

41ª entrega

17 de mayo.-

Diario AVANCE de fecha 18:

“Ayer, ya de madrugada, intentaron (los nacionales) una operación para arrebatarnos la sierra. Primero fue una escuadrilla de aviación la que voló sobre nuestras trincheras de lo alto, lanzando abundantes bombas que por la situación de las líneas de defensa no hicieron el menor efecto...”

Se trataba de los Heinkel He-51 de la Escuadrilla 2-E-2 y la acción se enmarcaba en un fuerte ataque llevado a cabo por los republicanos en la zona Boñar-Lillo de características muy parecidas al que había tenido lugar el mes anterior, si bien empleando mayores fuerzas y más nutrida artillería: cañones de 75 mm, obuses de 105 y lanza-minas de 152. Había comenzado el día 14 con un ataque simultáneo en todo el frente de La Robla-Boñar-Lillo-Riaño, que fue rechazado en los dos extremos –La Robla y Riaño–, logrando penetrar en la ya dicha zona de Boñar-Lillo donde, como en la ocasión anterior, cortaron la comunicación entre los dos pueblos. Inmediatamente comenzaron los contraataques nacionales que, el día 15 conseguían reabrir la carretera cortada, pero los combates se prolongaron los días 16 y 17, en que los republicanos atacaron duramente en la zona Boñar-Valdecastillo, si bien fueron rechazados, con el apoyo de los He.51 de la 2-E-2 ya mencionado.

Los dos hidros Dornier Wal daban protección antisubmarina al crucero “Almirante Cervera” durante su recalada a Ferrol.

20 de mayo.-

Llegaba a León, su sede inicial, el “1º Grupo de Asalto” descendiente del antiguo 1-G-10. Sus dos escuadrillas habían combatido en Vizcaya equipadas, en principio, con Heinkel He.45, la 1-E-15, y con Breguet XIX, la 2-E-10. Estos últimos habían sido sustituidos en Vitoria por los Aero Ab.101 capturados en el “Hordena”, pasando a denominarse la escuadrilla 1-E-17. Ahora retornaban a León para proceder a una total reorganización; Los Aero de que disponían se encuadraban en el antiguo Grupo 2-G-10, de Logroño, que unificaba así todo su material, pasando a denominarse 5-G-17, con dos escuadrillas de seis Ab.101 cada una. El “1º Grupo de Asalto”, de León, recibía nuevos Heinkel He.45, con los que reequipaba su 2ª Escuadrilla, quedando las dos unificadas con este tipo de aparato y, en consecuencia –pues el 15 era el número de código del He.45–, se rebautizaba como Grupo 6-G-15.

Tomaba el mando del mismo el comandante Cipriano Rodríguez. Las dos escuadrillas 1-E-15 y 2-E-15, con seis aparatos cada una, quedan a las órdenes de los capitanes Manuel Bazán Buitrago y Enrique Cárdenas. Eran sus pilotos Antonio Peñafiel, Sánchez Pascual, Merino, Juan Crespi, González Valverde, Jiménez Guerra, Goizueta, Victorino Santos y Antonio Olivera y los observadores/bombarderos Luis Gómez del Barco, Antonio García Gil, Willy Wakonigg, Gabriel Martínez Mata, Martínez de Velasco y Florencio García Sánchez.

21 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- La aviación propia bombardeó con eficacia posiciones enemigas frente a Lillo y concentraciones en Isoba y Cofiñal.”

Naturalmente, se trataba de los Heinkel He-51 y, muy posiblemente, los He-45 que, en estas primeras operaciones desde León, irían todavía mandados por Vicente Eyaralar.

La miniofensiva republicana al Sur de la divisoria aún coleaba y, en estos días se combatía por las posiciones de Rebollada y Pico del Aguila.

22 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“A última hora de la tarde se presentaron cuatro aviones enemigos que lanzaron ocho bombas al parecer de 100 Kg sobre el puente de Peñaflor, sin consecuencias.

Frente de León- Artillería y Aviación propias bombardearon con eficacia posiciones enemigas frente a Lillo y La Vecilla y concentraciones enemigas en Isoba y Cofiñal.”

El puente de Peñaflor era el único de que disponían los nacionales sobre el Nalón para comunicarse desde Oviedo con Grado y su retaguardia. El ataque fue sin duda llevado a cabo por los Gourdou Leseurre, de los que existía una escuadrilla de seis basada en Llanes (7), aunque hay la posibilidad de que en el grupo atacante se incluyera algún Koolhoven o, incluso, Breguet XIX.

Diario AVANCE del día 23.-

“Durante la mañana y parte de la tarde de ayer una escuadrilla de la aviación leal voló sobre Peñaflor y trincheras enemigas del borde del Nalón, y descargaron abundantes bombas sobre terreno contrario, La

7 Jefe de la escuadrilla: Carlos Lázaro Casajust. Otros pilotos: Prieto, Juan Carrasco, Antonio García Borrajo, Menéndez y Pedro Lambás Bernal.

actuación de nuestros aparatos causó gran efecto en las líneas enemigas...”

Los aparatos que atacaron posiciones y destacamentos en la zona Boñar-Lillo no podían ser otros que los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2 y He.45 del Grupo 6-G-15, únicos presentes en León.

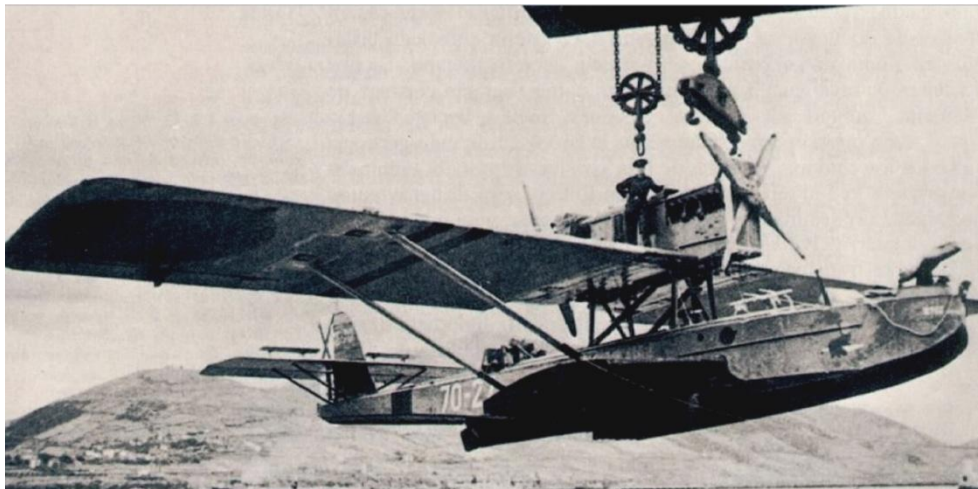
El Fairchild “Virgen del Chamorro”, que había venido efectuando servicio de reconocimiento marítimo desde la base de Pasajes, retornaba a Ferrol para someterse a un recorrido general.

Se incorporaba a Ferrol, con escala en Aveiro para repostar, un tercer Do. Wal de la Escuadrilla 1-E-70: el 70-27.

23 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Diez aviones enemigos bombardearon Pravia sin consecuencias.”



Hidroavión Dornier Wal 70-27 de la Escuadrilla 1-E-70

Diario AVANCE del día 24 *“La jornada de ayer en nuestros frentes registró de nuevo la presencia de la aviación republicana. Nuestros aparatos evolucionaron mañana y tarde sobre los núcleos principales en los que se hace fuerte el enemigo y realizó diversos bombardeos de castigo*

en las posiciones rebeldes de las inmediaciones de Grado y Sierra Sollera.”

Las fuentes nacionales no recogen estas incursiones.

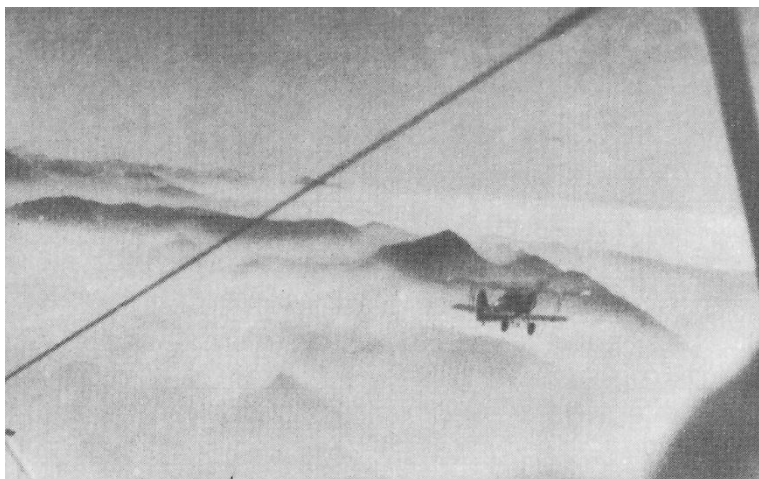
24 de mayo.-

Diario AVANCE del día 25

“Ayer las tropas facciosas atacaron por el Puerto de Pinos sobre las posiciones de Peñaubiña (sic) y Villarrobledo (...)

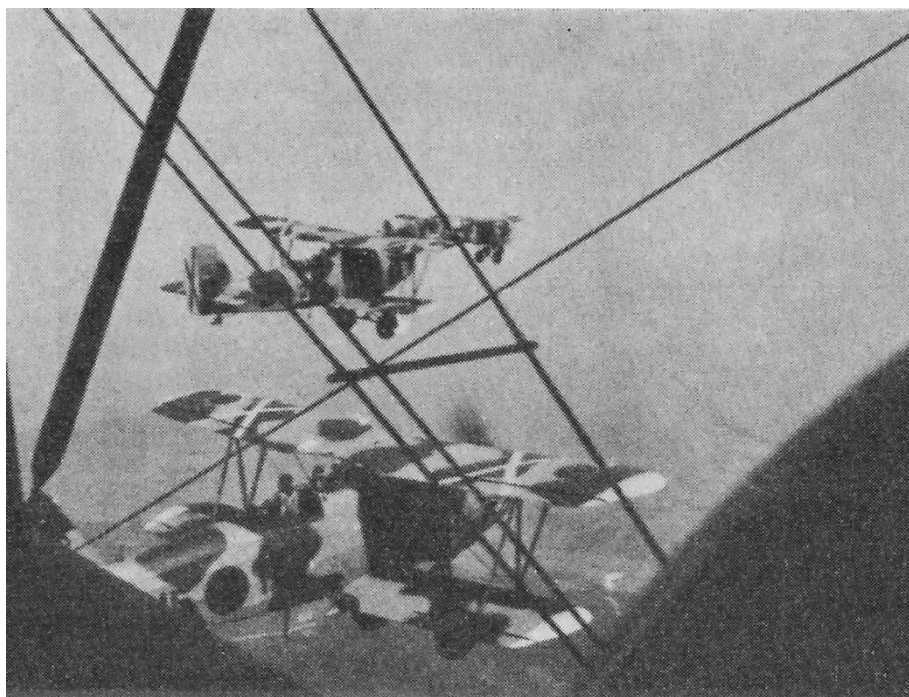
Con la artillería colaboraron doce aviones enemigos de bombardeo que también dejaron caer gran número de bombas sobre lo alto de nuestras posiciones...”

José Luis Jiménez-Arenas (8), que participó en al ataque al mando de la primera patrulla de la Escuadrilla 1-E-15, nos confirma que fueron los Heinkel He.45 del 6-G-15 quienes efectuaron el servicio, precisando que bombardearon la casa de Mieres, además de Peña Ubiña.



Los Heinkel He.45 “Pavos” del 6-G-15 operando sobre las Ubiñas: la Grande y la Pequeña.

8 “Cadenas del aire”, págs. 159-160. La casa de Mieres es un mesón ubicado en el puerto de La Cubilla o “de Mieres”.



Los He-45 de León sobrevuelan la divisoria Cantábrica. En primer término el 15-17, de Juan Crespi.

En otro servicio arrojaron periódicos nacionales y proclamas en los pueblos entre La Robla y Villamanín y en Santa María del Puerto.

26 de mayo.-

Diario AVANCE del día 27:

“En los sectores de León no hubo más actividad en esta jornada que la presencia de varios aparatos de aviación enemiga que lanzaron algunas bombas sobre las posiciones Huerga y Llombera sin que por la gran altura a que fueron arrojadas pudieran conseguir hacer el menor daño en nuestras líneas.”

28 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- ...se ha terminado en el sector de San Emiliano la limpieza de la Peña Ubiña Grande y Pequeña, en la que colaboró muy eficazmente nuestra aviación.”

5 de junio.-

Finalizaba la reparación del anfibio “Virgen de Chamorro”, que realizó unos vuelos de prueba con resultado satisfactorio.

6 de junio.-

El Fairchild 91 se trasladaba a Ribadeo y, desde allí, efectuó un vuelo de exploración antisubmarina hasta la costa francesa, amarando en Pasajes.

15 de junio.-

Diario AVANCE del día 16:

“En la tarde de ayer se levantaron de uno de nuestros aeródromos una escuadrilla de “caza” compuesta por tres aparatos, que realizaron vuelos de observación y vigilancia por la costa.

Luego de cumplido su cometido, regresaron a sus bases sin novedad.”

Más impreciso y anodino, imposible. No detalla nada, aunque ciertamente la noticia carecía en absoluto de importancia. Es de suponer que los “cazas” serían los monoplazas Gourdou de Llanes. Como estamos viendo, apenas hay actividad de las dos aviaciones sobre Asturias en este mes de junio.

19 de junio.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- En accidente aviación se inutilizó un aparato de caza pereciendo el piloto alférez D. Pablo Ruiz Vázquez.

El alférez Ruiz Vázquez había sido destinado a la Escuadrilla 2-E-2 pero, de hecho, no llegó a incorporarse, pues falleció en uno de los primeros vuelos de adaptación al Heinkel He.51, tipo de aparato con que estaba dotada la citada Escuadrilla.

21 de junio.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León – Al amanecer de hoy nuestras fuerzas mediante un golpe de mano ocuparon las posiciones enemigas de Peña Cerredo, Las Rubias y Sierra Grajos quedando dominado el Puerto de la Cubilla al pié de las citadas posiciones. Enemigo huyó desordenadamente perseguido por bombardeo aviación, causándole gran número de bajas...”

22 de junio.-

“Resumen de los hechos” acaecidos en el sector de las Ubiñas, emitido por el comandante jefe del Batallón republicano 206, Laurentino Tejerina Marcos (A.H.P.A.):

“...salió el resto del Batallón para Puerto de Pinos. A nuestra llegada a dicho pueblo bombardeó y ametralló la aviación fascista en número de tres aparatos de bombardeo y seis cazas no habiendo novedad por nuestra parte.”

26 de junio.-

Los Dornier Wal 70-24 y 70-27, que habían llevado a cabo a lo largo del mes numerosos servicios de exploración sobre el Cantábrico, se trasladan desde Galicia a Bilbao, tomado el día 19. El 70-21 permaneció en Ribadeo, donde se hallaba basado desde principios de mes. De forma que se repartían los reconocimientos desde los extremos E. y O. del Cantábrico hasta el meridiano de San Vicente de la Barquera

29 de junio.-

“Resumen de los hechos” acaecidos en el sector de las Ubiñas, emitido por el comandante jefe del Batallón republicano 205, Isaac Pérez García (A.H.P.A.):

“Día 29. A las doce horas del día de hoy volaron sobre nuestras posiciones siete aparatos enemigos y media hora más tarde volvió a volar otro a gran altura. Su misión debía de ser de reconocimiento.”

30 de junio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205:

“Hoy a las once de la mañana volaron sobre nuestras posiciones doce aparatos facciosos, que hicieron una nutrida descarga de bombas y fuego de ametralladoras sobre nuestra posición de Rosapero e inmediaciones del puesto de mando.”

2 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 3):

“En la tarde ayer (día 2) volaron sobre nuestras posiciones seis aparatos facciosos.”

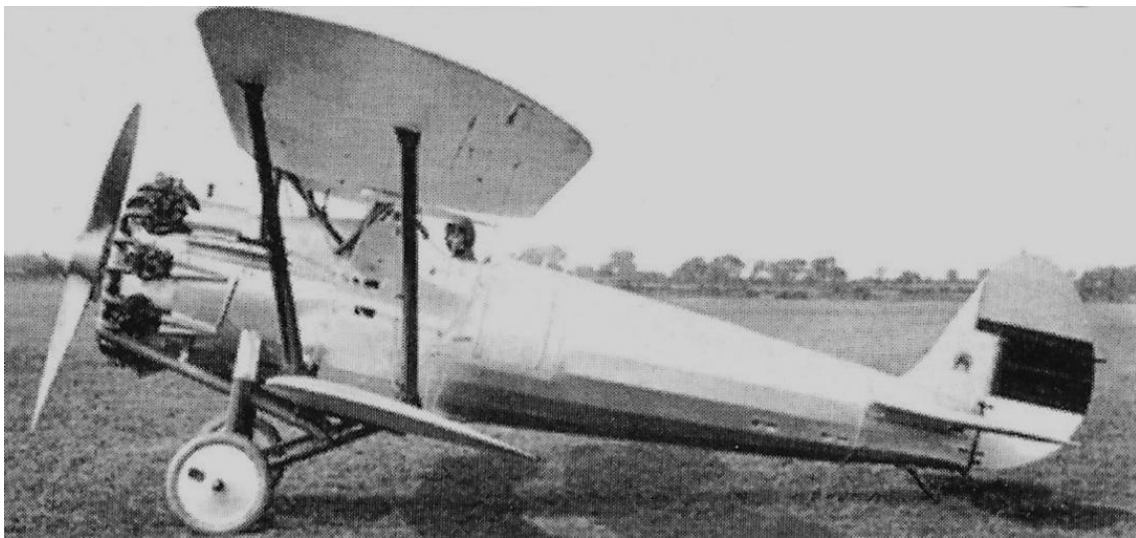
El “resumen de los hechos” facilitado por el Batallón 206, que se encontraba en línea a la derecha (Oeste) del 205 y fue el que sufrió el ataque de los aviones de León, nos da nuevos detalles no del todo coincidentes con el anterior:

“... a las once de la mañana tres aviones enemigos bombardearon y ametrallaron intensamente nuestras posiciones de Terreros y Cerreo sin consecuencia alguna.”

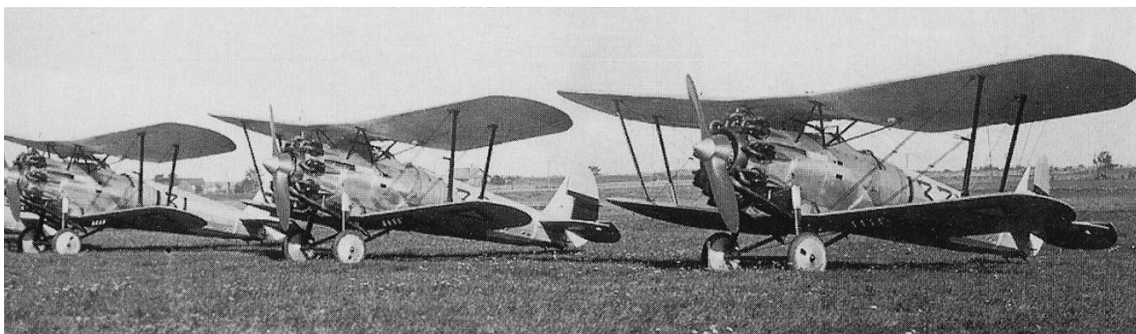
3 de julio.-

A 09,45 entraba en El Musel (Gijón) el vapor estoniano “Viiu” que, junto con otras armas terrestres, transportaba el siguiente material aeronáutico: ocho aviones Bristol “Bulldog” Mk.II y otros ocho Potez 25 A.2., cinco motores de repuesto, 59 ametralladoras aeronáuticas de 7,7 mm (.303 British) –18 Darne, 17 Vickers y 24 Lewis–, dos millones de cartuchos de

7,7 para ellas y 5.000 cohetes luminosos de señales Cal. 4. Todo el material que componía este cargamento fue vendido por Estonia a August Tschudnowskt, de Paris (Contrato Nr 5/30-s, de 24.04.1937), y había sido cargado en el” “Viiu” con destino ficticio a Siam (9).



No se conocen otras fotos del Bristol “Bulldog” en España que no sean las del ejemplar exhibido en la Exposición de Material de Guerra tomado al Enemigo, que se organizó en San Sebastián. A falta de ellas, se insertan éstas correspondientes a los “Bulldog” de la Aviación estonia que, al fin y al cabo, fueron los que llegaron al Norte republicano.
Bristol “Bulldog” Mk II flamante recién entregado a la Eesti Õhuvägi.

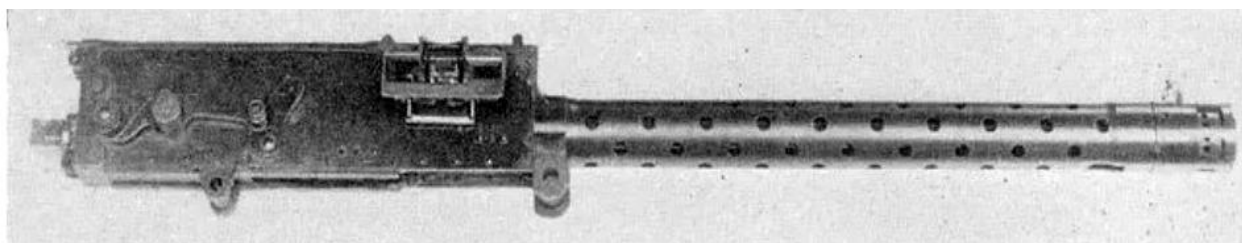


“Bulldog” estonios ya con las matrículas 131, 132 y 133. La docena de aparatos adquiridos por la república báltica habían sido matriculados desde el 122 al 133.

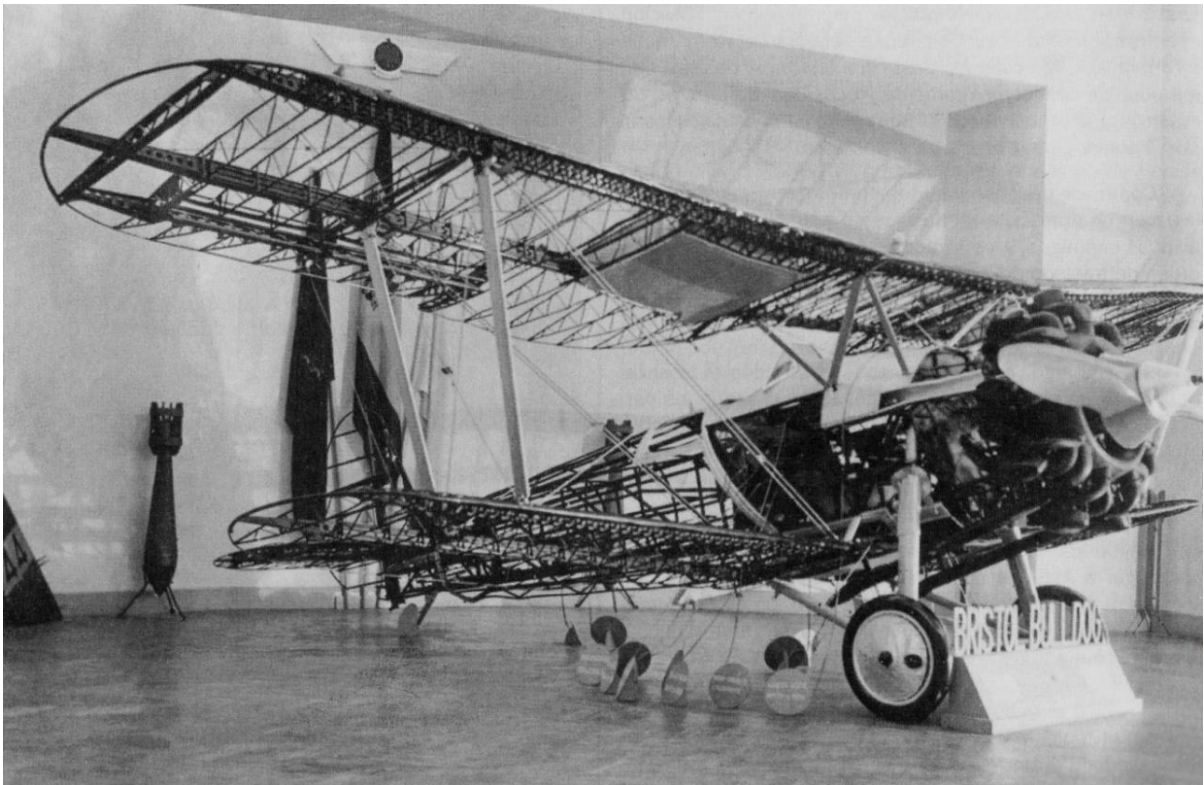
9 Archivos del Estado de Estonia (ERA), fondos 498, 507 and 2553. Datos facilitados por el historiador estonio Urmas Salo.

El Bristol “Bulldog” Mk.II era un avión de caza, biplano, monoplaça, de estructura metálica entelada, cabina descubierta y tren de aterrizaje fijo de dos patas con un eje central que unía las dos ruedas, cuyo prototipo voló por primera vez en 1927. Estonia adquirió en 1930 una docena de estos aparatos –n/f. 7447 a 7458– equipados con motor Gnome-Rhône “Júpiter” VI F de 477 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 270 km./h. Su armamento era el clásico en la década de los “treinta”: dos ametralladoras Vickers Mk II emplazadas a un lado y otro del morro, disparando, por tanto, a través del círculo de giro de la hélice, coordinadas con sus revoluciones mediante un sincronizador oleodinámico Constantinescu. Bajo cada uno de los planos inferiores podía montar cuatro lanzabombas para otras tantas bombas de 9 kilogramos. En resumidas cuentas, un caza típico de los años “treinta” cuyas prestaciones se fueron quedando escasas hasta dejarle obsoleto. La R.A.F. lo mantuvo en sus escuadrillas de caza hasta 1936.

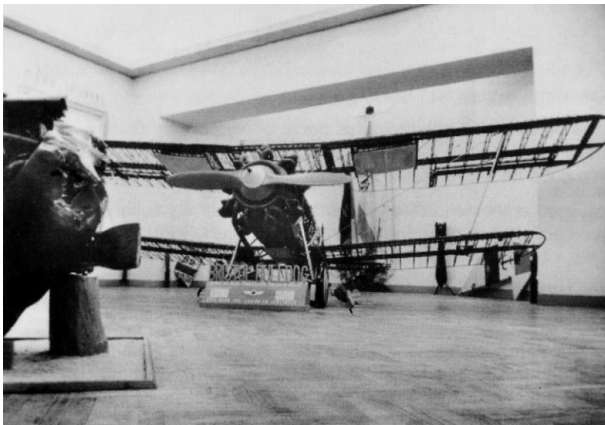
Los Bristol fueron montados en Gijón por personal de los Talleres de la Aviación del Norte, que se desplazó desde La Albericia. El equipo de montaje estaba dirigido por el teniente mecánico Jaime Bosch Portas.



Ametralladora Vickers Mk. II de 7,7 mm. (.303 British)



El Bristol “Bulldog” Mk II mostrado al público “en esqueleto” en la Exposición de Material de Guerra tomado al Enemigo que abrió sus puertas en San Sebastián en 1938.



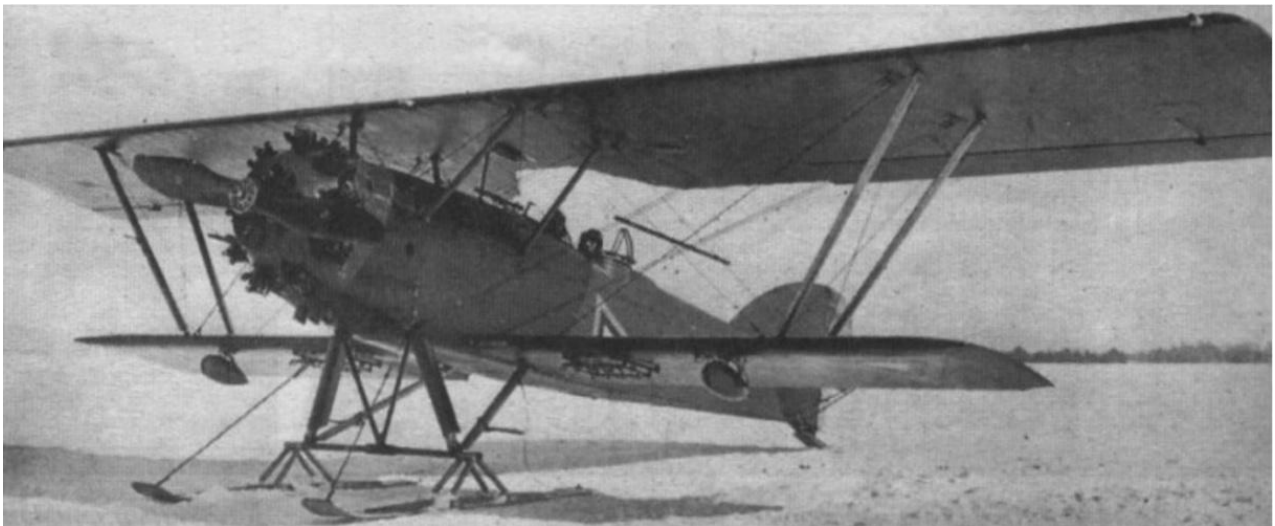
Otras dos vistas del Bristol “Bulldog” expuesto en San Sebastián hasta varios meses después de terminada la guerra.

El Potez 25 era un aparato francés de reconocimiento próximo y pequeño bombardeo. Había efectuado su primer vuelo en 1925 y era un producto clásico de la aviación entre las dos guerras mundiales. Alcanzó

un éxito asombroso ya que, durante ese periodo fue el avión producido y vendido en mayor número. Sirvió en multitud de países, algunos de los cuales lo construyeron bajo licencia. No era, pues, un mal avión... para su tiempo. En 1937 su fórmula y características habían sido superadas por completo. Frente a los nuevos modelos que estaba empezando a entrar en servicio, un biplano, biplaza de puestos descubiertos, de estructura de madera entelada, con tren fijo de dos patas –enlazadas por un tirante partido, con una unión elástica en el centro– no tenía nada que hacer. Al estallar la guerra civil, Francia ofreció a los comandantes republicanos Juan Aboal e Ismael Warleta una partida de diecisiete Potez.25, que éstos rechazaron. Pero en 1937 el nivel de exigencia había descendido bastante y podía decirse que valía cualquier aparato capaz de portar bombas y eso el Potez aún estaba en condiciones de hacerlo, siempre y cuando no debiera enfrentarse a otros aviones enemigos. Por ello se aceptó la oferta de Tschudnowskt de ocho aparatos de este tipo de la Aviación estonia, que vinieron en el “Viiu”, junto con los Bristol “Bulldog”, asimismo estorninos. Los Potez 25 A2 de la Eesti Lennuvägi montaban un motor Gnome-Rhône “Júpiter” IV 9Ac de 420 CV con el que alcanzaban una velocidad máxima de 220/230 km/h o una de crucero de 180/190 km/h. Iba armado con dos ametralladoras Vickers Mk II de capot, sincronizadas con la hélice y una o dos ametralladoras Lewis o Darne sobre torreta Scarff en el puesto trasero a disposición del observador/bombardero. La carga de bombas era de 400 kilogramos en lanzabombas externos, distribuida en cuatro bombas de 50 kilos bajo el fuselaje y otras cuatro del mismo peso bajo las alas.



No se conocen fotos de los Potez 25 A2 tomadas en el Norte republicano. A fin de dar una idea de cómo era el aparato, se utilizan imágenes del mismo en servicio en la Aviación Estonia.



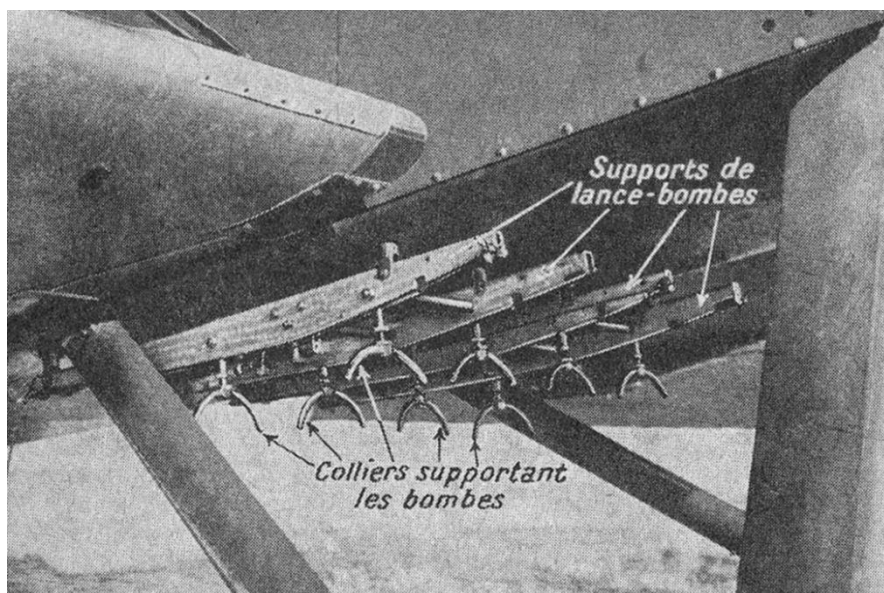
Potez 25 A2 de la Eesti Lennuvägi provisto de esquís



Bonito perfil de un Potez 25 A2 estornino



Puesto del observador bombardero de un Potez 25 armado con dos ametralladoras Lewis de 7,7 mm (.303 British) sobre anillo Scarff.



Lanza-bombas ventral de un Potez 25 para cuatro bombas de 50 kilogramos.

El Mayor Antonio Martín Lunas, jefe de la 6ª Región Aérea (Norte) solicitó el envío de pilotos desde el Centro para tripular los aparatos desembarcados en Gijón, llegando en la última decena de julio a la Albericia en un Douglas Dc.2 un grupo de pilotos formados, en su mayoría en las escuelas de vuelo de la Unión Soviética. Para el mando de la escuadrilla de Bristol “Bulldog” fue designado el teniente José González Feo, veterano de los Polikarpov I.15 del Norte. Los aparatos fueron probados por varios pilotos de la Aviación del Norte, pasando a volarlos finalmente los sargentos Juan Antonio Ibarreche Garategui, Miguel San José Andrade y Julián Fernández Martínez (listado incompleto) (10)

10 Ver Rafael A. Permuy y Artemio Mortera- “Bristol “Bulldog” (II), pág. 39