

53ª entrega

9 de septiembre.-

Daba comienzo, al Norte de León, la ofensiva de las tropas del general Aranda para ocupar los puertos de la divisoria. El Diario de Operaciones del 8º C.E. no recogía los acontecimientos bélicos del frente oriental de Asturias porque tenían lugar fuera del ámbito de su jurisdicción. Pero a partir del inicio de la ofensiva en la provincia de León comienza a recibir y publicar con destino a la Superioridad los partes de los combates que ahora tienen lugar en su demarcación. De esta suerte, volvemos a contar de nuevo con esta fuente.

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte:
“Cumplimentando órdenes de la Jefatura del Aire y del Estado Mayor del Cuartel General del Ejército del Norte, la 1ª Escuadrilla del Grupo 6-G-15 se traslada durante la mañana al Aeródromo de León en el que queda destacada.”

Estado Mayor del Aire, nacional, Parte nº 347: *“Un avión enemigo reconoce la zona entre La Vecilla - Boñar y aeródromo de León, haciendo fuego de ametralladora sobre este último, arrojando proclamas en la población.”*

Avisado el paso de un aparato a las 11,45 Boñar, dirección León a gran altura, sin precisar características se tocan las sirenas de la población y del aeródromo. A las 12,55 dio una pasada dicho aparato sobre dicho aeródromo a una altura aproximadamente de 1.500 metros, comprobando que era monomotor, monoplaneo, de alas bajas y con dos signos rojos. Se le hicieron 25 disparos de 20 milímetros, haciendo él a su

vez fuego de ametralladora sobre la segunda pieza, sin consecuencias. Precizando la vuelta de dicho aparato por el puesto de vigía de Boñar”

Diario de Operaciones del 8º C.E.: *“Aviación no pudo ser empleada por carecer de aparatos de caza y haberse presentado un caza enemigo sobre el aeródromo de León.”*

La misma noticia se publicaba así en AVANCE del 10 de septiembre: *“En las primeras horas de la mañana se efectuó un profundo reconocimiento por la provincia de León que alcanzó desde los frentes hasta la retaguardia enemiga. Después, en vuelo bajo, fueron ametrallados los aparatos rebeldes que se hallaban en el aeródromo de la Virgen del Camino.”*

El diario gijonés, daba la noticia como si se hubiera tratado de una operación de cierta envergadura, cuando en realidad no pasaba de una anécdota: la actuación de un solitario I.16 que, efectivamente sobrevoló el aeródromo de León disparando unas ráfagas de ametralladora desde una altura que las hacía ineficaces. Es lamentable que no se conozca el nombre del piloto que, desde el punto de vista personal, había realizado la arriesgada proeza. Es de suponer que, al tener que sobrevolar las zonas de las operaciones que acababan de iniciarse, obtendría informaciones visuales de las mismas así como del aeródromo, que a la vuelta trasladaría a su Mando.

Más difícil resulta entender el parte nacional que asegura fue la falta de cazas lo que impidió la salida de los aviones propios cuando, en realidad,

los He.45 de la 1-E-15 apenas estaban llegando al aeródromo (39), sin posibilidades de actuar. Dicho parte no parece ser otra cosa que una petición encubierta de aviones, al recordar al Cuartel General del Generalísimo que León estaba indefenso y las operaciones que habían comenzado carecían de cobertura aérea. De ser así, no cabe duda de que obtuvo éxito ya que al día siguiente llegaba a La Virgen del Camino el Grupo 2-G-3 con nueve cazas Fiat Cr.32 con pilotos españoles.

Un día más todos los esfuerzos de los aviones nacionales en el frente asturiano se concentraron al apoyo a las tropas de tierra y la prohibición del tráfico en la inmediata retaguardia enemiga.

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52 y He.111, efectúan un servicio de bombardeo sobre el desfiladero de Mazuco hasta Meré.

Otro servicio de bombardeo con los Ju.52 sobre el mismo desfiladero de Mazuco hasta Bazuco (¿?)

Con una Escuadrilla de He.111 un servicio de bombardeo sobre Meré y cruce de carreteras al NO y con otra Escuadrilla un segundo servicio sobre cruce carreteras Robellada.

Se efectúa un servicio de reconocimiento con HE.70 y Do.17 de Mazuco hasta Meré.

Un servicio por los Do.17 sobre aeródromos enemigos, sin encontrar nada en ellos.

39 En un comunicado manuscrito se decía: *“13 h. León- Comunica C. (Cipriano) Rodríguez (Jefe del 6-G-15) que han llegado con 1-Eª. Hace poco ha estado 1 Rata en el aeródromo (...) Hay 3 Messerschmit (sic) sin piloto. Solución, que manden pilotos para ellos o 1 (Una) patrulla Fiat...”*

He.51.- una E^a efectúa tres servicios sobre Mazuco - desfiladero con gran éxito en el ataque aéreo, desconociéndose los resultados.

Por una patrulla de Bf.109 (Messerschmitt) fueron derribados en el frente de Asturias un Curtiss y un Rata

F/88 (antiaéreos) atacó sobre objetivos de tierra.



Bf.109B 6-38 que pilotaba habitualmente el sargento Ernst Terry en funciones de “punto” de Harro Harder

Lo que en realidad ocurrió con los dos derribos que cita el parte fue que dos cazas Bf.109 –una pareja o “rotte”–, formada por el 1º teniente Harro Harder y, con toda probabilidad, por el sargento Ernst Terry, su “punto” –o “perro”– habitual, con el aparato 6-38, se encontraron con una formación enemiga formada por seis “Chatos”, cinco “Moscas”, dos Gourdou y un Bristol “Bulldog”, que habían despegado a 11,40 h con la misión de bombardear la carretera de Llanes a Meré. Como hemos visto, en el parte de la Cónдор se afirma que Harder derribó un I.15 “Chato” y un I.16 “Mosca” (40), pero los aparatos que realmente abatió fueron el “Bulldog” (biplano de motor radial), pilotado por el teniente José Vilanova Romá,

40 Este último, ante las dudas del propio Harder, que insistía en que no parecía realmente un aparato ruso, le fue finalmente adjudicado como un Loire-Nieuport

jefe de la Escuadrilla de Reconocimiento, que pereció en el lance, estrellándose el avión en las proximidades de Villamayor, y el Gourdou GL.32, monoplano, del sargento Manuel Cases Juan, que tuvo un final aún más triste. El avión, con su piloto, cayó al mar cerca de la costa frente a Ribadesella, a la vista de los vecinos del lugar, y durante un tiempo se mantuvo a flote, consiguiendo Manuel Cases abandonarlo y permanecer en el agua agarrado a él. Los tripulantes de la lancha de salvamento “Coriskao”, del puerto de Ribadesella, no se atrevieron a salir para socorrerle –a pesar de que su patrón vasco insistía en hacerlo–, por temor a ser ametrallados por los cazas alemanes que volaban por los alrededores, y permitieron que el desgraciado aviador, agotado, terminara por hundirse y ahogarse.

Aún se produciría otro combate durante la jornada cuando cinco “Chatos” y cinco “Moscas” que habían despegado a 15,17 h se enfrentaron a cuatro Bf.109 que daban escolta a once Heinkel He.51. Uno de los “Chatos” colisionó contra un monoplano (41) enemigo, en un ataque frontal, rompiéndose el borde de ataque de un plano, pero consiguió regresar a su base. Un “Mosca” resultó con varios impactos, pero también logró volver al aeródromo. El capitán Gotthars Handrick, jefe del Grupo J/88, reclamó el derribo de un “Chato”, el alférez Peter Bodden el de otro y el alférez Heinrich Brükker el de un “Rata”, pero la 6ª Región Aérea no admite pérdida alguna; probablemente, los dos citados aparatos

41 El parte de la Cónдор no registra este suceso. El tal tiene todas las características de una invención toda vez que el diario AVANCE informa que la colisión tuvo lugar con un Fiat que, se insiste una vez más, no volaban sobre Asturias.

republicanos averiados fueran los considerados indebidamente como derribos efectivos.

El Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte, da parte de dos servicios de las escuadrillas “hispanas”:

En el primero una patrulla de la escuadrilla 1-E-15, con tres He.45 despegó a 11,55 h, agregándosele a 12,15 h tres de Aero Ab.101 de la 1-E-17. Ambas patrullas bombardearon el cruce de carreteras al Oeste del pueblo de Frascares (sic, por Trescares) (9 km al Oeste de Parres), observando dos camiones y poco movimiento. Regresaron a su base, sin novedad a 13,20 h.

Para el segundo servicio, según el Boletín. “...salen nuevamente ambas unidades...” a 15,00 h, sin embargo, entiendo que la patrulla del 6-G-15 debía pertenecer ahora a la 2ª Escuadrilla, pues la 1ª, como hemos visto, había volado al aeródromo de La Virgen del Camino, cumpliendo las órdenes recibidas. En fin; los tres He.45 y los tres Ab.101 bombardearon la zona entre el puerto de Mazuco (Alto de La Tornería) y el pueblo de ese mismo nombre. Los He-45 observaron un convoy enemigo, compuesto por diez unidades, a la altura de Caldueño, procediendo a bombardearlo con eficacia. Las dos patrullas regresaron sin novedad a su base a 16,10 h.

Durante este segundo servicio, los aparatos nacionales “...vieron tres aviones de caza enemigos (sin poder determinar marca o tipo) (...) que desaparecieron al ser hostilizados por nuestras piezas antiaéreas y perseguidos por la caza propia.” Sin duda formaban parte de la malhadada escuadrilla mixta que tuvo la mala suerte de encontrarse con la patrulla Bf.109 de Harder.

AVANCE del día 10 proseguía su crónica:

“La aviación republicana desarrolló en el día de ayer distintas actividades con el mismo excelente resultado de anteriores ocasiones (...)

(...) Poco después, una patrulla de aviones republicanos compuesta de aviones de bombardeo y caza atacó con gran violencia contingentes de fuerzas rebeldes que se encontraban al principio de la carretera de Llanes a Meré. Posteriormente, una escuadrilla de caza repitió el castigo y ametralló una columna motorizada en dicha carretera, compuesta de buen número de camiones y coches y algunos tanques. Los facciosos se dispersaron desordenadamente y dejaron abandonadas sus bajas en la carretera y campos inmediatos. Cuando nuestros aparatos se hallaban sobre este objetivo aparecieron cuatro Heinkel y doce Fiat enemigos con los que se entabló emocionante combate. Los pilotos leales arremetieron contra los extranjeros y uno de nuestros aviones se lanzó contra un Fiat, abriendo fuego de ametralladora, hasta el extremo de llegar a chocar con él. El caza republicano resultó solamente con ligeros desperfectos, fácilmente reparables. No así el enemigo, al que se le vio cabecear, perder altura y despedía una columna de humo, por lo que se supone que resultó seriamente averiado. Nuestros pilotos también consiguieron tocar a un Heinkel, que sin embargo consiguió salvar nuestras líneas, aunque se cree fue a caer en la retaguardia facciosa.”

Como vemos, vuelven a insistir sobre la presencia de aviones Fiat Cr-32, que no volaban sobre Asturias. En cambio, sí parece que la formación republicana llegó a efectuar los ataques a tierra que tenía encomendados antes de la aparición de la “rotte” de Harder, pues Emilio Herrera, refiere que “cinco aviones” dieron apoyo a un contraataque republicano que trató

de recuperar, sin conseguirlo, las posiciones del puerto de La Tornería que el Tercio de Navarra había ocupado el día anterior (42)

El hidroavión Dornier Wal 70-24, de la Escuadrilla 1-E-70, con base en el Cuadro de Maliaño (Santander), apoyaba al crucero “Almirante Cervera” en la captura del vapor “Luis Adaro” que transportaba 2.000 evacuados. El hecho tuvo lugar a 06,00 h y a 18 millas de Cabo Peñas.

10 de septiembre.-

Como ya se ha adelantado, llegaba al aeródromo de La Virgen del Camino el Grupo 2-G-3 de Fiat Cr.32, el de García Morato, que ahora mandaba Ángel Salas y estaba formado por nueve aviones con los pilotos Julio Salvador Díaz-Benjumea, Arístides García López, Manuel Vázquez Sagastizábal, Miguel Guerrero García, Miguel García Pardo, Jesús Rubio Paz, Javier Murcia Rubio, Carlos Serra Pablo Romero, Ramón Senra Álvarez, Javier Allende Isasi y José Careaga Urigüen.

El Parte Oficial de Guerra de la Asturias republicana informaba, bajo el epígrafe “Aviación”:

“Ninguna novedad ocurrida en el día de hoy. El mal estado del tiempo impidió actuar tanto a la aviación enemiga como a la nuestra.”

Así era, efectivamente, en la parte oriental de Asturias, pero en el Sur, sobre la divisoria Cantábrica, los He.45 de la 1-E-15 se estrenaban con dos servicios de bombardeo y ametrallamiento sobre la Peña de Muezca, llevando como escolta los Fiat Cr.32 del 2-G-3 (43).

42 “Los mil días del Tercio de Navarra”, pág.144

43 Parte de Campaña nº 348 del Estado mayor del Aire, nacional.

11 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“...A pesar del mal tiempo reinante, una E^a de He-51 y una patrulla de He-45 Española (de la 2^a Escuadrilla del Grupo 6-G-15) efectuaron un servicio de apoyo a las Fuerzas de tierra.

El bombardeo se efectuó con gran precisión.

El Boletín de Información de la Región Aérea del Norte describía así el servicio de los He-45: *“A las 14,10 h salió la 1^a Escuadrilla (4 aviones) del Grupo 6-G-15 para cumplimentar la misión ordenada (bombardeo de las alturas y camino entre Villa (1 km al O de Dablas –sic, por Las Tablas–) y Villaselva -?-) la cual se hizo muy difícil a causa del mal tiempo y encontrarse el objetivo casi cubierto por nubes bajas. No obstante fueron bombardeados unos camiones que se vieron en las proximidades del pueblo de Caldueño, al parecer, con eficacia. La Escuadrilla regresó a su base a las 15,15 horas sin novedad.*

La Escuadrilla Bf.109 efectuó servicio de vigilancia y protección durante el desempeño de la misión.”

Una vez más el Boletín adjudica el servicio efectuado en el Oriente a la Escuadrilla 1-E-15 cuando, como sabemos, ésta se había trasladado a León dos días antes. Entendemos que se trata de un error por la 2-E-15, que fue la que quedó en Los Corrales (Torrelavega).

Aunque lejos de nuestro ámbito geográfico, el parte de la Cóndor incluye la pérdida de un He.70, en estos términos: *“Accidente casual.- Un He.70 al NE de Burgos volando entre las nubes tuvo avería cayendo a tierra. El piloto se tiró en paracaídas resultando levemente herido. El mecánico (cabo Stnislaus Leske) resultó muerto.”*

Según el diario AVANCE del día 12: *“No fue el de ayer día propicio para las actividades aéreas. La aviación facciosa se limitó a realizar dos rápidas incursiones, una sobre Cangas de Onís donde arrojó algunas bombas que causaron víctimas entre la población civil y la otra sobre las líneas avanzadas del frente a cargo de los aparatos de caza que intentaron ametrallar a nuestras tropas sin resultado.*

También actuaron los aviones extranjeros en Pola de Gordón cuyo pueblo, dada su proximidad con el aeródromo de la Virgen el Camino, sufrió varias veces el castigo de los aparatos rebeldes, que por otra parte no consiguieron sus propósitos de quebrantar la moral de nuestros soldados los cuales se mantuvieron en sus puestos íntegramente.”

Los distintos partes no recogen servicio alguno de los aviones de La Virgen del Camino, ni mucho menos el supuesto bombardeo sobre Cangas de Onís.