

38ª entrega

5 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación propia hizo una rápida aparición regresando a León, la contraria actuando constantemente paralizó el ataque. Nuestras bajas han sido 200 heridos de ellos 8 Oficiales. Oviedo rechazó dos fuertes ataques inutilizando un avión enemigo y dos tanques.”

Parte del Sector Oviedo:

“A las 9 h.30 m. dos aviones rojos de bombardeo después de dar una vuelta sobre la ciudad dejaron caer dos o tres bombas sobre la Estación (de Ferrocarril) del Vasco.”

Parte del Sector Grado-Escamplero:

“...el Mando decidió no continuar la acción, durante la cual la Aviación contraria demostró extraordinaria actividad.”



El Fiat Cr.32, n/f 508, del teniente Julio Salvador y Díaz-Benjumea fotografiado en el aeródromo de La Virgen del Camino. Por estas fechas aún llevaba la matrícula 3-13 que, más tarde cambiaría a 3-52.



Los Heinkel He.70 recibieron el 14 como número de tipo y comenzaron a matricularse desde el 30. Las imágenes nos muestran al 14-37, al 14-36 y al 14-34 pertenecientes los tres a la primera remesa para la Legión Cóndor.

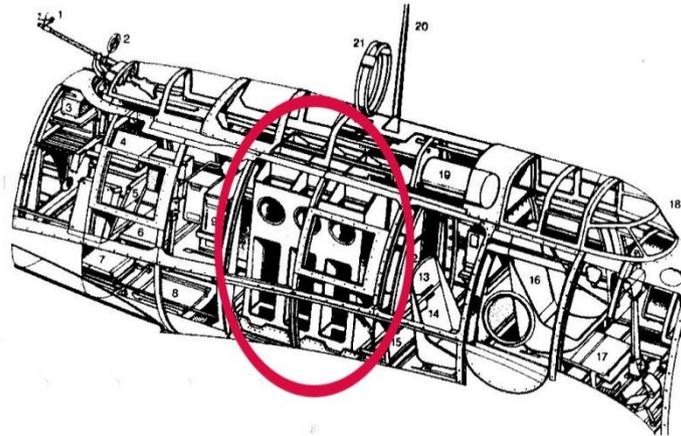
La acción a la que se refiere el parte anterior fue un contraataque realizado por las tropas de Aranda en el Subsector de El Escamplero para amenazar Trubia y con ello descongestionar la plaza de Oviedo. Para efectuar éste se había pedido apoyo aéreo, pero sólo se pudieron enviar desde León el caza Fiat Cr.32, 3-13, de Julio Salvador y Díaz-Benjumea, que había llegado a La Virgen del Camino en solitario, y tres Heinkel He.70 de la Legión Cóndor, de reconocimiento y pequeño bombardeo, en uno de los cuales voló el capitán Enrique Cárdenas –jefe de información del aeródromo leonés-, como mejor conocedor del terreno que los pilotos alemanes. El dicho contraataque resultó un sangriento fracaso en el que no se pudo ganar terreno alguno al enemigo.

Los He.70 “Rayo” habían llegado en noviembre, con la Legión Cóndor (16), y causaron sensación por sus características. En realidad, se trataba de los únicos aparatos realmente modernos que habían llegado con dicha unidad.



16 Quedaron encuadrados, en número de doce, en su unidad de reconocimiento A/88. En octubre, antes de la llegada de la Cóndor a España se habían recibido dos Heinkel He.70.

El Heinkel He.70 montaba como único armamento defensivo una ametralladora MG.15, calibre 7,92 mm., en la parte posterior de la cabina.



Ubicación de los dos lanzabombas verticales Elvemag, capaz cada uno de ellos para tres bombas de 50 kg. ó 12 de 10 kg. (El esquema sólo muestra el lanzabombas del lado derecho)

Se trataba de monoplanos, monomotores de fuselaje metálico, tren plegable, cabina cerrada y con equipo de radio. El He.70 era, como otros aviones alemanes de esos años una variante militarizada de un modelo comercial y lo que inmediatamente había atraído la atención de la Luftwaffe fue su alta velocidad, pues alcanzaba una máxima de 360 km/h –superior entonces a la de los cazas en servicio- o una de crucero de 335 km/h que conseguía, aparte la potencia de su motor –un BMW VI de 660 hp-, con la finura de sus líneas aerodinámicas, que le valdrían el nombre de Blitz (Rayo). Como quiera que la idea era utilizarlo sin protección de caza, confiando en que pudiera zafarse de la enemiga merced a su velocidad, recibió por todo armamento defensivo una sola ametralladora MG.15 de 7,92 mm (8x57) emplazada en la parte trasera de su cabina. Los aparatos llegados en principio a España eran de los Modelos He.70 E-1 de bombardeo -capaz para llevar una carga de 6 bombas SC 50, de 50 kilos, o 24 SC.10, de 10 kg almacenadas en el interior del fuselaje en dos

lanzabombas verticales-, o He.70 F-1, destinado al reconocimiento fotográfico (17).

El Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte republicano decidía, por fin, romper el silencio sobre las actuaciones aéreas relatando así las de la jornada:

“DIVISION OVIEDO. Novena Brigada. La aviación leal bombardeó con éxito diferentes posiciones, destruyendo algunos refugios enemigos.

DIVISION DE TRUBIA. La aviación leal, sólo con su presencia, hizo huir al enemigo, abriendo fuego de ametralladoras sobre las concentraciones facciosas, haciendo gran número de bajas.”

AVANCE, del día 6, abundaba en estos hechos en términos parecidos:

“A partir de primera hora de la mañana de ayer, la aviación leal se dedicó a realizar diversos vuelos de vigilancia y reconocimiento.

Cerca ya de mediodía, nuestros “cazas” intentaron dar alcance a otros facciosos que trataban de llegar a nuestra provincia, regresando los leales sin poder cumplir sus propósitos, toda vez que los aviones facciosos les faltó tiempo para regresar apresuradamente a sus bases.

Durante el día nuestros aparatos efectuaron otros vuelos de bombardeo en diversas posiciones del Escamplero, Oviedo y San Claudio, dejando caer sobre ellas gran cantidad de bombas y algunos pasquines.”

Una jornada más en la que el protagonismo aeronáutico corrió a cargo de los cazas I.15 “Chato” como, por otra parte, no podía ser menos. Sin desmerecer la actuación de los Breguet XIX de los que Rafael A. Permuy

17 Más adelante se recibirían otros Heinkel He.70 de la versión F2

nos dice que lanzaron 8 bombas de 50 kilos, 38 de 12 y gran número de octavillas sobre Oviedo, El Escamplero y Santullano de las Regueras.

Asimismo, reproduce un parte de Avilés, cursado a 19,55 h. que informa:

“En Pravia, nuestra aviación arrojó tres bombas en los alrededores de la estación y destruyó un parapeto enemigo. Voló tres veces sobre Grado, arrojando proclamas.”



Heinkel He-51, probablemente fotografiado en el aeródromo de León.

La escuadrilla 2-E-2 de Heinkel He.51, recién organizada a las órdenes de Angel Salas Larrazábal se trasladaba desde Sevilla a León. A Salas se le había encomendado la organización de una escuadrilla de caza equipada con aviones PWS.10, comprados a Polonia. Pronto se vio que tales aparatos no daban las prestaciones mínimamente requeridas para actuar

como cazas, debiendo ser relegados a misiones de escuela. Por ese mismo tiempo, la Legión Cóndor comenzaba a recibir los primeros Messerschmitt, de la serie Bf.109A “Anton”, con los que equiparía la 2ª Escuadrilla del Grupo J/88. En consecuencia, los Heinkel He.51, de que había dispuesto hasta entonces, fueron cedidos a los españoles. Al mismo tiempo el J/88 disolvía su 4ª Escuadrilla, traspasándose sus He.51 igualmente a la Aviación Hispana. Esta organizó con tales aparatos tres escuadrillas de caza de siete aviones cada una, quedando la 2ª Escuadrilla, la 2-E-2, bajo el mando de Angel Salas que, como se ha dicho, la condujo a León este 5 de marzo. Sus pilotos, aparte de Salas, eran Javier Allende Isasi, Joaquín Ansaldo Bejarano, Rafael Mazarredo Trenor, Jorge Muntadas Claramunt, Jesús Rubio Paz y Manuel Vázquez Sagastizábal.

6 de marzo.-

No hay vuelos de ninguna de las dos aviaciones por impedirlo el tiempo atemporalado.

7 de marzo.-

Parte del Sector Oviedo:

“...a las 15 h. 30 m. hicieron incursión sobre la población 5 aviones enemigos disparando con ametralladoras.”

Parte del Sector Grado-Escamplero.-

“En esta jornada del 7 la Artillería y la Aviación enemigas bombardearon Grado.”

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación actuó en el día de hoy con gran acierto ametrallando concentraciones enemigas.”

El diario AVANCE, del día 8, informaba que *“...dos escuadrillas de nuestros aviones se dedicaron a hacer maniobras en las inmediaciones del frente de Oviedo. Los milicianos tomaron estas maniobras como espectáculo, y se dedicaron a contemplar el juego de nuestros aviones, alguno de los cuales se metió, por puro ensayo, por las trincheras enemigas del Villar. Esto despertó un gran entusiasmo entre los leales, que vitoreaban desde la retaguardia a nuestros aviadores.”*

Por lo visto, emocionado como estaba, no se había enterado del ametrallamiento ni, mucho menos, del bombardeo de Grado.

Llegaban a León, a las órdenes de Carlos Rute Villanova, los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 1-E-22 del Grupo 1-G-22. Los aparatos eran los 22-49, 22-51 y 22-52. Sus primeros pilotos, además de Rute, eran Juan Antonio Gómez Trenor y Ultano Kindelán; los segundos pilotos Eugenio Gross, José María Osborne y Ramos y los tripulantes Heraclio Gautier, Santiago Avial y José Iñiguez Sanchez-Arjona.





Cargando bombas en los Junkers Ju.52. Arriba, SC50, de 50 kilos. Abajo, SC.10, de 10 kilos.





Los Junkers Ju.52 encontraron notables dificultades para operar en Asturias, al tener que sobrevolar la Cordillera Cantábrica con mal tiempo

Igualmente llegaban a La Virgen del Camino los Ju.52 de la recién creada Escuadrilla Nocturna bajo el mando de Carlos Haya. Eran sus aparatos los 22-47, 22-61, 22-62 y 22-64; sus primeros pilotos Carlos Haya, Uselod Marchenco, Luis Bengoechea y Carlos Muntadas; segundos pilotos Joaquín Ansaldo Bejarano y Jaime Díaz de Rivera y sus tripulantes Vicente Muntadas Claramunt, Abelardo Carazo Calleja, José Luis Plaza Barrios, José Luis Larrazábal Barrios, Francisco Morillo Simón, Emilio Muñoz Gutiérrez, José Llaca, Velasco y Francisco Canalejo Castell.

8 de marzo.-

El mal tiempo y las nubes bajas impidieron el vuelo normal de ambas aviaciones. No obstante, la escuadrilla de Carlos Haya, sobrevoló con sus Ju.52 el mar de nubes, llegando al Cantábrico, donde efectuó un reconocimiento de la costa.

El crucero nacional “Canarias” capturaba frente a Santander a la motonave “Mar Cantabro” que transportaba desde Estados Unidos y Méjico un importante cargamento de material bélico. El “Canarias” consiguió llevar al mercante a Ferrol con dotación de presa, pese a que el barco tenía un incendio a bordo que iba provocando el estallido de las municiones que transportaba, pues el crucero se había visto obligado a disparar sobre él para forzar su captura. Entre las numerosas armas que llevaba a bordo figuraban 8 aviones, todos de construcción norteamericana, de los que sólo uno quedaría ligado al tema que nos ocupa. Se trataba de un anfíbio Fairchild, n/f 9401, y matrícula estadounidense NC14743. Era un hidro-canoa anfíbio, de alas altas, que montaba en solo motor –Pratt & Whitney Hornet S.2E-G, radial, de 750 h.p.- ubicado sobre la cabina de pilotaje, con el que alcanzaba una velocidad máxima de 275 km/h y una de crucero de 243 km/h. La Marina nacional consiguió que le fuese cedido a la representación de la Aeronáutica Naval en Galicia a la que se incorporó, permitiendo así la baja en el servicio de los dos Savoia S.62, que tantos problemas habían dado. Y no es que se tratara de aviones muy viejos, como suele escribirse, sino que habían agotado sus motores y los de repuesto para ellos sólo los había en Barcelona.

Volviendo al Fairchild, fue matriculado 63-1, bautizado “Virgen del Chamorro” y dedicado exclusivamente al reconocimiento a favor de la flota nacional en el Cantábrico por lo que no recibió ningún tipo de armamento. Su piloto era el inevitable Torres Prol, pues seguía sin haber otro, y su observador el igualmente inevitable Leopoldo Brage.

Entre las armas de fuego que viajaban en el “Mar Cantábrico” venían seis ametralladoras Semag Tipo L de doble empleo –terrestre y antiaéreo– de las cuales fueron destinadas a la defensa contra aviones del aeródromo de Jario, en sustitución de las anteriores, mejores y más modernas, Flak 30.



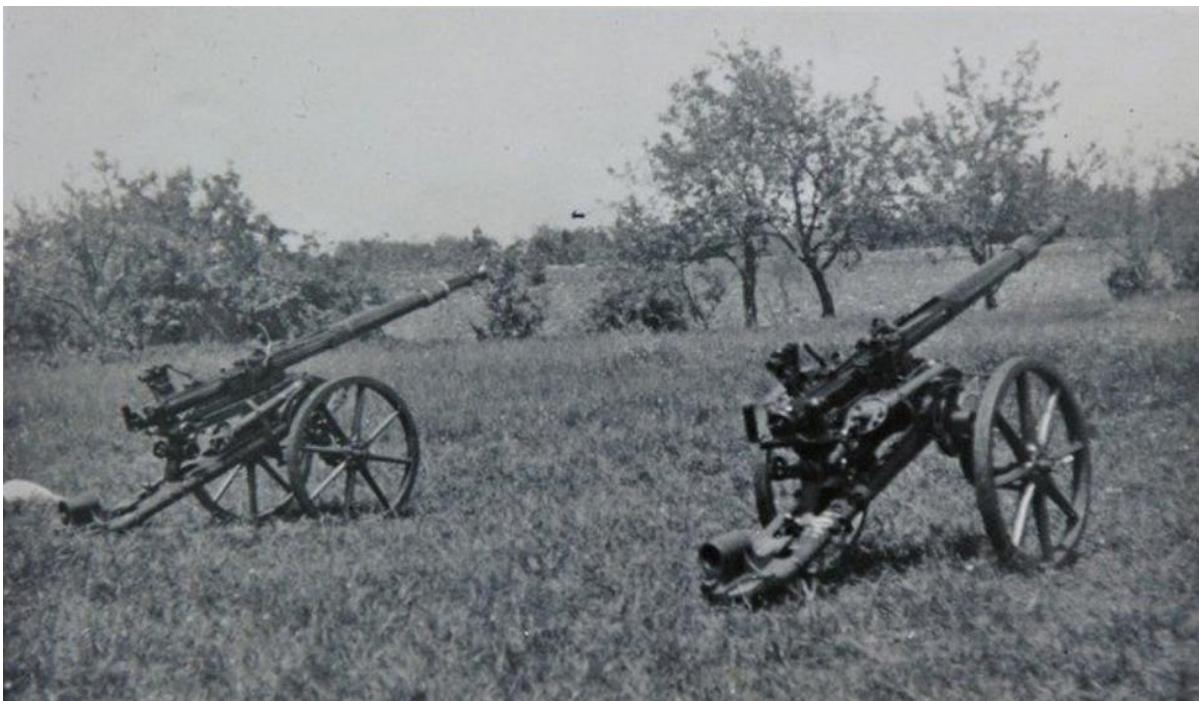
Motonave republicana “Mar Cantábrico” a su salida de Nueva York. Destacan en sus cubiertas los grandes cajones en los que transportaba los aviones. Si bien “nuestro” Fairchild no iba en ellos, sino en la bodega nº 5.



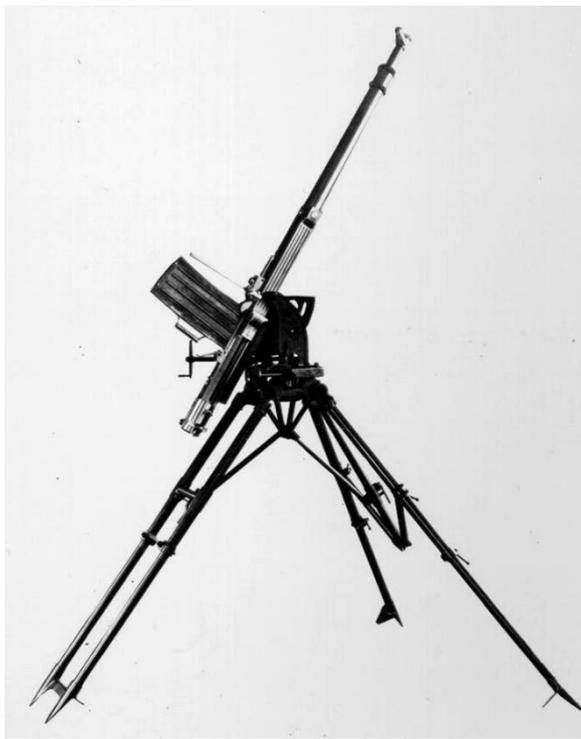
El anfibia Fairchild 91 matriculado 63-1 y con el nombre “Virgen del Chamorro”, luciría en su proa una variante del marinero Popeye, que ya había llevado sus predecesores Savoys S.62



El “Virgen del Chamorro”, en tierra. Se ve su rueda izquierda entre los personajes que “posan frente a él. En el centro, con cazadora de vuelo, el piloto Angel Torres Prol ,



Ametralladoras Semag de 20 mm Tipo L en configuración de tiro terrestre.



Acoplándoles unos mástiles supletorios a contera de la cureña, las Semag Tipo L quedaban dispuestas para el tiro antiaéreo. También podían quitársele las ruedas y darle, con otros mástiles, una configuración de trípode más “convencional”.

9 de marzo.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Esta tarde tres trimotores y seis cazas nuestros bombardearon Trubia al parecer eficazmente.”

Se trataba de tres de los Junkers de la Escuadrilla Nocturna, de Haya, y seis de los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, de Salas.

AVANCE, del 10, ve así el bombardeo:

“Hacia las cinco de la tarde de ayer se presentaron sobre Oviedo tres aparatos “Junkers” de bombardeo, y tres cazas, que volaban a una altura elevadísima. Los tres cazas permanecieron a la misma altura en los breves instantes que permanecieron sobre la capital. Los de bombardeo dieron dos o tres vueltas rapidísimas sobre nuestras líneas de El Fresno y Olivares, pero sin precisar posiciones. Lanzaron unas cuantas bombas

ineficaces y a los cinco minutos desaparecieron sobre las altas crestas de nieve camino de León.

En nuestras líneas no hubo la menor baja a causa de este bombardeo.”

La Escuadrilla 1-E-22, de Carlos Rute, abandonaba el aeródromo leonés, dirigiéndose a Arauzo (Peñaranda).

10 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E:

“...no apareció nuestra aviación porque al parecer la densa niebla impidió salir de León.”

Los aviones llegaron a despegar de La Virgen del Camino, pero no pudieron trasponer la cordillera. El problema de las malas condiciones meteorológicas estaba revelándose insalvable, razón esta que probablemente aconsejó retirar de León a la 1ª Escuadrilla de Junkers, hacia otros frentes donde pudiera emplearse sin problemas. El caso es que en estos días 9 y 10 las tropas de Aranda habían iniciado un fuerte contraataque para recuperar la posición de la Loma de Pando (de La Argañosa), que los republicanos habían tomado en los primeros momentos de la ofensiva, cortando la carretera de Oviedo a San Claudio e interrumpiendo así el pasillo de Grado. Desde entonces se había construido entre los Sanatorios del Naranco y Lorianana una pista pavimentada que permitía el paso de vehículos automóviles, pero la citada carretera era la comunicación natural y, por tanto más cómoda, razón por la que se emprendía este ataque, cuyo fracaso podemos adelantar, al igual que los de los días siguientes, quedando Pando y esta situación inamovibles hasta el fin de la guerra en Asturias. Para realizar este ataque se había solicitado

apoyo aéreo que, como hemos visto, llegó a enviarse y, pese a ello, la operación hubo de emprenderse sin él.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación leal bombardeó con éxito concentraciones en Escamplero y Grado.”

Rafael A. Permuy da cuenta de tres servicios en esta jornada. El primero de ellos, llevado a cabo entre las 14,00 y las 14,45, lo efectuaron dos Breguet XIX –uno de ellos el 12-92 que, una vez reparado, volaba el teniente Rivera- a los que daban escolta cuatro “Chatos”, lanzando en conjunto 2 bombas de 50 kilos y 16 de 12 sobre Lorianana y Grado.

El segundo servicio lo llevo a cabo a 16,15 h. un Breguet XIX que arrojó dos bombas de 50 kilos sobre El Escamplero. El tercero, fue cumplimentado por tres Breguet y tres Polikarpov I.15 de escolta que despegaron a las 17,00 y bombardearon Santullano de Las Regueras, Grado, El Escamplero y Lorianana con 6 bombas de 50 kilos y 13 de 12.

El diario AVANCE, del día 11, corrobora, los hechos, incluida la información del despegue de los aviones de León:

“La Aviación leal bombardeó durante la tarde de ayer, y en diferentes ocasiones, las posiciones rebeldes de Lorianana, Escamplero y Santullano de Las Regueras. También bombardeó con intensidad el pueblo de Grado, cuartel general de los facciosos en Asturias, donde logró disolver algunas concentraciones enemigas.

Nuestros “cazas” también realizaron diversos servicios de vigilancia y avisados que desde León habían partido varios aparatos enemigos en dirección a Asturias, salieron a su encuentro sin conseguir descubrirlos,

por lo que se supone que los aparatos facciosos volvieron a sus bases sin realizar acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”

Como se ha dicho anteriormente, la 2ª Batería de 88/56 de la Agrupación Antiaérea cambiaba su emplazamiento a Luarca.

12 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación enemiga voló sobre el Sector de Pravia, Cornellana lanzando algunas bombas sin consecuencias.”

Permuy facilita detalles sobre este servicio de los aparatos republicanos, puntualizando que se llevó a cabo entre las 16,50 y las 17,30 horas, efectuándolo cuatro Breguet XIX, acompañados por tres cazas Polikarpov I.15, que lanzaron sobre Cornellana y San Esteban de Pravia seis bombas de 50 kilos y veintitrés de 12.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación leal bombardeó Cornellana, Santa Eufemia y Grado, con éxito.”

La Escuadrilla Nocturna del capitán Haya partió de León hacia Andalucía, siendo sustituida en La Virgen del Camino por las dos escuadrillas del Grupo 3-G-22 (Gil Mendizábal):

La 5-E-22, que mandaba el capitán Eduardo Prado Castro y formaban los Junkers 22-48, 22-64 y 22-65. Los primeros pilotos, además de su jefe, eran Eduardo Pardo y Pedro Atauri Manchola.

La 6-E-22 estaba formada por los Junkers 22-66, 22-67 y 22-68 y mandada por José Larrauri. Junto con él, volaban de primeros pilotos José Alvarez Pardo, y Francisco Alonso Pimentel

Eran segundos pilotos en el Grupo 3-G-22 Cándido Pardo Pimentel, Enrique Nadal y Enrique Martínez Culler y actuaban de tripulantes Orduña, Lorenzi de la Vega, José M^a Novo González, Félix Álvarez Pardo, Eloy Becedas Harina, César González Yagüe, Juan Frutos Rubio, Luis López de Rego, José Iñiguez Sánchez-Arjona, Enrique Velasco Martín, Narciso Masoliver y Luis Alfonso Villalaín (18).

13 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La Aviación propia bombardeó esta mañana cercanías Oviedo.”

Parte del Sector Oviedo.-

“El día 13 nuestra Aviación actuó por el Depósito de Aguas, Asilo del Fresno, Olivares y Trubia.”

Se trataba del primer servicio efectuado por los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 6-E-22 a los que daban escolta los Heinkel He.51 de la escuadrilla 2-E-2, de Angel Salas. Según su hermano Jesús, los objetivos atacados fueron el Cementerio y el Depósito de Aguas.

La versión del Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte era:

“Esta mañana apareció la aviación facciosa, que dejó caer varias bombas sin consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros cazas.”

Y el comentario de AVANCE del día 14.-

“Los aparatos rebeldes se presentaron (...) sobre Oviedo. Evolucionaron por encima de nuestras posiciones e insistieron en manera especial en buscar la vertical de Pando (de La Argañosa). Cuatro, cinco

18 Se mencionan reunidos los nombres de los segundos pilotos y tripulantes del Grupo, porque Jesús Salas (“Historial de los Junkers Ju.52”, en Revista de Aeronáutica y Astronáutica n° 394, pág. 681), de quien se toman rdtos datos, no relaciona separados los que volaban en la 5ª Escuadrilla de los de la 6ª

bombas de gran potencia. Diez o doce pequeñas de las utilizadas por los aparatos de “caza”. Y nada más.

A los pocos minutos tres aparatos leales de combate vinieron a estorbar a los “Junkers” y a los “Fiat”. Y la escuadrilla rebelde puso sus hélices hacia el Sur y desapareció en el horizonte en busca de su base.”

El Heinkel He.51 de Salas, aterrizaba en Jarrío en un vuelo hecho por éste para reconocer el aeródromo y sopesar sus condiciones para operar desde el mismo.

El Savoia S.62 “General Mola”, matrícula S-19, terminada su reparación en Marín, fue probado en vuelo, Durante el mismo volvió a averiarse y se vio forzado a tomar agua en su base para quedar de nuevo en obras.