

51ª entrega

3 de septiembre.-

Las malas condiciones meteorológicas obligan a la totalidad de los aviones nacionales a permanecer en tierra. Tan sólo la patrulla de Heinkel He.45 de la Escuadrilla A/88 –que en estos momentos tenía únicamente dos aparatos en servicio– arriesga un vuelo de reconocimiento que resulta infructuoso a causa de las nubes bajas.

Francisco Tarazona en su libro de memorias “Yo fui piloto de caza rojo” (30) relata sin fecha –pues no comenzó a precisar los días en su obra sino a partir del 9 de octubre de 1937– y con su gran vivacidad habitual unos combates aéreos que por lugar de inserción en la obra y otros detalles pueden datarse en estos primeros días de septiembre en los que reconoce que la caza republicana perdió dos “Chatos”, pilotado uno por Miró –que acababa de abatir un He.45 enemigo– y el otro por Riverola y otros dos

30 Págs. 73-77 de la primera edición publicada en España (1968) del libro que ya había visto la luz en Méjico en 1958 con el título “Sangre en el cielo”. La obra de Francisco Tarazona Torán tuvo una gran acogida, tal vez por tratarse del primer piloto republicano del Norte que publicó sus recuerdos o, simplemente, porque está magníficamente escrito lo que hace su lectura tan agradable y atractiva como la de una novela. Y, ciertamente, de una novela se trata, a la que puede aplicarse el apellido de “histórica”, ya que esboza con pluma maestra situaciones, ambientes y personajes, pero carece del más mínimo rigor en cuanto a los “hechos” se refiere, como podrá comprobar cualquiera que se moleste en cotejar los por él narrados con los que se desprenden de documentos o testimonios solventes. Y, pese a ello, su relato ha recibido el espaldarazo de aceptación de historiadores muy serios. Por otra parte, Rafaél Permuy López, que mantuvo con él una relación epistolar, poco antes de que falleciera, con la idea conseguir más información o reparar algunos de sus errores, me aseguró que su repuesta había sido que, por favor, no le pidiera detalles puntuales –fechas, horas, cantidades...–, pues él no había conservado su diario, perdido entre las peripecias de su exilio, ni papel o documento alguno sobre el tema, habiendo escrito su libro a base de los recuerdos que conservaba veinte años después de los sucesos.

I.16 “Moscas”, que tripulaban Esteban Ortiz y Nicolás Sardina, aunque a cambio habían derribado un He.111 y un He.70. No obstante lo cual, los comunicados oficiales gubernamentales no se hicieron eco de estos combates ni los partes nacionales se apuntaron ningún derribo enemigo ni declararon pérdida alguna propia. Resulta evidente que el relato no puede ser verdad ya que, entre otras cosas, el sargento Antonio Miró Vidal sería derribado y muerto un par de semanas más tarde, el 15 de septiembre; el teniente José Riverola Grúa, hacía tiempo que no combatía en el Norte, pues había sido evacuado a la zona central; el teniente Esteban Ortiz Bueno había resultado derribado y muerto el 17 de agosto en Santander en combate contra Fiat Cr.32 y el sargento Nicolás Sardina Pérez nunca había volado en el Norte y, aunque efectivamente falleció el 3 de septiembre, le llegó la muerte en Aragón, en plena batalla de Belchite.

4 de septiembre.-

La jornada fue una de las más duras de la guerra aérea en Asturias.

Comenzó con el despegue del A/88 (He.70) de la Cónдор con la misión de efectuar un reconocimiento sobre la carretera Llanes-Gijón en beneficio de la IV Brigada de Navarra (coronel Alonso Vega), que había tomado el día anterior Pendueles y reemprendía ahora el avance hacia Llanes por dicha carretera.

Como resultado de este reconocimiento en el que se observó que las tropas republicanas retrocedían por ella al Oeste y al Sur de Llanes, salieron al aire las dos escuadrillas Heinkel He.51 del J/88 que realizaron tres servicios de bombardeo y ametrallamiento. En medio de uno de ellos, aparecieron los cazas republicanos en número de cuatro I.15 “Chatos” y

tres I.16 “Ratas” (31), sorprendiendo desde lo alto a los He.51 que estaban volando a ras de suelo. En teoría, los cazas republicanos, de características muy superiores a los Heinkel –razón por la que ya no se utilizaban éstos como tales cazas–, y habiéndoles atrapado en una posición tan desventajosa, deberían haber acabado con la mayor parte de ellos; pero no fue así. Los He.51 se revolvieron, defendiéndose como “gatos panza arriba” (pocas veces se puede utilizar esta expresión con tanta propiedad) y no sólo consiguieron escapar sin sufrir bajas, sino que, además, el teniente Neumann, ayudante del Grupo, logró derribar el “Chato” de Miguel Zambudio Martínez (32); todos consiguieron regresar a su base, sin pérdidas aunque, eso sí, acribillados a balazos.

Continuaban incorporándose aviones al combate: unos Messers del J/88, dos Dornier Do.17, cuatro Heinkel He.70 y uno o dos Heinkel He.45, de la Escuadrilla A/88, que debían bombardear trenes localizados en las cercanías de Llanes, e igualmente los Aero Ab.101 y Heinkel He.45 de los grupos españoles 5-G-17 y 6-G-15. La actuación de estos últimos aparece recogida con bastante detalle en el Boletín de Información nacional de la Región Aérea del Norte:

A 08,35 h. despegaban tres Aero de la patrulla del Grupo 6-G-17 que efectuó un reconocimiento del sector de Purón, bombardeando las alturas al Oeste del pueblo. A 10,00 h. regresaban a su base sin novedad.

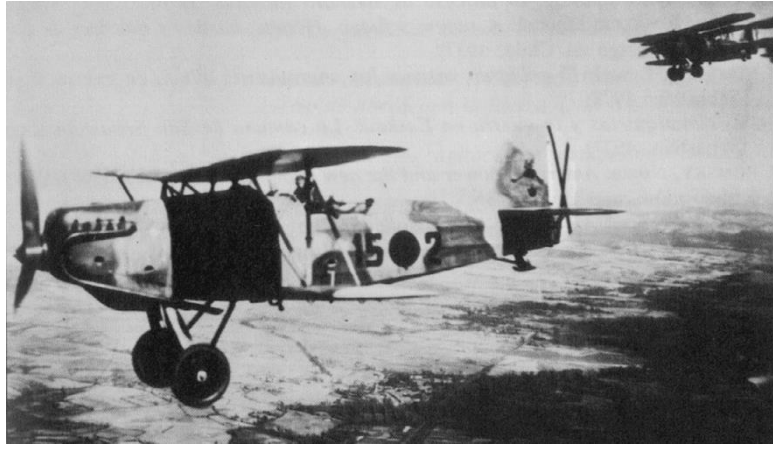
31 J.L. Jiménez-Arenas, que volaba con el Grupo 6-G-15, coincide con el parte de la Cónдор al asegurar que se cruzaron *“con tres Ratas, que no dificultan el cumplimiento de nuestra misión* (“Cadenas del Aire”, pág. 187)

32 El propio Miguel Zambudio le aseguró a Rafael A. Permy que el piloto derribado por Edu Neumann el 4.IX.37 cerca de Llanes había sido él, salvándose al lanzarse en paracaídas mientras que su aparato se estrellaba en el aeródromo de Cué.

A 09,40 h. despegaban los He.45 del Grupo 6-G-15 con la misión de bombardear la zona 1 km al O de Portilla hasta 1,5 km al E. de Quintana. Efectuado el bombardeo hicieron un reconocimiento de todo el frente. Durante el servicio, los Heinkel He.45 advirtieron *“la presencia de tres “Ratas” que no dificultaron el cumplimiento de la misión y entablaron al parecer combate con los aviones de la (E^a) Bf.109.”*

A 15,40 h volvieron a despegar 12 He.45 y tres Aero Ab.101 para bombardear y ametrallar obras y atrincheramientos enemigos al O de Purón y 2,5 km al S de La Galguera. Estos recibieron fuego de ametralladoras antiaéreas de 20 mm, localizando una de ellas en La Galguera. Fue alcanzado en el radiador el He-45 15-14 que, averiado, se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso fuera de su campo en las alturas al S de Buelna, por lo que se considera un derribo, si bien el aparato quedó recuperable y los tripulantes –piloto, sargento Antonio Olivera Fernández, y observador, alférez Willy Wackonigg– salieron ilesos del trance.

También resultó impactado en un larguero del fuselaje el 15-22 que, aún averiado, pudo llegar a la base a las 17,00 junto con el resto de los aparatos, que habían lanzado 690 bombas “negrillas” de 10 kilos y 48 “Hispania” A-6 de 50 kg; los He.51 consumieron, además, 3.375 cartuchos de ametralladora.



El He.45 15-2 se vio obligado a regresar a la base con su carga de bombas al no poder arrojarla por avería en los lanzabombas durante un servicio en el que participó el día 5

Entre tanto, un I.16 conseguía abatir un He.45 de la Legión Cóndor que se estrelló en la ladera del Pico Soberrón (Llanes), pereciendo sus dos tripulantes: el alférez Gerhard Kroker y el sargento Hermann Heil. Por su parte, el subteniente Reinhard Seiler, que pilotaba un Bf.109, reclamaba el derribo de un “Mosca”.





Restos del Heinkel He.45 de la Legión Cóndor caído en el Pico de Soberrón el 4 de septiembre de 1937.



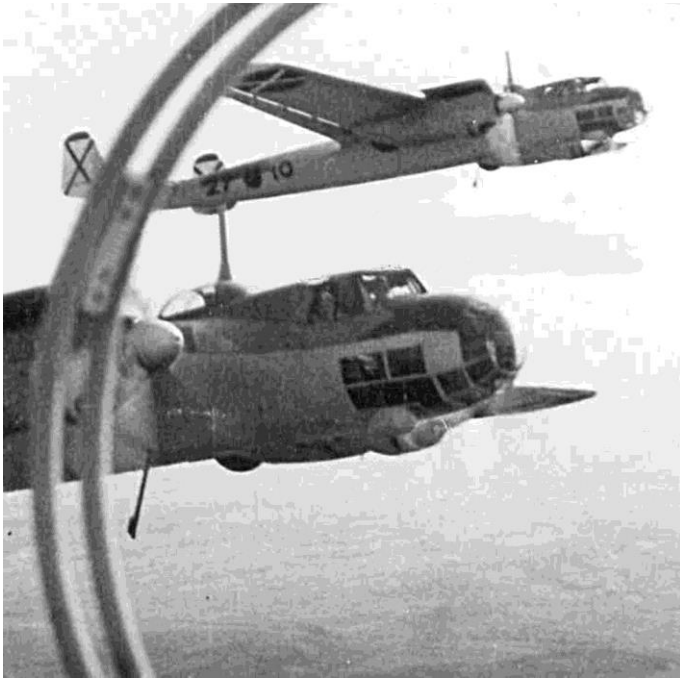
Monolito erigido en memoria de sus tripulantes –Kroker y Heil– en San Roque del Acebal; pueblo próximo al lugar donde se estrelló.

El fuego antiaéreo derribaba el Do.17 en que volaba el jefe de la A/88, teniente Hans Detlef von Kessel que perecería, junto con los otros tres miembros de la tripulación –el sargento Ernst-Günther Hein, el también sargento Waldemar Schnell y el cabo 1º Waldemar Krüger– al estrellarse el aparato, incendiándose, en la falda de Peña Blanca (Sierra de Cuera).



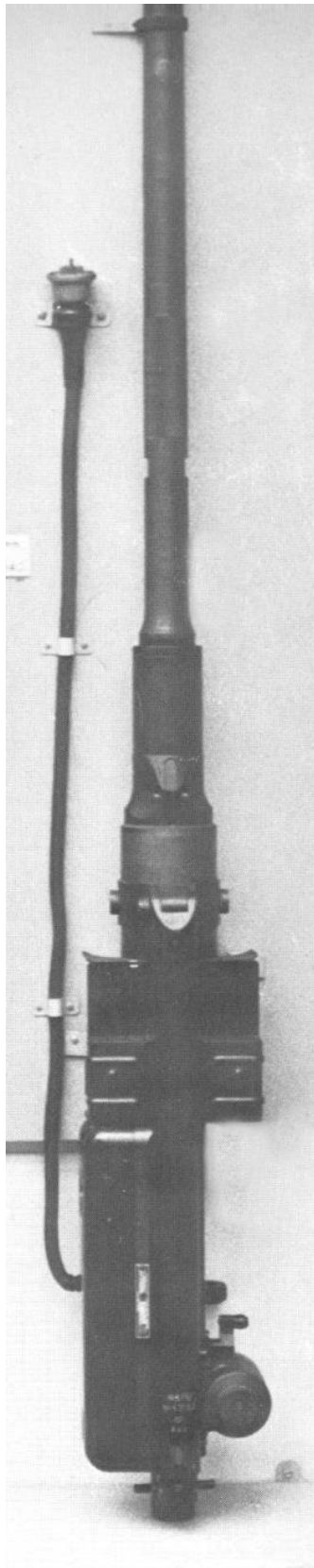
Estela colocada en el Alto de La Tornería en memoria de los cuatro tripulantes que perecieron en el trance.

No ha sido posible precisar cuál era la matrícula del Do.17 caído en la Sierra de Cuera. Por eliminación, podría tratarse del 27-10 o el 27-12.



Imágenes de los dos Do.17 –27-10 y 27-12– uno de los cuales fue posiblemente el derribado el 4 de septiembre de 1937 en la Sierra de Cuera.

Cualquiera de los dos que fuera presentaba una característica única y, desde luego, muy curiosa: llevaba emplazada, muy probablemente en el afuste semifijo del puesto acristalado de proa, una ametralladora de 20 mm Mod. MG.151, en lugar de la normalizada MG.15 de 7,92.



Ametralladora Mauser Mg. 151 de 20 mm.



Izquierda. Tapa del distribuidor Eléctrico, procedente de El Mazuco.
Centro. Transcripción de los grabados que muestra.
Derecha. Cartucho de 20 mm procedente de la ametralladora MG.151.

El asunto salió a la luz cuando, en una de mis visitas al lugar, me enteré que algunos vecinos de El Mazuco –pueblo el más próximo al puerto de La Tornería–, habían conservado como recuerdo pequeños fragmentos del Dornier siniestrado y, al examinarlos, comprobé asombrado la presencia de un cartucho de 20 mm y de la tapa del distribuidor eléctrico de disparo en la que se podían leer unos datos inestimables, como el modelo de la ametralladora, su número de serie –46323a– o la tensión eléctrica –24 V– a la que funcionaba. Con esos datos y la fecha del derribo escribí a la firma Mauser en busca de más información sobre ese arma concreta, preguntándoles cómo era posible que una ametralladora que había comenzado a distribuirse a la Luftwaffe bien entrado el año 1938 (33),

33 La Luftwaffe ya disponía con anterioridad de ametralladoras MG. 151, pero de 15 mm de calibre. Hanfried Schliephake. “Die Bordwaffen der Luftwaffe von den Anfängen bis zur Gegenwart”, pág. 139

apareciera en España en servicio en septiembre de 1937. Me respondieron amablemente que sentían no poder satisfacer mi consulta porque no disponían de tal información, toda vez que sus archivos de esa época habían resultado destruidos durante la 2ª Guerra Mundial. A pesar de no haber obtenido la respuesta que deseaba, resulta evidente que debía tratarse de un modelo experimental enviado España con la intención de evaluarlo en condiciones operativas reales.

Parte del Estado Mayor del Aire, nº 342 *“un avión enemigo (republicano) reconoce la zona de La Robla a León.*

Tres Boeing (“Ratas”), reconocen nuestro frente de Santander.”

Al anochecer, las fuerzas de la IV Brigada de Navarra ocupaban el aeródromo de Cué y, en la madrugada, entraban en Llanes.

El Boletín de Operaciones de la 6ª Región Aérea, reconocía pérdidas en sus filas y señalaba el derribo de un bimotor en Peña Blanca del Mazuco, cuyos cuatro tripulantes, de nacionalidad alemana, resultaron carbonizados y reclamaba el abatimiento de un Heinkel, sin indicar modelo, que cayó al mar. en referencia sin duda al Do.17 y al He.45, efectivamente derribados.

Diario AVANCE del día 5:

“Ayer voló sobre Gijón un avión enemigo. En las primeras horas de la tarde un avión fascista, en reconocimiento, voló despistado. Nuestros cazas salieron en su persecución, atacándole y haciéndole huir apresuradamente hacia León por el Puerto de Tarna.

5 de septiembre.-

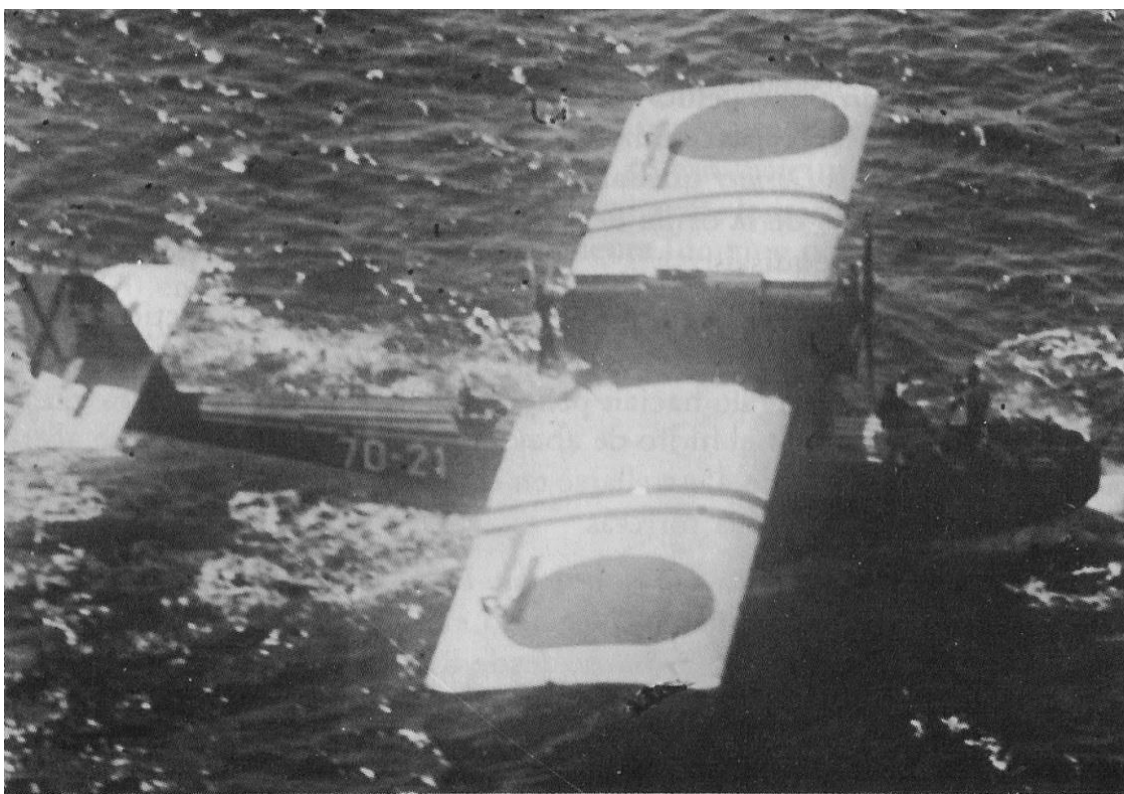
Las Escuadrillas 1.K/88 y 2.K/88 de la Cónдор, únicas que aún disponían de Junkers Ju.52 atacaron las posiciones enemigas entre Naves y Rales.

Los Heinkel He.70 de la A/88 bombardeaban Nueva en la creencia de que allí se encontraba el cuartel general del Estado Mayor republicano.

Dos Dornier Do.17 y un Heinkel He.45 –el único que le quedaba a la A/88 en vuelo– efectuaron dos servicios de reconocimiento.

DOS escuadrillas de Heinkel He.51 del J/88 se emplearon en el ataque al tráfico rodado en las carreteras al Oeste de la línea Poo-Parres.

A 15,35 h despegaba la 1ª Escuadrilla del 6-G-15 –seis He-45–, con protección de Bf.109, que bombardeó la carretera entre Mier y Barrio, 6 km al Oeste de Panes. Finalizado el bombardeo, ametrallaron atrincheramientos a 1,5 km al Este de Llonín, viendo cómo el enemigo los abandonaba al avance de las tropas nacionales. A 16,50 h la 1-E-15 regresó a su base sin novedad, tras haber consumido 150 bombas “negrillas” de 10 kg y 2.625 cartuchos de ametralladora.



El Dornier Wal 70-21 sería el único aparato de su escuadrilla que hizo toda la campaña de Asturias basado en Ribadeo.

El hidro Donier Wal 70-21 –el único de la Escuadrilla 1-E-70 (34) que permanecía destacado en Ribadeo– cooperó a la localización del vapor “Esles”, que fue capturado por el “Cervera” a 06,00 h cuando, procedente de Gijón y sin luces, navegaba transportando medio millar de refugiados.

A estas alturas ya habían regresado a sus aeródromos santanderinos de La Albericia (Santander Oeste) y Pontejos (Santander Sur) la totalidad de los He.111 del K/88 y los Bf.109 expedicionarios a Aragón, que comenzarían a operar inmediatamente.

34 Los otros tres aparatos que, al ser ocupada Vizcaya, habían pasado a operar desde Las Arenas (Bilbao), se habían trasladado ahora a Santander, quedando basados en El Cuadro de Maliaño