

44ª entrega

### **3 de agosto.-**

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

*“...cinco aviones caza y dos bombardeo, bombardearon Pravia y Muros sin consecuencias.”*

Cumplimentado el servicio, los aparatos de caza republicanos que actuaban en Asturias recibían orden de trasladarse al aeródromo de Penilla de Cayón, en Santander.

Por su parte, regresaban a León los Heinkel He.45 del Grupo 6G15, pero no con la misión de operar sino para descanso y reorganización tras la dura brega de Brunete.

Por estas mismas fechas o, tal vez, algo antes, también vuelan a la Virgen del Camino los Aero Ab.101 del Grupo 5-G-17 que ahora mandaba el comandante Antonio Llorente Solá. Después de Brunete, las tripulaciones y los aparatos necesitaban un periodo de descanso y reparación que, en lo que a los Aero se refiere, duró hasta el día 9 de agosto durante el cual, como veremos, comenzaron a operar sobre Asturias.

Sobre los Aero checos ya se ha hablado brevemente cuando se dio noticia de que 22 de ellos, que viajaban hacia la España republicana en el mercante panameño “Hordena”, capturado en el Cantábrico por el crucero nacional “Almirante Cervera”, fueron desembarcados en el Ferrol y enviados al Parque Regional Noroeste de La Virgen del Camino para su montaje y alistamiento. Recibirían el número de código 17 y las matrículas 17-1 a 17-22; familiarmente fueron denominados “Ocas” o “Pragas”, por

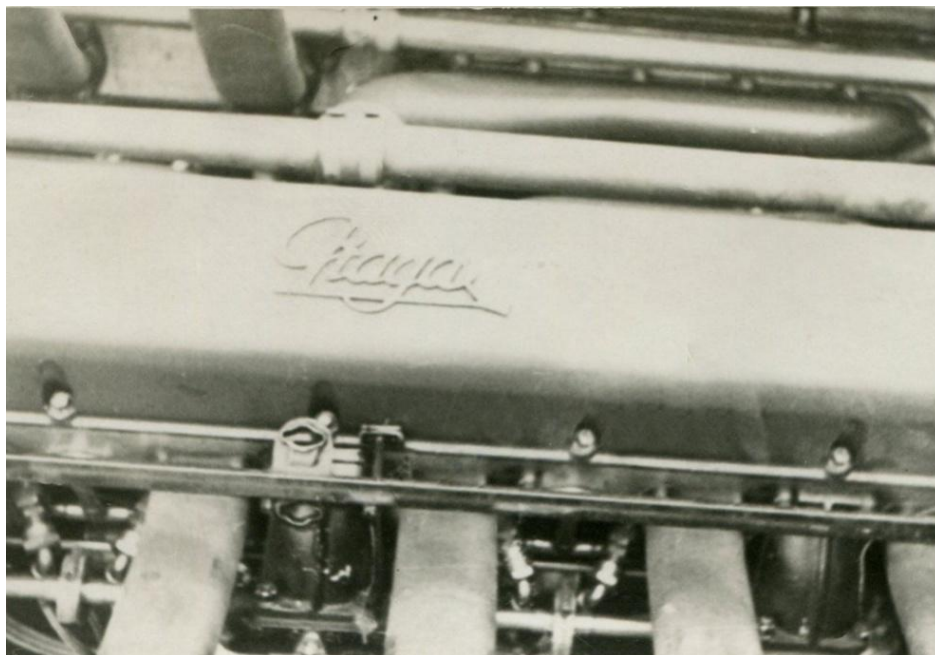
figurar este segundo nombre en el bloque de sus motores. Conforme iban entrando en servicio, en mayo, se trasladaban a Vitoria para integrarse en el Grupo de Breguet XIX 1-G-10, de León, destacado allí por estas fechas en apoyo de la ofensiva nacional sobre Vizcaya. En junio comenzaron a incorporarse los siguientes Ab.101 al también Grupo de Breguet XIX 2-G-10, basado en estos momentos en Lasarte (San Sebastián) e igualmente involucrado en las operaciones sobre Vizcaya. Finalmente, el Grupo 1-G-10 unificaría su dotación equipándose al completo con aviones Heinkel He-45 y recibiendo la nueva designación 6-G-15, al tiempo que cedía sus Ab.101 al antiguo Grupo 2-G-10, con lo que su componente quedaba asimismo unificada bajo la denominación de Grupo 5-G-17.



Aero Ab.101. Como puede verse, los aparatos de este tipo que empleó la Aviación nacional llevaban una banda negra en torno al fuselaje que llegaba hasta la base de la deriva; probablemente, para resaltar su identificación de cara a los Aero que utilizaba la republicana.

El Aero Ab.101 había sido proyectado como aparato de bombardeo ligero y reconocimiento cercano. Biplano de alas desiguales, de estructura de madera recubierta de tela, mientras que el fuselaje era de armazón de tubos metálicos, asimismo, entelado. Biplaza, con ambos puestos

descubiertos; de tren fijo y patín de cola. Montaba un motor Praga HS 12 Ydrs –que no era sino la versión checa del italiano Fraschini Asso-1000–, refrigerado por agua, con una potencia de 860 HP, bajo el que se ubicaba, en posición frontal, un voluminoso y antiestético radiador. La hélice era de madera, bipala. Alcanzaba una velocidad máxima de 260 km/h y una de crucero de 205. En definitiva, un aparato diseñado en la línea de otros biplanos biplazas que hemos ido viendo desfilar por estas líneas, pero proyectado y nacido ya anticuado –su primer vuelo tuvo lugar en marzo de 1934– y, por supuesto, a estas alturas no satisfacía los requisitos de la Fuerza Aerea checoslovaca que, aprovechó la guerra civil española para deshacerse de él, algo que estaba deseando.



El Ab.101 llevaba estampada en el motor la palabra PRAGA, que sería utilizada, incluso oficialmente para designar al aparato.



Aero Ab.101, matrícula 17-17 aparcado junto a una avioneta Farman F.193



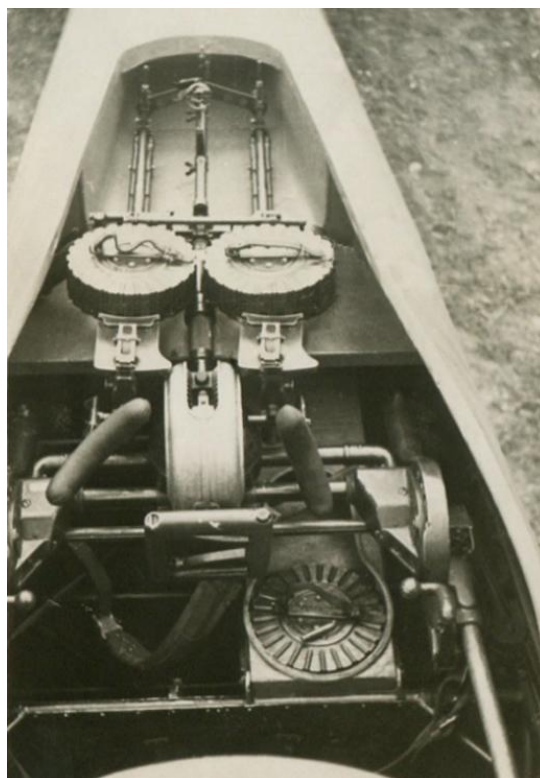
Ametralladora C.Z. 1930. Una versión muy elaborada de la Vickers Mod. "E"

Su armamento consistía en una ametralladora C.Z.1930, de 7,92 mm, a disposición del piloto, en el costado izquierdo del morro, sincronizada con la hélice, y un montaje escamoteable con dos ametralladoras Lewis, calibre .303 (7,7) en el puesto del observador/bombardero.

En cuanto a la carga lanzable, parece ser que la estándar eran *“tres bombas de 100 kilos verticales en el puro y cuatro horizontales bajo las alas”* (22).

---

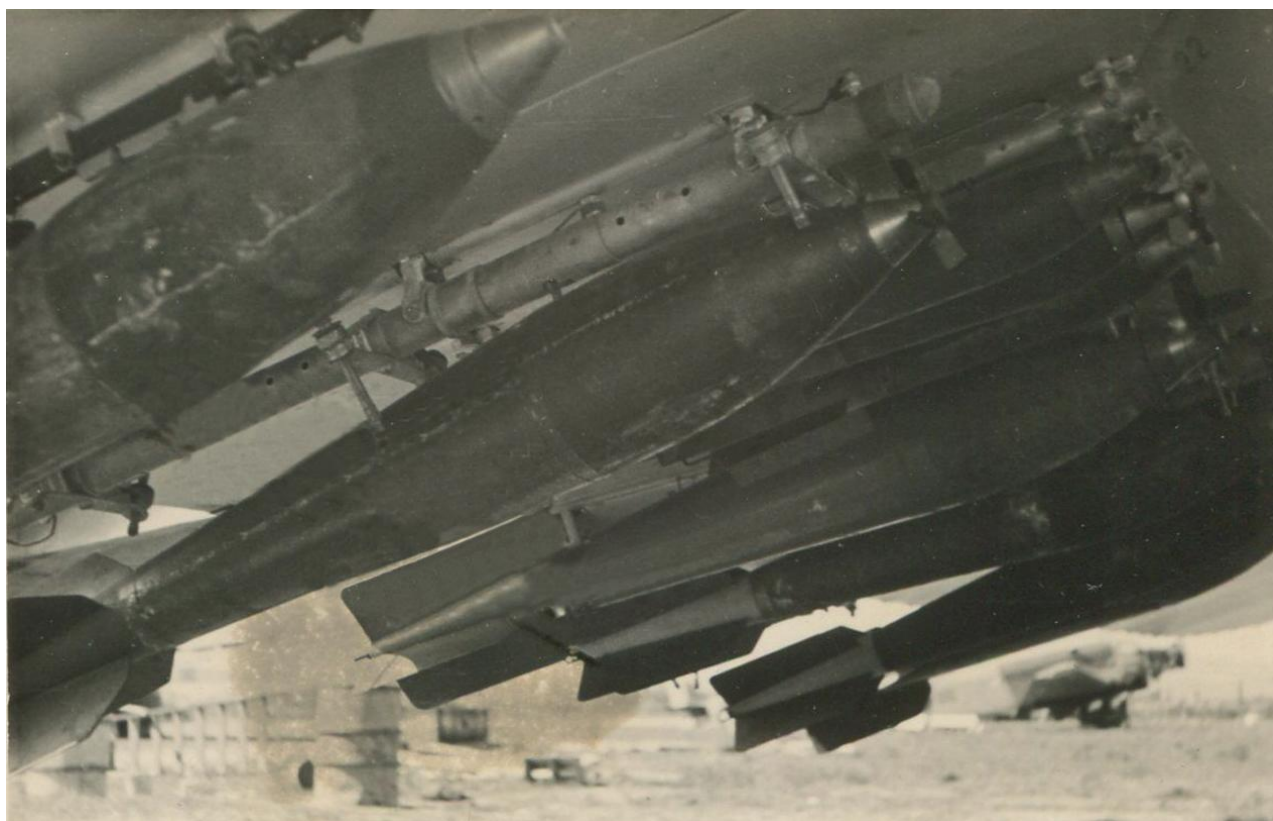
22 Al menos, así informaba el alférez Ramón Escudé Gibert, piloto de Aero, al también alférez José Luis Jiménez-Arenas, que lo refiere en su libro “Cadenas del aire”, pág.170



Montaje doble de ametralladoras Lewis en el puesto del observador de un Ab.101 nacional. Adviértase la barra central que soporta los elementos de puntería: una parrilla y un punto de mira de veleta (wind vane). Arriba, vemos el montaje plegado, posición en la cual no sobresalía del fuselaje. Abajo, lo vemos desplegado, en disposición de fuego, manejado por el alférez Ricardo del Arco Martín.

Sin embargo, algunas fotos que se conocen tomadas en primer plano de la carga externa de bombas de varios Aero demuestran que en la Aviación

nacional dicha carga solía ser variable con combinaciones diferentes en número y tipo de bombas, si bien es difícil precisar la cantidad, pues aparecen tan apiñadas bajo las alas y la panza que no resulta fácil contarlas. En las operaciones que efectuarían sobre Asturias en los meses de septiembre y octubre llevaron definitiva e invariablemente ocho bombas Hispania A.6 de 50 kilogramos.



La imagen nos muestra la carga de bombas de externa de un Ab.101 nacional. En este caso, Hispania de 50 kilos en lanzabomas individuales, pero resulta difícil decir cuántas. En su campaña asturiana llevaron siempre ocho de 50 Kg.



En esta foto vemos que el Aero porta en primera línea seis bombas Hispania de 50 kg, pero hay una segunda línea con un lanzabombas triple en cada ala para ingenios... ¿de 12 o de 50 kilos? También puede verse, en el suelo, el montaje doble de ametralladoras Lewis.



Una tercera fotografía muestra, tras las bombas de las alas, bajo el “puro”, una bomba Hispania A.6 de 50 kilos.

#### **4 de agosto.-**

Cuando despegaba de Gijón la Escuadrilla de Potez 25 uno de sus aparatos tuvo un fallo de motor, quedando destruido al caer a tierra. Afortunadamente sus dos tripulantes salieron ilesos del trance.

#### **9 de agosto.-**

Parte de la Región Aérea del Norte (nacional):

*“León. Servicio de bombardeo por dos Aero en el sector de la Robla.”*

Finalizaba así el periodo de descanso del Grupo 5-G-17.

#### **10 de agosto.-**

Parte de la Región Aérea del Norte:

*“León. Servicio de bombardeo, por seis Aero, en el sector de Peña Ubiña”*

#### **11 de agosto.-**

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

*“Aviación enemiga bombardeó alturas Nalon y Pravia sin consecuencias y reconoció el campo de aviación de Navia.”*

Diario de Operaciones de la Región Aérea del Norte:

*“León. Servicio de bombardeo, por tres Aero. En el sector de Peña Fontañán (Pola de Gordón).”*

Los Heinkel He.45 del 6-G-15 partía de La Virgen del Camino para establecerse en el aeródromo de Osorno con vistas a su intervención en la ofensiva sobre Santander.

#### **12 de agosto.-**

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

*“Aviación enemiga bombardeó Grado y Valsera.”*

Diario AVANCE del día 13:



*“En las primeras horas de la tarde de ayer, nuestros puestos de observación entre Cabruñana y Grado, dieron cuenta del paso de un fuerte contingente de tropas enemigas hacia este último pueblo (...)*

*Inmediatamente se avisó a nuestros campos de aviación (...) se elevaron cinco aparatos ligeros de caza y bombardeo. (...) Después de hacer algunos vuelos de observación, se lanzaron rápidamente sobre la columna de coches, dejando caer sobre ella más de treinta bombas de gran tamaño. Varios camiones volaron hechos astillas.*

*Después los aparatos dejaron caer algunas bombas sobre núcleos de tropas que trataban de buscar refugio en los edificios de Grado (...).*

*Como algunos de los camiones sorprendidos trataran de realizar la retirada hacia Cabruñana, conduciendo parte de las tropas, los aparatos se lanzaron sobre ellos en vuelo rasante, abriendo fuego de ametralladora (...) se le han ocasionado al enemigo cuantiosas bajas.*

*Poco después otros dos aparatos de caza leales se dedicaron a buscar los emplazamientos artilleros que los rebeldes tienen en Riviellas (sic, por Riviellas) haciendo sobre ellos numerosos disparos de ametralladora.”*

El Diario de Operaciones del 8º C.E., que todos los días daba el número de bajas, nos dice que éstas fueron en todos los frentes de Asturias *“18 entre ellas el Alférez de Infantería (herido) sin evacuar Alvaro Lastra”* Por otra parte, en Riviellas no tenían los nacionales emplazamientos artilleros.

**13 de agosto.-**

Diario AVANCE del 14:

Tras publicar una noticia disparatada y muy detallada sobre el bombardeo de León por los Junkers nacionales para sofocar la rebelión de un batallón de ese mismo bando que se había sublevado nos informa que:

*“Poco antes de la una de la tarde de ayer sonaron las sirenas de nuestro pueblo (Gijón) señalando la presencia de la aviación enemiga. La Población acudió a los refugios en previsión de un ataque.*

*Momentos después se presentaba (sic) en nuestro cielo cuatro aviones enemigos que volaban a una altura elevadísima. Las baterías antiaéreas abrieron fuerte fuego contra ellos, impidiéndoles que se adentraran sobre la población. Tres cazas leales salieron a su encuentro, sin conseguir darles alcance, pues debido a la gran altura a que se hallaban y haberse percatado sin duda de la presencia de los aparatos del Gobierno, emprendieron rápida fuga, sin que volvieran a hacer acto de presencia durante la jornada.”*

#### **14 de agosto.-**

Comienza la ofensiva nacional sobre Santander. Como es natural, las operaciones aéreas pasan a desarrollarse en los cielos de dicha provincia.

Parte de la 6ª Región Aérea:

*“A primera hora de la mañana despegaron del campo de Vega (Gijón) para trasladarse a ésta cinco biplanos de caza (I.15). Dos de ellos tomaron tierra sin novedad en la base de Santander.*

*Los otros tres, debido a la poca visibilidad y a encontrarse las nubes muy bajas se perdieron entre éstas, estrellándose uno de ellos contra un monte, resultando el piloto ileso. Otro tomó tierra violentamente en el kilómetro 14 de la carretera Gijón-Villaviciosa, destrozándose el aparato y resultando el piloto también ileso, y por último, el tercero se vio obligado a aterrizar en la playa de Relindes (sic, es de suponer que se refiera a la playa de Rodiles) (Villaviciosa), inutilizándose el aparato, no sufriendo ninguna lesión el piloto.”*

## **22 de agosto.-**

Los Savoia S.79 del Grupo XXIX de la Aviación Legionaria bombardeaban el aeródromo de La Albericia consiguiendo, según parte de la 6ª Región Aérea republicana, destruir un Polikarpov I.16 y un Potez 25 y averiar otros dos I.16, dos Koolhoven FK.51, un Gourdou-Leseurre GL.32 y otro Potez 25.

La razón de incluir aquí este devastador bombardeo que tuvo lugar en Santander, es porque a causa del mismo, por la evidente exposición de los aparatos a nuevos desastres, se dio la orden de traslado inmediato de todos los aviones de la Escuadrilla de Reconocimiento –en la que ahora también se hallaban encuadrados los cazas “Bulldog”– a los aeródromos asturianos.