

5 de julio.-

Las escuadrillas de Breguet, Letov, Gourdou-Leseurre y Koolhoven de la Aviación del Norte se fundían en una sola unidad, bajo el mando del teniente Panceira, que tomaría la denominación de Escuadrilla de Reconocimiento del Norte; escuadrilla, que se estrenaría sobre Asturias como tal en esta misma jornada.

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Tres aparatos enemigos arrojaron ocho bombas sobre aeródromo Navia sin consecuencias.

Frente de león – Fuerzas combinadas de Asturias y León han realizado durante esta noche un doble envolvimiento del Puerto de Somiedo (...) Otro batallón enemigo procedente de Trubia que durante la noche descendió a reforzar las posiciones del Puerto, fue detenido por una columna de Asturias que con el apoyo de la caza de León, lo rechazó causándole gran número de bajas. (...) Merece citarse como muy distinguida la aviación de caza de León, cuyos aparatos regresaron a su base con gran número de impactos y dos gravemente averiados no obstante lo cual pudieron llegar a su base.”

Por lo que se ve, los Heinkel He-51 de la Escuadrilla 2-E-2 se iniciaban en las acciones de ataque rasante a las tropas terrestres, a las que poco más tarde se consagrarían con carácter definitivo al constituirse oficialmente las “cadenas”. También experimentaron los efectos dañinos de los fusiles y ametralladoras enemigos, que se admitirían como normales cuando se atacaba “rascando” el suelo.

El diario REGION, del 6 de julio, que había comenzado a publicarse el 8 de junio, ahora desde Luarca, se hacía eco de las actuaciones de los aviones propios -los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2- y de los enemigos:

“Nuestra aviación tuvo, como siempre, una actuación lucidísima, pues los cazas volando a escasa altura, casi a ras de suelo ametrallaron al enemigo y le causaron numerosas bajas (...)

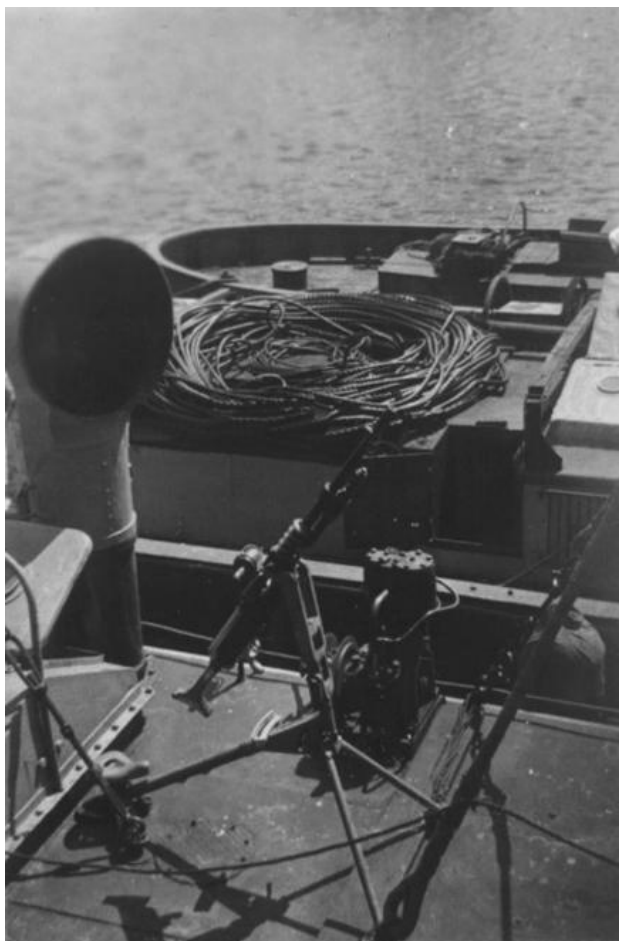
A las diez y media de la mañana de ayer el disparo de palenques anunció al vecindario la presencia de aviones rojos sobre Luarca. Las gentes abandonaron sus casas y se refugiaron en los sitios previamente designados por las autoridades.

Los aviadores rojos, al cruzar el mar, vieron a dos “bous” que venían protegiendo al “Don Quijote de la Mancha”, de 365 toneladas, que se dirigía a este puerto con carga general y le arrojaron varias bombas. Los “bous” hicieron funcionar sus antiaéreos y los cobardes aviadores se elevaron a gran altura y desaparecieron, según más tarde se supo con dirección a Ferrol.

Según nos informan, los mismos aviones al pasar por Navia dejaron caer sobre el campo de aviación cinco bombas sin consecuencias.

Los Letov S.231 eran unos aparatos de caza checoslovacos que, en número de ocho, habían llegado a Santander en el vapor “Sarkani” el 17 de marzo. Bastante antes, por tanto, que los Bristol y Potez que acabamos de comentar, pero es el caso que fueron enviados directamente a combatir a Vizcaya y, más tarde, se basaron en Cantabria, siendo esta la primera vez que actuaban en Asturias... creo yo. A menos que hubieran participado en la incursión del 11 de mayo; aunque son muy pocas probabilidades de que

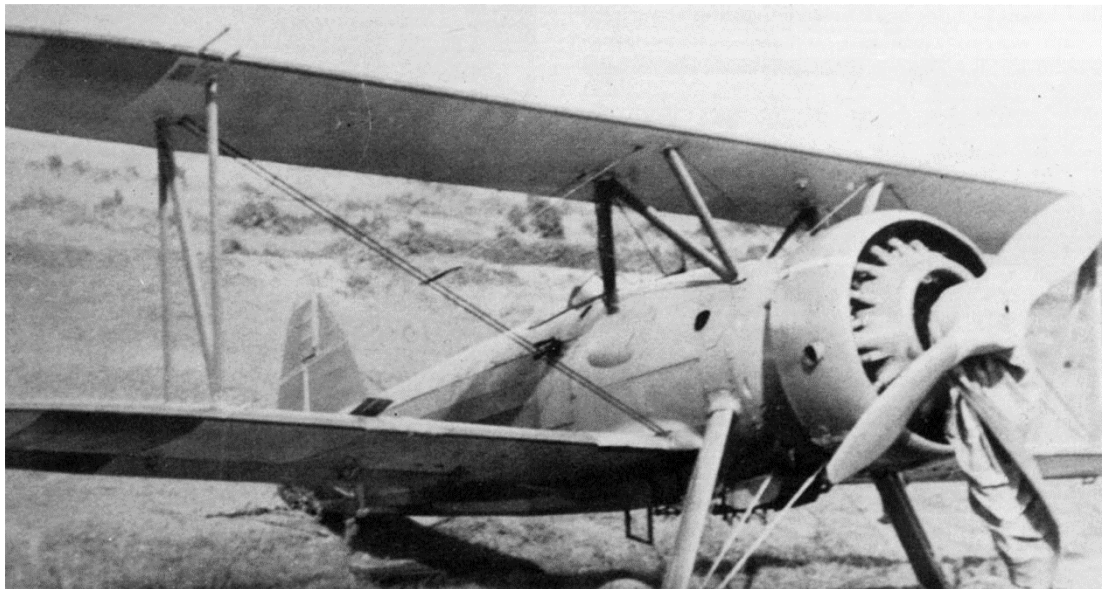
fuera así e incluso existe la posibilidad de que tampoco lo hicieran en ésta. Se mencionan aquí tan sólo porque el ataque a Jarrío fue sin duda alguna realizado por aparatos de la Escuadrilla de Reconocimiento del Norte y los únicos tres Letov supervivientes, acababan de incorporarse a ella para que actuaran como aparatos de reconocimiento y bombardeo, una vez que habían agotado todas las posibilidades de utilizarse como cazas. En cualquier caso, como veremos, no participarían en la ofensiva que el Ejército del Norte preparaba para el 1 de agosto, siendo ellos y los Breguet, los únicos aviones de la Escuadrilla que se quedaron en Cantabria.



Lo de los “antiaéreos” de los “bous” no dejaba de ser un eufemismo. Cuando más, llevaban una ametralladora Hotchkiss de 7 mm con el suplemento antiaéreo puesto en el trípode. En más de una ocasión utilizaron cohetes de feria.



El Letov S.231 fue un caza del tipo habitual a finales de los años “veinte” y principios de los “treinta”, que había nacido con retraso, pues el primer vuelo del prototipo no tuvo lugar hasta marzo de 1933. Construido por la firma Vojenska Letadla Tovarna (LETOV), de Praga, era un biplano monoplaza, con las alas de envergadura desigual, con estructura de duraluminio entelada y el fuselaje de tubos de acero soldados, con la parte delantera y superior recubiertas de chapas ligeras de duraluminio desmontables y el resto revestido de tela. Tren de aterrizaje fijo, de patas independientes atirantadas, y patín de cola. Los Letov llegados al Norte de España montaban un motor radial Walter Merkur VS.2 de 560 CV, que movía una hélice bipala de madera; equipo este que les proporcionaba una velocidad máxima de 348 km/h a 5.000 metros de altura, y de 310 en régimen de crucero.



Las únicas fotografías que se conocen de los Letov S.231 en Asturias son las de un ejemplar que quedó abandonado en el aeródromo de Carreño al derrumbarse el frente Norte



Ametralladora Ceská Zbrojovka C.Z 1930, también conocida como 30(t), con alimentación por la izquierda.

Los aparatos montaban durante su servicio en la Fuerza Aérea Checoslovaca cuatro ametralladoras C.Z.1930, de 7,92 mm (8x57), dos de ellas, a lado y lado del morro, sincronizadas con la hélice, y otras dos en los planos inferiores (11). Dicha Ametralladora, también conocida como 30(t), era una versión muy elaborada de la británica Vickers Clase “E”,

11 En el prototipo se ensayó la colocación de las cuatro ametralladoras en el plano superior, pero se reveló inmediatamente como una mala solución, pues vibraban de tal forma que afectaban incluso a la estructura del aparato

desarrollada por la firma Česká Zbrojovka, de Praga. Contaba para su accionamiento con un dispositivo neumático y se alimentaba mediante cinta metálica de eslabones desintegrables tipo Prideaux. El Letov S.213 disponía de seis enganches bajo los planos inferiores en los que podían colocarse lanzabombas, asimismo de funcionamiento neumático del sistema checo Pantof, para otras tantas bombas de 10 kilos.

La venta de los aviones a la España republicana se efectuó figurando Estonia como comprador ficticio. El “Sarkani” zarpó del puerto de Gdinya (Polonia) el 9 de marzo llevando a bordo, entre otras muchas armas, ocho Letov, junto con motores de repuesto, ametralladoras, sincronizadores y otros numerosos accesorios.



Letov S. 231 de la 71ª Escuadrilla, en la zona de Levante. Adviértase la ametralladora del plano inferior izquierdo; pueden verse igualmente los enganches para los lanzabombas de ese mismo plano.

Como se ha dicho, los Letov llegaron a Santander desmontados y embalados en grandes cajones individuales. Fueron montados por ingenieros del País Vasco y, al efectuar los vuelos de prueba, dos de los aparatos sufrieron sendos accidentes, aunque sus averías resultaron fácilmente reparables. Este hecho fue el origen de una fábula que relataba

cómo los aviones habían llegado a España sin planos de montaje y los mecánicos no acertaron con el ángulo de decalaje correcto, lo que les ganó fama de inseguros. Juan Olmos Genovés, piloto de la escuadrilla de Letov en Vizcaya, donde fue derribado a bordo de uno de ellos, aseguró a David Gesalí (12) que la leyenda no se ajusta en absoluto a la realidad; los accidentes fueron fortuitos, dentro de lo normal, y los aviones resultarían de fácil y agradable pilotaje. Por otra parte, se dio un ligero retraso en la entrada en combate de los aparatos pues, a pesar del número de repuestos y accesorios con que llegaron, andaban escasos de los eslabones metálicos con los que se formaban las cintas de munición, por lo que hubo que pedirlos a la zona Centro y aguardar a que llegaran. Parece ser que en el Norte sólo montaron las dos ametralladoras del morro; en cambio, en alguna foto de los que actuaron en los frentes del Centro, se aprecia que éstos también llevaban las ametralladoras de los planos inferiores.

7 de julio.-

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

“En el día de la fecha un aparato faccioso dio dos vueltas sobre nuestras posiciones.”

Una vez paralizadas las operaciones en torno a las Ubiñas, con los dos bandos acomodados en las posiciones establecidas, dejaron las republicanas de ser un objetivo apetecible para los Heinkel He.51 de León, aunque no renunciaran, como veremos, a observarlas y vigilarlas. Los He.51 de la Escuadrilla 2-E-2 eran los únicos aparatos presentes en León, pues los He.45 del Grupo 6-G-15 habían abandonado el aeródromo de la

12 “Delfin””, págs. 150 y 181

Virgen del Camino para situarse en el de Osorno, con vistas a la ofensiva sobre Santander. Sin embargo, hubieron de partir precipitadamente hacia Avila para tomar parte en la contención del ataque emprendido por los republicanos en Brunete.

12 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 13)::

“Ayer a las 11 de la mañana, volaron sobre nuestras posiciones dos aparatos enemigos.”

13 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 14)

“Ayer volaron sobre nuestras posiciones ocho aparatos facciosos.”

16 de julio.-

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

“También en el día de hoy la aviación facciosa visitó nuestras posiciones, en núm. (sic) de dos aparatos.”

Lo cierto es que las operaciones aéreas sobre Asturias habían prácticamente cesado, concentrada la aviación republicana en Santander y la nacional a la expectativa de ello, pues, una vez ocupada Vizcaya, el Ejército del Norte nacional se preparaba para lanzar su ofensiva contra La Montaña. La Escuadrilla de Reconocimiento de la Aviación del Norte trataba de estorbar cuanto podía tales preparativos, empleando en ello todos sus medios. Incluso el Breguet XIX de los sargentos Vicente Ferrer Campaña y Amancio Baltanás, que había sido destacado a Colunga, aparte de efectuar algunos servicios de protección de costa, operó desde este aeródromo sobre Espinosa de los Monteros, Barruelo de Santullán y Aguilar de Campóo.

17 de julio.-

Ocurría un curioso suceso en el aeródromo de Cué. Un mecánico en él destinado, de nombre Eugenio García Menéndez, hombre muy aficionado a la aviación, aunque no tenía instrucción alguna de vuelo, consideró que, con la experiencia adquirida en el contacto con los aparatos, era perfectamente capaz de volar en ellos. Deseoso de hacer la prueba y, al finalizar la revisión de motor de un Gourdou Leseurre, juzgando la ocasión propicia pues, a las 13,30 horas que marcaba el reloj no había nadie circulando por el campo, rodó el aparato hasta sacarlo del hangar y orientarlo hacia la cabecera de la pista –lo que no llamó la atención del personal de guardia, pues era una práctica habitual– y ni corto ni perezoso inició el despegue, consiguiendo elevarse unos seis metros antes de estrellarse con el Gourdou en el propio aeródromo. Salió con bien físicamente, aunque el aparato quedó destrozado; fue detenido y procesado, acusándole de haber realizado un sabotaje o, incluso, de pretender pasarse al enemigo con el avión. Finalmente, acabó considerándose que había efectuado el desaguado sin otros impulsos que su ignorancia, irresponsabilidad y desmedida afición, lo que le valió, como castigo, la pérdida de su destino y la incorporación forzosa al frente, con las tropas de tierra.

24 de julio.-

El crucero auxiliar “Ciudad de Valencia” capturaba al mercante inglés “Mirupanu” cuando trataba de entrar en Gijón con un cargamento de víveres. Emilio Herrera Alonso (13) asegura que en dicha captura

13 “Entre el añil y el cobalto”, págs. 68-69

intervino el Dornier Wal 70-24, avistando al buque y dirigiendo hacia él al “Ciudad de Valencia”; no obstante las cosas no parece que fueran así. Pues el “Mirupanu”, junto con otros dos barcos británicos –el “Marion Moller” y el “Jenny– se encontraban frente a Gijón al amparo del destructor H.M.S. “Boreas”, a la espera de un descuido de los buques nacionales para tomar puerto, por lo que no necesitaba ser localizado por el hidro ni el crucero auxiliar ser dirigido hacia él. Si el 70-24 estaba presente, lo único que pudo hacer fue prestar apoyo al “Ciudad de Valencia”.

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Un avión enemigo voló sobre San Estaban de Pravia arrojando tres bombas sin consecuencias.”

A finales de julio también dejaban León los Heinkel He.51 de la 2-E-2 con destino a Calamocha (Teruel) para hacer frente a una nueva embestida republicana en Albarracín.

No quedaba así unidad aérea nacional alguna en disposición de operar sobre Asturias.

Apenas culminada la ocupación de Vizcaya, el Ejército, nacional, comenzó a reunir en la parte Norte de las provincias de Palencia y Burgos todos los medios necesarios para pasar a la ofensiva sobre Santander, como paso previo a la liquidación definitiva del Teatro de Operaciones del Norte. El ataque desencadenado por el Ejército Popular en el frente de Madrid, en el sector de Brunete, interrumpió, no obstante, tales planes, obligando a llevar a los frentes del Centro buena parte de las fuerzas nacionales acumuladas al pie de la divisoria Cantábrica; entre ellas, la mayor parte de la aviación.

El Ejército del Norte republicano –desde el 21 de junio al mando del general Gámir Ulibarri– decidió, de común acuerdo con la opinión de su asesor soviético, Goriev, aprovechar la coyuntura y pasar a la ofensiva, toda vez que desde Madrid se le estaba pidiendo una vez más que realizara un esfuerzo con el fin de aliviar la contundente respuesta que el Ejército de Franco estaba dando a su acción de Brunete.

La Jefatura del Ejército del Norte, republicano, tras consultar a los Estados Mayores de sus tres Cuerpos de Ejército –que ahora pasaban a denominarse XIV, vasco, XV, santanderino, y XVII, asturiano (14)– decide montar dos ataques: uno de ellos, secundario, para ocupar la ermita de San Roque y San Sebastián de Golitza y el monte Sabugal, en la zona vizcaína de Valmaseda.

La acción principal que se desarrollaría en Asturias; pretendía como no podía ser de otra forma, dada la atracción que despertaba el Oviedo sitiado, cortar su pasillo de comunicación con Grado para volver a completar el cerco.

En ambas se emplearían prácticamente la totalidad de los aparatos de la 6ª Región Aérea que, por aquellas fechas, disponía de:

Una escuadrilla de caza con 12 Polikarpov I.16 “Rata/Mosca” llegada a Santander a finales de junio conducida por Ujov y, ahora, al mando de Evseiev, con todos sus pilotos soviéticos; entre ellos Néstor Demidov, Alexander Zaitsev, Nikolai Kozyrev, Valdimir Zhunda, Vasisli Nikolaiev y Serguei Kuznetsov. Algo más tarde se incorporarían a ella Magriñá y Rodríguez Panadero.

14 En Asturias había otro Cuerpo de Ejército -el XVI- consagrado a la defensa de los puertos de la divisoria con León.

Una escuadrilla reforzada de caza con, al menos, 16 Polikarpov 1.15 “Chato” en la que se reunían los aparatos de este tipo supervivientes de la primitiva “Escuadrilla Vasca” y de las expediciones que condujeron al Norte Gil, Riverola y Puparelli. Hay constancia de un servicio concreto efectuado por aquellas fechas para realizar el cual se emplearon los siguientes aparatos y pilotos:

1ª Patrulla	Chato nº 57	Leopoldo Morquillas Rubio
	Chato nº 13	Rafael Magriñá Vidal
	Chato nº 35	Jaime Buyé Berní
	Chato nº 29	Calvo
2ª Patrulla	Chato nº 12	Esteban N. Ortiz Bueno
	Chato nº 50	Miguel San José Andrade
	Chato nº 28	Miguel Galindo Saura
	Chato nº 20	Andrés Rodríguez Panadero
3ª Patrulla	Chato nº 59	Juan Comas Borrás
	Chato nº 30	José González Feo
	Chato nº 62	Miguel Zambudio Martínez
	Chato nº 23	Ladislao Duarte Espes
Reserva		Julián Barbero López
		Francisco Rodríguez Jordá
		Antonio Miró Vidal
		Ramón Llorente Castro

José González Feo pasó a los “Bulldog”, como sabemos, relevándole en los I.15 Juan Caballé Puignous.

Una escuadrilla de caza con 8 Bristol “Bulldog”, al mando de José González Feo, trasladado de los I.15, siendo los otros pilotos Juan Antonio Ibarreche Garategui, Miguel San José Andrade y Julián Fernández Martínez (listado incompleto).

Una escuadrilla de reconocimiento y asalto con 8 Potez 25. Entre otros pilotos, Rafael Alonso de la Madrid y Antonio Soler Salvador.

Una escuadrilla mixta de reconocimiento con 7 Gourdou-Leseurre GL.32, 3 Letov S.231, 4 Koolhoven FK.51 y 4 Breguet XIX. Al mando de José Vilanova Román. Entre otros pilotos, Dionisio Expósito Nuévalos.

27 de julio.-

El XIV C.E. efectuaba el ataque a la ermita de San Roque y al Sabugal. Obteniendo como resultado un total y absoluto fracaso. Los atacantes vascos no lograron tomar ni uno solo de sus objetivos, sufriendo a cambio pérdidas muy sensibles. Uno de los “Chatos”, al despegar, rompió la bancada del motor; otro capotó al tomar tierra y dos más sufrieron averías de menor importancia, lo que reduciría el número disponible para la ofensiva del 1 de agosto.

El ataque principal, a desarrollar en Asturias, en vez de dispersar los esfuerzos en torno al corredor y al perímetro de la capital, como en las ocasiones anteriores, iba a concentrarse sobre un frente reducido para romper el cual se acumulaba una masa de tropas importante. El punto de aplicación elegido era el sector al Norte del corredor comprendido entre Cuero y Valduno que deberían encargarse de perforar la División de Choque asturiana (mayor Bárzana), siguiendo la dirección La Manga-Cotaniello hasta alcanzar Peñaflor-Cuero-alturas de Figaredo-Agüera, y la División de Reserva del III C.E. (mayor Garsabal), en dirección Monte Cimero-Pico del Arca-La Parra. Se mantendría a retaguardia de las mismas la División de Choque montañesa (teniente coronel San Juan Cañete), en reserva, aunque con instrucciones de sobrepasarlas en cuanto despejaran el

camino hacia los objetivos últimos (15); una vez amenazados éstos, se pondrían en marcha las fuerzas al Sur del corredor para confluir con aquellas, consumando el corte. El Ejército del Norte envió una compañía de “*carros de asalto*” con órdenes de concentrarse en La Raigada, a disposición del Jefe del C. de E. Veintiún baterías, más una sección (dos piezas) de ametralladoras antiaéreas Oerlikon de 20 mm (16) constituían la artillería de conjunto y la divisionaria pero, además, estaba dispuesto que las fuerzas del Sur del Pasillo cooperaran con otros tres grupos, situados respectivamente en Báscones, Llera y Loma Roja. Un total, pues, de unas treinta baterías.

Por lo que atañe a la aviación, vinieron a Asturias las tres escuadrillas de caza –I.16, I.15 y Bristol “Bulldog”–, la de asalto Potez 25 y la Escuadrilla Mixta de Reconocimiento. Esta última dejó en Santander los tres Letov 231 y los cuatro Breguet XIX.

En cuanto a los Polikarpov I.16, eran los primeros aviones de caza de la nueva generación que habían entrado en servicio y al aparecer en España, sobre Madrid, supusieron una desagradable sorpresa no sólo para los cazadores del bando nacional, sino también para las Aviaciones de todo el mundo, que no se habían enterado – o no se habían querido enterar- que la Fuerza Aérea soviética (la VVS) los tenía en servicio desde finales de 1934.

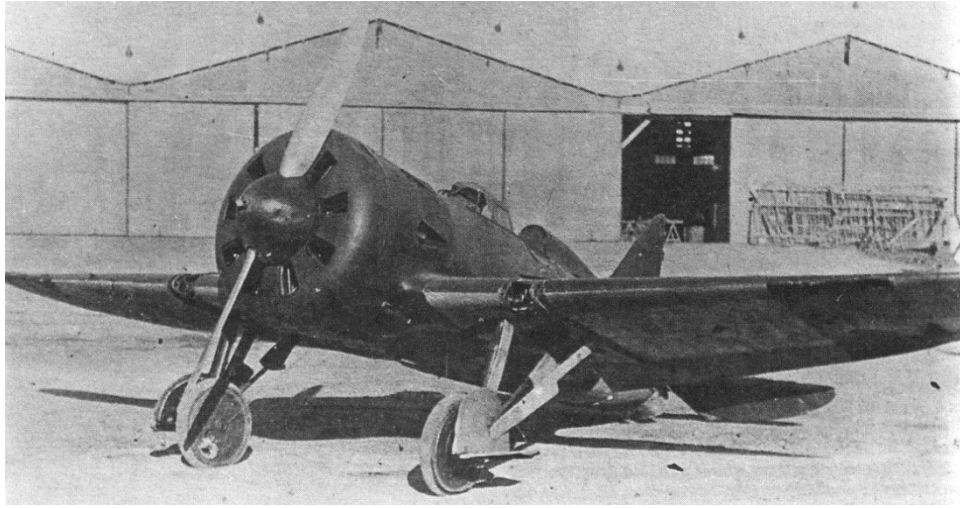
15 Orden General del C. de E. III, de 26-VII-37 (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 6) y partes telefónicos (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 7)

16 No eran las únicas, pues en la Orden General de Operaciones se disponía: “*Por el Gr. a/a. del Ej. Se trasladarán dos baterías para la defensa de los aeródromos...*” debiendo las máquinas ir emplazadas sobre camiones para poder desplazarlas si se considerara necesario.



Polikarpov I-16 Tipo 5, llamado "Rata" por los nacionales y "Mosca" por los republicanos, fue la primera variante que recibió la República y a ella pertenecían la casi totalidad de los aparatos empleados en Asturias

Construidos de acuerdo con las ideas que se impondrían universalmente tras de la experiencia española, eran interceptores puros, ligeros, monoplanos, de cabina cerrada y tren retráctil, aunque no todo era en ellos el colmo de la modernidad. De construcción mixta, metal y madera, con recubrimiento de contrachapado y chapa ligera; con arranque externo –a mano o mediante camión–, aún tenía patín de cola; el tren de aterrizaje se plegaba a mano, con una manivela a la que había que dar ¡¡44 vueltas!!; sin radio. La cubierta que cerraba su cabina era de un celuloide de tan mala calidad que acabaría por suprimírsele, ya que perdía rápidamente su transparencia.



Polikarpov I-16 Tipo 5 capturado por los nacionales que, como puede verse, ha sido despojado de las ametralladoras

Pero, en cualquier caso, el Tipo 5 –que fue el primero recibido por la República– era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 454 km/h merced a la combinación del motor M.25, de 700 Hp y su liviano peso de 1.460 kg a plena carga y ello conservando una excelente maniobrabilidad. El inconveniente era que sus prestaciones comenzaban a mermar notablemente en cuanto superaba 3.000 metros, por lo que su techo operativo era relativamente bajo, hasta constituir su mayor desventaja, como veremos.

El Tipo 5 iba armado con una ametralladora ShKAS KM.33 en cada ala de 7,62 mm con 750 cartuchos, capaz de disparar 1.500/1.800 disparos por minuto; sin duda, la mejor ametralladora aeronáutica que pasó por la guerra civil.

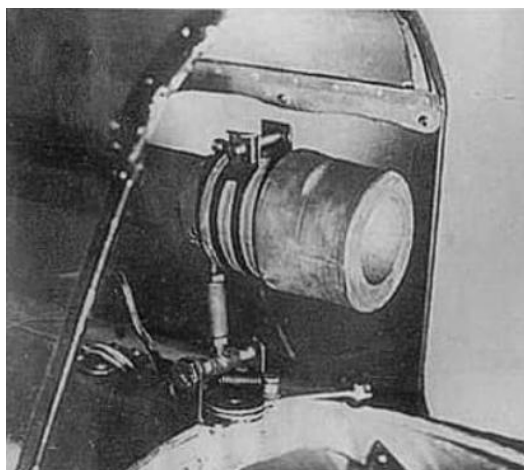


Ametralladora ShKAS KM.33, variante para ala

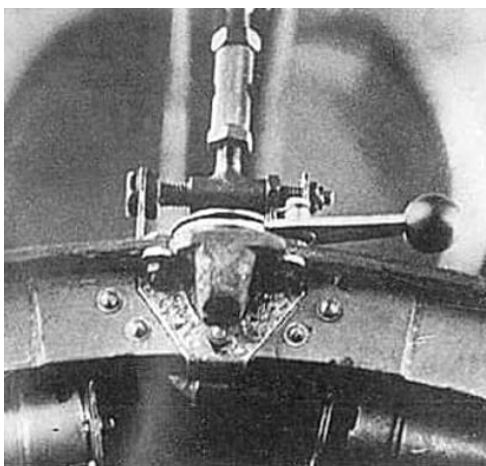
Sin embargo, las alas del I.16 no eran suficientemente resistentes para evitar la vibración de las máquinas en fuego lo que aumentaba la dispersión del tiro que, ya en principio, estaba penalizada por hallarse bastante separadas una de otra. Por otra parte, la puntería se efectuaba mediante un colimador tubular OP-1, tipo Galileo inferior a los visores réflex que ya montaban otros aviones que volaban en España.



Visor OP-1 de un I.16 Tipo 5. Obsérvese el soporte elástico delantero situado fuera del parabrisas.



Detalle del mismo visor OP-1, mostrando el apoyo de caucho para la frente



Mecanismo de corrección de la puntería en altura del visor OP-1. Véase ubicación en la imagen superior.

Al filo de la caída de Bilbao, habían llegado al Norte los primeros I.16: una escuadrilla con una docena de aparatos dirigidos por Ujov, ya tarde para la defensa de Vizcaya, por lo que pasaría a operar directamente desde Santander. Probablemente la totalidad de los I.16 que la componían eran del Tipo 5, pero cabe la posibilidad de que, entre ellos figurara alguno del Tipo 6, pues los primeros de esta variante habían llegado a Cartagena a bordo del carguero “A. Satrústegui” el 13 de marzo. De todas formas, a efectos prácticos, no merece mucho la pena distinguir un modelo de otro pues, aunque el Tipo 6 montaba un motor M.25A de 730 Hp –más potente, pero también más pesado que el del Tipo 5– y, como quiera que el nuevo modelo había sido objeto de refuerzos estructurales, que asimismo aumentaron su peso cargado a 1.660 kg, no sólo no superaba en velocidad al anterior sino que resultaba más lento, quedando su velocidad máxima en 440 k/h. En realidad, su única ventaja operacional era la de tener una carrera de despegue más corta.

En cuanto a las fuerzas nacionales que defendían el frente terrestre, las constituían el 3º Batallón del Rgto. de Infantería de Mérida Nº 35, la 1ª

Compañía del Batallón de Infantería de Marina, una centuria de la 6ª Bandera del Requeté Gallego y una sección de la 10ª Compañía de Zapadores en Cotaniello y La Manga (para los nacionales, Lomas de Cuero) y una Compañía del 9º Batallón del Rgto. de Infantería de Zaragoza Nº 30, en Cimero, cota 292 y La Parra (para los nacionales, Trasperana). En total, no llegaban a ocho compañías. Bastante más consistente era el apoyo artillero de que disponían: tres baterías y media en el sector Prahúa-Picaroso; cuatro en el sector Santullano y una en el sector Prioto; una sección (dos piezas) de ametralladoras a.a. Flak 30 de 20 mm en Grado y un cañón anti-tanque (en realidad, una pieza de acompañamiento de infantería de 7 cm) en el subsector de Cuero.

Por lo que se refiere a la aviación, ya se ha dicho que ni en León ni en Jarrio quedaban aparatos nacionales.

La Orden de Operaciones para la Aviación, firmada el 31 de julio por el Jefe del III C.E., se dividía en dos apartados. En el primero se ordenaba una acción por todos los aparatos de bombardeo con protección de cazas a realizar a la hora H-1, para complementar la preparación de artillería que comenzaría a la hora H-2.

El segundo disponía que, a partir de la hora H, se mantuvieran formaciones de aparatos atacando los objetivos, relevándose continuamente para no dar respiro a los defensores.



EJERCITO DEL NORTE
ASTURIAS

ESTADO MAYOR

SECCIÓN 3.ª

OPERACIONES

Núm. 1.034

ORDEN A LA AVIACION

A la hora H-2 se encontrarán sobre los objetivos marcados en la Orden General del C.E. todos los aparatos de bombardeo, que protegidos convenientemente por la caza bombardearan con toda intensidad los mencionados objetivos, regresando a sus aerodromos base, donde se repostaran inmediatamente, al objeto de encontrarse dispuestos para actuar a la hora "H".

A partir de la hora "H" se encontrarán sobre los objetivos los aparatos de bombardeo y caza posibles para mantenerse constantemente sobre los mismos, efectuándose relevos en el aire, bombardeando los objetivos de Prahua, P. caroso y los que el Mando señale desde el C.G., y ametrallando las reservas que pudieran oponerse al avance de nuestro Ejército, para facilitar la conquista de las posiciones. Los aparatos se repostarán convenientemente al objeto de mantener los relevos indicados.

Gijón 31 de julio de 1.937
EL JEFE DEL III C. DE E.

EL COMISARIO DEL C. E.

Jamuno

Sr. Jefe de las Fuerzas Aereas.
Archivo.