

59ª entrega

Por estas fechas, los He.51 de la 3.J/88 comenzaron a arrojar sobre los combatientes republicanos en las estribaciones occidentales del Mazuco y en el Benzúa unos artefactos que al reventar esparcían líquidos inflamados, ni que decirse tiene que tales ataques magnificados por sus medios de comunicación alcanzaron la consideración de conducta salvaje, fuera de todas las leyes de la guerra y sólo posible de ser llevados a cabo por los brutales genocidas nazis, construyéndose así un mito que llegaría con una salud envidiable a nuestros días, en que no se puede hablar de la Batalla del Mazuco, sin aludir a estos infernales ingenios. Lo más curioso de este mito es que se consolida a partir de testimonios de los propios oficiales alemanes de la Legión Cóndor que las fuentes pro republicanas acogieron gozosas, tergiversándolos a su gusto. La guerra aérea en Asturias estuvo falta durante muchos años de estudios que la trataran en profundidad, limitándose los historiadores que tocaban el tema a copiar las memorias de dos pilotos que participaron en ella en uno y otro bando, respectivamente: Francisco Tarazona por el republicano, y Adolf Galland por el nacional, siendo precisamente las experiencias relatadas por este último, oficial de la Legión Cóndor, las que han dado origen a dos mitos: el de las dichas bombas incendiarias y el del “bombardeo en alfombra” –este último de igual pervivencia e invulnerabilidad que el anterior–, que los partidarios del bando republicano han consagrado, desenfocando por completo la realidad de la actuación de la unidad de Galland al citar la frase por él escrita (52): *“...A una señal dada lanzábamos las bombas a un mismo*

52 “Los primeros y los últimos”, pág. 62

tiempo y aquellos regueros producían efectos concentrados. Denominábamos a aquello “bombardeo en alfombra...”—aquí se termina habitualmente la cita—, suprimiendo inexorablemente los publicistas el final del párrafo: “...del hombre pobre” debido a que aun así era relativo el daño que podíamos causar con tan pequeña carga de bombas”. Carga que suponiendo un máximo de doce Heinkel He.51 a un tiempo, cifra que con la mayor frecuencia no se alcanzaba, ascendía a un total de 72 bombas de 10 kg. O sea, menos de lo que podían lanzar dos Aero Ab.101 “Oca”/“Praga”. Dice más adelante que “También inventaron mis mecánicos una especie de bomba Napalm rudimentaria. Montaron sobre unos recipientes ⁽⁵³⁾ llenos de gasolina o de una mezcla de ésta con aceite usado de motores, una bomba incendiaria y otra de fragmentación que,



En el centro, el jefe de la 3.J/88, Oblt. Adolf Galland al que acompañan los también Oblt. Wolfgang Schellmann (Izda.) y Joachim Schlichting (Dcha.). Todos ellos lucen las tres estrellas de seis puntas de capitanes del Ejército español, ya que aquí, en España, se les reconocía un grado más al que tenían en la Luftwaffe.

53 En realidad se trataba de los propios depósitos suplementarios lanzables de que disponían los He.51, que en Asturias no necesitaban por tener su base muy próxima al frente.



GENERAL ADOLF GALLAND

tralladoras. Una altura defendida por semejante sistema de posiciones y una tropa decidida, podían llegar a ser inexpugnables para los medios que en aquel tiempo se disponía. Visto desde el aire, aquello se asemejaba a los ornamentos con los que se suelen adornar las cajas de muertos, y por este motivo, les dimos el nombre de «posiciones de tapa de atáud». Incluso nosotros, los aviadores de ataque, poco podíamos contra ellas. Si atacábamos, los rojos se echaban a tierra y nuestras bombas, arrojadas una a una y al azar, estallaban sin causar mayores efectos.

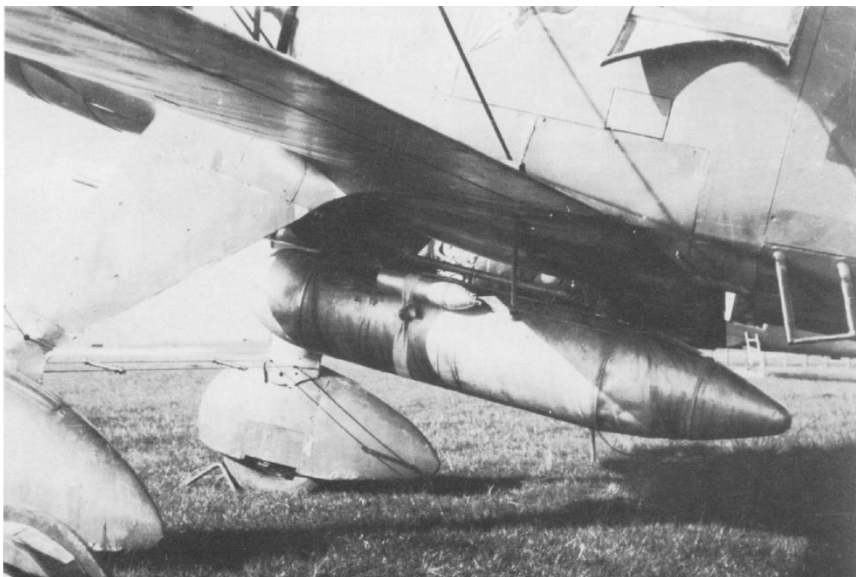
Esto nos sugirió la idea de intentar lanzamientos en masa. Nos acercábamos a las posiciones desde atrás, por entre los precipicios, en formación cerrada y a escasa altura, y atacábamos la cima en vuelo rasante. A una señal dada, lanzábamos las bombas a un mismo tiempo y aquellos regueros producían efectos concentrados. Denominamos aquello «bombardeo en alfombra del hombre pobre». debido a que, aún así, era relativo el daño que podíamos causar con tan pequeña carga de bombas.

También inventaron mis mecánicos una especie de bomba Napalm rudimentaria. Montaron sobre un recipiente lleno de gasolina o de una mezcla de ésta con aceite usado de motores, una bomba incendiaria y otra de fragmentación, que tras el impacto incendiaban y desparramaban el contenido. Aquellos artefactos eran muy rudimentarios, pero no dejaron de surtir sus efectos. Paso a paso fuimos reuniendo experiencia; practicamos por iniciativa propia todo género de mejoras y enviamos voluminosos informes a Berlín.

Reproducción de la página 62 del libro de Adolf Galland en la que éste explica lo que su escuadrilla llamaba “vuelo en alfombra”, de la que se suele citar sólo la primera parte de la frase (color amarillo) para poder tergiversarla, omitiendo la segunda (color azul) que describe su dimensión real.

tras el impacto, se incendiaban y desparramaban el contenido...”.

El ayudante jefe de la Legión Cóndor, Hans Wilhelm Deichmann, remacharía el clavo describiendo tales artefactos como una *“primitiva bomba de napalm”* y Werner Beumelburg se refirió a ellos en su libro *“Kampf um Spanien. Die Geschichte der Legión Cóndor”* denominándolos *“los primeros lanzallamas que funcionaban desde el aire”*. Ni que decir tiene que el “bombardeo en alfombra” es hoy citado por todos los autores como si se tratara de algo apocalíptico; poco menos que la Legión Cóndor en pleno sembrando de explosivos media Asturias, y los “lanzallamas desde el aire” de un arma pavorosa que abrasaba sin piedad a la gran mayoría de combatientes asturianos. Y todo ello sin pararse a considerar que tales “innovaciones” eran puestas en práctica precisamente por la escuadrilla con el material más anticuado de la Cóndor. En efecto, Galland mandaba la 3-J-88, la 3ª escuadrilla de caza que, durante la campaña de Asturias, aún estaba equipada con los obsoletos biplanos Heinkel He-51,



Depósito de combustible suplementario lanzable de un He.51 al que se ha sujetado con una cinta una pequeña bomba explosiva para transformarlo en el “temible” lanzallamas aéreo. En definitiva, una chapuza para tratar de prolongar la vida operativa del He.51

en tanto que las otras dos ya habían recibido los modernos monoplanos Messerschmitt Bf-109 (la 1.J/88 solamente en parte). Imposibilitada la 3-J-88 para emplear como cazas los He-51, por sus pobres características, se dedicó a evaluar sus posibilidades en la modalidad de ataque a tierra en apoyo de la infantería. Los pilotos españoles, equipados con aviones de este mismo tipo o de otros parecidos igualmente anticuados, habían comenzado a emplearlos en acciones de “cadena” en las que ametrallaban las posiciones enemigas, formando un círculo o noria en el que cada avión protegía la cola del que le precedía, cubriéndole la salida, hasta agotar las municiones. La táctica no era nueva, la Aeronáutica española ya había hecho algo parecido –con el nombre de “pescadilla”– en Marruecos, donde se demostró que era necesario descender a muy baja altura sobre el enemigo –en torno a los diez metros– para que el fuego de las ametralladoras y la explosión de las pequeñas bombas que portaban resultaran eficaces, a costa –eso sí– de abundantes bajas en el personal y el material. Los He-51 de Galland adoptaron inmediatamente la táctica con idéntica eficacia, pero sufriendo igualmente una serie de averías por fuego ligero enemigo que juzgaron excesivamente onerosas. Para minimizarlas ensayaron el ataque rasante, pero no sucesivo de los aviones, sino simultáneo, soltando a la vez las seis bombas de 10 kilos que llevaba cada aparato, lo que reducía extraordinariamente el tiempo de exposición al fuego enemigo. Este era el famoso “*bombardeo en alfombra del hombre pobre*” que tan “*relativo daño*” podía causar con “*tan pequeña carga de bombas*”. De hecho, los He-51 de la Cónдор abandonaron pronto el “terrorífico” método para reanudar definitivamente el ataque sucesivo en cadena preconizado por los españoles.

En cuanto a la otra pretendida primicia experimentada por Galland, el lanzamiento de los depósitos suplementarios de combustible de los He-51, con capacidad para 170 litros, llevando atadas una o dos bombas de fragmentación, la califico de “pretendida” porque, en realidad, ya había sido inventada y empleada por la Aviación republicana sobre el Oviedo cercado hacía justamente un año, en septiembre/octubre de 1936, con la diferencia a favor de esta última de que el lanzamiento de bidones de combustible sujetos a pequeñas bombas explosivas que hacían la función de iniciador producía en la capital asturiana incendios devastadores que los sitiados ni siquiera podían intentar apagar por carecer de agua -que los republicanos se habían apresurado a cortar en los primeros días del cerco-, y de hombres y medios para ello, mientras que los lanzados por los Heinkel sobre la pelada sierra de Cuera o el roquedal del Benzúa apenas obtenían mayor resultado que incendiar algunos matorrales. Por otra parte, aunque el tal invento no dejaba de ser una “chapuza” producto del afán por mantener operativos los superados He-51, los republicanos, sobre los que caían estos artilugios, veían las cosas así: *“Pusieron ayer en práctica, por medio de la aviación, otro elemento ofensivo que al decir de los soldados consistía en latas de gasolina que lanzaban con una mecha encendida. Esto se recoge a título de información, pues se comprende la dificultad que existe; suponiéndose con fundamento que sea algún otro modelo de bombas incendiarias cuya experimentación interesa al enemigo”* (54). En realidad, la Legión Cóndor disponía desde un principio de auténticas bombas incendiarias que usaban con cierta regularidad –Mod. B1E, con un

⁵⁴ Informe emitido por el comisario suplente Riopeche de la División “B”, recogido por Gárate y Córdoba en “Mil días de Fuego”, pág.382.

peso unitario de un kilo— pero para éstas no existían lanzabombas individuales y sólo podían arrojarlas los He.111 o los Ju.52, mediante unos contenedores especiales —Mod. BSK36 que albergaban 36, u otros para 42 bombas que empleaban los Do.17, y que los Heinkel He.51 de Galland no podían transportar. Al igual que los “bombardeos en alfombra”, tampoco los “lanzallamas aéreos” conocerían continuación en la guerra española. A esto quedaban reducidas las más renombradas experiencias de la Legión Cóndor en la “batalla del Mazuco”. De hecho, las auténticas bombas incendiarias de 1 kg ya se habían empleado sobre Asturias en algunas ocasiones por los aparatos citados sin que causaran especial alarma o se consideraran un medio de ataque extraordinario. En definitiva, las dos novedades “experimentadas” en Asturias por la Cóndor resultaron dos fracasos; aunque, indudablemente, algún daño hacían —*“Los resultados, desde luego, en lo que a efectos destructores se refiere son eficaces, pues hemos tenido que lamentar bajas en nuestras tropas por quemaduras importantes.”* (55). Pese a este comentario, su eficacia fue considerada por la Cóndor como muy escasa, con la consecuencia de que pronto irían dejando de utilizarlas hasta suprimir su empleo definitivamente.

55 Continuación de la cita anterior, que no he querido dejar incompleta



Aviadores alemanes fotografiados en el aeródromo de Pontejos; uno de ellos parece jugar con una bomba incendiaria de 1 kg. B1E. Esta sí era la bomba incendiaria normalizada en la Luftwaffe y regularmente empleada en España por bimotores y trimotores de bombardeo mediante unos contenedores especiales, asimismo normalizados. La presencia al fondo del Dornier 27-7 nos deja suponer que se trata de personal destinado en los Do.17 de la A/88.

El Boletín de Información nacional de la Región Aérea del Norte, se hace eco de los sucesos en el frente de los puertos: “*Seis He.45 y dos Aero realizan un servició de bombardeo y reconocimiento sobre Peñalaza.*” Con toda probabilidad con motivo de un contraataque –¡Otro más!– emprendido por los republicanos contra las alturas ocupadas por los nacionales en ese macizo. Contraataque que fue nuevamente rechazado.

24 de septiembre.-

Parte de la Legión Córdor:

Ju.52.-Heinkel 111.-Cuatro escuadrillas bombardearon por dos veces las fortificaciones enemigas entre Nueva y Benzúa en cooperación con fuerzas de tierra.

He-70 y Do.17.- Efectuaron dos servicios de bombardeo sobre el mismo objetivo.

Cazas He.51.-Dos Escuadrillas atacaron fortificaciones enemigas entre Nueva y Benzúa. Cooperando al abance (sic) de las fuerzas de tierra.

Bf.109 (Messerschmit).- Una E^a efectuó la protección de los aviones de bombardeo.

F/88 (Antiaéreas).- Con dos baterías de 8,8 y una de 20 mm protegieron ataque de la cuarta Brigada entre Nueva y Benzúa

Otras noticias.- Un avión He.111 por avería de motor tuvo que aterrizar forzoso cerca del aeródromo de Pontejos, quedando totalmente destrozado, de la tripulación, tres muertos y dos heridos graves.

Nota.- En el combate aéreo sostenido sobre Gijón el día anterior, entre los He.111 y los Curtis enemigos resultó derribado un Curtis.

Es esta otra de las ocasiones en que la Legión Cóndor actúa en su totalidad sobre un sector reducido del frente –entre Nueva de Llanes y el alto del Benzúa; este último era la clave de la línea republicana entre el Llano de Hontoria y Los Carriles que, con el apoyo aéreo referido, fue perforada por la 1^a Brigada de Navarra, la cual se filtró por la brecha para atacar y tomar a continuación, al medio día, el tan citado Benzúa.

Estos hechos son por completo desfigurados por el Parte Oficial del Ministerio de Defensa republicano que nos habla de cuatro inexistentes combates aéreos y por el relato de AVANCE que continúa insistiendo en

los intentos de bombardeo de Gijón: *“hacia el mediodía de varios aparatos facciosos (que, por supuesto) fueron puestos en fuga por los cazas leales”*. No hay, así, forma de compaginar los partes de uno y otro bando. Los del republicano acabarían centrándose en la hazaña del sargento Celestino Antuña que, con su ametralladora, aseguran consiguió derribar tres aparatos en misión de ametrallamiento –es decir, He.51– que cayeron tras las líneas nacionales, dos de ellos incendiados. El sargento Celestino, fue inmediatamente llamado a Gijón donde fue objeto de las más calurosas felicitaciones de las autoridades y recibió un importante premio en metálico. Aparte de las noticias de prensa no he logrado encontrar otra fuente que confirme estos hechos. Únicamente podría prestarle algún respaldo la referencia que hace Gárate y Córdoba ⁽⁵⁶⁾, aunque adelantándola al día anterior, 23, a que vio *“...regresar a la base un bimotor, tocado por los antiaéreos de los rojos y un caza echando humo, por la misma causa que, incendiado, malamente llegará a su aeródromo.”* Respecto al bimotor estrellado –el 25-13- sabemos por el parte de la Cónдор que lo fue en las inmediaciones de Pontejos, sin lograr alcanzar el aeródromo. Concretamente en Heras, entre la carretera y la vía del ferrocarril. En cuanto al caza... ¿Podría ser un He.51 tocado por los disparos del sargento Celestino?... Por lo que se refiere a los muertos en el siniestro del He.111, el parte de la Cónдор, dice que fueron tres, mientras la estela dedicada a su memoria recoge los nombres de cuatro. A lo que parece, había fallecido con posterioridad uno de los heridos. En total, los caídos fueron el alférez

⁵⁶ “Mil días de fuego”, pág.372



Restos del He.111 25-13 estrellado en Heras. La foto inferior (cortesía de Eduardo José Peralta) nos muestra, al fondo, la mole de Peña Cabarga.

Ernst König, el alférez. Heinrich Meyer. el sargento Franz Niebuhr y el cabo 1º Karl Brettmeier. Hemos visto como en el mencionado parte de la Cónдор se dice que la causa fue una avería de motor, mientras otras fuentes aseguran que el Heinkel regresaba tocado por el fuego de tierra. A estas alturas ya no será posible averiguar cuál de las dos versiones es la correcta; versiones que, por otra parte, no son excluyentes A efectos prácticos, tampoco tiene mucha importancia; únicamente, para clasificar con precisión el suceso ya que, si fue una avería mecánica, se trataría de un accidente y, si dicha avería hubiera sido provocada por el fuego enemigo, sería un derribo.



Estela dedicada a los cuatro aviadores alemanes fallecidos al estrellarse su avión en el entorno del pueblo de Heras. Aunque la foto es en color, tiene ya unos cuantos años. Cuando se hizo, el monumento estaba en lo que fuera el aeródromo de Pontejos; en la actualidad ignoro si continúa allí (muy poco probable) o si ha sido destruido.

