

55ª entrega

14 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Frente de Santander.- Ju.52.- Bombarderos.- Con una escuadrilla se llevó a cabo un servicio de bombardeo sobre Peña Labra (Sierra Llabres) y laderas al O. del mismo.

He.111 (Bº rápidos).- Con una escuadrilla se ha bombardeo Peña Blanca.

Reconocimiento.- Efectuaron servicio sobre Peña Blanca.

He.51.- Una E. efectuó dos servicios sobre Peña Labra (Sierra Llabres) bombardeando y haciendo fuego de ametralladoras sobre las posiciones enemigas.

Bf-109.- Una Eª ha efectuado servicios de protección a los aviones de de bombardeo

F/88 (Antiaérea).- Actuaron sobre objetivos de tierra.”



Los Heinkel He.51 del J/88 han localizado su objetivo e inician el medio tonel previo al picado sobre el mismo

Parte nº 352 del Estado Mayor del Aire, nacional:

“León. He.45.- Cinco aviones bombardean la Peña del Pozo (sic, por Rozo; entre Casares y Poladura) y ametrallan Peña Prieta.

2/ Cuatro aviones bombardean la sierra del Rozo.

Fiat 32.-Un Grupo efectuó dos servicios de protección sobre los anteriores bombarderos.

Según Jesús Salas (48) resultó alcanzado por fuego de tierra el He.45 15-26, que tripulaban el jefe de la escuadrilla, capitán Cárdenas, y el observador Alférez Martínez Mata, el aparato tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso, sufriendo tan sólo ligeras averías reparables, por lo que fue fácilmente recuperado; los tripulantes resultaron ilesos y, pese a ello, el siniestro se considera derribo toda vez que se vio forzado a tomar tierra fuera de su campo.

A causa del mal tiempo no se efectuaron servicios desde el aeródromo de Torrelavega.

15 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

Frente Oriental de Asturias.- Ju.52.- Con una E^a se ha bombardeado Peña Blanca.

2/. Otra E^a efectúa un 2º servicio sobre la carretera de Arenas de Cabrales.

3/- Una E^a ha actuado sobre cruce de carreteras al S. de Meré

He.111.- Una E^a ha efectuado un servicio de bombardeo sobre cruces de carreteras al S.de Meré y al E.de Cangas de Onís.

48 “Guerra Aérea, 1936 /39) Tomo II, pág. 259

He.70.- Por dos veces ha actuado sobre alturas de Peña Blanca.

He.51.- Han llevado a cabo dos servicios; el 1º con una escuadrilla y con DOS el 2º, atacando en ambos servicios posiciones enemigas sobre Peña Blanca y Peña Turbina,

Bf.109.- Efectuaron servicios de acompañamiento a los aviones de bombardeo.

Durante uno de estos servicios sostuvieron combate con aviones enemigos, consiguiendo derribar uno de caza tipo Curtis (“Chato”).

El comunicado oficial republicano da cuenta de dos salidas de sus cazas que combatieron con los enemigos; el primero, sin bajas y el segundo, a 17.30 h en que cuatro Bf.109 sorprendieron a seis cazas ametrallando las líneas nacionales, logrando el capitán Harro Harder incendiar y derribar un I.15 “Chato”, cuyo piloto, sargento Antonio Miró Vidal pudo lanzarse en paracaídas, pero las llamas habían hecho presa en éste, falleciendo el desafortunado Miró al estrellarse contra el suelo.

Un Bf.109 se estrelló en el aeródromo de La Albericia, tras sufrir una avería de motor. El piloto resultó herido levemente.

El Boletín de Información de la Región Aérea del Norte da cuenta que la aviación de Torrelavega ha efectuado los tradicionales tres servicios del día con todos los aparatos de que disponía.

Primer servicio.- Lo cumplieron, entre la 08,00 y las 09,15 h, cinco He.45 del Grupo 6-G-15 y cuatro Aero del 5-G-17 que, en apoyo de la VI Brigada de Navarra, bombardeó Peñas Blancas, aunque sin descubrir al enemigo que se oculta entre las rocas de dicha sierra. Los Heinkel ametrallaron algunos lugares en los que se suponía atrincherado al enemigo. *“Las dos patrullas regresaron sin novedad.”*

Segundo servicio.- Efectuado entre las 11, y las 12,10 h por los mismos aparatos del servicio anterior para batir las posiciones enemigas que marca nuestra artillería en las proximidades de Ruenes. Sin novedad.

El tercero lo llevaron a cabo los He.45 y los Ab.101, por separado. Los primeros entre las 16,20 y las 17,20 h y los Aero entre las 16,30 y las 17,30 bombardeando los Heinkel el cruce de carreteras de Arenas de Cabrales y los Ab-101 las alturas al N del pueblo de Ruenes y el propio pueblo.

“Incidencias.-Al salir para el primer servicio y al tratar de despegar el avión 15-24, se hundió al pasar sobre un embudo de bomba relleno, reblandecido por las lluvias, rompiéndose el plano inferior izquierdo.”

Parte nº 353 del Estado Mayor del Aire, nacional.-

“Leon.- Una Eª de He.45 y un Gº de caza Fiat han bombardeado y ametrallado posiciones enemigas en Negrón y Las Rubias O. de Sierra de Cueto Negro.



Heinkel He.45, matrícula 15-20 fotografiado en el aeródromo de Cué haciendo los últimos preparativos para efectuar un servicio

2./Una E^a de He.45 y un G^o de caza Fiat han bombardeado y atacado con fuego de ametralladora Los Celleros, al N.E. de Sierra de Cueto Negro.



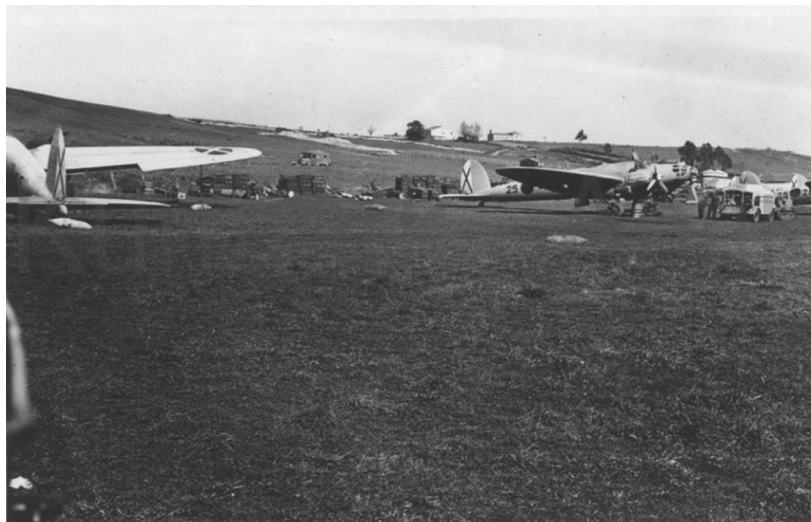
El mismo Heinkel He-45. 15-20, fotografiado en Pontejos (Santander Sur) tras el Do.17 matrícula 27-7

3./ Dos patrullas de caza Fiat atacaron con fuego de ametralladoras las trincheras enemigas en la Sierra de Celleros.”

El diario AVANCE del día 16, nos informa que los aparatos republicanos realizaron un servicio de reconocimiento por el Occidente de Asturias “...del que regresaron con interesantes detalles (¿?). Da su versión del combate aéreo según la cual la caza republicana “*entabló combate con una escuadrilla facciosa, compuesta de varios Heinkel, a los que consiguió hacer huir*”. E informa que funcionó la alarma en Gijón sin que se presentaran aparatos nacionales, justificando el hecho con la supuesta presencia de un avión enemigo “...que fue rápidamente ahuyentado por nuestras defensas antiaéreas.”



Aeródromo de Pontejos (Santander Sur) con dos Junkers Ju.52 aparcados, La imagen permite apreciar la innegable forma de cazuela que tenía el terreno de vuelo.



Heinkel He.111 estacionados en las inclinadas márgenes del aeródromo de Santander Sur.

16 de septiembre.-

No se efectúan servicios sobre Asturias por ninguna de las dos aviaciones, a causa del mal tiempo.

Parte nº 355 del Estado Mayor del Aire nacional.- *“León.- Una patrulla de He.45 y otra de Fiat 32 reconocen las carreteras de Pajares-Cármenes- y Rodiezno (sic, por Rodiezmo), observando que estaban incendiados los pueblos de Villamanín - Rodiezno (Rodiezmo) - San Martín (de la Tercia)- Ventosilla y Boltejar (sic, por Golpejar, de la Tercia). Bombardearon la cota Cardete.*



En Pontejos, para tener despejado el terreno de vuelo, era preciso aparcar los aviones en los bordes exteriores, invadiendo casi la carretera que conducía al caserío, como es el caso de estos Ju,52 de la 2.K/88

17 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52 .- Con dos escuadrillas se bombardea, en cooperación con las 1ª y 4ª Brigadas, las posiciones enemigas en las alturas O – y NO. de Peña Labres (Llabres).

He.111 (Bº rápidos) Dos Escuadrillas bombardean el objetivo anterior.

He-70 (Rayo).- Una Eª bombardeó el mismo objetivo que los anteriores.

Cazas.-He.51.-DOS Escuadrillas efectúan tres servicios de ataque en cooperación con la 1ª – 5ª y 6ª Brigada

Bf.109 (Messerschmit).- UNA Eª efectúa la protección de los aviones de bombardeo.

F88((Antiaéreos).- Tiraron sobre objetivos terrestres.”



Una imagen más de los Junkers Ju.52 de la Legión Cóndor en el aeródromo de Pontejos (Santander Sur)

Los He.45 del Grupo 6-G-15, y la escuadrilla 1-E-17 de Aero Ab.101 que aún permanecían en los Corrales (Torrelavega) efectuaban el traslado al aeródromo de La Virgen del Camino - que no habían podido efectuar el día anterior por dificultades meteorológicas- para operar en el Norte de León en apoyo de las tropas de Aranda. Estas habían alcanzado el puerto de Pajares y sus cumbres más altas, cruzando la carretera de Asturias a Castilla y alcanzando Villamanín y Cármenes, pero allí fueron detenidas por una serie de reiterados contraataques republicanos que llevaron al ánimo del Mando nacional el convencimiento de suspender el avance en esta zona, que estaba resultando costoso en exceso, y trasladar el punto de aplicación de fuerza a otro sector y en otra dirección, que se concretarían en la ruptura del frente por Riaño y la toma de los puertos de Tarna y San Isidro.

Parte nº 355 del Estado Mayor del Aire, nacional.- *“León.- Una E^a de He.45 bombardea y coopera con fuego de ametralladora con las fuerzas de tierra que atacaban las posiciones enemigas de Celleros.”*

Diario AVANCE del día 18:

“La aviación facciosa aprovechó ayer algunos momentos en que las nubes dejaron espacio para ello para realizar incursiones ofensivas sobre nuestras líneas del frente oriental. Patrullas enemigas compuestas de aparatos de caza y bombardeo atacaron varias veces las posiciones leales, sin lograr sus propósitos de desmoralizar a nuestros hombres que apenas hacen caso ya de las evoluciones de los trimotores.

La aviación propia dedicó la jornada a efectuar vuelos de vigilancia por la costa y en varias ocasiones atacó a algunos bous armados que patrullaban por el Cantábrico a los cuales consiguió dispersar en dirección a Santander.”

Es curiosa esta última noticia porque el 17, aunque hubo los habituales rifirrafes entre los buques nacionales y los ingleses que daban protección a su tráfico marítimo, no parece que avión alguno participara en los hechos. En cambio, como veremos, sí hubo presencia aérea republicana al día siguiente, 18, mientras que AVANCE indicaba lo contrario.

18 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52 y He.111.- efectuaron tres servicios de bombardeo sobre las posiciones enemigas próximas a los Callejos.

He.70 y Do.17.- Efectúan dos servicios de bombardeo sobre el mismo objetivo y un tercer servicio sobre las posiciones enemigas de Nueva.

He.51.- Efectúan cuatro servicios cada uno con una E^a sobre las posiciones enemigas al O. de Peña Villa (NO. de El Mazuco) y al E. de Nueva.

Bf.109.- UNA E^a efectuó la protección de los aviones de bombardeo.”

Diario AVANCE del día 19:

“Los facciosos han vuelto a atacar Peñas Blancas (sic) con igual resultado de días anteriores. Intentos desesperados, con masas de aviación y artillería...”

Como hemos visto, la Córdor no recoge en su parte bombardeos sobre Peña Blanca; sin embargo, José M^a Gárate, testigo y partícipe de los hechos allí ocurridos para la ocupación de la mencionada Peña, nos asegura que sí los hubo. La cita es un tanto confusa, pues nos habla (49) de “Junkers”, de “Pavas” , de “Cadenas”... y de Fiat, dando a entender que estos últimos eran los que formaban las “cadenas” que hacían la labor de ametrallamiento. Labor muy importante -y eso lo explica muy bien Gárate y Córdoba- porque el ataque a Peña Blanca había que efectuarlo trepando por un terreno erizado de piedras puntiagudas y, cuando finalizaba la acción de la “cadena” –desde luego, de He.51 y no de los ausentes y, al parecer, por todos vistos Fiat-, dejando a las vanguardias nacionales a unos cuarenta metros de la posición enemiga, daba tiempo a los defensores para abandonar sus refugios y. a base de bombas de mano, desde lo alto, desarticular la escalada. Esta “escena” se repitió por tres veces el día 18, con idéntico fracaso para los atacantes nacionales.

Y finalizaba AVANCE: *“Por la costa no hubo novedad alguna. Ligeros tiroteos y tranquilidad en casi todo el día.”*

Sin embargo, en esta jornada, como ya se ha comentado, dos mercantes británicos –el “Mydoll” y el “Stanray”– trataron de entrar en El Musel aprovechando la presencia del destructor H.M.S. “Fearless”, pero el

49 “Mil días de fuego” págs.. 342-347

minador “Vulcano” impidió la maniobra en cuanto ambos rebasaron la distancia de 3 millas a tierra, que era la reconocida por Inglaterra como aguas jurisdiccionales españolas. El minador nacional se interpuso ante el “Mydoll” impidiéndole continuar su rumbo, al tiempo que hacía dos disparos de aviso sobre el “Stanray”. Este, al segundo, que impactó muy próximo al buque, cayó 90° a babor aproando a la Campa de Torres y el Cabo Peñas, lo que el “Vulcano” interpretó como acto de entrega. En este momento comenzaron las baterías de Gijón a disparar sobre el buque nacional y aparecieron en el cielo dos aviones, con lo que el minador se alejó en pos del “Stanray”, mientras el “Mydoll” lograba entrar en Gijón con el apoyo del destructor “Ciscar”, que había salido de El Musel, y la cerrazón de niebla, que cubrió la zona. Uno de los aparatos republicanos lanzó su carga de bombas sobre el destructor inglés, sin alcanzarle, y éste, con el consentimiento y apoyo de sus superiores, impidió al “Vulcano” la captura del “Stanray”. El episodio es muy ilustrativo de cómo estaban desarrollándose las cosas en el mar, frente a la costa gijonesa, un día sí y otro también.