

49ª entrega

La Legión Cóndor había iniciado con estos modelos de aparatos la modernización de su desfasado parque del material original. El Grupo BV/88, dando por completado su ciclo de pruebas, se disolvía oficialmente a mediados de agosto, en coincidencia con el inicio de la campaña de Santander. Y digo oficialmente porque su disolución material no sería total hasta el final de la campaña de Asturias: los Heinkel He.111 se integraron en el Grupo K/88 en el que formaron una 4ª Escuadrilla, de momento con el mismo personal que los había volado en el VB/88 -es decir, continuaron, como estaban, cambiando únicamente de número, pues pasó de ser la Escuadrilla E/25 del Grupo BV/88 a ser la 4.K/88-, aunque pronto fueron relevados por nuevas tripulaciones llegadas de Alemania.

Según Laureau y Fernández (16) formaban éstas los pilotos Sigmund von Grevenreuth, Heinrich Mellmann, Karl Haefele, Gottlob Beilharz Heinrich Bohne, Kurt Buchholz, Wolfgang Harder, Anton Lenzen y Albert Schreiweis; los observadores Wolfgang Schiller, Jürgen Bartens, Rolf Kloepe, Kurt von Leutsch, Wilhelm Stemmler y Otto Bodemeyer; los radiotelegrafistas Kurt Geerds, Werner Steine, Willi Kruse, Gerhard Goering, Georg Hieble, Willi Kasten, Karl Kleih y Herbert Süsse y los mecánicos Hans Best, Gerhard Berndt, Helmut Dube, Anton Kenn, Herbert Leppin, Josef Wallburger y Kurt Gruenig.

En julio, se habían recibido cuatro nuevos He.111 B-1 que fueron matriculados 25-5 a 25-8 y, en agosto, en vuelo Alemania-Sevilla, vía Italia-Mallorca, comenzaron a llegar otros 23, todos ellos de la variante

16 “La Legión Cóndor”, pág. 164.

B-1 (17), a los que correspondieron las matrículas 25-9 a 25-31. Con estos aparatos el Grupo K/88 repondría bajas y equiparía una segunda escuadrilla; concretamente, la 3ª en la que relevaron a los anticuados Junkers Ju.52.

El BV/88 cedió a la escuadrilla A/88 tres Dornier Do.17 (es de suponer que fueron del Mod. F-1, de reconocimiento, pero conservó en servicio a los restantes, que actuarían agregados unas veces a la A/88 y otras al K/88.

Con los Messerschmidt Bf.109 B-1 –ahora sí– se reponían las bajas de la Escuadrilla 2.J/88 y se iniciaba el equipamiento de la 1ª Escuadrilla del Grupo J/88 (Harro Harder) a base de los primeros ejemplares de la remesa de 26 aparatos, de la que ya se ha hablado, a los que se asignarían las matrículas 6-19 a 6-45. Pero el relevo se haría con bastante lentitud, como veremos más adelante.

27 de agosto.-

Las autoridades del Frente Popular asturiano –o sea, el Consejo de Asturias y León, que se había proclamado Soberano tres días antes, el 24 de agosto– consideraron que la mejor forma de evitar los bombardeos del puerto de El Musel era trasladar medio millar largo de presos derechistas de las cárceles de la Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús y El Coto y hacinarlos en el buque carbonero “Luis Caso de los Cobos”, que fondearon en el centro de la dársena en la confianza de que la Aviación nacional atenuase sus ataques ante la posibilidad –prácticamente inevitable, dada la escasa precisión de los medios de puntería aeronáutica de la época– de que los tales dañaran a sus propios correligionarios.

17 Salvo el caso de la “rara avis” 25-17, ya comentado.

El diario AVANCE del día 29 insertaba la noticia en primera plana (18) del trasiego de los presos gijoneses a “...unos barcos en el Musel” con la finalidad de descongestionar las cárceles “...para que en ellas puedan tener cabida cuantos individuos se detengan en lo sucesivo.”



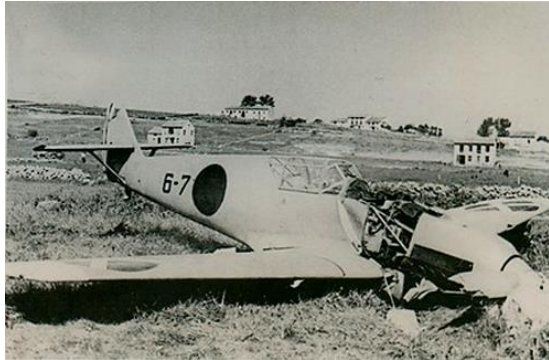
El buque prisión “Luis Caso de los Cobos” fotografiado en el puerto de El Musel (Gijón).

En cualquier caso, el insólito aviso quedaba claro, con la idea de que nadie pudiera alegar ignorancia. En la jornada anterior, en la que había tenido lugar la ocupación de Santander capital por el Ejército nacional, los Grupos aéreos “hispanos” 6-G-15, 5-G-17 y 1-G-2 (Escuadrillas 1-E-2 y 2-E-2), que iban a cooperar con la Cándor en la ofensiva sobre Asturias, se trasladaban al aeródromo ex republicano de Los Corrales (Torrelavega), a fin de aproximarse más al frente con vistas a las inminentes operaciones (19). Ahora, día 27, era el Grupo de caza J/88 de la Legión Cándor el que

18 De la única hoja de la que ahora –desde el día 28 de agosto–constaba el diario .

19 Estos Grupos, en tanto estuvieran agregados a la Cándor, lo estaría también a sus órdenes, que les transmitían diariamente desde su Estado Mayor. Finalmente, estos aviones verían mermado su número pues, por orden del 2 de septiembre de la Jefatura del Aire nacional el 5-G-17, tuvo que desatacar una escuadrilla – cinco Ab.101– a Sevilla y por orden del día 3, el grupo de He.51 1-G-2, hubo de enviar sus dos escuadrillas a Zaragoza.

se trasladaba al aeródromo de La Albericia –llamado también Santander Oeste– aún acribillado de embudos provocados por los bombardeos de días anteriores, por causa de los cuales sufrió un accidente grave en el aterrizaje el Bf.109 de la 2ª Escuadrilla, matrícula 6-7, pilotado por el alférez Norbert Flegel quien, no obstante, resultó ileso.



Reportaje gráfico del accidente sufrido por el del 6-7, de la Escuadrilla 2.J/88 al aterrizar en La Albericia. La última foto nos muestra la recogida y transporte de sus restos con el objeto de reconstruirlo o aprovechar sus piezas para otros aparatos.

Los bombarderos del K/88 y la Escuadrilla de reconocimiento A/88 se desplazaron igualmente a los campos de La Albericia y Pontejos –

Santander Sur (20)– con la idea de convertirlos en sus bases de operaciones, como inmediatamente hicieron.

Parte de la Legión Cóndor:

“He.111 (B°. rápidos) Quince aviones bombardearon el puerto de Avilés destruyendo un navío de 36 que se encontraban en aquel lugar.

Do.17.- Un avión ha efectuado tres servicios de reconocimiento y bombardeo en el sector San Vicente-Avilés. (...)

Bf.109 (Messerchmit) (sic) siete aviones escoltaron a los He.111, establecieron combate con aviones enemigos, derribando un Curtis.”

Derribo éste que fue adjudicado al suboficial Hans Schulz. Como puede verse, la Legión Cóndor continuó con los bombardeos sobre aeródromos y puertos preparatorios de la ofensiva, aunque esta vez el puerto atacado fue Avilés y no Gijón, que no volvería a serlo en lo que restaba de agosto. Empieza a insinuarse la táctica que empleará la Cóndor durante toda la campaña de Asturias, consistente, en general, en enviar los bombarderos rápidos (Heinkel He.111 y Dornier Do.17) al ataque de los objetivos de la retaguardia republicana, más alejados, en tanto reservaba los Junkers Ju.52 para machacar la línea del frente y sus vías de comunicaciones próximas.

El diario AVANCE del día 28, veía así los sucesos aéreos de la jornada:

“Durante la tarde de ayer sonaron varias veces las sirenas de alarma de Gijón señalando la presencia de la aviación enemiga. Los vecinos

20 Pontejos se encuentra al Sur de la ciudad de Santander; no obstante en muchas fuentes –tanto de época, como actuales– se le designa Santander Este, por hallarse enclavado en la orilla oriental de la bahía

acudieron tranquilamente a los refugios y portales. De cinco de las veces que sonó el primer aviso de alarma sólo en una llegaron a hacer acto de presencia los aviones enemigos sobre la población de Gijón. En las demás los cazas leales supieron mantenerlos a raya haciéndoles huir a sus bases.

En la incursión hecha sobre nuestra población la aviación fascista arrojó varias bombas sobre distintos objetivos civiles causando daños y algunos heridos, aunque no de consideración.

En sus incursiones los aviones extranjeros también bombardearon en San Juan de Nieva y la barriada del Rivero (Avilés), produciendo destrozos y víctimas.

En una ocasión nuestros cazas (21) entablaron combate con ellos obligándoles a emprender vergonzosa huida.”

“Huida” que no debió de ser muy precipitada, toda vez que dio tiempo suficiente al suboficial Hans Schulz, de la 2.J/88, para derribar un I.15 “Chato”.

Más interesante resulta la información sobre el bombardeo de los dos barcos ingleses –el “Hilda (sic) Moller” y el “African Trader”– que consiguieron salir de El Musel y sobre los que nos confirma que resultaron con heridos, perforaciones y vías de agua, por lo que hubieron de prestarles ayuda dos destructores británicos que les dieron convoy hasta las costas francesas, pero puntualizando que los tales barcos fueron bombardeados *“a la altura de la costa de Gijón”* (22); es decir, en la mar, y no en el refugio del puerto gijonés, lo que es motivo de escándalo para el cronista del diario, que se preguntaba indignado –probablemente, al

21 En número de nueve, entre “Ratas” y “Chatos”.

22 AVANCE del 29 de agosto.

tiempo que se rasgaba las vestiduras-, ¿hasta cuándo va a permitir la Gran Bretaña tales desafueros sin intervenir en fuerza para conjurarlos? cuando precisamente la Cóndor había sido autorizada a bombardear los puertos ante las tremendas dificultades que los buques ingleses ponían a la ejecución del bloqueo por parte de la Flota nacional, a la que impedían reconocer y capturar, si había lugar a ello, en la mar a los mercantes contrabandistas.

Como informa el parte de la Legión Cóndor, los ataques se centraron sobre Avilés y su puerto, con escasos resultados, de los que, no obstante, tenemos abundante información que nos proporciona la causa que abrió por el bombardeo el juez Fernando Alvarez Fernández del Juzgado Municipal de Avilés .



Efectos del bombardeo aéreo en la calle Rivero



La imagen nos muestra –marcados en azul– sobre un plano actual de Avilés los lugares del casco urbano (23) donde cayeron las bombas en la incursión del 27 de agosto, que se produjo a 16,45 h. De Norte a Sur:

Plaza de Santiago López.

Nº 69 de la calle Rivero, ocasionando la destrucción de la casa y la muerte de dos mujeres: María Díaz Echevarría y Trinidad Suárez.

Calle del Muelle.

23 No figuran los lugares donde cayeron las bombas en la ría y puerto avilesino, toda vez que no dejaron en ellos vestigios de su explosión

Calle Siglo XIX (actualmente Palacio Valdés), donde cayeron tres bombas, provocando una de ellas un embudo de cuatro metros de diámetro y uno de profundidad en la huerta del nº 19, destruyendo otra la casa nº 25 y dejando, la tercera, un embudo similar al anterior entre los números 27 y 29, que no eran casas contiguas, sino exentas.

Calle Llano Ponte, donde una bomba perforó el tejado del taller de la fundición Manzaneda, causando además desperfectos en un almacén de vinos colindante.

En la huerta de la casa que ostentaba los números 3 y 5 de la calle Gutiérrez Herrero, donde cortó las tuberías de agua. Hay que tener en cuenta que estos lugares estaban mucho menos urbanizados que en la actualidad, dejando amplios huecos, como patios o solares, entre las edificaciones existentes.

En la zona de San Juan de Nieva cayó una bomba en la carretera que va desde Avilés a esta localidad, causando un embudo; otra cayó en la misma carretera entre las vías de la Fábrica de Ácidos; 6/8 bombas en los pinares de Salinas, en los que provocaron dos incendios; 12 bombas en la playa de Salinas que causaron la muerte a José Fernández Pérez y una más que destruyó parte del muro del puerto de San Juan, puerto éste en el que la metralla alcanzó al mercante británico “Bramden” y a los pesqueros “Azcárate”, “Melquiades”, “Mar del Medio” y “Mary”, que sufrieron algunos desperfectos. En cuanto a las bajas, aparte la muerte de dos mujeres y un hombre, ya citados, hubo “más de una decena de heridos” (24).

24 Sumario de la causa abierta por el Juzgado de Avilés

El Diario de Operaciones del 8º C.E. nos informa que *“Tarde hoy volaron sobre esta zona y más al Norte varios aparatos de nacionalidad desconocida cuyo número según informes oscila entre 9 y 21 que fueron tiroteados por nuestros antiaéreos de Oviedo, viéndose más tarde que bombardeaban Avilés y Gijón.”*

A seguido de cumplimentar su servicio, los bombarderos He.111 y los cazas Bf.109 de que disponía la 1ª Escuadrilla, más algunos de la 2ª del J/88 partieron hacia Aragón, donde estaba en plena ebullición la mal llamada batalla de Belchite. Les acompañaron igualmente los Heinkel He.51 de las Escuadrillas españolas 1-E-2 y 2-E-2, que ya no regresarían al Norte.

Con estas ausencias, quedaban en los aeródromos santanderinos con vistas a la campaña de Asturias los siguientes aviones:

De la Legión Cóndor.-

Unos 15 Junkers Ju.52 de las escuadrillas 1.K/88 y 2.K/88. A las que, el día 5 de septiembre, se unirían las escuadrillas 3.K/88 y 4.K/88, con otros tantos Heinkel He.111.

Tres Dornier Do.17 (25), siete Heinkel He.70 y tres Heinkel He.45 de la Escuadrilla A/88

La Escuadrilla 2.J/88 con tan sólo seis Bf.109 que, a partir del día 5, volvería a completarse con los “Messers” que se había enviado a combatir en Aragón.

25 Como se ha dicho, la Escuadrilla A/88 aún no había recibido la totalidad de los Do.17 existentes al reservarse durante un tiempo algunos de ellos los últimos componentes de la VB/88.

La Escuadrilla 1.J/88 con los Heinkel He.51 que habían utilizado hasta ahora, de los que no se habían desprendido.

La Escuadrilla 3.J/88, con unos 15 Heinkel He.51.

De los Grupos españoles.-

10 Heinkel He.45 del 6-G-15

5 Aero Ab.101 de la Escuadrilla 1-E-17 del Grupo 5-G-17 (26).

Convendría ahora tratar de aclarar el número de los cazas con que contaba el Grupo J/88 de la Legión Cóndor, a los que se suele tratar de forma un tanto confusa. Son numerosos los autores que afirman que el relevo de los He.51 de la 1.J/88 por los Bf.109 B-1 se realizó a finales de agosto/principios de septiembre y que, de hecho, la dicha 1ª Escuadrilla hizo toda la batalla de Asturias equipada con estos últimos aparatos. Alguno, desde luego, tenía, pues Harro Harder volaba uno de los tales –el 6-36– y con él fue entre los expedicionarios a Aragón. En realidad, las cifras que parecen haberse consolidado son las de Ries y Ring (27) quienes afirman que, a mediados de septiembre, la 1.J/88 disponía de siete Bf.109 y 14 Heinkel He.51. Jesús Salas dice (28) que los Messers “*...al empezar la batalla de Asturias forman una escuadrilla y a su terminación ya son dos*”. Pero, de acuerdo con los partes de la Legión Cóndor, el relevo de material fue más lento y tardío, ya que, hasta el mismo final de la guerra en Asturias, los dichos partes, como se verá más adelante, consideran

26 Como ya se había adelantado, al finalizar la batalla por Santander, se separaron las dos escuadrillas del Grupo, marchando la 2-E17 a Andalucía, en tanto que la 1-E-17, al mando del capitán Gregorio Gómez Martín, se quedaba en Torrelavega para actuar en la campaña de Asturias

27 “The Legion Condor” (edición en inglés), pág. 98.

28 “La Guerra de España desde el aire”, pág. 251.

siempre a la 1ª y 3ª Escuadrilla equipadas con He.51 y solamente hablan de UNA escuadrilla o de LA escuadrilla de Bf.109. La conclusión que se saca de esos partes es que la 1.J/88 continuó operando como escuadrilla de ataque al suelo con sus Heinkel He-51, mientras que los escasos pilotos de esta unidad que volaban Bf.109 lo hicieron agregados a la 2.J/88, actuando todos ellos como una sola escuadrilla reforzada de protección a los bombarderos, ya que las características de los Messerschmitt no eran apropiadas para emplearlos en ataques contra las fuerzas de tierra. En los listados de derribos acreditados a los pilotos de la Cónдор, aparte de Harder, no figura ningún otro piloto de la 1.J/88 hasta el 27 de septiembre –Woitke– y sólo otros dos –Flegel y Sigmund– hasta el final de la campaña.

La Aviación de la 6ª Región Aérea republicana, reducida ahora únicamente a la provincia de Asturias, que debía enfrentarse al citado despliegue de aparatos nacionales, había sido reforzada el 17/18 de agosto, durante la batalla de Santander, por una escuadrilla de doce aparatos I.16 “Mosca” al mando de Boris Smirnov –(a) Pligunov– y media escuadrilla de “Chatos” y, el día 20, por los otros seis I.15 que la completaban. Al retirarse sobre Asturias, los supervivientes de la lucha en Cantabria, los “Moscas”, quedarían refundidos en una sola escuadrilla, que dispondría de entre 13 y 15 aviones al mando de Smirnov, e igual sucedió con los “Chatos”, de los que se recuperaron entre 12 y 15. Pilotaban los I.16, los rusos Smirnov. Querenco y Mijailov –hasta el 15 de septiembre, en que regresaron al Centro–, Evseiev, Demidov, Kutnetsov y los españoles Luis de Frutos González, Eloy Gonzalo Obarro, Juan Huerta García, Jesús Masanellas Iglesias, Daniel Ranz y Díez de Artacoiz, Andrés Rodríguez

Panadero, Tomás Saladrigas Guardia, Francisco Tarazona Torán y Restituto Toquero Burillo.

En cuanto a los 1.15, eran sus pilotos Miguel Castillo Puerta, Juan Comas Borrás, Ladislao Duarte Espes, Francisco de Haro Solá, Elías Hernández Camisón, Ramón Llorente Castro, Antonio Miró Vidal, Primitivo Oreja Moreno, Cayetano Ortega Frías, Ramón Ribes Chimeno y José Rubert Tomás.

En total, pues, dos docenas largas de cazas modernos frente a apenas una veintena de Messerschmitt Bf.109, pero el problema no estaba ahí, sino en la abrumadora superioridad de los aparatos de bombardeo y asalto de que disponían los atacantes. Frente a siete escuadrillas –las cuatro del K/88, la A/88 y las dos (1ª y 3ª) del J/88–, con poco más de medio centenar de aviones, en parte de los tipos más modernos, la Aviación del Norte republicana contaba tan sólo con la Escuadrilla de Reconocimiento equipada con pocos aparatos, malos y agotados:

2/3 Bristol “Bulldog”

2/3 Potez 25

5 Gourdou-Lesseurre Gl.32

4 Kolhoven FK.51

1/2 Letov S.231

2 Breguet XIX

1 Nieuport 52

1 Monospar St. 12

1 Farman 190

Eran sus pilotos: José Vilanova Román –jefe de la escuadrilla–, Leandro Alvarez Quiles, Manuel Cases Juan, Amadeo Jiménez Navarro,

Carmelo Díaz Balanzá, Elías Hernández Camisón (procedía de los I.15), Miguel Angel de Diego Carreras, Laureano Flamerich Sancho (procedía de los I.16), José Martínez Martínez, Salvador Torres López y José Vijulio Barona.



Se inserta esta imagen, pese a su mala calidad, porque es la única que conozco en que todos los pilotos fotografiados combatieron con seguridad en la batalla de Asturias. (De izda. a dcha.): (En pie) Miró, Hernández Camisón y José Rubet. (Tumbados): Duarte y Llorente.