a 120 millas de la costa, sin conseguir localizar al citado buque.

### **13 de enero.-**

El “Sil”, tomaba puerto en Santander, desembarcándose del mismo, entre otras muchas armas y pertrechos militares, tres aviones de fabricación norteamericana. Los tres aparatos eran de la misma marca Lockheed, pero de tres modelos diferentes: un Mod. 5B “Vega”, un Mod. 8 “Sirius” y un Mod. 9 “Orion”. Se trataba de aviones comerciales pero muy modernos y veloces, cuya adquisición era fácil y barata por aquel entonces, toda vez que en los Estados Unidos acababa de prohibirse a las líneas aéreas comerciales operar con aviones de un solo motor, quedando buen número de ellos disponibles a la espera de compradores. El “Vega” y

el “Orión” eran transportes de pasajeros, con capacidad para siete el primero y para seis el segundo.



No se han encontrado fotos de estos aparatos con los colores de la Aviación republicana, por lo que se incluyen éstas que los muestran en sus configuraciones anteriores. Arriba, Lockheed 5B “Vega”. Abajo, Lockheed 9 “Orion” con la matrícula norteamericana NC-12228



Lockheed 8 “Sirius”, con la matrícula mejicana X-BADA y el nombre “Anahuac”..

El “Vega” Modelo 5B, n/f. 103 y matrícula norteamericana NC-534M, era un monoplano de ala alta cantilever, estructura de madera y tren fijo. Equipado con un motor Pratt & Whitney Wasp C de 450 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 297 km/h y una de crucero de 273.

El Lockheed 9 “Orion”, n/f 186 y matrícula norteamericana NC-12228, era un monoplano de ala baja cantiléver, de estructura y recubrimiento de madera y tren plegable hacia el centro del fuselaje. Su motor, un Pratt & Whitney Wasp SC de 450 hp le proporcionaba una velocidad máxima de 338 km/h, o una de crucero de 290 km/h.

En cambio, El Lockheed 8 “Sirius” era un avión deportivo, un aparato de records; en realidad, el primero de este modelo había sido diseñado para Charles A. Lindbergh. Monoplano de ala baja cantiléver y de estructura en madera, como era habitual en los productos de esta firma por esa época, disponía de tren fijo carenado. El ejemplar que trajo a Santander el “Sil”,



el n/f. 149, matrícula mejicana X-BADA y nombre “Anahuac” era un biplaza en tándem, con las cabinas abiertas, y motor Pratt & Whitney Wasp C, de cilindros en estrella, carenados por un anillo NACA, con 450 h/p de potencia con el que volaba a una velocidad máxima de 323 km/h o de crucero de 278.

Los Lockheed Vega y Orion eran propiedad del coronel mejicano Roberto Fierro Villalobos, Director General de Aeronáutica mejicana, que no tuvo inconveniente en vendérselos al embajador de España en la capital azteca, Félix Gordón Ordás, quien los embarcó en el “Sil” junto con el Orión, que a estas alturas se hallaba igualmente matriculado en Méjico como XA-BFC. La matrícula mejicana del Vega fue la XB-AAD. Los tres aparatos, una vez recibidos en Santander, fueron armados como bombarderos rápidos, equipándoles con los oportunos lanzabombas y, en esa configuración, los veremos muy pronto operar en los cielos de Asturias. Hay testimonios de que el Sirius –que no era precisamente un avión fácil de manejar- solía pilotarlo el jefe de la Aviación del Norte, capitán José María del Valle.

### **16 de enero.-**

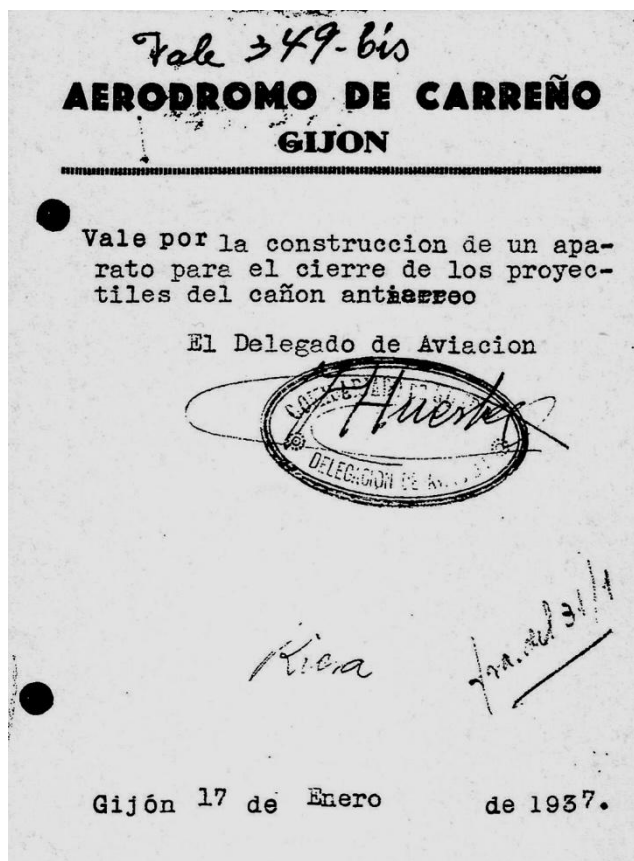
Parte Oficial de Asturias y León:

*“La aviación enemiga bombardeó Llombera (León), sin consecuencias.”*

El cronista de AVANCE presenta este bombardeo como una represalia por un corte de la vía del ferrocarril La Robla-Valmaseda, efectuado de madrugada por fuerzas republicanas, que ocasionó el descarrilamiento de un tren de carbón, a consecuencia del cual los aparatos nacionales bombardearon Llombera, en curiosa coincidencia con lo ocurrido el día 20

de diciembre. Continúa afirmando que el bombardeo no causó víctimas, siendo sus efectos la destrucción de tres o cuatro casas.

Otra curiosidad es que el Diario Oficial de la 8ª División no haga mención alguna, de la voladura de la vía, el descarrilamiento del tren y el bombardeo aéreo, contrariamente a lo sucedido el 20 de diciembre, en que se hizo eco de todo ello con bastante detalle.



### 17 de enero.-

Un "vale" expedido por el Delegado de Aviación (3) para construir un dispositivo para reconar vainas de artillería nos confirma la existencia de un cañón antiaéreo en el Aeródromo de Carreño. Lamentablemente, no facilita datos que nos permitan precisar el tipo de pieza, pero hay que tener en cuenta que, por estas fechas, aún no habían llegado al Norte antiaéreos

---

3 A.H.P.A. – L. I-28. Ex. 3.

extranjeros por lo que debería tratarse de un modelo ya existente en España. Teniendo esto en cuenta, yo me inclinaría por un Vickers de 47 mm de tipo naval, que fabricaba la Constructora Naval de Reinosa.

En Vizcaya había antiaéreos dobles Vickers de 40 mm automáticos, pero no creo que los vascos hubieran cedido ninguno a Asturias, donde sólo llegarían con la retirada final en el mes de septiembre.

Por otra parte, sabemos por un artículo publicado en AVANCE del día 21 que Trubia, pese a los frecuentes bombardeos a que había sido sometida, carecía de piezas antiaéreas: *“...como existe una fábrica de mucha importancia, sería muy conveniente (...) fuese protegida por algunos cañones antiaéreos...”*

No deja de resultar extraño que una noticia así salga a la luz en un medio de información público.

### **1 de febrero.-**

Parte Oficial de Asturias y León:

*“Dos aviones facciosos bombardearon Pola de Gordón, sin causar bajas.”*

El Diario de la 8ª División no recoge tal hecho.

Los buques de Ferrol montaban una barrera en el Cantábrico con la esperanza de interceptar a los petroleros republicanos “Campuzano” y “Campoamor” si, en su viaje desde Estados Unidos, trataban de recalar a Santander o Bilbao. En dicha barrera participó el Savoia S.62 “General Franco”, S-23, siempre pilotado por Torres Prol, con salidas desde Ribadeo y San Sebastián sin que se localizaran los buques, que se habían dirigido al Mediterráneo.

#### **4 de febrero.-**

Según Rafael A. Permuy (4), se informaba que, a 11,30 horas, un Breguet XIX republicano bombardeaba con precisión el cuartel de Santa Clara, de Oviedo, tratándose probablemente del aparato 12-187 que, al parecer, había regresado a Asturias tras participar en las operaciones contra Villarreal.

#### **5 de febrero.-**

Al regresar a Ferrol de uno de su vuelos de descubierta marítima el Savoia S.62 S.23 tuvo una parada de motor y, aunque consiguió alcanzar la base, volvería a quedar inmovilizado, en reparación

#### **6 de febrero.-**

El diario AVANCE del día 7 publicaba: *“Los aviones facciosos despegaron ayer del aeródromo de León. Su paso fue registrado por algunos sectores de la zona leonesa, pero no pudieron remontar el Pajares y regresaron a sus bases al poco tiempo. Durante sus vuelos no realizaron acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”*

La prensa republicana confirmaba así las dificultades para trasponer la cordillera que encontraban los aparatos de La Virgen del Camino.

#### **7 de febrero.-**

En la mañana despegaba del aeródromo de Reus, en dirección al Norte republicano, una escuadrilla compuesta por nueve Breguet XIX, al mando del capitán Juan Macho Juárez, de la Aeronáutica Naval.

Para contribuir al traslado de esta escuadrilla, a finales de diciembre habían sido enviados tres pilotos norteños: los tenientes Jorge Panceira y

---

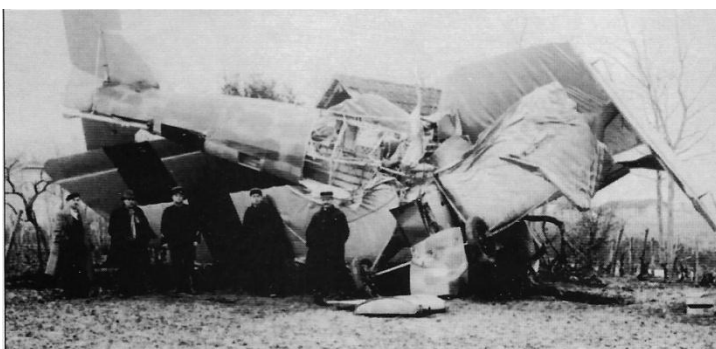
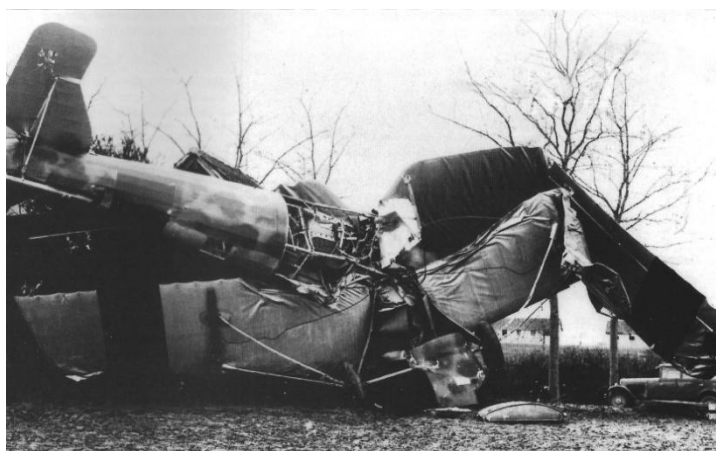
4 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte”, III. En R.E.H.M. nº 47, pág. 28

Arsenio García Sáinz y el brigada Benjamín Gutiérrez Junco, en uno de los Douglas DC.2 de los que enlazaban el teatro de operaciones del Cantábrico con la zona Centro-Levante –el mismo en el que viajó el comandante Cascón y, a su vez, había volado a Santander al capitán del Valle-. Como en otras ocasiones y a fin de no volar sobre territorio enemigo, buena parte del viaje debía efectuarse sobrevolando Francia.

No está muy claro por qué razón, pues en los informes tanto de los pilotos, como de las autoridades francesas, nadie habla de niebla o de mal tiempo, lo cierto es que, al cruzar los Pirineos, los Breguet se desperdigaron y se dirigieron por separado hacia su destino. Cuatro de ellos consiguieron llegar, dos, a Bilbao y, otros dos, a Santander; tres se estrellaron en Francia al intentar aterrizajes de emergencia y los dos restantes retornaron, a lo que parece, a Cataluña. El capitán Macho, piloto de uno de los aviones siniestrados, al estrellarse en Miramont de Guyenne, salió con bien del trance, reintegrándose a Cataluña por vía terrestre.

Los Breguet XIX que llegaron al Norte eran los 12-59, 12-141, 12-151 y un cuarto sin número. Sus pilotos: Jorge Panceira Ramallán, Eduardo Eguibar Muñiz, Benjamín Gutiérrez Junco y Arsenio García Sáinz. Llevaban como observadores-bombarderos a Antonio Nogueira Gordaliza, Francisco Marín de la Carrera, Emilio Vega Estrada y Amancio Baltanás Franco.

Adviértase que tres de los cuatro aparatos llegados sin problemas iban



Restos de los Breguet XIX estrellados en Francia el 7 de febrero de 1937  
pilotados por los pilotos que habían ido a Cataluña desde el Norte a  
recogerlos (5).

---

5 Estos datos, así como las fotografías de los aparatos destruidos, provienen del magnífico artículo de Rafael A. Permuy. “Los Breguet XIX republicanos en el Norte”, III. Publicado en R.E.H.M. nº 47, págs. 282-283, cuya lectura se recomienda a quien desee profundizar en los detalles

## **9 de febrero.-**

A causa de un informe recibido en el Cuartel General del Generalísimo sobre un importante contingente de la Escuadra republicana que había zarpado hacia el Cantábrico, entre otras medidas, se ordenó al hidro Savoia S-23 realizar una exploración a fin de localizarla. Efectuó éste unos vuelos que no obtuvieron ningún resultado, pues la citada información era falsa.

## **10 de febrero.-**

Parte Oficial de Asturias y León:

*“En las primeras horas de la mañana un buque “pirata” hizo varios disparos sobre San Juan de Nieva y poco más tarde el mismo buque disparó contra una lancha “Guardacosta” (sic). No hubo víctimas ni daños materiales.”*

Lo que ocurrió en realidad fue que se había encomendado al destructor “Velasco” el sembrado de sendas barreras de minas en las entradas de los puertos de Avilés y el Musel-. El minado de Avilés comenzó a 04,40 h y terminó 28 minutos más tarde, haciendo explosión una mina recién arrojada al mar; a seguido colocó una barrera entre cabo Torres y cerro de Santa Catalina, en Gijón, explotando otra mina cuando el destructor se alejaba.

El comentarista de AVANCE se hallaba mucho más acertado que el Parte Oficial, precisando que el buque enemigo había lanzado algunas minas, aunque, como aquel, confunde las explosiones de éstas con cañonazos disparados contra San Juan de Nieva y la lancha guardacostas.

De cualquier modo, todo esto viene al caso por la información dada a continuación por el periódico de que *“Dos aparatos “Breguets” (sic)*

*salieron en persecución de los buques piratas, que al advertir la presencia de nuestros aviones huyeron en dirección Oeste.”*

De hallarse acertado el cronista, se trataría de los Breguet XIX 12-92 y 12-187, asiduos de los aeródromos asturianos, toda vez que los llegados al Norte desde Cataluña no vendrían a Asturias hasta unos días más tarde.

El Savoia S-23 nacional, proseguía su exploración a la búsqueda de los barcos de guerra enemigos que, obviamente, no descubrió.

#### **14 de febrero.-**

Parte Oficial de Asturias y León:

*“En los frentes de León un aparato enemigo bombardeó Cármenes, sin causar bajas.”*

#### **16 de febrero.-**

Parte de la Consejería General de Guerra.

*“Frentes de León: dos aparatos enemigos volaron sobre nuestras posiciones sin lanzar explosivos.”*

#### **19 de febrero.-**

El Ejército del Norte, republicano, estaba preparando una gran ofensiva sobre Oviedo. Contrariamente a la anterior, en la que dispersó los esfuerzos de los tres Cuerpos de Ejército que lo constituían a lo largo de todo el Teatro de Operaciones del Norte, ahora primaría la concentración de todo el Ejército sobre un objetivo puntual y único: la capital asturiana y el pasillo que la comunicaba con su retaguardia. El III C.E., asturiano, organizó cuatro divisiones con todas las fuerzas que pudo reunir, a las que se sumarían dos brigadas vascas y una santanderina, más las tropas de Ejército: el Batallón de Carros de Combate, el Regimiento de Artillería Pesada y toda la aviación disponible.



Así, en este día 19, volaban desde Vizcaya y Santander hasta los aeródromos de Llanes y Carreño, siete cazas I.15 “Chato”, los cuatro Breguet XIX llegados desde Cataluña y los tres monomotores Lockheed que se recibieron en el “Sil”, los cuales, en unión de los dos Breguet ya presentes en Asturias, se organizaron de la siguiente forma (6):

Escuadrilla de caza (K. G. Baranchuk) (7).- 7 Polikarpov I.15

Escuadrilla de Asalto.- 6 Breguet XIX, números 12-59, 12-92, 12-141, 12-151, 12-187 y un sexto sin número (Pilotos Eduardo Eguibar Muñiz, Arsenio García Sáinz, Benjamín Gutiérrez Junco, Jorge Panceira Ramallán y José Rivera Llorente. Observadores/bombarderos Amancio Baltanás Franco, José M<sup>a</sup> Fernández Liébana, Francisco Marín de la Carrera, Antonio Nogueira Gordaliza, Juan José Otero García, Manuel Riestra Alvarez y Emilio Vega Estrada)

Patrulla pequeña de bombardeo.- Un Lockheed 8 “Sirius” y un Lockheed 9 “Orion”.

Avión de reconocimiento.- Un Lockheed 5B “Vega”.

Por su parte, la aviación nacional en La Virgen del Camino / Jarrio contaba con (8):

---

6 Rafael G. Permuy. Artículo citado de la R.E.H-M- nº 47, págs..282-283, que toma los datos de la Orden General de Operaciones nº 20 del Ejército del Norte

7 Su primer jefe Boris Turzhanski había resultado herido el 8 de diciembre durante los combates aéreos sobre Villarreal. Entre los pilotos de los “Chato” figuraba el español Felipe del Río . El intérprete de la escuadrilla, Ballón, había sido relevado por María Fortus, que utilizaba el seudónimo de “Julita”. Su presencia continua entre los aviadores y el vestir con cierta asiduidad mono de vuelo, dieron en Asturias pie a la leyenda muy extendida de que entre los soviéticos figuraba una mujer piloto, de la que solían referirse notables hazañas.

8 Despliegue de la aviación de Salamanca en 16 de febrero de 1937. Publicado Por Jesús Salas en “Guerra Aérea.1936/37”. I, pág.370. Ver también pág. 271.

Grupo 1-G-11 (Carlos Martínez Vara de Rey) con dos escuadrillas Heinkel He-46:

1-E-11 (Sebastián Rubio), con cuatro aparatos

2-E-11 (Jiménez Ugarte), con cuatro aparatos

(Otros pilotos: Martiniano Valdizán, Angel Bravo Alabau, Quitard, José Olaso y Jesús Rubio.

Observadores/bombarderos: Ibor, Talavera, Madariaga, Teixeira, V. Izquierdo, Díaz Vega, Díaz Arcaya y Cabeza).

Grupo 1-G-10 (Vicente Eyaralar Almazán) con una escuadrilla de tres Breguet XIX y otra de cuatro:

1-E-10 (Manuel Bazán Buitrago)

2-E-10 (Francisco Iglesias Brage)

Un De Havilland DH. 89 Dragon Rapide.- 40-1

Un Fokker F.XII.- 20-5



El De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide 40-1, permanecería algún tiempo en La Virgen del Camino antes de partir hacia Vitoria a finales de marzo para participar en la ruptura del frente vasco.

Diario de operaciones de la 8ª División:

*“Nuestra aviación bombardeó concentraciones (de) camiones en (La) Raigada sobre carretera Grullos a Avilés.*

*Se incorporó aviación de reconocimiento (de) León a Navia.”*

Noticia esta última que puede orientarnos sobre las fechas en que se terminó la pavimentación de las pistas del aeródromo de Jarrio.

El diario AVANCE del día 20 relataba así la actividad aérea de la jornada:

*“Hacia las tres de la tarde de ayer se presentaron sobre el aeródromo de Carreño tres aparatos enemigos que volaban a gran altura y parecían dedicarse a trabajos de observación.*

*En el acto despegaron del citado aeródromo siete “cazas” leales, que se dirigieron hacia los aviones enemigos con ánimo de entablar combate con los mismos. Estos (...) por fin lograron evadirse, gracias a la ventaja de altura (...) y aunque los “cazas” dispararon repetidas veces sus ametralladoras, no pudieron alcanzar a los facciosos que emprendieron la huida hacia el Sur...”*

Efectivamente, aunque la escasa eficacia y desgaste de los aparatos de ambos bandos podían considerarse más o menos equiparable, los siete “Chatos” de Baranchuk proporcionaban a los republicanos la absoluta superioridad aérea, al no haber cazas enemigos que se les enfrentaran, impidiendo la actuación de la aviación de León. Esta sería la tónica habitual en la primera parte de la ofensiva de febrero contra Oviedo.

## **20 de febrero.-**

Diario de Operaciones de la 8ª División:

*“Sobre La Vecilla (León) volaron siete aviones arrojando bombas; por volar a gran altura se ignora si eran nuestros o rojos, desde luego no eran de Navia ni de León.”*

Curioso parte.

Lo cierto es que el día anterior, 19, las tropas republicanas habían iniciado una serie de ataques en territorio leonés, en el sector La Robla / Matallana con el fin de atraer hacia el mismo las reservas nacionales. Llegaron a ocupar algunas posiciones enemigas, que en la jornada de hoy, 20, fueron contraatacadas y recuperadas, al menos en parte. Lógico es, pues, que los republicanos apoyaran estas operaciones con aviación, ahora que disponían de ella y así lo hacían constar en sus medios de información.

El diario AVANCE, del 21, refería así la actuación de los aviones republicanos:

*“En la mañana de ayer nuestra aviación arrojó proclamas sobre Oviedo. (...) También dejó caer en nuestras líneas octavillas destinadas a los milicianos de la República (...) Al mismo tiempo, otra de nuestras escuadrillas bombardeó las posiciones enemigas de Matallana, La Robla y el aeródromo de León, con positivos resultados. Los aparatos de caza hicieron diversos servicios durante el día, de observación y vigilancia por diferentes frentes enemigos.”*

Lo del bombardeo del aeródromo de la Virgen del Camino no era sino producto de la euforia del cronista ante tamaña demostración de poderío aéreo.