



DIARIO DE LA GUERRA AÉREA EN ASTURIAS

1934/1937

(2ª versión)

Por

Artemio Mortera Pérez

Índice

Capítulo I. LA REVOLUCIÓN DE OCTUBRE	pág. 4
Capítulo II. PERIODO ENTRE GUERRAS	pág. 104
Capítulo III. JULIO A OCTUBRE DE 1936: EL CERCO DE OVIEDO	pág. 131
Capítulo IV. LA OFENSIVA DE NOVIEMBRE /DICIEMBRE de 1936	pág. 388
Capítulo V-. LA OFENSIVA DE FEBRERO /MARZO de 1937	pág. 450
Capítulo VI LA OFENSIVA DE AGOSTO de 1937	pág. 529
Capítulo VII. LA BATALLA FINAL	pág. 618
ADENDA	pág. 958
FUENTES	pág. 975

CAPÍTULO I

LA REVOLUCIÓN DE OCTUBRE

En la tarde del 3 de octubre de 1934, el Gobierno de la República española anunciaba oficialmente la remodelación del Gabinete en la que destacaba la inclusión de tres ministros de la C.E.D.A., atendiendo a las exigencias que dicho partido había efectuado con todo derecho, ya que había sido el ganador de las últimas elecciones en noviembre de 1933.

En la madrugada del 5 de octubre, Asturias –especialmente las cuencas mineras– se despertaba entre el estruendo de las explosiones y el pespunteo de los disparos. Había estallado la huelga revolucionaria organizada por el Partido Socialista– que la venía anunciando sin rebozo desde hacía tiempo, en caso de que la C.E.D.A. accediera al Gobierno–

con la colaboración de comunistas y libertarios que se sumaban jubilosos a la Revolución. Se iniciaba ésta con el ataque, voladura y aplastamiento de los puestos locales de la Guardia Civil, para encaminarse a continuación, conseguidos estos sus primeros objetivos, hacia la capital asturiana con el designio de tomar el poder, político y militar, de la región.

Desde Madrid, donde las fuerzas de Orden Público y el Ejército parecían bastarse para contener el levantamiento revolucionario en la capital, el Gobierno de la República reaccionó con rapidez y energía. Consciente de la gravedad de la sublevación, a primeras horas del mismo día 5 autorizaba éste al Gobernador civil de Asturias, don Fernando Blanco Santamaría, a resignar el mando en la autoridad militar que debía declarar en la región el Estado de Guerra –materializado en las calles de Oviedo, a las 13,00 horas, por una compañía del Regimiento de Infantería N° 3– y, decidido a emplear al Ejército para reducir la sublevación, el ministro de la Guerra, don Diego Hidalgo, ordenaba el envío a Asturias de unidades militares de las provincias próximas. Así, un batallón del Regimiento de Infantería n° 36, de León, el Batallón Ciclista de Palencia y un Grupo, con tres baterías de 105/22 del 14° Rgto. Ligero de Valladolid, que debían dirigirse a las cuencas mineras asturianas a través del puerto de Pajares; un batallón del Regimiento de Infantería n° 12 que, desde Lugo, se adentraría hacia el corazón de Asturias por la carretera de la costa –Ribadeo, Navia, Luarca...– y un batallón del Regimiento de Infantería n° 35, de Ferrol, que sería transportado por mar en el crucero “Libertad” a Gijón, donde desembarcaría en el puerto de El Musel. Al mismo tiempo se ordenaba al aeródromo de León el envío sobre Asturias de una escuadrilla con la misión primordial de realizar un reconocimiento exhaustivo que

proporcionase las informaciones pertinentes sobre la situación en las zonas en que iban a operar las unidades mencionadas, para cuyo mando nombraba el ministro Hidalgo al general don Eduardo López Ochoa. Al mismo tiempo, sorteando al Estado Mayor del Ejército, que no parecía inspirarle demasiada confianza, hacía llamar al general don Francisco Franco –Comandante Militar de Baleares y, a la sazón, presente en Madrid tras haber asistido invitado a unas maniobras militares que habían tenido lugar en León– al que designaba asesor personal suyo, cargo desde el que dirigiría todas las operaciones militares que iban a desarrollarse en Asturias.

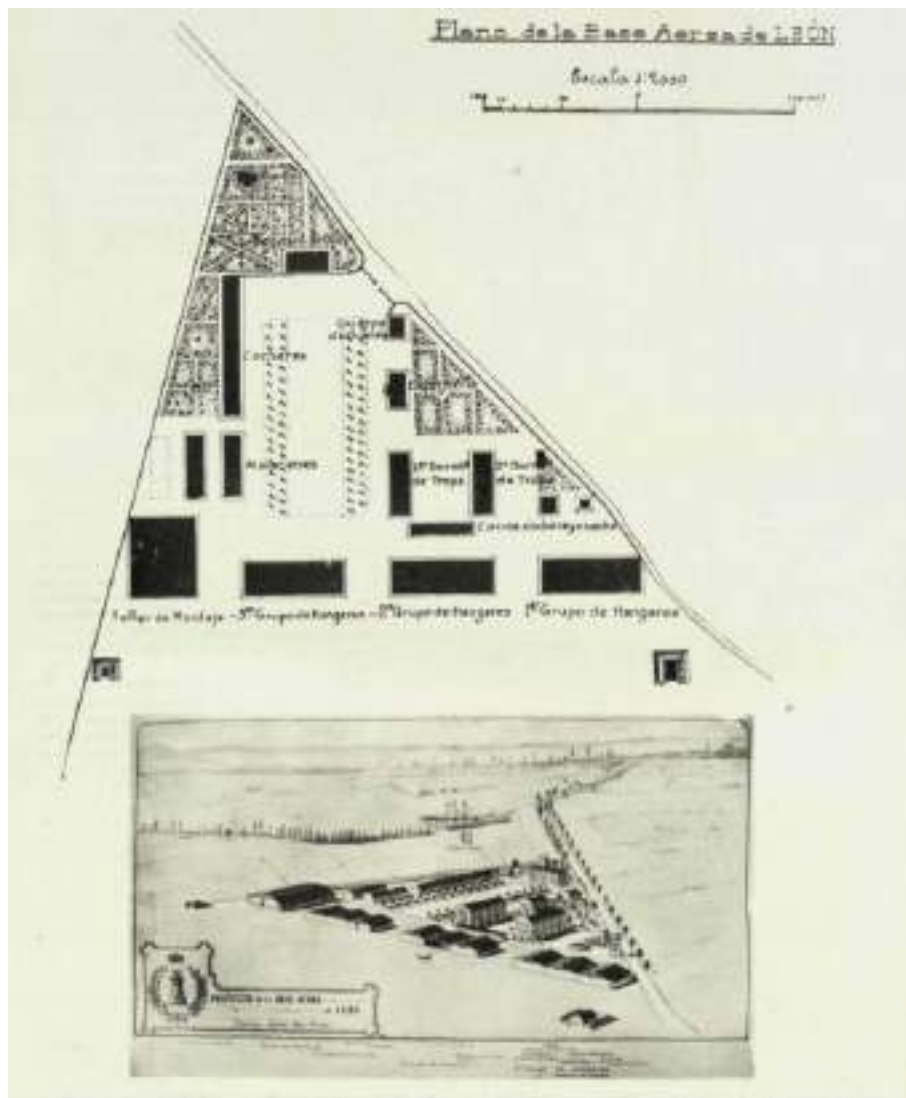
Una de las primeras provisiones tomadas por el general Franco fue la de recomendar el empleo de las tropas del Protectorado de Marruecos (1) – por ser las únicas unidades del Ejército español que conservaban intacta su disciplina y disponían de un mejor equipamiento militar– y, a fin de no mermar los efectivos del Ejército peninsular, lo que podía propiciar el estallido de nuevos brotes revolucionarios en las regiones desguarnecidas. Para el mando de estas unidades expedicionarias propuso al teniente coronel don Juan Yagüe Blanco; propuesta que fue inmediatamente aceptada.

En cuanto al aeródromo –o Base Aérea– de la Virgen del Camino, en León, era el único militar en el NO de la Península y, por tanto, el más

1 Similar decisión había sido tomada por el Presidente del Gobierno don Manuel Azaña para hacer frente a la sublevación del general Sanjurjo del 10 de agosto de 1932 al ordenar el traslado a la Península de *“varios tabores de los Grupos de Tetuán y Ceuta”*, de los que llegaron a desembarcar en Cádiz el 11 de agosto 500 infantes y 100 jinetes. Como quiera que la dicha sublevación fracasaba ese mismo día 11, fueron reembarcados inmediatamente para su regreso al Protectorado.

apropiado para cooperar desde el aire con las fuerzas del Ejército que defendían la legalidad republicana en Asturias. Había sido inaugurado el 27 de abril de 1929, pero ya desde 1923, soportaba un tráfico irregular de aviones de la Aeronáutica Militar que empleaban tales terrenos como apoyo para sus vuelos, aunque las instalaciones estuvieran aún en construcción; llegó incluso a otorgársele la Jefatura de la Escuadra Nº 1 y a constituirse la unidad que habría de ser su dotación: un Grupo de Reconocimiento equipado con aparatos Breguet XIX que, de momento, recibiría el nº 23 y que, a la espera de que se remataran las obras y los servicios en León, se establecería en el aeródromo de Getafe.

En 1931, con la proclamación de la Republica, había tenido lugar una reorganización del ahora Servicio de Aviación que supondría para la Base de la Virgen del Camino la pérdida de la jefatura de Escuadra, que hasta entonces ostentara, quedando su guarnición reducida al Grupo de Reconocimiento, que también cambiaba su número 23 por el 21, dependiente de la Escuadra Nº 1, con su jefatura en Getafe. Al mismo tiempo, a partir del mes de junio, comenzaba a recibir los primeros Breguet XIX que habrían de sustituir a los más anticuados Loring R.III en las tres escuadrillas que componían originalmente el Grupo.



Aeródromo de la Virgen del Camino (León) el 27 de abril de 1929; día de su inauguración oficial.

El avión Breguet

El Breguet XIX era un avión biplaza, monomotor, biplano de fórmula sesquiplana con fuselaje de estructura de duraluminio entelada, proyectado en 1921 por la firma francesa Société Anonyme des Ateliers d'Aviation Louis Br guet, que había ganado el concurso convocado en 1923 para proveer a la Aviación Militar española de un aparato de reconocimiento y bombardeo ligero. Tras su adopción, se adquirieron a la firma constructora treinta unidades equipadas con motor Lorraine 12 Db, de 400 cv, así como la oportuna licencia de construcción en España, que correría a cargo de la empresa Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.). En 1925 comenzaron a llegar los primeros aviones de producción francesa, con tiempo todavía para participar en el apoyo al desembarco de Alhucemas y las últimas operaciones del conflicto de Marruecos.



Breguet XIX de construcción francesa con motor Lorraine 12 Db de 400 cv.



Br XIX construido por CASA con número de fabricación 182 y motor Elizalde A4.



CASA/Breguet XIX con motor Hispano Suiza de 500 cv. Se trata del número de fabricación 133, último de la segunda serie española

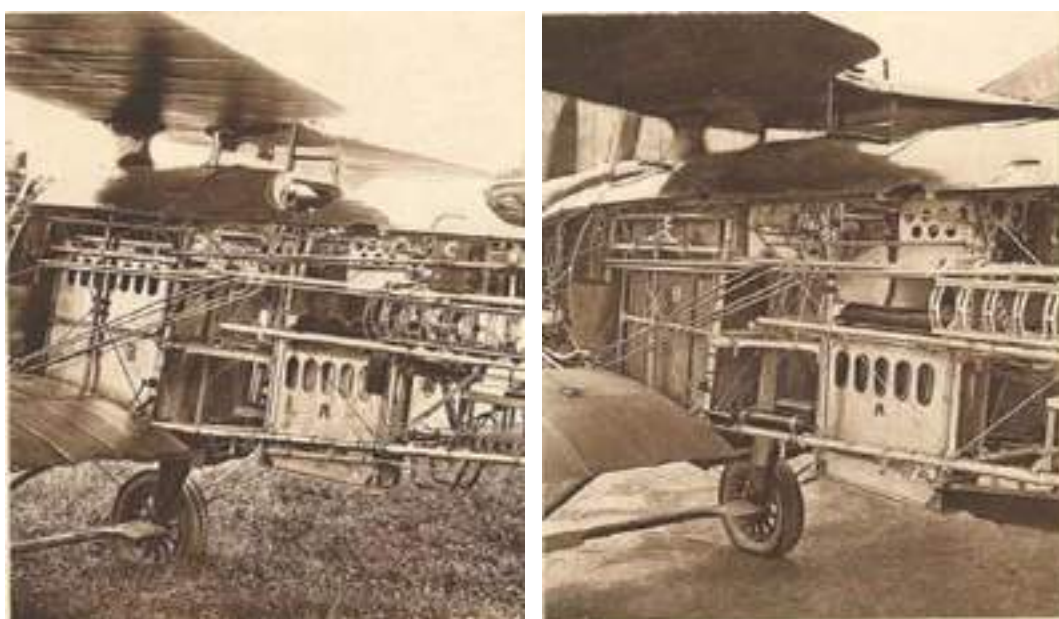
A partir de noviembre de 1926 comenzó a suministrar C.A.S.A. los primeros Breguet de una serie de veintiséis cuya entrega finalizó en mayo de 1927. Iban provistos del motor A4, que era el modelo asignado por la firma barcelonesa Elizalde a la versión de los motores Lorraine 12Eb de 450 cv que construía bajo licencia; más potentes, ligeros y fiables que sus predecesores 12 Db que montaban los Breguet de la primera serie francesa. Entre mayo de 1927 y marzo de 1929, Construcciones Aeronáuticas hizo entrega de una segunda serie de 77 aparatos, algunos de los cuales habían sido modificados para montarles el motor Hispano Suiza 12 Hb de 500 cv. Aún se producirían una tercera serie española de 80 Breguet XIX, construida entre junio de 1929 y enero de 1930, y una cuarta, de 20, contratada en marzo de 1932, cuya entrega finalizó en octubre de 1935 (2) junto con la de otros treinta aviones reconstruidos de entre los de fabricación más antigua; algunos de ellos, de los primeros, adquiridos en Francia. A lo largo de esta producción se siguió el criterio iniciado en la segunda serie de equipar con motor Hispano 12Hb algunos de los aparatos, intercalados entre la mayoría, motorizada con Elizalde/Lorraine de 450 cv. Con este último el Br XIX alcanzaba una velocidad máxima de 215 km/h y de 175 km/h en régimen de crucero (3).

Los Br.XIX construidos por CASA pertenecían a las dos variantes: la B.2, de bombardeo, y la A.2, de reconocimiento, diferenciándose en que la

2 Lo que supone que, al estallar la revolución de octubre de 1934, aún se estaban construyendo aparatos de este tipo

3 Velocidades estas teóricas, con motores nuevos y en buenas condiciones meteorológicas. Con el motor Hispano Suiza estas prestaciones eran similares pues, a pesar de tener mayor potencia, su instalación aumentaba el peso total del avión en unos 150 kg.

primera de ellas montaba dos lanzabombas verticales internos –uno para 12 bombas de 10/14 kilos y otro para 32 bombas de 10/14 kilos o para 8 de 50/54–, mientras que la versión de reconocimiento llevaba sólo el lanzabombas pequeño, retirándosele el de mayor tamaño para dar cabida al equipo fotográfico, para el cual disponía de las oportunas fijaciones. En la práctica, podían acoplarse los lanzabombas o las cámaras a uno u otro modelo con bastante facilidad, lo que hizo que fuera desapareciendo la condición específica de las versiones al utilizar indistintamente los aparatos en la configuración que conviniera a cada servicio.



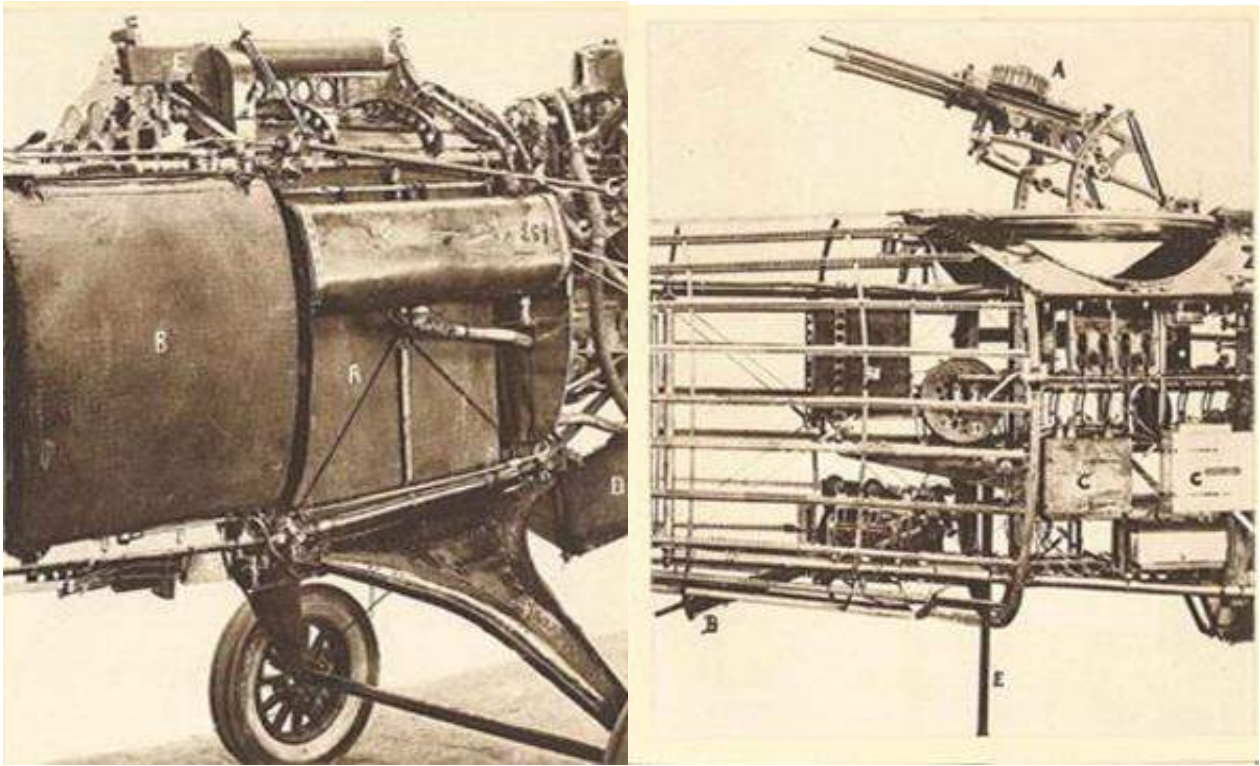
(Izda.) Breguet XIX B 2, de bombardeo, mostrando los lanzabombas pequeño, para 12 bombas de 10/14 kg (A) y grande para 32 bombas de 12/14 kg o para 8 con un peso unitario de 50/54 (B). (Dcha.) Breguet XIX A2, de reconocimiento; se aprecia el lanzabombas pequeño (A) y el compartimento para la cámara fotográfica (B) en sustitución del lanzabombas grande.

Aparte de las citadas cargas de bombas internas, podía llevar bajo los planos inferiores cuatro soportes desmontables para otras tantas bombas de 100 kg o dos para un par de bombas de 200 kg.



Lanzabombas externos, bajo los planos, para bombas de 100 kg.

En cuanto al armamento fijo, estaba previsto que el Breguet XIX montara una ametralladora Vickers fija sobre el capot a disposición del piloto, sincronizada con la hélice; una torreta, con anillo Scarff en el puesto del observador para un montaje doble de ametralladoras Lewis y una ametralladora más de este último tipo, asomando por una trampilla inferior y apuntando en oblicuo hacia abajo y adelante, para ser disparada con el pie, asimismo por el observador.



(Izda.) Montaje de la ametralladora de capot sincronizada con la hélice. (Dcha.) Vista de las tres ametralladoras Lewis a disposición del observador-bombardeo; la inferior, “de pie”, marcada con la letra B.

Curiosamente, en España se le sacó poco rendimiento a esta capacidad de fuego del aparato. La ametralladora fija para el piloto apenas llegó a utilizarse y mucho menos la inferior “de pie”. Quedó el armamento a disposición del observador reducido a la torreta Scarff con dos o, en muchas ocasiones, una solitaria Lewis de calibre .303 British.

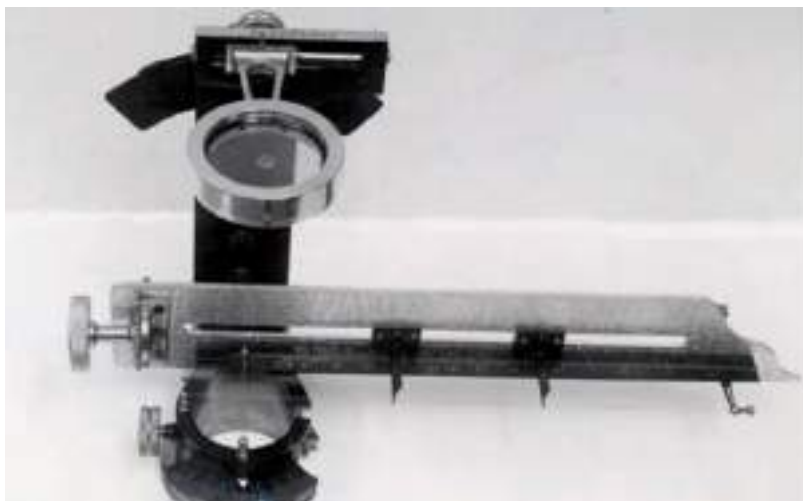


Torreta Scarff con montaje doble de ametralladoras Lewis. Aunque en 1934 los Breguet iban armados mayoritariamente con ametralladoras Darne, es fácil que en alguna ocasión utilizaran las más antiguas Lewis



Montaje doble de ametralladoras Darne. Su aspecto sobre la torreta Scarff y provisto de los dos tambores de munición resultaba, cuando menos, espectacular.

Por otra parte, en los tiempos finales de la campaña de Marruecos, las Lewis irían siendo reemplazadas por ametralladoras francesas Darne (4), de mayor cadencia de tiro, en montaje doble o sencillo, siendo de este tipo la mayoría de las empleadas en Asturias en 1934.



Visor de bombardeo “Warleta”

Asimismo, los visores de bombardeo franceses “S.T.Aé” fueron sustituidos por el diseñado en 1927 por Ismael Warleta de la Quintana, con el que llegarían equipados los aparatos de bombardeo de la Aviación española a la guerra civil.

Finalizada la campaña de Marruecos, durante la cual se habían empleado numerosos tipos de bombas, bien fabricados por diferentes empresas nacionales, bien adquiridos en el extranjero, se hizo necesario racionalizar y simplificar el parque de armamento lanzable y, sin desdeñar las existencias en buen estado, se focalizó la fabricación y uso en los modelos que se consideraron más idóneos. De tal suerte que las bombas Modelo Hispania A-5, de 12 kg, y A-6, de 50 kg, se convirtieron en las

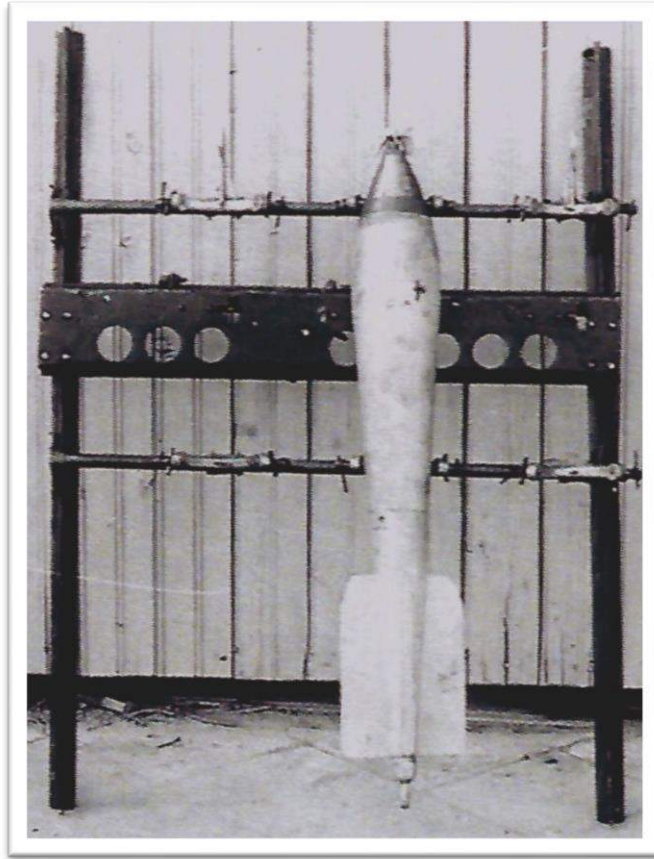
4 Las había de calibre .303 British y de 7 mm (7x57 Mauser)



Bomba A.5, de 5 kilogramos de peso, Mod. “Hispana, según el catálogo de Talleres de Guernica S.A. Como quiera, no obstante, que popularmente se la conocía como “Hispania”, será esta última la denominación que se le aplicará habitualmente en el texto más comunes en la Aviación Militar (5), que lógicamente hizo extenso empleo de los lanzabombas más adecuados a ellas, generalizándose así en la década de los “treinta” los de uso externo bajo las alas e, incluso, bajo el fuselaje.

Una idea de la proporción entre los lanzabombas horizontales y los interiores verticales en existencia nos la puede dar un inventario de la

5 No tanto en la Aeronáutica Naval, que continuó importando las bombas, las ametralladoras y los sincronizadores originales de los distintos aparatos que adquiría en el extranjero.



Bomba “Hispania” Mod. A.5 presentada en un lanzabombas horizontal 3-A-5



Montaje de lanzabombas externos horizontales en un Breguet XIX. Ya está instalado bajo el plano izquierdo un 2-A-6, mientras que en el suelo vemos otro de este mismo tipo –destinado probablemente al plano derecho– y un 6-A-5. En realidad, este último eran dos 3-A-5 acoplados en tándem.

Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia) en el que se relacionan 88 lanzabombas externos horizontales de ocho modelos, entre los cuales era el más numeroso, con 34 unidades, el 3-A-5 (para tres bombas A.5 de 12 kg), mientras que disponía solamente de 14 lanzabombas verticales, de once modelos diferentes, la mayoría representados por una sola unidad, como el 30-A-5 (para 30 bombas de 12 kg) y el 32-A-4 (para 32 bombas de 6 kg). Todo parece indicar que los de uso habitual en los cursos eran los lanzabombas externos horizontales 3-A-5 y 1-A-6 (este último para una bomba de 50 kg) –de los que había 16–, encontrándose en el establecimiento los ejemplares únicos de los lanzabombas verticales más representativos a efectos de estudio y conocimiento de los alumnos.

La combinación de lanzabombas externos no permitía optimizar la carga que, habitualmente no alcanzaba el máximo, algo superior a la media tonelada, que podía llevar el aparato. Bien es cierto que, operando sobre montañas, como era el caso de hacerlo sobre Asturias desde León, las circunstancias meteorológicas imponían restricciones para volar a plena carga.

Estaba previsto que todos los Breguet XIX dispusieran de un radiotransmisor de T.S.H., pero en España sólo lo llevó algún que otro aparato en determinadas ocasiones, relacionadas con las misiones de reconocimiento.



Breguet XIX del Grupo 21 alineados frente a los hangares de la Base de León. En primer término, los aviones 21-2, 21-39 y 21-33. Otros aparatos del Grupo –sin que la relación sea completa– eran los 21-1, 21-12, 21-14, 21-15, 21-16, 21-34, 21-35, 21-36, 21-37, 21-55, 21-57 y 21-58.



Imagen de una escuadrilla del Grupo 21 en vuelo en la que se pueden identificar los Breguet XIX 21-1, 21-36, 21-12, 21-34, 21-15 y 21-55 citados en el pie de la foto anterior.

Aunque la plantilla del Grupo 21, de La Virgen del Camino era de tres escuadrillas, una de ellas estaba “en cuadro” (6), por lo que sólo tenía en vuelo dos escuadrillas con un total de 18 Breguet XIX.



Comandante don Ricardo de la Puente Bahamonde. Jefe de la Base Aérea de León desde el 18 julio de 1934.

En octubre de 1934, era jefe de la Base Aérea de León el primo del general Franco, comandante don Ricardo de la Puente Bahamonde, de ideas izquierdistas y más bien simpatizante de quienes se habían alzado en armas contra la República los cuales, por otra parte, contaban con buen número de partidarios en la Base de León, como el capitán don Carlos

6 Rafael A. Permuy López. (“Los Breguet XIX en la revolución de octubre de 1934”, en “Enciclopedia de la Aviación Militar Española”, pág. 1.380). Juan Antonio Guerrero. (“Historia de la Aeronáutica andaluza. Vísperas de la destrucción”, en “Aeronáutica andaluza” N° 12, pág. 55)

Núñez Maza, jefe del Parque Regional Noroeste, ubicado en la misma Base, el sargento mecánico Arturo Aneiros Gómez, el sargento fotógrafo Eusebio Fernández de Velasco y bastantes mecánicos, soldados y empleados civiles del Parque, en gran parte asturianos, dada la proximidad geográfica. Hasta el punto que los planes revolucionarios contaban con tener a su lado sin discusión la Base de la Virgen del Camino, al considerar muy factible su toma por los revoltosos de las cuencas mineras del Norte de León en combinación con los de la capital y siempre con el apoyo interno de la red de resistencia establecida en ella. Estaba previsto que el ataque a la Base se llevara a cabo en la noche del 5 al 6 de octubre, coincidiendo con un apagado general de luces que se provocaría en el aeródromo.

5 de octubre.-

A primera hora tenía lugar en Villablino una asamblea en la que los mineros del propio Villablino, de Cabrillanes, Villager y Laciana determinaron unirse al levantamiento iniciado esa misma madrugada en Asturias. Tomada esta decisión, ponían cerco al cuartel de la Guardia Civil, donde siete guardias, al mando de un sargento, resistirían los envites hasta las once horas del día 6. Algo similar ocurría en Vilaseca y otros pueblos próximos, donde los revoltosos se dedicaron a atacar a los guardias civiles, quemar las iglesias, desvalijar los domicilios de los capataces de las minas... Al anochecer se les unían los mineros de Santa Lucía, Pola de Gordón, Sabero, etc. En estas acciones transcurrió el día 5 sin que los revolucionarios de las cuencas mineras partieran hacia León para participar en el ataque a la Base de la Virgen del Camino que debía efectuarse, como se ha dicho, en la noche de este mismo 5.

Entretanto, desde Madrid se iban cursando las oportunas órdenes a distintas unidades militares para que marcharan hacia León-Asturias con la misión de contener e impedir que se extendiera el brote revolucionario. Entre dichas órdenes destaca una, emitida a primeras horas de la mañana por la Jefatura de Aeronáutica al aeródromo de León (7) que disponía la salida de una escuadrilla Breguet XIX *“armada con ametralladoras y bombas”* con la misión de efectuar un reconocimiento de la zona central de Asturias, pues en el Ministerio de la Guerra precisaban urgentemente de informaciones fiables.

El comandante De la Puente se limitó a transmitir a los pilotos la orden del reconocimiento sin darles ningún otro detalle o aclaración, con el resultado de que nueve Breguet despegaron hacia Asturias sin armamento. Hacia el mediodía sobrevolaron Oviedo y otros puntos de las cuencas mineras asturianas creando entre los revoltosos la sensación de que volaban en su apoyo a lo que contribuyó el que lo hicieran a muy poca altura –pues no fueron hostilizados desde tierra– hasta el punto de que son varios los testimonios que aseguran haber visto a algún, o algunos, de los tripulantes saludar con el puño en alto (8).

En la noche del 5 al 6, tendría lugar el ataque a la Base pero sólo por parte de algunos revolucionarios de la capital leonesa. Al producirse el

7 Aún no había asumido el general Franco la dirección de las operaciones

8 No son muchos los autores, entre los que escribieron sobre la Revolución de Octubre, que dan fe de este primer reconocimiento; al menos, precisando su fecha. Entre ellos, p.e.j., Francisco Aguado Sánchez (“La Revolución de Octubre de 1934”. Pág. 186); Ricardo de la Cierva (“Historia de la Guerra Civil española”. Pág. 400), Manuel González Álvarez (“El Aeródromo de León y la Revolución de Asturias de 1934”. Págs. 77-78) o Eduardo A. Quiñones (“Ocho días en poder de los revolucionarios”. Revista ESTAMPA, Nº 360, del 8 de diciembre de 1934

planeado apagón –en realidad, hubo tres cortes de luz entre las once y las doce de la noche–, ejecutado por los soldados de Aviación Antonio Martínez, Luis de la Riva y Domingo Sánchez. Un grupo de soldados forzó los armeros, apoderándose de los fusiles que en ellos había –al parecer, sin municiones–, incitando a sus compañeros con gritos levantiscos a sumarse a los revolucionarios que aguardaban fuera de la Base, a fin de hacerse con ella. El comandante De la Puente ordenó sacar de las cocheras los automóviles y camiones para iluminar con sus faros los accesos a la misma. Esta medida desconcertó a los revoltosos a los que convenció de que no tendrían el esperado apoyo desde el interior, por lo que, se dispersaron hostigados por un grupo de guardias de Seguridad y Asalto enviados por el Gobernador Civil de León, dejando presos en su poder a los más remisos en la huida. Por otra parte, los soldados sublevados en el aeródromo habían sido efectivamente reducidos con presteza, quedando igualmente prisioneros.

6 de octubre.-

Con toda probabilidad, el hecho de que los Breguet realizaran desarmados el reconocimiento del día anterior, en contra de las órdenes recibidas, debió excusarse ante Madrid alegando escasez de ametralladoras operativas en la Base de León, lo cual daría motivo al telegrama enviado a la misma desde el Ministerio de la Guerra en los siguientes términos:

“Manifiéstole que hoy, día seis, próximamente ocho de la mañana, llegarán a esa dos aparatos procedentes Madrid con ametralladoras y otras ametralladoras para otros aparatos de esa Base, que podrán volar hacia ocho y media, noticia que debe conocer General Bosch”.

La última frase muestra la desconfianza hacia la jefatura de la Virgen del Camino, al pedirle que informara del telegrama al comandante militar de León, General Bosch, como garantía del cumplimiento de la orden.

Nuevamente se repetiría la situación del día anterior: el comandante De la Puente trasladó la orden a los pilotos sin darles más precisiones ni instrucciones complementarias. En esta ocasión parece ser que, al menos, llevaban bombas ya que el jefe de la escuadrilla que iba a cumplimentar el servicio pidió a De la Puente que les aclarase si debían bombardear o no a lo que éste se limitó a responder que lanzasen botes de humo. La escuadrilla efectuó el reconocimiento sin arrojar bomba alguna y sin sufrir ningún percance (uno de los Breguet que voló ese día fue el de numeral (9), que no matrícula, 12-44). Los aviones lanzaron proclamas intimidando a los rebeldes a la rendición y amenazando con atacarles desde el aire si no



Esta imagen del Breguet con numeral 12-44 en la cola, aunque de muy mala calidad, nos permite comprobar que su matrícula era la 21-12

9 El numeral o número de servicio de un avión se componía del guarismo asignado al tipo de aparato seguido del número de serie del mismo separado del anterior por un guión. La matrícula se componía de la cifra de la unidad a la que pertenecía y, tras de un guión, el número que se le asignaba en la misma. En este caso, entiendo que se trata del numeral.



Breguet XIX del Grupo 31, de Getafe en revisión de motor. Este Grupo envió nueve aviones –una escuadrilla– en refuerzo del Grupo de León para las operaciones sobre Asturias. Se aprecia un lanza-bombas 3-A-5 bajo el plano

se sometían (10).

Por otra parte, a 16,00 h despegaban de Getafe dos Breguet XIX del Grupo 31 que llevaban como pasajeros respectivamente al general López Ochoa, que debía tomar el mando de las fuerzas salidas de Galicia –Rgto. de Infantería nº 12, desde Lugo– contra los rebeldes asturianos, y a su ayudante, el comandante don Luis Porras Gil. Los Breguet madrileños tomaron tierra en la Virgen del Camino a 18,00 h, continuando el general y su ayudante inmediatamente su viaje a Lugo en automóvil.

Los dos Breguet llegados a la Base de León por la mañana y los dos llegados por la tarde permanecerían en ésta como refuerzo de los aviones del 21 Grupo, agregándoseles en las siguientes fechas otros cinco Breguet

10 Francisco Aguado Sánchez. “La Revolución d Octubre de 1934”, pág. 214.

XIX hasta completar la escuadrilla del Grupo 31 de Getafe que participaría en las operaciones sobre Asturias.

Como se ha dicho, la Guardia Civil de Villablino terminó por rendirse a los revolucionarios hacia las doce de la mañana, quedando así en su poder la población y los restantes pueblos de la cuenca. Quedaban asimismo libres aquellos para marchar hacia León e intentar la ocupación de la capital y el aeródromo. Para ello, acordaron reunirse con los revoltosos locales en San Andrés de Rabanedo pero, a la altura de Lorenzana recibieron aviso de la capital leonesa de que el momento para asaltar el aeródromo no era propicio por lo que decidieron retroceder, haciéndolo por la carretera a Villablino, por la que habían venido, siendo interceptados por los cuatro guardias civiles del puesto de Riello, que lograron dispersarlos y acelerar su huida, tras causarles varias bajas (11).

Por su parte. los revolucionarios leoneses, reunidos en San Andrés, habían dedicado la tarde a sabotear las vías del ferrocarril para impedir el traslado por este medio de las tropas que marchaban hacia Asturias. Al anochecer, intentaron dirigirse a León, donde pensaban entrar aprovechando un corte de fluido eléctrico que efectivamente lograron realizar, si bien por muy corto espacio de tiempo, ya que las autoridades leonesas, advertidas por una confidencia, habían previsto el empalme de la línea general del alumbrado público a otra línea secundaria. Se producirían en las afueras tumultos y tiroteos que los guardias de Asalto se bastaron para sofocar. Algunas fuentes señalan que, desde el aeródromo se contribuyó a anular la eficacia del apagón, iluminando las entradas de la

11 Entre ellas, el primer muerto de la revolución en León: el presidente de la Juventud Socialista de Villameca

población con sus reflectores, que no habían podido utilizar la noche anterior, cuando el corte de energía se produjo en la propia Base.

7 de octubre.-

El día anterior, 6 de octubre, los revolucionarios se habían apoderado de la Fábrica de Artillería de Trubia y, con ella, de veintinueve piezas que allí se encontraban en servicio, recién terminadas (12). Trasladadas éstas a las laderas del Naranco comenzaron el día 7 el bombardeo de Oviedo. Por ello, el Comandante Militar de la plaza, coronel don Alfredo Navarro, solicitaba al general Jefe de la 8ª División, don Pedro de la Cerda –que había trasladado su Puesto de Mando a León– la actuación de los aviones sobre las piezas de artillería empleadas por los revolucionarios.

Desde el Estado Mayor del ministro se decidía reforzar la Base de León con aparatos de otras unidades de la Escuadra Nº 1, pero surge la duda de si jefes y oficiales de las mismas, simpatizantes con los revolucionarios, no acatarán las órdenes, como estaba sucediendo en La Virgen del Camino. Para aclarar la situación fue convocado el Director General de Aeronáutica, capitán don Ismael Warleta que, advertido así de la desconfianza que inspiraban sus subordinados, partió inmediatamente a entrevistarse con el jefe de la Escuadra Nº 1, teniente coronel don Antonio Camacho Benítez, y con los distintos jefes de grupo, escuadrillas y observadores.

Todos ellos expresaron unánimemente la repulsa que les producía bombardear a otros compatriotas pero, con igual unanimidad, en razón de

12 Un cañón Schneider de 7,5 cm Mod. 1906, 9 obuses Schneider de 10,5 cm Mod. 1919, un obús Schneider de 15,5 cm Mod. 1917 y 18 cañones Arellano de 40 mm.

la ruptura violenta de la legalidad que aquellos estaban cometiendo, se comprometían a cumplir escrupulosamente las órdenes que recibieran.

Como consecuencia de este compromiso, el General Jefe del Estado Mayor Central dirigía al jefe de la Aviación Militar los siguientes telegramas :

Telegrama nº 9.098: *“Sírvasse ordenar bombardeo columna facciosa que parece marcha sobre Oviedo desde Trubia y que incluso cuenta con Artillería, teniendo cuidado no bombardear columna que desde Lugo marcha sobre esa zona en camiones.”*

Telegrama nº 9.107: *“Ordene inmediatamente que número suficiente de aviones Base de León bombardeen baterías obuses facciosas emplazadas campo fútbol Buenavista que están disparando sobre Oviedo habiendo producido diferentes impactos.*

Comunican situación Oviedo angustiosa y urge misión que le ordeno. Dé cuenta urgente hora salida aviones y resultado de misión.”

Telegrama 9.125: *“Sírvasse V.S. ordenar que mañana a las siete sea bombardeado Monte Naranco y concentraciones revoltosos alrededores Oviedo. Acuse recibo y deme cuenta cumplimiento.”*(13)

El jefe de la Aviación, comandante Ángel Pastor Velasco, respondía al Jefe del Estado Mayor Central:

“Como cumplimiento orden telegráfica número 9.125, fecha hoy, comunícole digo a Jefe Aeródromo Getafe lo siguiente:

13 Los textos de estos telegramas los transcribe Rafael A. Permuy López en “Los Breguet XIX en la Revolución de Octubre de 1934”, dentro de la obra “Enciclopedia de la Aviación Militar española”. Volumen 5, pág. 1.381

Mañana al amanecer las dos patrullas Grupo 31 preparadas en cumplimiento mi radio hoy, despegarán ese Aeródromo. Misiones aparatos con ametralladoras: En primer término, bombardearán Monte Naranco y fuego ametralladoras si observa rebeldes; segundo término, bombardearán rebeldes situados al Sur de Oviedo, dentro y fuera población. Terminadas misiones tomarán tierra León, continuando aquel Aeródromo hasta nueva orden. Aparatos con radio y foto cooperarán bombardeando objetivos marcados en mismo orden y harán reconocimiento visual y foto situación fuerzas rebeldes y amigas como columnas marchan sobre Oviedo, tomando tierra León donde continuarán.

Situación actual, según últimas noticias, es : Un batallón desembarcado hoy Gijón, que marchará mañana 8 hacia Oviedo; columna General López Ochoa en camiones, que marcha por carretera Luarca-La Espina-Salas-Oviedo. Hoy se ha observado bombardeando la pieza artillería subiendo remolcada falda monte Naranco Noroeste Oviedo. Grupos numerosos rebeldes combatiendo en calles Sur Oviedo. Aparatos radio procurarán comunicar Aeródromo León o cualquier estación. Deme cuenta teléfono y telégrafo salida patrullas y ordene jefes de ellas den cuenta telégrafo cumplimiento servicio anticipándolo por teléfono al tomar tierra. Acuse recibo.”

Entretanto, en el aeródromo de León el comandante De la Puente, en cumplimiento de las órdenes recibidas, disponía la salida de 16 Breguet en misión de reconocimiento y bombardeo. Fue entonces cuando tuvo lugar el último brote sedicioso en la Base, protagonizado en esta ocasión únicamente por soldados de la misma –concretamente, de las compañías únicamente por soldados de la misma –concretamente, de las compañías

ARMA DE AVIACION

ESCUADRA Nº 1 GRUPO Nº 21

AERODROMO DE LEON

0298


ORDEN ADICIONAL A LA NUMERO 3 DE LA JEFATURA DE ESCUADRA.

A la terminación de los vuelos los Jefes de Escuadrilla y de Unidad darán parte a la Jefatura de Estado Mayor (Material) el número de municiones y bombas consumidas durante el día.

El Jefe de la Escuadra

= Antonio Camacho =

P. D.



A las Ordenes de Operaciones enviadas a León por el teniente coronel Camacho, jefe de la Escuadra Nº 1, se agregaría esta Orden Adicional que exigía dieran cuenta, al final de la jornada, de las municiones y bombas empleadas en ella, como garantía del estricto cumplimiento de las órdenes de bombardeo.

segunda y tercera— que saliendo de sus respectivos barracones, armados con fusiles y prorrumpiendo en gritos revolucionarios, pretendieron impedir el despegue de los aparatos al tiempo que se dirigían al polvorín con la intención de municionarse. Varios oficiales les cortaron el paso y lograron calmarlos y reducirlos a la obediencia lo que permitió la partida de los aviones que, a 11,30 h aproximadamente, sobrevolaban Oviedo, comenzando a bombardear sin más preámbulo las posiciones de los revolucionarios en la ciudad y la ladera Sur del monte Naranco, desde donde disparaba contra la misma el obús Schneider de 155/13 del que se habían apoderado en la Fábrica de Trubia, sobre el cual lanzaron trece



El obús de 15,5 cm emplazado por los revolucionarios en la falda del Naranco fue uno de los primeros objetivos bombardeados por la Aviación en Asturias. Las imágenes nos lo muestran, casi inidentificable, tras resultar destruido por una explosión interna.

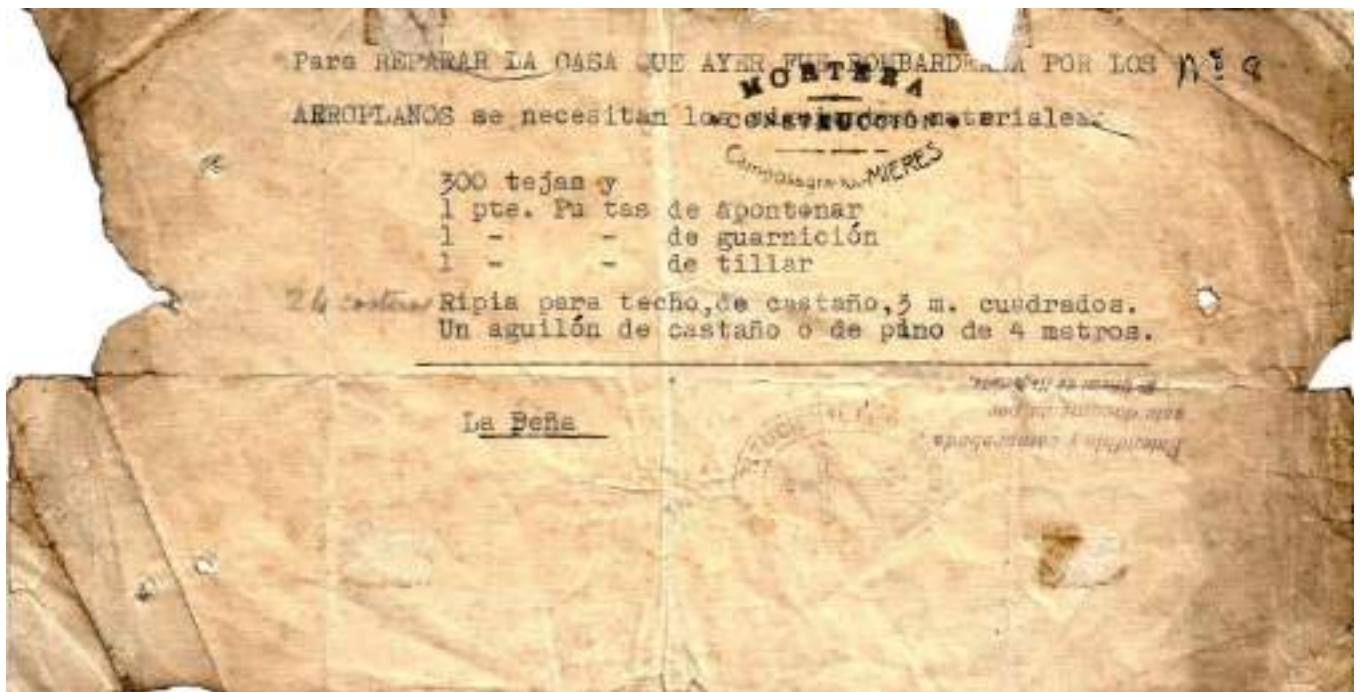
bombas (14). Se convertiría así Oviedo en la primera población española en ser bombardeada desde el aire.

Los Breguet XIX del Grupo de León continuaron atacando la Fábrica de Artillería de Trubia y las poblaciones de la cuenca minera: Mieres, Turón, Pola de Lena, Sama de Langreo... Dos de los Breguet sobrevolaron

14 Al parecer, sin mucho efecto, pues el citado obús continuó haciendo fuego contra la plaza hasta resultar completamente destruido por la explosión de uno de sus propios proyectiles dentro del tubo. Los proyectiles tomados por los revolucionarios en la Fábrica de Trubia carecían de espoleta, por lo que sus efectos contra los objetivos elegidos eran muy inferiores a lo que cabía esperar. Para solucionar el inconveniente, alguien tuvo la “genial” idea de colocar en el hueco vacío de la espoleta un cartucho de dinamita con su mecha calculada para dar tiempo a cargar y efectuar el disparo. El “invento” se comportó satisfactoriamente en los tres o cuatro primeros cañonazos hasta que, al disparar otro proyectil, falló el estopín y, al no iniciarse la carga de proyección, permaneció en la recámara donde la explosión del cartucho de dinamita lo hizo detonar, destrozando la pieza.

Grado en misión de reconocimiento para tratar de localizar la columna de López Ochoa sin lograrlo, toda vez que dicha fuerza no alcanzaría esta población hasta las 16,30 h.

En la tarde de este mismo día 7, el comandante De la Puente acudía a informar al general De la Cerda sobre los sucesos ocurridos por la mañana en el aeródromo. Al ser reconvenido, trató de justificar la no realización de ataques a los revoltosos en los días anteriores, incumpliendo las órdenes recibidas, con el mal estado en que se hallaban las ametralladoras de sus aparatos y la escasez de bombas. No sabemos exactamente cuántas ametralladoras habían llevado a León el día anterior los dos Breguet del Grupo 31, de Getafe –no muchas, desde luego, pues sólo contaban con el espacio de la cabina del observador–, pero no es creíble que todas las ametralladoras de la Base leonesa estuvieran inútiles; alguna tendrían en funcionamiento. En cuanto a las bombas, sin ser abundantes, sí que hubo suficientes para los siguientes servicios, por lo que sus excusas resultaban muy pobres. En cualquier caso, el jefe del Estado Mayor del ministro, su primo Francisco Franco, ya había tomado la decisión inamovible de relevarle en el mando.



“Para REPARAR LA CASA QUE AYER FUE BOMBARDEADA POR LOS AEROPLANOS... (en) La Peña”, dice el “vale” nº 8 de los 57 con que el Comité Revolucionario de Mieres desvalijó el negocio de ferretería y materiales de construcción de mi abuelo, Francisco Mortera; único que hace referencia a los bombardeos de la localidad. Lamentablemente es también el único que no lleva fecha pero, teniendo en cuenta que los “vales” números 5, 6 y 7 son del día 6 de octubre y los números del 10 al 20 son del día 8, ese “AYER” debe sin duda referirse a los bombardeos del 7.

8 de octubre.- A primeras horas de la mañana despegaban de Getafe seis Breguet del Grupo 31 y desde Cuatro Vientos, un trimotor Fokker VIIb3m. militar, (matrícula 20-1) para cumplir las órdenes recibidas el día anterior. Poco después, con la idea de sumarse a los aparatos madrileños, salían de La Virgen del Camino otros doce Breguet del Grupo 21. Todos ellos iban armados con bombas y ametralladoras y, dos de los Breguet, portaban aparatos de radio para permanecer enlazados con el mando. La climatología no era propicia, pues Asturias estaba cubierta por nubes bajas, tal como refleja el Parte de Operaciones de la Aviación Militar:

“Por cubrirse Asturias de un mar de nubes, sólo pudo hacerse un servicio de observación próxima con el resultado siguiente:

Columna Bosch. Entre Pola de Lena y Campomanes, con paneles indicando falta de municiones; sobre carretera Mieres-Oviedo se observó actividad por lo que fue bombardeada, así como una boca-mina con obreros que contestaron al fuego.



Cuatro vistas del primero y, por entonces único, Fokker F-VIIb3m/M (versión bombardero del F-VIIb3m) de que disponía la Aviación Militar . Flamante; recién llegado a España en enero de 1934, donde recibió la matrícula 20-1. Se trataba del avión con número de fábrica 5353 y se le habían montado motores españoles Hispano Suiza 9Qd de 325 hp.



Junto con este aparato se adquirió la licencia de fabricación para otros tres cuya construcción correría a cargo de la firma Aeronáutica Industrial S.A. (A.I.S.A.) –antes, Loring–, de Carabanchel



En las fotografías se aprecia la torreta dorsal con anillo Scarff para ametralladoras; único puesto armado defensivo de que disponía el aparato.



Tras efectuar su primer servicio de guerra sobre Asturias, el trimotor Fokker de la Aviación Militar se incorporaba a la Base de León desde la que continuaría operando hasta la derrota de los revolucionarios.

El total de municiones consumidas en el día de hoy es de 90 bombas y 470 cartuchos”.

Al regreso de un servicio uno de los Breguet del Grupo 21 se estrellaba contra otro aparato del mismo tipo estacionado en el aeródromo resultando herido grave el piloto, capitán don Ramiro Jofré Jáudenes, y leve el observador, teniente don Javier Murcia Rubio.

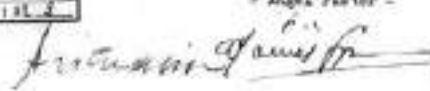
En cuanto a los aviones del Grupo 31 llegados como refuerzo a la Base de León, conocemos por el parte emitido a su regreso a Getafe, el 20 de octubre, las matrículas y tripulantes de siete de ellos: el 31-161, piloto

comandante Maza y mecánico Genérez; 31-51, piloto capitán Turné y mecánico Ruano; 31-151, piloto sargento Aguayo y observador sargento 1º Velasco; 31-56, piloto subayudante Cremades y mecánico Ramírez; 31-113, piloto ayudante Nicolás y observador capitán Grande; 31-27, piloto capitán Bono, y 31-3, piloto ayudante Benavides y mecánico Jiménez. A los que cabría añadir el 31-2, de cuya presencia daremos noticias más adelante.

Al aeródromo de La Virgen del Camino llegaban en avión el jefe de la Escuadra Nº 1, teniente coronel don Antonio Camacho Benítez, y el segundo jefe de la misma, comandante don Eusebio Verda del Vado. Su misión consistía en destituir al jefe de la Base, comandante De la Puente, lo que realizaron inmediatamente de su llegada, sin la menor complicación (15). El comandante Verda, que había ostentado la jefatura de la Base con anterioridad a De la Puente y era, por tanto, conocedor tanto de sus instalaciones como de su personal, se hizo cargo provisionalmente del mando de la misma, comunicándoselo al general De la Cerda, al tiempo que se ponía a su disposición y le garantizaba el exacto cumplimiento de las órdenes que recibiera.

Para reforzar el personal de la Base de León llegaban en esta jornada diez pilotos, observadores y bombarderos del Grupo 22, de Sevilla, transportados por dos Fokker F.VIIb3m de la compañía estatal Líneas

15 La destitución oficial tendría lugar por Orden Circular de 10 de octubre, publicada en el D.O. del Ministerio de la Guerra nº 238

JEFATURA DE AVIACION		OFICINA DE MANDO	
SITUACION DE LA FUERZA AEREA DE LA PENINSULA.			
RESIDENCIA BASICAL		RESIDENCIA ACTUAL	
-----		(descontando bajas de aviones por averías).	
<u>GETAFE</u>			
Grupo nº 21(2 Escuadrillas S.IX. Reconocimiento Suiasigico)		1 Escuadrilla S.IX (4 aviones).	
Grupo nº 12(2 Escuadrillas Hieport. Casa)		1 Grupo de Casa.	
<u>LEON</u>			
Grupo nº 21(3 Escuadrillas S.IX. Reconocimiento).		4 Escuadrillas de Breguet XIX (15 aviones).	
<u>LEON</u>			
Grupo nº 24(3 Escuadrillas S.IX. Reconocimiento).		3 Escuadrillas de Breguet XIX (21 aviones).	
<u>BARCELONA</u>			
Grupo nº 13(2 Escuadrillas de Hieport. Casa).		1 Grupo de Casa.	
<u>SEVILLA</u>			
Grupo nº 19(2 Escuadrillas S.IX).		1 Escuadrilla Breguet XIX. (8 aviones).	
1 Escuadrilla(Hieport de Casa).		1 Escuadrilla de Hieport (Casa).	
<u>CUATRO VIENTOS</u>			
1 Tractor Fokker		1 Tractor Fokker	
<u>AVIONES CIVILES OPERACIONES</u>			
2 Fokker de HAFI, que efectuarán un transporte de personal desde Sevilla a León, regresando a Madrid.			
<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;"> REPUBLICA ESPAÑOLA MINISTERIO DE AERONAUTICA JEFATURA DE AVIACION OFICINA DE MANDO N.º 1 10 3 NUMERO DPL 1 11 3 </div>		Madrid 6 de Octubre de 1934. El Jefe de Aviación. - Angel Pastor -  8.10.1934	
MEMO DEUS GENERAL JEFE DEL ESTADO BATON CENTRAL.			

Estadillo que refleja las plantillas de los distintos Grupos, con expresión de las unidades que permanecían el 8 de octubre de 1934 en sus Bases; en plena revolución de Asturias

Aéreas Postales Españolas (L.A.P.E.) (16). Se ha escrito (17) que también acudió en refuerzo del Grupo de León una escuadrilla del Grupo N° 22, de Sevilla, de la Escuadra N° 2, basándose en el estadillo reproducido supra en el que puede verse como dicho Grupo, que disponía

16 No está claro si estos dos aparatos fueron alquilados a la línea aérea para este transporte o si se consideraban ya incluidos en la orden de incautación que se haría oficial el día 12

17 Así, Rafael A. Permuy. (“Los Breguet XIX en la Revolución de Octubre de 1934”, dentro de la obra “Enciclopedia de la Aviación Militar española”. Volumen 5, pág. 1.382) o Emilio Herrera Alonso. (“La Aviación en la Revolución de Octubre de 1934”. En revista “Aeroplano”, nº 18, pág. 36)

en plantilla de dos escuadrillas Breguet XIX, sólo tuviera presente en Tablada una de ellas –únicamente con cinco aparatos– durante los hechos revolucionarios de octubre; sin embargo no he podido encontrar ningún documento o fotografía que probara la presencia de la otra en León. Lo cual no quiere decir que fuera imposible, pero no dejaría de ser absurdo que se enviaran pilotos y bombarderos en trimotores de L.A.P.E., si es que iban a enviarse también los Breguet. El “Noroeste”, de Gijón, del 31 de octubre de 1934 recogía las declaraciones a la prensa madrileña de uno de los aviadores que participaron en las operaciones en las que aseguraba que *“...entre los 36 aparatos que hubieron de concentrarse en la base de León, una tercera parte de ellos procedentes del grupo de Getafe, más cinco trimotores (tres de “Lape”); en total unos cuarenta aparatos...”* sin referencia alguna a los aviones sevillanos. Por otra parte, sabemos que el Grupo N° 23, de Logroño, no envió escuadrilla expedicionaria alguna a León, sino a Barcelona y, no obstante, encontramos actuando desde la Base de la Virgen del Camino a dos de sus hombres –los sargentos pilotos y bombarderos Manuel Aguirre López y Jesús Benito López... ¿con Breguet XIX del Grupo 23?

A 14,15 h tomaba tierra en el aeródromo de León el autogiro La Cierva Mod. C.30, con matrícula EA-SCB y número de fabricación 757, de la Aeronáutica Naval, pilotado por el teniente de navío don Antonio Guitián acompañado del mecánico Gallego. Había despegado de Getafe a las 11,00

h. y alcanzado su destino tras hacer una escala en Valladolid para reabastecerse de combustible (18).



A 14,15 h del 8 de octubre llegaba a León el autogiro La Cierva EA-SCB, de la Aeronáutica Naval, tripulado por el teniente de navío Guitián.

9 de octubre.-

A 01,40 h se recibía la Orden de Operaciones en la que se disponía que los vuelos de reconocimiento fueran efectuados por parejas de aviones y los de bombardeo por patrullas o escuadrillas, de acuerdo con la importancia del objetivo, llevando en todos los casos el mayor número de bombas y ametralladoras posible, y precisaba como objetivo principal de la jornada el bombardeo de Mieres –capital oficiosa del movimiento

18 Un segundo autogiro del mismo tipo, matrícula EA-SCA, permanecía, de momento, en Getafe a la espera de la llegada de una ruedecilla de cola desde Inglaterra para reponer la suya, dañada

revolucionario—, en el que debía emplearse el máximo de aparatos disponibles.

El jefe de la 8ª División, general De la Cerda, solicitaba el bombardeo urgente de Villablino y la carretera entre esta población y Páramo del Sil, donde se habían detectado grupo numerosos de revoltosos. El mal tiempo reinante, dificultaría notablemente el cumplimiento de estas órdenes, aunque se intentaría con el mayor empeño. El parte de este día informaba:

“Sobre Ponferrada, sin encontrar novedad.

A las 12,30 horas se intentó efectuar reconocimiento sobre zona rebelde y columnas sin conseguirlo por el mar de nubes que cubría todo el terreno, no obstante llegar a rebasar la costa sin encontrar un sitio por donde poder atravesarlo.

Se intenta nuevamente el reconocimiento por la tarde, sin éxito.

En el primer vuelo efectuado se lanzaron, sobre la ruta Puente de los Fierros-Pola de Lena-Oviedo-Gijón, proclamas.”

Se enviaban a León, por carretera desde Burgos, 100 bombas Hispania A-5 (de 12 kg), 4.000 cartuchos calibre 7,7 mm (.303 British) y 800 litros de aceite; por ferrocarril, otras mil bombas A-5 y, por vía aérea, en tres trimotores Fokker F-VIIb3m de L.A.P.E. y, en el trimotor militar Junkers K.30. matrícula 49-1, mil kilos de bombas incendiarias (19), 13.000 cartuchos de 7,7 mm y repuestos para lanza-bombas y ametralladoras

19 En ningún momento se especifica el modelo de estas bombas, ni su peso, que pudiera permitirnos identificarlas. Probablemente se trataba de la bomba P. u. W. incendiaria de 20 kg, fabricada por E.I.S.A y Talleres de Guernica S.A. Se adecuaba perfectamente a los lanzabombas externos de los Breguet XIX y aún debía quedar en 1934 un buen remanente de las utilizadas en la campaña de Marruecos.

Vickers y Darne. Asimismo, se desplazaron a León seis armeros para reforzar al personal de la Base.



Junto con el Fokker F-VII 20-1, la Aviación Militar española disponía por estas fechas de otro trimotor; un Junkers Mod. K.30, fabricado por la firma sueca A B Flygindustri con número de serie 949, versión militar del aparato comercial Junkers G-24 del que la Unión Aérea Española había operado cinco unidades que posteriormente heredó CLASSA y, finalmente, L.A.P.E. El K-30, al que le fue asignada la matrícula 49-1, montaba dos torretas dorsales con anillos Scarff para una o dos ametralladoras y una quinta máquina en un puesto ventral replegable.

En vista de las malas condiciones meteorológicas que dificultaban el aprovisionamiento de un grupo avanzado de tropas de la columna Bosch, cercado en Vega del Rey, el teniente observador de Aviación don Mariano González Cutre y Villaverde, enlace de la columna con el Mando aéreo, y el soldado, asimismo de Aviación, don Antonio Castro se ofrecieron voluntarios para llevarles un camión con víveres y municiones; consiguiendo atravesar los cuatro kilómetros que separan dicho pueblo de Campomanes pese a estar completamente batidos por fuego enemigo.

Ambos serían recompensados con la Medalla Militar Individual que les fue impuesta en Madrid el 14 de abril de 1935.

10 de octubre.-

El Parte de Operaciones de la Aviación Militar va detallando los servicios efectuados a lo largo de la jornada:

“Apoyo a la Columna Bosch. Se bombardea entre Pola de Lena y Ujo un tren, lanzándole seis bombas. A las 12 se bombardea el barrio obrero de Mieres y el de Ujo, lanzándose 49 bombas, bombardeándose también alguna locomotora entre Pola de Lena y Mieres. Sobre Mieres se lanzan 30 bombas.

Línea Musel-Gijón-Oviedo. De las 11 a las 14 se arrojan 40 bombas a los grupos sediciosos situados al S.E. de Gijón e inmediaciones, que molestaban el avance de la columna desembarcada en el Musel. A las 14 se arrojan bombas sobre grupos sospechosos situados delante de la columna al S. de Gijón. De las 10 a las 16, para facilitar el avance de la columna entre Lugones y Oviedo, se bombardea con 11 bombas el frente hacia Oviedo, así como los caseríos y los arroyos próximos a la fuerza, que estaban llenos de gente. Se bombardean seis camiones en la carretera de Santander, en Noreña y tres camiones, dos coches ligeros y un grupo rebelde en Pola de Siero. A las 16,40 se vuelve a bombardear más camiones entre Lugones y Oviedo, lanzándose también bombas al S. del monte Naranco y S. de Oviedo en donde se observa gente en camiones con bandera roja, percibiéndose tiroteo intenso contra los aviones. El cuartel de Infantería indica con un panel una dirección y se bombardean los grupos rebeldes que allí se encontraban.

Barruelo y Guardo (Palencia) (20). *Al N.O. de Barruelo, a las 12, se bombardean camiones rebeldes y se ametralla coche ligero por indicación de la tropa allí estacionada. En Guardo sin novedad.*

Cuenca del Sil, Villablino. A las 8 se bombardea grupo rebelde en las proximidades de una mina por haberlo indicado por medio de paineles nuestra fuerza, así como también los alrededores de la carretera y minas próximas.

A la indicación de que se bombardee Villablino se reconoce, viéndose soldados en el pueblo, pero al no contestar a las señales de reconocimiento se bombardea el pueblo con 21 bombas. Por informe de la División, esta operación fue un éxito. También se tiró con ametralladora.

Resumen. Horas de vuelo efectuadas, 150. Bombas arrojadas, 298.”

El ataque a Villablino, llevado a cabo a las 08,00 h, fue el primer servicio del día de los aparatos de León por ser el objetivo más cercano a la Base. A partir de las 10,00 h ya estaban los aviones sobre la columna López Ochoa (1º Batallón del Regimiento nº 12) bombardeando la carretera de Santander a Oviedo para facilitarle el avance hacia la capital asturiana. A las 11,00 h seis Breguet, portando cada uno 12 bombas A-5 apoyaba el avance de la 6ª Bandera de la Legión –que había llegado en el crucero “Miguel de Cervantes” al Musel en la madrugada– y a media compañía de marinería del acorazado “Jaime I” que marchaban sobre Gijón, acabando con la resistencia de los rebeldes de la plaza. Darían

20 El día anterior, 8, una patrulla de Breguet XIX del Grupo Nº 31 había realizado desde Getafe un servicio sobre Saldaña y Guardo (Palencia). En esta ocasión, el servicio sobre Barruelo y Guardo lo hizo una escuadrilla Breguet desde León. Ver Rafael A. Permuy. Ob. Cit., págs. 1.385–1386.

igualmente apoyo al 1º Batallón del Rgto. de Infantería Nº 29 que se encontraba en la Venta de Veranes, 13 kilómetros al S. O. de Gijón.



El acorazado “Jaime I” fue uno de los buques de la Escuadra española enviados a la costa asturiana. Media compañía de marinería de su dotación reforzaría a la 6ª Bandera de la Legión, en su avance desde El Musel hacia Gijón y en el sometimiento de los revolucionarios de esta plaza.



Imagen de Gijón tomada por los aviones de León

A las 12,00 h (21) se procedía al bombardeo de Mieres, ya citado en el parte, lanzando 30 bombas a lo largo de la antigua carretera general a Castilla (calle Ramón y Cajal) algunas de las cuales se desviaron alcanzando la calle Capitán Galán, paralela a la anterior. Se registraron las siguientes víctimas:

21 Curiosamente, la mayoría de los testimonios procedentes de los revolucionarios (P.e.j. Manuel Grossi, “Informe de los Sindicatos de Asturias, León y Palencia”) aseguran que el bombardeo tuvo lugar a las 09,00 ó 09,30 horas

Muertos

José M ^a Campillo Fernández	23 años	C/Ramón y Cajal (Frente a la casa de Isaac Posada)
Fidel García Sánchez.	23 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Aurora Alcedo Tuñón		C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Carlos González Álvarez	23 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Manuel Gutiérrez García	39 años	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Manuel Iglesias Arias.	24 años	C/Ramón y Cajal
Pedro Rodríguez Secades	66 años	C/Ramón y Cajal
Ramona Fernández Magadalena.	42 años.	C/Capitán Galán
Nicolás Villoria Fernández	10 años (Hijo de la anterior)	C/Capitán Galán
Juan Gutiérrez Rodríguez	5 años	C/Capitán Galán
Figuran, además, fallecidos (sin fecha) en la calle Capitán Galán los tres hermanos		
María Luisa Martínez González.	10 años	
José Jesús Martínez González	7 años	
José Antonio Martínez González	6 años	
Fuera de la lista y sin indicación de fecha ni lugar.		
Milagros Fuentes	25 años	

Heridos

Visitación Posada Velasco	30 años. (Hija de Isaac Posada)	La Villa
Lolita Álvarez Posada.	8 años. (Hija de la anterior)	La Villa
Adolfo Antuña Iglesias	10 años	C/Ramón y Cajal (Frente a la casa de Isaac Posada)
Rosa M ^a Martínez Fernández.	13 años.	C/Ramón y Cajal (“ “ “ “ “ “)
Generosa García López.	37 años	C/Ramón y Cajal
Elia Gutiérrez Rodríguez	10 años	C/Capitán Galán
Sagrario Rodríguez.		C/Capitán Galán
Amparo Díaz Martínez	19 años	Estación del Vasco
Sin indicación de lugar		
Adolfo Cuevas Suárez.	44 años	
Amalia Morán Fernández	14 años	
Nieves Fernández	10 años (Hija del fallecido José Fernández Álvarez)	
Fructuoso García Negral	47 años	

(Archivo Municipal del Ayuntamiento de Mieres)

grupos entre los que abundaban las mujeres y los niños, varios de ellos unidos por lazos familiares. ¿Qué hacía esa gente aglomerada en medio de la calle? Da la sensación de que estuvieran contemplando, desprevenidos e imprudentes el vuelo de los aparatos.



Fotografía de la zona de Mieres más castigada por el bombardeo del 10 de octubre, tomada por los mismos aviones que lo efectuaron. El óvalo en rojo señala, sobre la carretera general a Castilla, la casa de Isaac Posada, cuyo aspecto actual nos muestra la imagen en color.





Fotografía de Mieres tomadas por los aviones que llevaron a cabo el bombardeo del 10 de octubre.



La imagen nos muestra la parte N.O. de Mieres, donde sólo se contabilizó una mujer herida

Otras 19 bombas se habían arrojado sobre Ujo; sobre un tren entre Pola de Lena y Ujo y sobre una locomotora entre Pola de Lena y Mieres.

Igualmente, a las 12,00 h los Breguet XIX bombardeaban y ametrallaban grupos y camiones en Barruelo de Santullán (Palencia).

A 14,00 h volvían los aviones a bombardear a los revoltosos que hacían frente a la columna al mando del teniente coronel Yagüe que avanzaba desde El Musel sobre Gijón y, a 16,40 h, la carretera entre Lugones y Oviedo y alrededores de la capital asturiana.



Fuerzas de la columna López Ochoa en las inmediaciones de Oviedo

Uno de los aparatos que apoyaron el avance de las tropas que entraron en Gijón no regresó a la Base. Se trataba del Breguet XIX 31-2, del Grupo 31 de Getafe, pilotado por el capitán don Juan Bono Boix al que varios disparos de fusil habían perforado su depósito de combustible, forzándole a un aterrizaje de emergencia en la playa de Gijón.

El teniente coronel Yagüe había tomado el mando de la columna legionaria, como se ha dicho, tras un complicado viaje. A las 08,00 había llegado a la Base de León, procedente de Getafe, a bordo de un Breguet XIX, con la misión de ponerse al frente de las fuerzas del Ejército de África que estaban desembarcando en El Musel (Gijón).



Breguet XIX del capitán Bono, en la playa de San Lorenzo de Gijón, retirado del agua de la pleamar con la ayuda de un grupo de civiles para evitar su deterioro.



Instantánea del 31-2 tomada inmediatamente a la anterior en la que puede apreciarse el montaje doble de ametralladoras Darne y adivinarse –más que verse– el visor de bombardeo “Warleta” en el costado derecho del fuselaje (sobre el guión).



El 10 de octubre coincidirían en la playa de Gijón el Breguet XIX 31-2, obligado a un aterrizaje forzoso por avería del motor, y el autogiro EA-SCB, que había llevado a las inmediaciones de El Musel al teniente coronel Yagüe

Como quiera que en Asturias no había ningún aeródromo que se adecuase al traslado oportuno del teniente coronel por aire y el viaje por carretera resultaba imposible o, al menos, muy problemático y lento, la Jefatura de las Fuerzas Aéreas dio, en la mañana, al teniente de navío Guitián la orden de llevarle en el autogiro EA-SCB hasta dejarle en un paraje próximo a las tropas que debía comandar. Poco antes de emprender el vuelo, se rompía la palanca de frenos del aparato; reparada provisionalmente, volvió a romperse al probar el motor. Decidiose entonces despegar sin frenos, embalando el rotor con las ruedas retenidas por los calzos, pero tampoco dio resultado, por lo que, fiado de su pericia en el pilotaje del aparato, el teniente de navío Guitián resolvió despegar

dejándole rodar por la pista hasta que el rotor alcanzara el número de vueltas preciso para alzar el vuelo. El despegue se vio dificultado además por la carga que llevaba –aparte de su pasajero, equipaje, herramientas, aceite y benzol– para poder operar una vez llegado a Asturias. Esta misma sobrecarga ralentizó su vuelo hasta el punto de emplear cuarenta y cinco minutos en ascender los 493 metros que median entre el aeródromo de La Virgen del Camino (a 918 m de altura) y el puerto de Pajares (a 1.411) para poder salvar la cordillera. Una vez llegado a Gijón, Guitián eligió para aterrizar un prado inmediato a los depósitos de la C.A.M.P.S.A., próximo a El Musel (22); a poco, una camioneta recogía al teniente coronel para llevarlo hasta las fuerzas cuyo mando debía asumir. Componían, en principio, la “columna Yagüe” la 6ª Bandera de la Legión y el Batallón de Cazadores de Africa nº 8, transportado este último a El Musel por el crucero “Almirante Cervera”.

11 de octubre.-

En esta jornada ya estaban de regreso en La Virgen del Camino el capitán Bono Boix y su observador/bombardero. Por lo visto, el capitán había tenido la oportunidad de pulsar el ambiente en Gijón y, a su llegada a León, informó que los revolucionarios habían sido convencidos por medio de pasquines, que circulaban profusamente, de que toda España se hallaba alzada, como ellos, así como la Marina y buena parte de la Aviación. En consecuencia, resultaba muy necesario lanzar proclamas

22 Los depósitos de C.A.M.P.S.A. no se ubicaban, como ahora, en la parte alta de la Campa de Torres, sino en la llanada de El Natahoyo.



Una de las octavillas que circulaban por la zona sublevada, informando engañosamente de la situación en España



Vega del Rey, donde se hallaba atascada la columna Bosch, fotografiada por los aviones de León



Los aviones de La Virgen del Camino fotografían los incendios provocados por los revolucionarios en Oviedo. En esta imagen vemos el que va consumiendo la manzana de casas entre las calles Argüelles y San Francisco.



Aspecto de la calle Argüelles tras los incendios



Una imagen más del mismo lugar anterior desde otro ángulo. En las casas de la calle Argüelles, ya destruidas, se ha extinguido el fuego, que continúa devorando las de la calle San Francisco. En el ángulo inferior izquierdo vemos el cuartel de Santa Clara y el teatro Campoamor, en ruinas tras el incendio provocado por los defensores del cuartel para evitar que los revoltosos les hostigaran desde él.



Estragos causados por el fuego en la calle San Francisco



Incendios en la calle Conde de Toreno. En el centro de la imagen destaca el Hospicio; hoy Hotel Reconquista.



El fuego va devorando las casas de la calle Uría, a partir de la esquina con la calle Milicias Nacionales.



La calle Uría tras los incendios revolucionarios. Haciendo esquina con la calle Milicias Nacionales, el café Niza



El mismo lugar de la imagen anterior en llamas, fotografiado desde el aire.



Dos imágenes, tomadas el 11 de octubre, de los incendios revolucionarios en la calle Jovellanos, frente al Monasterio de San Pelayo



sobre la zona rebelde, para sacarles del engaño, advirtiéndoles de que era justamente todo lo contrario. Parece ser que hubo problemas para imprimir éstas en León, por lo que hubo que solicitarlas a Madrid, de donde llegaron al día siguiente.

Este había amanecido en Asturias muy cubierto de nubes y con lloviznas, por lo que se dispuso que los servicios los realizaran los trimotores –de mayor radio de acción– volando hasta el Cantábrico y penetrando desde el mar sobre la zona de operaciones. A los Breguet XIX se les reservaron las misiones que pudieran operar sobre objetivos más próximos, en los que no fuera necesario efectuar vuelos sin visibilidad.

La Aviación Militar emite en esta ocasión dos partes que recogen las acciones de la jornada; uno, las efectuadas hasta las 17,30 h y otro, que abarca hasta el amanecer del 12. El primero dice así:

“Columna Bosch. A las 15,00 horas sigue estacionada. Se bombardea la estación de La Covertoria (sic, por Cobertoria) (al norte de Vega del Rey) a petición del jefe de la Columna. Se tiraron 55 bombas, la mayor parte de las cuales cayó en la vía y el resto en la carretera y casas de sus alrededores, desde donde se hostilizó a la fuerza. En esta zona entre la Covertoria (sic) y Mieres se bombardea haciendo blanco en dos camiones y un tren.

Columna López Ochoa y Columna Yagüe. La primera siguió estacionada a pocos kilómetros de Oviedo. A primeras horas de la tarde pidió municiones por paineles. Coincidiendo con esta petición las fuerzas de Guardia de Asalto (Cuartel de Santa Clara) e Infantería (Cuartel de Pelayo) de municiones de fusil.

Contra la columna tiran desde unas casas inmediatas y desde un edificio con aspecto de hospital y que tiene paineles de Cruz Roja. Estos edificios se bombardean, así como el barrio S.O. de Oviedo. Este a petición de paineles colocados en el cuartel de Infantería los cuales permitieron descubrir una concentración de camiones en la calle de Campomanes.

La columna del teniente coronel Yagüe está estacionada a 14 kilómetros de Gijón a las 13,50 horas. A las 15,25 emprende la marcha flanqueada por compañías de Infantería y llevando en vanguardia un escuadrón de Caballería. En esta última fase de aproximación parece que es hostilizada. La marcha resulta dificultada por estar cortada la carretera. Se observa que la columna va incrementada en unos 16 camiones, sobre los efectivos que llevaba por la mañana.

En la última observación a las 17,30 h toma contacto con la columna López Ochoa. La vanguardia de ésta parece llevar unos 30 prisioneros.

Las guerrillas de vanguardia combaten las primeras casas avanzadas de la población.

El movimiento de la ambulancia parece delatar que las fuerzas tienen bajas.

En la vanguardia y Oviedo se ve gente armada con dirección a este punto, que trata de ocultarse.

Durante todo el día se ha bombardeado en vanguardia y flancos de las columnas, ametrallándose grupos que parecían sospechosos

Se bombardearon también numerosos camiones y grupos de gente que acudían hacia Oviedo principalmente por la carretera de Mieres”.

En cuanto al segundo parte citado, perfila el anterior en varios aspectos.

“Bombardeos efectuados

Frentes de Oviedo. A primera hora se bombardea la Fábrica de Armas con 30 bombas. Estaba ocupada por los rebeldes que han tirado a los aparatos. Durante todo el día se bombardean los caminos que conducen a Oviedo, sobre el tráfico rodado. El tiro ha sido muy efectivo sobre todo en un camión que marchaba entre Mieres y Oviedo.

A las 17 h 00. Se bombardea en el interior de la población una concentración grande de camiones (23). También edificios desde los cuales se hostiliza la columna y otros en el barrio S.O. indicados con paineles desde el cuartel de Infantería.

Carretera de Oviedo a Gijón. Durante todo el día se ha bombardeado a los grupos que parecían sospechosos en estos lugares.

Blancos de la Artillería y grupos rebeldes. Durante todo el día se han bombardeado en vanguardia y flancos de las columnas a los grupos rebeldes, haciéndoles también fuego de ametralladora. Al parecer, la artillería de la columna no hizo fuego.

Frente de la columna Bosch. Por la mañana se bombardean crestas que la columna indica por radio, incendiándose una casa y tráfico entre Vega del Rey y Pola de Lena

Se ha bombardeado tráfico entre Ujo y Oviedo y un tren formado en la estación de Olloniego, del que se han destruido algunos vagones.

23 Una bomba, que impactó en la plaza del Ayuntamiento, causó la muerte de doce personas y heridas en otras veintisiete, demostrando el gran efecto que podían producir sobre personal al descubierto, aunque se tratara de bombas de pequeño tamaño

Se ha bombardeado la estación de La Cobertoria a petición del Jefe de la columna, y tráfico entre este punto y Mieres, haciéndose blanco en dos camiones.

***Objetivos señalados por la División.** Se bombardean alrededores de Villaseca (de Laciana) y Puente del Infierno y una barriada de Villaseca con mucho efecto. También se tiraron bombas en la vanguardia de la columna que ocupó Villablino.*

***Misiones especiales.** Se han lanzado partes lastrados en los cuarteles de Infantería y Guardia de Asalto, salieron a las 15, h 00 diez aparatos llevándoles 2.000 cartuchos y 300 panes. Los aparatos que hicieron el aprovisionamiento fueron muy hostilizados por los rebeldes, resultando herido grave en el pecho de un balazo el teniente don Manuel Tomé que*



Armeros de Aviación completando en un Breguet XIX la carga ofensiva usada habitualmente sobre Asturias: seis bombas A.5, de 12 kilos, bajo cada uno de los planos inferiores en sus correspondientes lanzabombas 3-A-5 ó 6-A-5

iba pilotando el avión. Este aparato ha regresado al aeródromo de León con su misión cumplida, gracias a la extraordinaria serenidad y pericia del teniente don Carlos Rute, el cual no tenía en su puesto de observador palanca de mando, y utilizó para dirigir el avión el asta de una bandera de señales”.

Como puede verse, a pesar de las malas condiciones meteorológicas, la presencia de la aviación de León sobre los cielos de Asturias fue muy nutrida. Continuó ésta tratando de abrir paso a las fuerzas de la columna Bosch, detenidas en Vega del Rey, atacando blancos que le pedía “por radio” la jefatura de la misma, sin que, pese a ello, consiga reiniciar el avance, por lo cual los aviones se empeñaron en el ataque a las comunicaciones, por ferrocarril y carretera, entre Pola de Lena y Mieres, prolongando su acción hasta Olloniego donde bombardearon un tren formado en la estación.

A pesar de que las órdenes señalaban Mieres como objetivo preferente, no figura en los partes un ataque de especial contundencia a esta población. Varios testimonios de los propios revolucionarios aseguran que efectivamente hubo bombardeo aunque, desde luego no tuvo la importancia del sufrido el día anterior. El registro de bajas facilitado por el Ayuntamiento de Mieres recoge el día 11 dos muertos por bombas de aviación: Fidel García Sánchez, de 23 años, caído en la calle Ramón y Cajal, frente a la casa de Isaac Posada, y Casimiro Fanjul Díaz, de 17, fallecido en La Peña, aunque cabe la posibilidad que algunos de los recogidos en el cuadro de la jornada anterior, de entre los que no constaba fecha de la muerte o las heridas, pudiera corresponder a este día 11. Los dos fallecimientos ocurren respectivamente en la entrada –C/ Ramón y

Cajal– y la salida –La Peña– de la carretera general que cruzaba Mieres, por lo que tal vez pudieran enmarcarse en los bombardeos junto a los citados “entre la Cobertoria y Mieres”, el de los “grupos de gente que acudían hacia Oviedo principalmente por la carretera de Mieres” o el del “tráfico entre Ujo y Oviedo”.

El primer servicio del día lo efectuó un solitario Breguet XIX que sobrevoló los cuarteles de Santa Clara y Pelayo, en Oviedo, para lanzarles sendos partes en los que se anunciada la inminente entrada de las columnas en la ciudad con el fin de levantar sus ánimos; Breguet que regresó a la base acribillado a balazos.

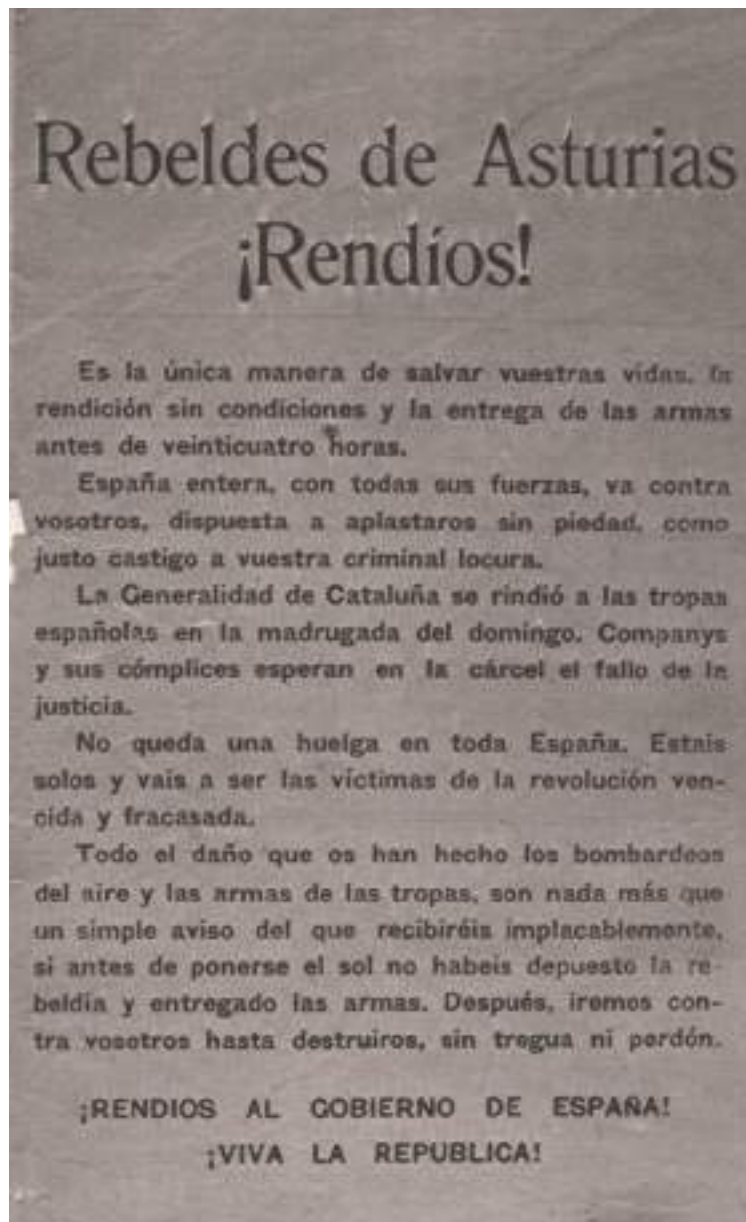


El autogiro del teniente de navío Guitián toma tierra en la playa de Gijón durante la bajamar.

Entretanto, el autogiro EA-SCB, que había pasado la noche próximo a los depósitos de gasolina gijoneses, despegaba a 10,00 h, en las mismas condiciones que lo había hecho en La Virgen del Camino, si bien tras haber aligerado su carga al máximo posible, en busca de un terreno apropiado para establecer su campo particular de operaciones. Examinada la zona convenientemente y desechados los prados próximos a la ciudad

por sus malas condiciones, aterrizó de nuevo en la playa de San Lorenzo desde la cual continuaría operando en los días siguientes.

En todas estas acciones, al tiempo que arrojaban bombas o suministros, los aparatos lanzaban sobre el territorio adversario las proclamas llegadas de Madrid, atendiendo la sugerencia del capitán Bono.



Octavilla intimando a los revoltosos a la rendición lanzada por los aviones de la Base de La Virgen del Camino, en un principio, sobre las poblaciones que jalaban la carretera nacional por la que se entraba en Asturias desde Pajares hasta la costa: Pola de Lena-Mieres-Oviedo-Gijón. Posteriormente, las arrojarían sobre las restantes zonas dominadas por los revolucionarios.

En respuesta a la petición de municiones formulada por la columna López Ochoa le fueron suministrados 3.800 cartuchos desde un trimotor Fokker.

Más tarde, a 15,00 h, diez Breguet lanzaron sobre los cuarteles de Infantería y de la Guardia de Asalto de Oviedo 2.000 cartuchos y 300 panes. Durante este servicio fueron objeto de un nutrido fuego desde tierra, alcanzando en el pecho una bala de fusil al teniente don Manuel Tomé Laguna que pilotaba el Breguet con numeral 12-44 (matrícula 21-12), como ya se ha visto en el parte correspondiente. El avión disponía de doble mando, pero le faltaba la palanca de dirección en el puesto del observador-bombardero, retirada por su escaso empleo y el estorbo que representaba, por lo que el teniente don Carlos Rute Villanova, que ocupaba dicho puesto, no podía dirigirlo. Para lograrlo, acopló al mecanismo, como buenamente pudo, el asta de una bandera de señales, y con esta improvisación consiguió retornar a la Base de León, tras cumplir el servicio encomendado, con Tomé aún vivo. Ambos tripulantes fueron recompensados por esta acción con la Medalla Militar Individual que les fue concedida por el Presidente de la República con fecha 11 de diciembre de 1934 (24).

Comentaré, como simple anécdota, que al conocerse en Mieres que un tripulante de los Breguet había sido alcanzado por un disparo de fusil, la “vox populi” achacó la autoría de tal disparo a un vecino de Vegadotos, renombrado cazador, que llevaba días subiendo armado con un fusil al

24 Diario Oficial del Ministerio de la Guerra nº 290. La concesión fue firmada el 11 de diciembre, comunicada el 13 y publicada en el citado D.O de 15 de diciembre de 1935

cordal de Valmurián, que los aviones sobrevolaban a muy baja altura por considerar que ya no había peligro alguno, poniéndose a su acecho hasta que este día 11 tuvo la oportunidad de disparar sobre ellos en condiciones muy favorables.

El teniente de navío Guitián realizaba con su autogiro entre las 15,00 y las 16,40 h un servicio de reconocimiento sobre Oviedo para localizar los incendios provocados por los revolucionarios y a la columna de López Ochoa. Según Manuel González Álvarez, descubrió efectivamente a las fuerzas de López Ochoa –que estaban a punto de entrar en Oviedo y enlazar con el cuartel de Pelayo– pero las confundió con grupos de revolucionarios (25) que, a su vez, estaban atacando el citado cuartel. Guitián aterrizó entonces en las proximidades de Lugones, donde se encontraba la columna del teniente coronel Yagüe al que informó de la presencia de enemigos sobre la carretera frente a él *“lo que propició que el teniente coronel (...) retrasase la entrada en la capital ovetense veinticuatro horas”* (26). El “parte de campaña” de Guitián a sus superiores sólo refleja que comunica a Yagüe la situación en Oviedo y la próxima incorporación a su columna de la “2ª fuerza” (27) que se encontraba a 10 kilómetros de su retaguardia. Yagüe decidió entonces esperar este refuerzo y, una vez incorporado, reemprendía la marcha a las

25 López Ochoa había incorporado a su columna un autobús tomado a los rebeldes profusamente decorado con las iniciales U.H.P.

26 El Aeródromo de León y la Revolución de Asturias de 1934”, pág. 93.

27 Probablemente se refería a un Batallón del Regimiento 24, de Logroño, dos escuadrones de Caballería (uno de sables y otro de ametralladoras) y una Batería de montaña, pues a Gijón continuaron llegando fuerzas en otros transportes: “Cabo Blanco”, “Cabo Roche”, “Cabo Tres Forcas”...

15,25 h, con la columna incrementada por unos diez y seis camiones, hasta Lugones, donde pernoctaría. El autogiro regresó a la playa de Gijón.

Cuatro avionetas de la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá de Henares, al mando del capitán don José Ibarra Montís se incorporaban al teatro de operaciones de Asturias. En Valladolid, donde hicieron escala, recogían a dos oficiales médicos, un practicante y material sanitario, volando directamente a Gijón, donde aterrizaron en la playa de San Lorenzo. La Aviación Militar había adquirido en 1929 dos avionetas De Havilland D.H.60 Metal Moth –números de fábrica 1427 y 1428– que fueron matriculadas en España 32-1 y 32-2 y, en diciembre de 1933 y



El equipo quirúrgico trasladado desde Valladolid posa en la playa de Gijón ante la avioneta Fleet 10 de la Aeronáutica Naval



Avionetas aparcadas en la playa de Gijón. En primer término la Fleet 10, de la Aeronáutica Naval. Tras ella, una D.H.60 Metal Moth y una D.H.82 Tiger Moth de la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá de Henares.



Dos de las DH.82 de la Escuela de Alcalá. En primer término, la 33-3.

comienzos de 1934, cinco De Havilland D.H.82 Tiger Moth números de fábrica 3148 y 3192 a 3195 que recibieron las matrículas militares 33-1 a 33-5. Todas ellas fueron destinadas a la citada Escuela de Alcalá y participarían en la campaña de Asturias junto con otra avioneta Fleet 10, adquirida por la Aeronáutica Naval igualmente en 1934. Las avionetas de

enlace regresarían al día siguiente a Cuatro Vientos donde quedaban “en servicio con la zona de operaciones”.

Se anunciaba el envío de bombas incendiarias a León, desde Sevilla y Melilla respectivamente, en los dos trimotores militares e, igualmente por vía aérea, de 400 litros de aceite “Aero NG”.

12 de octubre

La Orden de Operaciones recibida en la Base de León hacía hincapié en



D.H.82 Tiger Moth, 33-5. Fue la única de las cinco adquiridas en 1934 por la Aeronáutica Militar que sobrevivió a la guerra. Abajo la vemos en vuelo en una foto tomada el 16 de agosto de 2015 con la matrícula G-ACMD del Reino Unido, tras haber ostentado la matrícula militar española de posguerra 30-104, la civil española EC-AGB, la norteamericana N182DH (1969) y la citada británica, adjudicada en 1986.

que los bombardeos se efectuaran por patrullas o unidades superiores; se desistía del empleo de bombas incendiarias; se prohibía el bombardeo del barrio obrero; se disponía el de la Fábrica de Armas de Oviedo, no sin comprobar antes que continuara efectivamente en poder de los rebeldes y se insistía en el lanzamiento de proclamas informando del fracaso de la revolución en toda España y exigiendo la rendición.

A 09,45 h el aeródromo de León remitía un parte al Director General de Aeronáutica con el siguiente texto:

“Tripulantes de un aparato que venía de Pola de Siero y voló sobre Oviedo se ve en el patio del cuartel de Infantería que está en la carretera de Gijón, un convoy de 25 a 30 camiones.

Se han bombardeado grupos entre Pola de Siero y Mieres en evitación de que los rebeldes ataquen por el flanco de la columna de Gijón.”

Parte de las 10,45 h:

”Comunica un trimotor sobre Oviedo que ha bombardeado la Fábrica



Dos de los Savoia S.62 de la Aeronáutica Naval afectados a la Escuela de Tiro “Janer”, de Marín. Una pareja de tales aparatos fue destacada a El Ferrol con motivo de los sucesos revolucionarios, transportando uno de ellos a Gijón material de transmisiones radio y ópticas.

de Armas de la Vega y que las tropas se preparan al asalto; que ha pedido intensifiquen los bombardeos de la aviación habiendo salido una patrulla con 12 bombas por aparato y ametralladoras con tambores completamente nuevos; otra patrulla saldrá inmediatamente. El camino está cubierto por completo de nubes con excepción de la capital por lo que se sustituye el bombardeo en una gran masa por el bombardeo continuo de patrullas.

El (trimotor) L.A.P.E. no ha podido llegar a Sarriá (aeródromo de Lugo) transportando los equipos telegráficos, viéndose precisado a tomar tierra en León, desde donde serán transportados en una camioneta a Ferrol para continuar viaje en hidro” (28).

Parte de las 11,40 h:

“Se reconocen carretera Oviedo-Trubia y Monte Naranco, observando por todos sitios grupos que huyen de Oviedo y que son continuamente bombardeados

Se ha ordenado bombardeo constante por un trimotor y aviones disponibles de los grupos que huyen por la carretera Oviedo-Trubia, donde es mayor el movimiento, así como la carretera a Oviedo por Pola de Siero. Habiendo despejado inmediaciones columna Bosch se ha reconocido cuadrilátero señalado sin ver enemigo, se envían tres aviones a bombardear crestas próximas.”

Parte de las 13,00 h:

“Las fuerzas de Africa que han desembarcado esta mañana en Gijón

28 La Aeronáutica Naval había destacado el día 9 a Ferrol dos hidroaviones Savoia S.62 de los que tenía agregados a la Escuela de Tiro Naval de Marín. Ver Hermenegildo Franco Castañón. “Por el camino de la Revolución”, pág. 264

(29), *están muy cerca de Oviedo; por esta población se ve transitar tropas nuestras y camiones. El Cuartel de Santa Clara que está en el centro de la población y donde hasta ahora no se había observado fuerza nuestra, se ven soldados que ponen un letrero que dice:*

“Bombardear estación ferrocarril”. Lo que se ha llevado a cabo con pleno éxito. Los grupos continúan retirándose en dirección a Mieres, por lo cual se les bombardea con mayor intensidad.”

“Nuestras fuerzas siguen avanzando lentamente, pero con seguridad, por los barrios extremos de Oviedo, encontrándose el Tercio a muy pocos metros de la Fábrica de Armas, que sigue ardiendo y es abandonada por numerosos grupos que huyen despavoridos.”

Parte de las 17,30 h:

“A la 17h 00’ salieron del cuartel los Guardias de Asalto que en él estaban sitiados, tratando, al parecer, de establecer contacto con las fuerzas libertadoras.

Han sido bombardeadas y destruidas las casas situadas enfrente del Cuartel y Fábrica de Armas, así como las dos estaciones de ferrocarril, en especial la del Norte, y las carreteras de Trubia y Mieres por donde huyen grupos cada vez más numerosos. Columna Bosch ha mantenido enlace constante con nuestra Aviación, que ha bombardeado señalados por ella, tanto con paineles como artillería.”

29 En la madrugada del día 12 había llegado a Gijón a bordo del crucero “Miguel de Cervantes” la 5ª Bandera de la Legión. Por la tarde, llegaría en el “Capitán Segarra” el 3º Tabor de Regulares de Ceuta nº 3 con su correspondiente escuadrón a caballo (100 hombres), que viajó en el transporte “Capitán Segarra”. La bandera legionaria también venía de Africa en el dicho “Capitán Segarra”, pero fue transbordada al crucero en Ferrol. “La insurrección de Asturias”, págs. 79–80



Breguet XIX del Grupo 31 preparándose para un servicio con la carga normalizada de 12 bombas Hispania A-5 de 12 kg.



Estación de Ferrocarriles Económicos de Asturias, en Oviedo fotografiada durante el bombardeo del 12 de octubre. Como puede apreciarse, las bombas caen sobre los almacenes y no sobre el edificio principal para viajeros. En cualquier caso, las bombas de 12 kilos empleadas en Asturias no producían daños muy graves en el caserío urbano.

El autogiro de la Aeronáutica Naval había efectuado dos servicios en la jornada. Por la mañana despegó a las 08,00, observando las columnas que se aproximaban a Oviedo por la carretera de Gijón. Aterrizó junto a la mandada por Yagüe dándole noticias de que López Ochoa se disponía a entrar en la plaza, por lo que aquel se decidió a forzar la marcha para contactar con ella. Advirtió, asimismo, haber observado paneles demandando socorro en el Cuartel de Santa Clara.

A 17,00 h despegaba de la playa de Gijón para realizar su segundo servicio, viendo a las fuerzas de López Ochoa ya en el Cuartel de Pelayo y a las de Yagüe ocupando el Manicomio y el Matadero.

El Junkers K.30 49-1 transportaba desde Cuatro Vientos a León una partida de material fotográfico y dos especialistas fotógrafos.



F-VII 3m EC-AHH, nº 5 de L.A.P.E. (n/f 5127)



F-VII 3m EC-AKK, nº 8 de L.A.P.E. (n/f. 5243)



F-VII 3m EC-AMA, nº 10 de L.A.P.E. (n/f 5243). Fotografiado cuando aún llevaba la matrícula M-CAMA de CLASSA.

Este mismo día 12 quedaba por fin resuelto oficialmente el empleo por parte de la Aviación Militar de los trimotores y personal de L.A.P.E. al comunicar el ministro de la Guerra, D. Diego Hidalgo, al Director General de Aeronáutica, capitán D. Ismael Warleta –que ostentaba conjuntamente la dirección de la Aeronáutica Militar y de la Civil– , que “*...Mientras duren las circunstancias actuales he dispuesto la incautación por la Aviación Militar de toda la flota de las Líneas Aéreas Postales Españolas, para su utilización en misiones militares...*”

Por aquel entonces disponía L.A.P.E. de siete trimotores Fokker F-VII 3m y un Ford-4-AT-F, de los cuales fueron incautados cinco de los primeros y el Ford. No sabemos por qué la incautación no se aplicó a dos de los Fokker; tal vez, por no estar en ese momento en condiciones de vuelo. Asimismo, desconocemos cuáles fueron precisamente los incautados, pues en la documentación consultada no figuran las matrículas ni números de los mismos, salvo el 14 que corresponde al Fokker matriculado EC-AAU. En cuanto al Ford, era el nº 12 de L.A.P.E., con matrícula EC-RRA.



F-VII 3m EC-PPA, nº 11 de L.A.P.E. (n/f 5244)



F-VII 3m EC-AAU, N° 14 de L.A.P.E. (n/f 5350). Es el único de los aparatos incautados que aparece identificado en la documentación.



F-VII 3m EC-AUA, n° 15 de L.A.P.E. (n/f 5351)



F-VII 3m EC-UAA, nº 16 de L.A.P.E. (n/f 5352)



Ford 4-AT-F EC-RRA, nº 12 de L.A.P.E.

En cualquier caso, los trimotores incautados a L.A.P.E. no fueron armados ni, en consecuencia, empleados en combate, sino solamente en misiones de enlace y transporte de pasajeros o material.

13 de octubre

Las órdenes para esta jornada se centran en el apoyo a las fuerzas de Oviedo, que operan rodeando la plaza, y al hostigamiento de las comunicaciones de los revolucionarios: carreteras de Pola de Lena-Ujo y Mieres-Oviedo. Se ordena, igualmente el apoyo a una columna organizada en Gijón a base de dos compañías del Regimiento nº 29 que transportó el

destructor “Churruca” a San Esteban de Pravia. Allí se les unió otra compañía del Regimiento nº 8, llegada desde La Coruña, emprendiendo la fuerza el avance hacia el interior; por cierto, sin ningún resultado, pese a recibir el apoyo de los aviones, que debían bombardear Cudillero y Muros del Nalón.

Uno de los Breguet, pilotado por el teniente D. José Montoya Navas, se vio obligado, a causa de una avería, a efectuar un aterrizaje de emergencia en la playa de Gijón, sin sufrir desperfecto alguno.

Desde ella, despegaba a 09,00 h el autogiro del teniente de navío Guitián para efectuar un reconocimiento sobre Oviedo, donde pudo observar que se habían recrudecido los incendios, viendo en llamas la Universidad, el Hotel Covadonga y, en la calle Uría, los Almacenes Simeón. A 19,00 realizó un segundo servicio, en el que comprobó que gran parte de Oviedo se encontraba ya en poder de las columnas liberadoras.

El Comité Revolucionario se disolvía y sus miembros se daban a la fuga. No obstante, en Mieres, se constituyó un nuevo Comité, dominado por los comunistas con la intención de continuar la lucha o, más bien, de recoger los frutos políticos de la “resistencia”. A fin de levantar los ánimos, el nuevo Comité anunciaba que *“...escuadrillas soviéticas vuelan hacia Asturias, la Sociedad de Naciones condena la bárbara agresión aérea sobre la región asturiana”*. Habían pasado de agresores a víctimas.

Nos cuenta Manuel Grossi (30) sobre *“...las atrocidades que comete diariamente la aviación...”*, que querían protestar *“...ante el mundo*

30 “La insurrección de Asturias”, págs. 79–80

entero. En Mieres existe la central del telégrafo Morse, al cual nos dirigimos con el fin de enviar tres telegramas: uno al Gobierno, otro a la Sociedad de las Naciones y un tercero a la Liga de los Derechos del Hombre. Pero nos encontramos con que está interrumpida la línea en Puente de los Fierros...”

En la Base de León se organizaba una Unidad provisional de polimotores, a las órdenes del comandante D. Rafael Gómez Jordana, con el Junkers K.30m 49-1 (comandante Jordana), el Fokker F-VII 3m. 25-1 (capitán Félix Sampil Fernández) y tres Fokker de L.A.P.E. (comandante D. Alfonso Fanjul Goñi, capitán D. Luis Rambaud Gomá y teniente D. Ángel Salas Larrazábal).

Un estadillo de los aviones asignados a las operaciones, recoge:

30 Breguet XIX, 2 trimotores militares y 3 trimotores civiles en la Base de León, 3 trimotores civiles en Getafe, 4 avionetas en Cuatro Vientos y una en Alcalá.

El tiempo, completamente nuboso y deshecho en lluvias imposibilitaba el empleo de los aviones sobre Asturias. Un solitario Breguet sobrevoló la zona de Riaño (León) observando la progresión de las fuerzas propias; detectó la presencia de dos camiones en las proximidades de Oseja de Sajambre que se dirigían al Puerto del Pontón, por la carretera Riaño-Cangas de Onís, sobre los cuales lanzó seis bombas.

Ante lo frecuente de esta situación, se estudió el empleo de aeródromos eventuales en Asturias desde los que se pudiera operar sin necesidad de sobrevolar la cordillera, valorándose, en un principio, los de Somió y Llanera.

El teniente de navío Guitián despegó en la mañana con su autogiro aterrizando en Llanera, el matadero y un prado próximo a la carretera Gijón-Oviedo, comprobando que no eran adecuados para el uso de aparatos de ala fija, salvo el de Llanera en el que, como mucho, podría operar una patrulla. Por la tarde trasladó al Matadero al capitán Poblaciones, enlace con la columna de López Ochoa, regresando a Gijón desde donde debería volver a recogerlo.



El autogiro La Cierva Mod. C.30, EA-SCA (n/f 756) se incorporaba a la Base de León en la mañana del 14 de octubre.

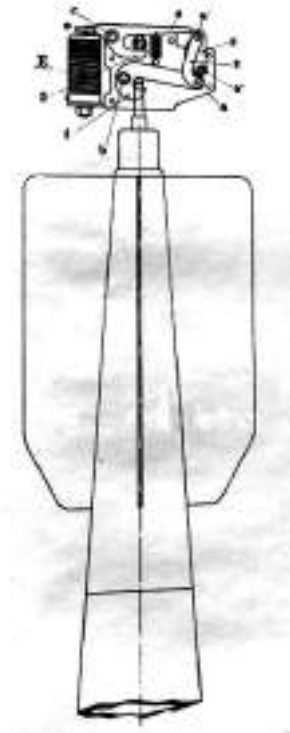
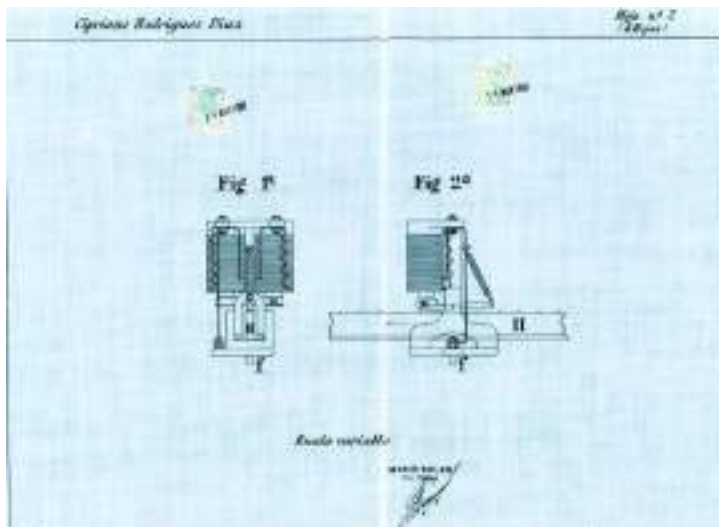
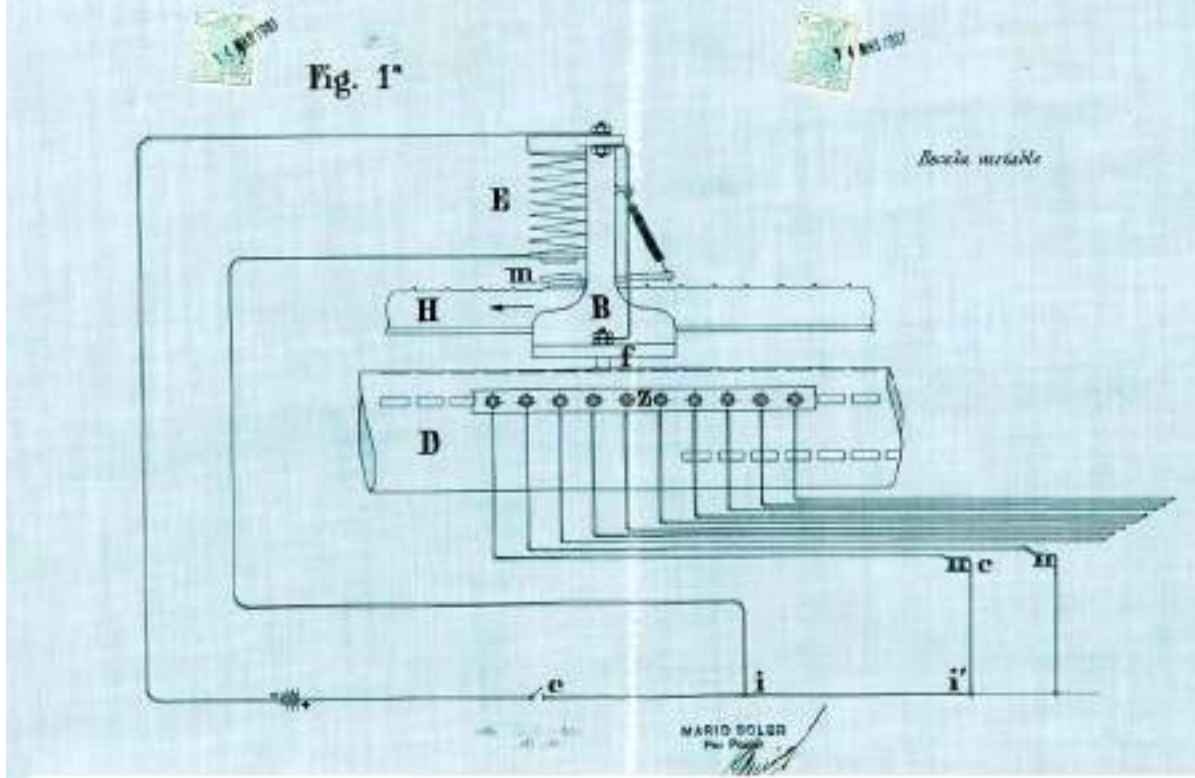
A 11,00 había llegado a León el otro autogiro de la Aeronáutica Naval, el EA-SCA, pilotado por el teniente de navío D. José Luis de la Guardia, llevando como mecánico al auxiliar D. Juan Flexas Gerat. Había despegado de Getafe a 07,45 h junto con una de las avionetas, pilotada por el capitán Ibarra, que llevaba a bordo gasolina y aceite para que el autogiro –con menos radio de acción, que le impedía cubrir el recorrido en un solo

vuelo— pudiera repostar. El reabastecimiento se hizo en Valladolid, donde ambos aparatos habían hecho escala entre las 09,45 y las 10,15 h.

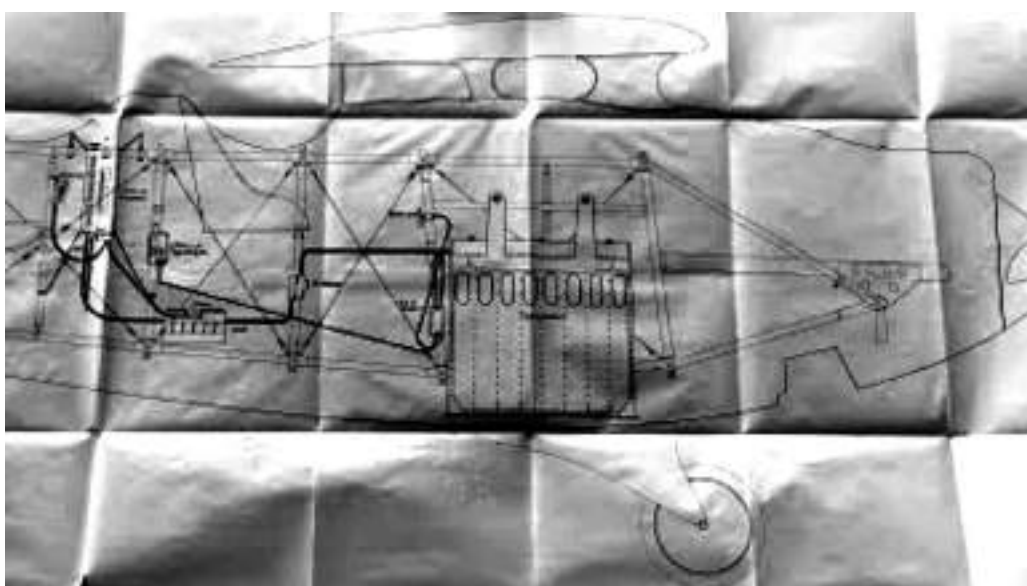
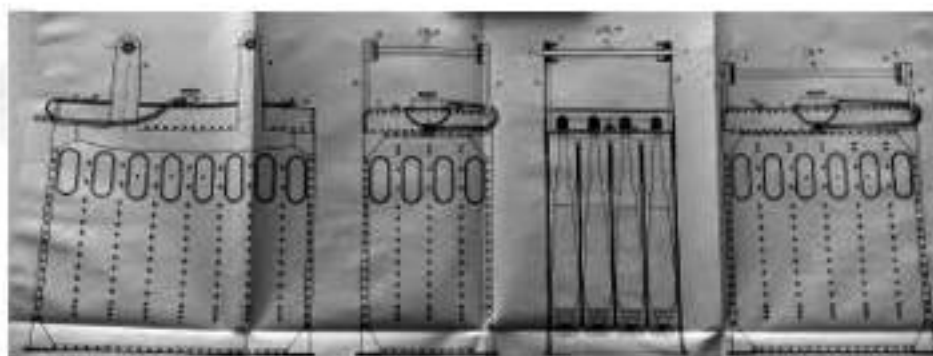
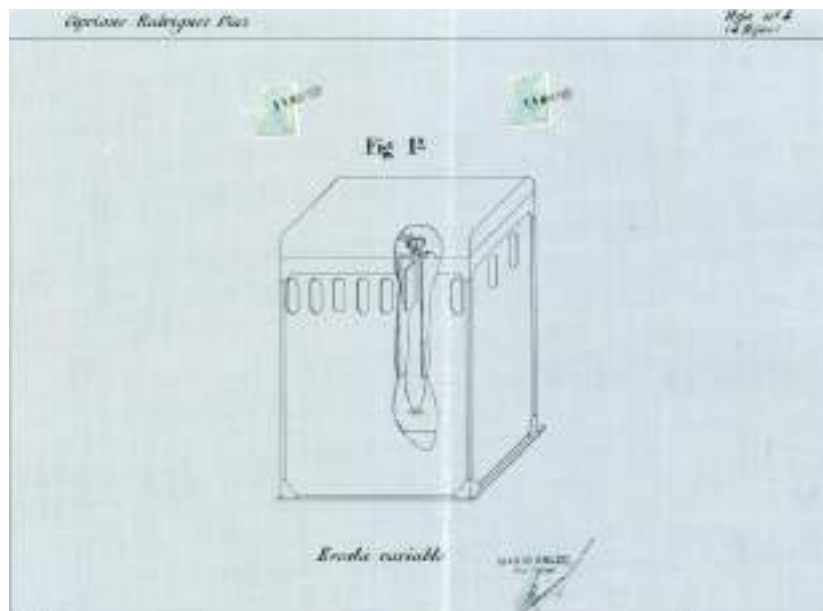
15 de octubre

Otra jornada más de mal tiempo. Pese a ello, la Orden de Operaciones disponía que los Breguet efectuaran misiones de bombardeo sobre los grupos revolucionarios en Trubia y Olloniego; reconocieran la capital y sus alrededores, incluidos Mieres, Ujo y Pola de Lena, donde debían lanzar proclamas y prensa, así como sobre la cuenca del Nalón, y enlazaran con la columna Solchaga, que ya se encontraba en Infiesto, dándole cuenta de los grupos rebeldes que se localizaran en su camino. Se levantaba la prohibición de emplear bombas incendiarias, debiendo preparar el uso de las mismas sobre Carabanzo y Vega del Ciego, retaguardia de los grupos que frenaban a la columna Bosch, a cuyo efecto se anunciaba el envío de las dichas bombas incendiarias en un Fokker F-VII 3m desde Melilla.

Con la tranquilidad que proporcionaba el considerar la revolución prácticamente dominada, se decidió aprovechar las operaciones que aún deberían realizarse para experimentar con diversos equipos. Así, se disponía el envío desde Getafe de un Breguet XIX provisto de un lanzabombas eléctrico. La orden no puntualiza de qué modelo se trataba, pero es muy probable que fuera el lanzabombas eléctrico “Marte”, Modelo C.R. IV A-5, proyectado en 1932 por el capitán de Ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz del que se habían construido unos ejemplares de prueba que la Aviación Militar estaba evaluando. Era éste un lanzabombas vertical interno con capacidad para 32 bombas Hispania A.5 de 12 kilos, cuyo disparo se efectuaba eléctricamente. El lanzabombas sería adoptado



(Arriba) Esquema del sistema eléctrico de disparo del lanzabombas "Marte".
 (Abajo Izda) Pieza buscadora, encargada de seleccionar la bomba o bombas que debían lanzarse
 (Abajo Dcha.) Sistema de enganche individual de cada bomba.



(Arriba) Lanzabombas C.R. IV A-5 “Marte”, mostrando en el corte una bomba Hispania A.5
 (Centro) Vistas por las cuatro caras del lanzabombas vertical “Marte” para 32 bombas de 12 kg.
 (Abajo) Ubicación e instalación del lanzabombas “Marte” sobre el esquema de un Breguet XIX

por la Aviación Militar (31), pero no llegó a fabricarse en cantidad significativa, por lo que no alcanzaría la difusión deseable; algo tanto más de lamentar cuanto que era lo que estaban requiriendo los Breguet XIX desde que se adquirieran los primeros en Francia, sin armamento –del que se pensaba dotarlos en España–, con el resultado de que la carga de guerra, que la firma gala había previsto en torno a los 500 kg, en los oportunos lanzabombas internos diseñados al efecto, acabaron quedándose en la carga habitual de 12 bombas de 12 kilos, que usualmente emplearon, infrutilizados, los Breguet españoles durante toda su vida operativa.

Igualmente, se decidió ensayar en los Fokker y los Breguet el empleo de fusiles ametralladores y se enviaban, asimismo en Breguet, tres ametralladoras ligeras de Caballería Hotchkiss Mod.1922 para emplearlas en esa misma labor, requiriendo se comunicaran a la mayor brevedad los resultados de las pruebas. No deja de ser curioso que, a estas alturas, se pretendiera hacer experiencias sobre aviones de las dichas ametralladoras Hotchkiss, cuando ya se habían evaluado en ese mismo cometido durante la campaña de Marruecos en los años “veinte”, pero...



Ametralladora Hotchkiss Ligera de Caballería Mod. 1922 o Mitrailleurse Portative Mod. 1909, según la designación de la firma francesa que la proyectara.

31 . “Aviación Marcial”, en Revista de Aeronáutica, nº 4, pág. 275



Mitrailleuse Portative Hotchkiss Mod. 1909 montada para su evaluación en el puesto del observador de un Breguet XIV durante la guerra de Marruecos.

Dos aparatos bombardearon Vega del Ciego y Carabanzo en apoyo de la columna Bosch, regresando a La Virgen del Camino a 12,10 h. Seguidamente, otra patrulla bombardeó los alrededores de Ujo, desprendiéndose a la altura de Vega del Rey una bomba de uno de los Breguet que cayó próxima a las fuerzas del Batallón nº 2, hecho del que informaba a León a 13,20 h por radiotelegrafía el enlace de Aviación con la columna Bosch. Desde la Base, le confirmaban que, efectivamente, se había desprendido una bomba *“y el trozo de madera de otras dos más”* al aparato tripulado por el teniente Julio González y el sargento Galera, si bien localizaban el suceso en las inmediaciones de Oviedo; algo un tanto incongruente pues, como se ha dicho, el ojetivo atacado había sido Ujo.

AVIACION MILITAR

SERVICIO RADIOTELEGRAFICO MILITAR

Estación Núm. **0293**

ESTACIONES		Calificado	Día	Min	Hora	Seg
De <i>Vega Rey</i>		<i>S d</i>	<i>15</i>	<i>14</i>	<i>13</i>	<i>20</i>
Por <i>Calupomayo</i>		Depositado el		<i>34</i>		
A <i>León</i>		Transmitido el	<i>15</i>		<i>14</i>	<i>51</i>
		Recibido el				

NUMERO	
De origen	De orden
<i>3</i>	<i>363</i>
Palabras	<i>35</i>
Consumido a las	
horas	minutos de
de	de 193

El Radiotelegrafista,
Santa Lucía

*El oficial teniente Aviacion
al jefe Fuerzas aereas
a las 13 hora, 6 min
to, en aparato laico
bomba retroguardia fuerza
Batallon n.º 2, situado altura
este Vega Rey =*

PA-

El general D. Amado Balmes Alonso se trasladaba en una avioneta (32) al aeródromo de León para hacerse cargo del mando de la columna Bosch

32 Según Manuel González Álvarez (Ob. Cit., pág. 99) dicha avioneta era la "Amazonas". En un principio pensé que podía tratarse de la De Havilland D.H.G-III A Moth Major, adquirida para la Expedición Iglesias al río Amazonas. Pero consultada la fecha de su compra, resulta ser el 14 de junio de 1935, por lo que no es posible su empleo en octubre de 1934

y tratar de desencallarla del atasco en que se encontraba en Vega del Rey desde el 7 de octubre. Asimismo, se incorporaba a León el capitán D. Luis Roa Miranda con la misión de instruir la causa contra el jefe de Talleres del Parque Regional Noroeste, capitán D. Carlos Núñez Maza y dieciséis obreros del mismo por el plante efectuado en los primeros días de la revolución, negándose a reparar los Breguet XIX del Grupo.

El teniente de navío Guitián efectuó con su autogiro un reconocimiento de la cuenca minera del Nalón –La Felguera, Sama, Pola de Laviana– cruzando seguidamente por Carbayín y Valdesoto hacia Pola de Siero y Noreña, para regresar a Gijón. Durante este recorrido fue objeto de nutrido tiroteo, comprobándose tras de su aterrizaje que un disparo había atravesado el fuselaje a la altura de la escarapela; los orificios de entrada y salida probaban que tal disparo había sido hecho desde un lugar elevado. En cualquier caso, quedaba demostrado el acierto de haber basado este autogiro en Gijón, desde donde seguía operando mientras el EA-SCA permanecería inmovilizado en León a la espera de que una bonanza del tiempo, le permitiera trasponer la divisoria cantábrica.

El teniente D. Joaquín García Morato trasladó a Gijón en una de las avionetas a un oficial de la Armada pero, una vez en la playa de San Lorenzo, se vio forzado a pasar la noche en ella por impedirle el regreso la cerrazón provocada por el mal tiempo.



El EA-SCB del teniente de navío Guitián en la playa de Gijón, que utilizó como base de operaciones durante prácticamente toda la campaña.

16 de octubre

Se ordenaba proseguir los reconocimientos sobre Oviedo y sus inmediaciones, al igual que sobre Trubia, Olloniego, Mieres, Ujo y Pola de Lena.

Como refuerzo a la Base de León se enviaban desde Getafe por ferrocarril seis mecánicos del Grupo 31 y, desde Barcelona, en vuelo con escala en Logroño, un armero.

Como quiera que continuaba el mal tiempo, se insistía en la necesidad de establecer una base de operaciones en Asturias, al Norte de la cordillera. Los informes no resultaban favorables al empleo habitual por parte de los Breguet de la playa de Gijón –que habían efectuado en ella algún aterrizaje, como se ha dicho, pero sólo en emergencia– y mucho menos para los polimotores. En consecuencia, se disponía el envío de una

avioneta para estudiar las posibilidades de los terrenos de vuelo de Somió (Gijón) y de Cué (Llanes) (33).



Breguet XIX del Grupo 21, de León. Esta imagen ha sido utilizada frecuentemente en un “montaje” bastante chapucero en el que aparece el aparato sobrevolando el aeródromo de La Virgen del Camino.

17 de octubre

La jornada se presentó con mal tiempo; nubes, lluvia e incluso nieve en las alturas, lo que impediría la actuación de los aviones. El principal objetivo señalado en la Orden de Operaciones era la ocupación de Trubia y su Fábrica de Artillería, que llevaron a cabo las fuerzas al mando del teniente coronel Yagüe.

33 Con motivo del interés demostrado por el Mando en Madrid sobre la posibilidad de utilizar terrenos de vuelo en Asturias, citando entre otros el de la Cuesta de Cué, se forjó en Llanes una leyenda sobre la “importancia de este campo en la Revolución de 1934”, que trasciende a varias publicaciones sin más precisión, sugiriendo un empleo que no tuvo en ese momento por no reunir las condiciones adecuadas. Las noticias más pormenorizadas y, al mismo tiempo, más exageradas, fueron las incluidas en el libro de Higinio del Río Pérez, “Joaquín Ortiz. Un arquitecto racionalista”, pág. 203, y la publicada por Antonio Quintana en “La Nueva España” del 1 de octubre de 2012, donde se decía que *“fue empleado como base de operaciones por una fuerza de 30 aparatos ligeros, 18 de observación y 12 de bombardeo, que atacaron Oviedo el 7 de octubre.”*

(<https://mas.lne.es/cartasdeloslectores/carta/11461/puntualizaciones-sobre-mazucu.html>)

Emilio Herrera Alonso (34) asegura que el asalto a la factoría se realizó tras “*un duro bombardeo aéreo*”, pero no he logrado encontrar otras fuentes que confirmen tal aserto.

Todo parece más bien corroborar que no pudo efectuarse un bombardeo en fuerza, pues únicamente tenemos noticia de que volara sobre Asturias un solitario Breguet, pilotado por el capitán D. Juan Carmona Rey, al que el mal tiempo impidió regresar a la Base de León, obligándole a pernoctar en Gijón, en cuya playa había tomado tierra (35).

Ese mismo mal tiempo obligaba al teniente García Morato a efectuar un aterrizaje de emergencia durante un vuelo desde Alcalá de Henares a Gijón, en el que transportaba material sanitario en una De Havilland DH.82 Tiger Moth. Tendría que aguardar una mejoría del tiempo para poder alcanzar la Base de León.

Sí que pudo volar, en cambio, el autogiro del teniente de navío Guitián que despegó al mediodía para efectuar un reconocimiento de la cuenca del Nalón desde Sama de Langreo a Pola de Laviana, para cruzar a continuación sobre Bimenes y Nava, sobrevolando Pola de Siero y Noreña; población esta última que estaban ocupando las tropas de la Columna Solchaga. Por la tarde efectuaría nuevamente el mismo recorrido, regresando a Gijón a 17,45 h.

18 de octubre

La Orden de Operaciones disponía la realización de reconocimientos sobre las carreteras de Mieres a Sama, de Figaredo a Turón y de Ujo a Cabañaquinta; el apoyo con bombardeos –que no fueron necesarios– a las

34 “La Aviación en la revolución de octubre de 1934”, en “Aeroplano”, nº 18, pág. 44

35 Rafael de la Guardia– “Crónica de la Aeronáutica Naval Española”, pág. 902

columnas Balmes y López Ochoa y el contacto con la columna Solchaga, entre Nava y Oviedo.

El comandante Jefe de la Aviación Militar, Sáenz de Buruaga, realizó una visita de inspección a la Base de León.

19 de octubre

Un nuevo día de mal tiempo. El Fokker F-VII 3m, EC-AAU de L.A.P.E., despegaba de León en un vuelo de exploración meteorológica, formando parte de su tripulación el teniente de navío D. José Luis de la Guardia, mientras su autogiro EA-SCA permanecía en tierra. A su regreso, informó que toda Asturias estaba cubierta de nubes, haciéndose preciso adentrarse en el Cantábrico para encontrar los primeros claros.

Idéntica información se recibía del autogiro EA-SCB que puntualizaba la presencia del mar de nubes a partir de los 2.400 metros. A baja altura, por tanto, sobrevoló Noreña e Infiesto, localizando un tren en circulación entre esta última población y Villamayor.

Pasó después al concejo de Aller, recibiendo fuego desde el pueblo de Santibáñez (36), siguiendo al de Mieres de cuya capital dio la noticia de no encontrarla ocupada, aunque en esta fecha las fuerzas gubernamentales habían ido completando la entrada, ya sin lucha, en la totalidad de las cuencas mineras.

A la Base de León llegaba uno de los trimotores, transportando 8 lanzabombas, 42 botes de humo amarillo, material fotográfico, dos magnetos y bujías para motores. Por otra parte, se anunciaba el envío ferroviario de 1.000 bombas A-5 desde la 1ª División Orgánica (Madrid).

36 No se indica si se trataba de Santibáñez de la Fuente o Santibáñez de Murias; ambos en el citado concejo.

20 de octubre

La Orden de Operaciones disponía que los aviones suspendieran los bombardeos salvo que mediara petición de los mismos por parte de las tropas. Con esto, las operaciones militares sobre Asturias podían darse por finalizadas, una vez que tuvo lugar la capitulación de los rebeldes.

La Jefatura de Aviación, a 01,35 h, ordenaba la suspensión del servicio de cinco de los trimotores civiles por devolución de los mismos a L.A.P.E. Establecía la organización del Grupo N° 21 de León a base de dos escuadrillas, con diez Breguet XIX cada una, y una Plana Mayor del Grupo con tres Breguet XIX y los dos trimotores militares. Disponía el regreso a Barajas de los trimotores de L.A.P.E.; a Getafe el de los Breguet sobrantes y a sus destinos del personal no perteneciente a la Escuadra N° 1 —excepto los tripulantes de polimotores— y autorizaba al Grupo 21 a retener las avionetas de la Escuela de Alcalá que considerara necesarias para el servicio.

Otro telegrama de la Base Aérea de Getafe cursado a 18,20 h daba cuenta de la llegada de siete Breguet del Grupo 31 de los destacados en León. (ya se habían adelantado detalles sobre matrículas y tripulaciones de estos aparatos en la página

Dentro de la dinámica de abastecimiento al Grupo 21 y a pesar de haber cesado las operaciones, llegaba al aeródromo de La Virgen del Camino un trimotor con 10 percutores para las ametralladoras ligeras Hotchkiss, 1.000 disparos trazadores de 7 mm, 4.000 cartuchos ordinarios de fabricación reciente y 60 metros de funda para los cables de manejo de los lanzabombas. El autogiro EA-SCB (teniente de navío Guitián) abandonaba la playa de Gijón aterrizando primeramente en el aeródromo

de Llanera (hoy, La Morgal), para salir desde allí en reconocimiento de Mieres, Ujo y Pola de Lena, desde donde inicio el ascenso para cruzar la cordillera y aterrizar seguidamente en La Virgen del Camino. Allí, tras un somero repaso, recibió órdenes de acompañar al EA-SCA (teniente de navío De la Guardia) que debía transportar a Oviedo y Gijón al capitán Del Val, Jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas. Ambos autogiros despegaron de León a 14,00 h encontrando el EA-SCA grandes dificultades para alcanzar la altura requerida para el cruce de la divisoria, a causa del peso de la carga que llevaba. Tales dificultades acabaron obligándole a efectuar un aterrizaje forzoso en Valsemana, en una ladera de la vertiente leonesa, tan inclinada que, pese a no haber sufrido daños de importancia, impedía el despegue del aparato. El EA-SCB regresó a León para dar cuenta de lo sucedido, organizándose inmediatamente la recuperación del autogiro siniestrado. El teniente de navío Guitián reemprendió en solitario el vuelo a Gijón, en cuya playa aterrizaba a 17,42 h.

Entretanto, el teniente de navío De la Guardia conseguía, con ayuda de unos lugareños trasladar su autogiro a un pequeño prado del que despegó, dejando en tierra al capitán del Val y al material que transportaba para aligerar al máximo el aparato, consiguiendo llegar a León a 16,00 h. Un camión enviado desde la Base recogía poco después al capitán y los efectos dejados en tierra.

AVIACION MILITAR

SERVICIO RADIOTELEGRAFICO MILITAR **0294**

Estación Núm.

ESTACIONES		Calificación <i>1000</i>	Día	Mes	Horas	Minutos
De <i>Quessa</i>	} Depositado el	}	20	10	1	35
Por						
A <i>Bein</i>	Recibido el		20		5	16

NUMERO	
De origen	De orden
451	495

Palabras *no*

Comunicado a las

horas minutos de

la de de 193

El Radiotelegrafista,

[Handwritten signature]

El Jefe Aviaacion
al Jefe Escuadra N° 1

*Suspendido servicio dia-
rio Bein con trimotoses por
demolicion 5 a base hoy
no se envia orden operacio-
nes impreso guerra aerea
Bein quedarian reducidas
grupo 21 con 2 escuadrillas
de 10 aviones cada una.
plana mayor grupo con
3 aviones y paseja trimo.*

teses militares.

El trimotor R.2.P.6. se regresará Barajas,
Aviones Dr 19 sobrantes plantilla anterior
se regresará Getafe, si precisase incorpo-
ración León desde Getafe pilotos encarga
dos transporte Dr sobrantes puede ordenar
venga Getafe trimotor para llevarlos a
León.

Ametralladoras quedarán todas León.
Personal no perteneciente a escuadra
Nº 1 excepción tripulación polimotares
se incorporará su destino, pudiendo faci-
litar transporte Madrid en polimot-
ses.

Completación personal necesario uni-
dades aéreas fijadas era orden, con perso-
nal de escuadra Nº 1 regresando Getafe
recto.

Aviones puede retener las que ju-
que necesarias con sus pilotos.

Situación fuertes ha sufrido variación
quedará quamecidas, Cernantes, Puerto
Piedrahíta, Páramo del Bil, grado, Mi-
eses, Pola de Uena, Ujo, Novena, Pola de
Uiso, Sama y Pola de la Diana, además

El capitán D. Rafael Martínez de Pisón, que volaba en una De Havilland DH.82 “Tiger Moth” desde Cuatro Vientos a León fue sorprendido durante el viaje por el anochecer y, al verse privado de luz, optó por efectuar un aterrizaje de emergencia en Sahagún de Campos que realizó sin el menor percance.

El autogiro del teniente de navío Guitián despegaba de la playa gijonesa a 11,15 h para trasladar a León al capitán de corbeta D. Pablo Ruiz, alcanzando su destino a 12,20 h.

21 de octubre

Con el regreso a sus respectivas bases de los aparatos destacados a León la jefatura de la Aviación Militar decidió reorganizar las fuerzas de la Escuadra Nº 1. Quedando el Grupo nº 21, de León, con dos escuadrillas de Breguet XIX en armas y una tercera en cuadro, al mando del comandante D. Eusebio Verda del Vado. Al mismo tiempo se organizaba un denominado “Grupo Mixto”, a las órdenes comandante D. José María Saavedra, con una escuadrilla Breguet XIX del Grupo 31 y una unidad trimotor, con el Junkers K.30 49-1, el Fokker F-VIIIb 3m militar 25-1 y el Fokker F-VIIIb 3m EC-AAU, único de los civiles requisados que aún no había sido devuelto a L.A.P.E.

Los dos autogiros de la Aeronáutica Naval permanecerían en León realizando diversos cometidos –así, un viaje a Valladolid del EA-SCA el día 22; otro de ambos aparatos a Burgos el 24 o el traslado a Gijón del teniente coronel Camacho, el 25, en el autogiro de De la Guardia, acompañado por el de Guitián– hasta el día 27 de octubre en que recibieron orden de regresar a Madrid, destino al que llegaban a 11,15 h del 28, tras una escala en Olmedo para repostar.

Las operaciones emprendidas para batir a los revolucionarios asturianos podían darse por terminadas. La Aviación había tenido durante las mismas un comportamiento extraordinario a pesar de las dificultades meteorológicas y geográficas que limitaron drásticamente su empleo.

En cuanto al equipamiento... Me viene a la memoria una frase de la novela de Patrick O'Brian, "Capitán de Mar y Guerra" (37), en la que el protagonista, capitán inglés Jack Aubrey, dice en el trance de iniciar el combate contra un buque español: *"Lo bueno de luchar contra los españoles (...) no es que sean cobardes, puesto que no lo son, sino el hecho de que nunca, nunca están preparados"*. Tal vez alguien considere uno de los tantos estereotipos británicos sobre los españoles que no parezca adecuado aplicar en TODOS los casos, pero lo cierto es que se trata de una situación en que nos hemos visto envueltos con mucha, demasiada, frecuencia. En el contexto que nos ocupa los Breguet XIX con que contaba la Base de León se hallaban totalmente desfasados (38); las ametralladoras Darne con que iban armados, desgastadas en buena medida durante la campaña de Marruecos, hacía diez años, fallaban con lamentable frecuencia y la dotación de bombas que, cuando se proyectó el aparato, allá por el año 1921, se cifraba en un máximo de 44 bombas de entre 10 y 14 kilos (440/616 Kg) en dos lanza-bombas internos, se había reducido en España a 12 bombas de 12 kilos en lanza-bombas externos (39)

37. Pág. 361

38. De hecho, tras los sucesos revolucionarios comenzaría a buscarse un nuevo modelo que le sustituyera en las filas de nuestra Aviación.

39. Hablamos sólo de las bombas "pequeñas" –Hispania A-5–, que fueron las empleadas en Asturias, donde no se buscaba causar destrucciones materiales, sino batir a combatientes, a ser posible, en campo abierto

y no, desde luego, para dejar espacio a las cámaras fotográficas, que muchos de los Breguet no llevaban. Además la veintena de aviones que constituían la dotación de la Base eran escasos aún para cubrir las necesidades de una campaña en la que ni siquiera se iban a encontrar con enemigo aéreo enfrente e, igualmente, era escaso el personal especialista para atender las exigencias de la misma, aun teniendo la consideración de Parque Regional Noroeste.

Por otra parte, no existían aeródromos dignos de tal nombre ni auxilios a la navegación de ningún tipo en toda la cornisa cantábrica que permitieran establecer al Norte de la cordillera bases de operaciones auxiliares, pese a tener sobradamente comprobadas las dificultades que comportaba el sobrevolarla, a poco que el tiempo no fuera propicio.

No obstante, el personal de la Aviación Militar y, en la medida que participó, el de la Aeronáutica Naval, haciendo honor al tan socorrido artículo de las antiguas Reales Ordenanzas que disponían: “(el Oficial) *...suplirá con su celo las faltas o deficiencias que encontrare*”, una vez solventada una serie de escollos de carácter político, se multiplicó en sus acciones; reforzó las plantillas de León para atender con holgura las exigencias operativas; llevó aviones a León desde Getafe, Cuatro Vientos, Alcalá de Henares, Logroño (40) y cuando éstos no fueron bastantes, bien por su número, bien por su capacidad, les agregó, previa requisita, los trimotores de las Líneas Aéreas Postales.

40 Ya hemos constatado la presencia de dos pilotos del Grupo 23, de Logroño, en la Base de León (ver pág. 34). Además, hay constancia de un radiograma enviado tras el final de las operaciones por la Jefatura de Aviación en el que pedía se le comunicara cuántos Breguet del Grupo 23 permanecían aún en el aeródromo de La Virgen del Camino.

Estos aparatos se emplearon intensamente en toda clase de misiones: transportaron mandos y Estados Mayores, necesarios con urgencia para la dirección de las operaciones; grupos de pilotos y especialistas –en mecánica, fotografía, transmisiones radiotelegráficas u ópticas, médicas y quirúrgicas, armeros...– y los equipos que precisaban para desarrollar su trabajo, así como materiales y armamento: ametralladoras, cartuchería, bombas, combustibles, lubricantes y repuestos de todo tipo. Cumplieron misiones de bombardeo, ametrallamiento, reconocimiento –visual y fotográfico–, enlaces con las columnas gubernamentales, apoyándolas en descubiertas y flanqueos y abasteciéndolas con municiones de boca y guerra, como asimismo a los reductos de los defensores de Oviedo; lanzamientos de propaganda y prensa sobre campo enemigo y todas ellas excediéndose en sus cometidos; volando a baja altura para obtener la máxima eficacia, lo que suponía ponerse al alcance del fuego de fusilería de los revolucionarios, que les ocasionó algunas bajas y averías.

En definitiva, hubo que concentrar sobre Asturias el máximo de personal y elementos disponibles, pero siempre reservando, al menos, parte de los medios de los Grupos 23 (Logroño), 31 (Getafe), 13 (Barcelona) y 22 (Sevilla) para controlar los disturbios que se produjeron en Cataluña, Vizcaya, Guipúzcoa y Palencia. Si parece claro que la Base de León no se hubiera bastado con las plantillas de que disponía para hacer frente a las operaciones contra los rebeldes en una sola provincia, también lo parece que la totalidad de la Aviación española habría resultado insuficiente si la revuelta se hubiera extendido a otras zonas con una virulencia similar a la de Asturias.

CAPÍTULO II.

GUERRA EN LOS CIELOS DE ASTURIAS 1934/1937. PERIODO ENTRE GUERRAS

A finales de la década de los “veinte” del pasado siglo se despertó en diferentes autoridades locales asturianas el interés por disponer de aeródromos capaces de convertirse en un futuro en destinos de líneas aéreas. Con esta intención, en 1927, el Ayuntamiento de Llanera cedía al Estado unos terrenos en la Morgal considerados muy idóneos para el aterrizaje de los aviones de la época.

Por su parte, una comisión del Ayuntamiento de Llanes viajaba a Madrid en 1932 para entrevistarse con el entonces Director General de Aeronáutica Civil, don Arturo Álvarez-Buylla Godino, en petición de una mayor categoría y, en consecuencia, de un mejor equipamiento del terreno de vuelo existente en la llamada Cuesta de Cué, a raíz de la cual se solicitaron al consistorio llanisco los oportunos datos para evaluar las posibilidades de dicho terreno. A partir de ese momento se irían cruzando una serie de solicitudes, así como ofertas del terreno al Ministerio de la Guerra, sobre las que volveremos más adelante, que se complementaron con la aprobación de algún que otro presupuesto municipal para el inicio de unas mínimas obras indispensables: pequeños desmontes, instalación de una manga de viento, alguna señalización(41).

41 En 1933 se destinaban 5.000 pesetas del presupuesto municipal llanisco a la mejora del campo de vuelo de la Cuesta de Cué: instalación de una manga, un urinario y establecimiento de una cierta vigilancia por un guarda jurado durante el verano

A despertar ese interés por la Aviación había contribuido no poco la llegada a Llanes el 17 de agosto de 1931 de una avioneta Potez 36.14, matrícula F-ALAC (42), propiedad del piloto francés Pierre Desmazières, acompañado por el llanisco, Benjamín Gutiérrez Junco (43). Curiosamente, el aterrizaje no tuvo lugar en la Cuesta de Cué, sino en el prado de Malzapatu, a las afueras de la población, en la salida hacia Poo, acondicionado previamente.



Benjamín Gutiérrez Junco fotografiado en el prado de Malzapatu junto a la Potez 36 en su primer vuelo a Llanes

42 Número de fabricación 2043 (motor Renault de 95 HP). Se trataba de la misma avioneta en que Desmazières había realizado entre diciembre de 1930 y marzo de 1931 un raid a Madagascar, en unión de René Lefèvre, que pilotaba a su vez la avioneta del mismo tipo F-AJZZ

43 Nacido en Parres, había huido a Francia en 1921, para eludir el servicio militar. Allí estableció contactos con el mundo aeronáutico, acompañando a Desmazières como mecánico en el citado vuelo París-Madagascar.



Desmazières (primero por la derecha) y Gutiérrez Junco (a su izquierda) en el Cuesta de Cué, durante su estancia en Llanes en agosto de 1931

Sería en los días siguientes cuando Desmazières “descubrió” el campo de Cué, comenzando a utilizarlo entusiasmado para dar bautizos del aire a vecinos de Llanes, al “módico” precio de cinco duros vuelo.

.Lo cierto es que la llegada de la Potez constituía todo un acontecimiento, ya que, desde aquel lejano 1919 en que Leónce Garnier (“mosiú Garnié”, para los asturianos) realizara el primer vuelo desde la Cuesta de Cué, habían sido muy pocos los que desde allí se efectuaron. El más destacado el del piloto santanderino Teodosio Pombo, contratado para lanzar flores desde el aire sobre la Virgen de la Guía el día de su festividad, 8 de septiembre de 1930, realizando varios vuelos de prueba con su Messerschmitt M.23b, matrícula EC-PAP, acompañado por algunas autoridades locales que, finalmente, se saldarían con la imposibilidad de volar el día de la fiesta.

A partir de la visita de Gutiérrez Junco, se dispararon los acontecimientos. En junio de 1932, aterrizaba en la Cuesta de Cué un Breguet XIX de la Aviación Militar pilotado por el capitán Pérez Prado en comisión para visitar Asturias con el encargo de buscar parajes aptos para

las operaciones de vuelo. La impresión que le causó el campo de la Cuesta de Cué fue magnífica, informando a sus superiores de sus buenas condiciones, no para establecer una base aérea, sino para convertirlo en aeródromo de socorro, y a la Federación Aeronáutica Española de su aptitud para acoger un final de etapa de la II Vuelta Aérea a España, que iba a celebrarse próximamente. Esta segunda posibilidad fue aceptada, aunque no pudo realizarse al haber sido suspendida la citada Vuelta, si bien tendría lugar al año siguiente.



El capitán Pérez Prado (en el centro, en mono de vuelo) a su llegada a la Cuesta de Cué en junio de 1932, objeto de la curiosidad de las “fuerzas vivas” locales. Tercero por la derecha, con sombrero, el alcalde de Llanes don Clemente Merodio.

En ese mismo año aterrizó en Cué una patrulla de la Aviación Militar formada por tres Breguet XIX, tripulados por los comandantes Rodríguez y Díaz de Lecea, González Gallarza y Fernández Mulero.

Otros pilotos que comenzaron a ser habituales en la Cuesta de Cué fueron José Yanguas Yáñez, con su De Havilland DH.80A Puss Moth, matrícula EC-NNA, y Ricardo García Portilla (“Rico”), natural de Cué,

emigrado y residente en Méjico, que, cuando viajaba a España. traía con él su avión embarcado. Más circunstancial e imprevisto fue el aterrizaje, en octubre de 1933, de una avioneta con matrícula norteamericana, en la que volaba una



En 1932/33 volaban a Asturias con una cierta frecuencia los Breguet XIX militares. Vemos aquí uno de ellos en la Cuesta de Cué (arriba) y otro en un campo improvisado en Ribadeo (abajo)

pareja de recién casados en viaje aéreo por Europa –y, en esta ocasión, concretamente hacia Barcelona–, a quienes la niebla hizo perder el rumbo. La visión de las marcas de identificación como aeródromo auxiliar de la Cuesta de Cué, supuso un alivio ante una situación que empezaba a resultarles peligrosa. En el campo de vuelo fueron atendidos por el piloto

José Yanguas que les proporcionó combustible y la orientación precisa para proseguir su viaje.

En 1933, ya tenían la consideración “de servicio” el campo de Llanera, próximo a Oviedo y Lugones, para la Aviación Militar y el de Llanes para la civil. En ese mismo año tuvo lugar la II Vuelta Aérea a España, en la que el aeródromo de Cué fue elegido como final de etapa. Participaban en ésta tres avionetas de turismo y tres Breguet militares, pilotados por el teniente Doménech y Ramírez de Arellano, el capitán Pérez Pardo y, una vez más, el comandante Fernández Mulero, que hicieron en al aeródromo llanisco la escala prevista.

Como hemos visto en el capítulo anterior, en octubre de 1934, las condiciones meteorológicas supusieron una seria dificultad para los aviones que, desde la Base Aérea de León, debían trasponer la cordillera Cantábrica para actuar contra los revolucionarios asturianos. En diferentes ocasiones en el transcurso de las operaciones se consideró la posibilidad de preparar un campo de vuelo al Norte de la divisoria –en Llanera, en Gijón, en Llanes...– sin que finalmente hubiera necesidad de llevarlo a cabo. El hecho de que la Cuesta de Cué se incluyera en esos estudios es la única relación que tuvo con la Revolución de Octubre, pese a la leyenda de una participación real que actualmente se ha difundido; sobre todo, precisamente en la dicha zona de Llanes.

Finalizada la revolución de 1934, personal técnico de Aviación efectuó una inspección en el aeródromo, que ya figuraba en las cartas aeronáuticas de navegación, asegurándose que existía el proyecto de asignarle categoría de “eventual militar”, para lo cual se proyectaba dotarle de polvorín, depósito de combustible y casa-vivienda para un guarda. Ante estas

noticias, el Ayuntamiento de Llanes, como ya se ha dicho, ofertó al Ministerio de la Guerra la cesión de los terrenos, acompañando la propuesta de los oportunos planos y documentación. Sin embargo, ni hubo una respuesta a dicha proposición ni se llevó a cabo obra alguna de las anunciadas. Lo único que se hizo antes de 1936 fue desviar una línea de tendido eléctrico que constituía un obstáculo para el tráfico del campo.



Benjamín Gutiérrez Junco despegando con su Potez EC-AUU del aeródromo de Lamiaco (Vizcaya)

Entretanto, el tan citado aeródromo continuaba siendo utilizado como base habitual para sus vuelos por Benjamín Gutiérrez Junco, que había obtenido el título de piloto y adquirido la “famosa” Potez F-ALAC en septiembre de 1933, inscribiéndola a su nombre con la matrícula española EC-AUU, con la que solía recorrer la cornisa cantábrica, aterrizando en terrenos de fortuna, aparte de viajes a Francia, país con el que no deseaba perder sus relaciones aeronáuticas. En febrero de 1935 trasladaría a Llanes a un cámara de la UFA, importante empresa cinematográfica alemana, con el que realizó una serie de vuelos en los que se tomaron las primeras

filmaciones aéreas de Asturias (44). También utilizaron el aeródromo de Cué doña María de la Salud Bernaldo de Quirós, primera mujer española que obtuvo el título de piloto de aeroplano y, en el verano de 1934, doña Marcelina Martínez Ruiz que tomó tierra en la Cuesta de Cué con un aparato Bristol (45).

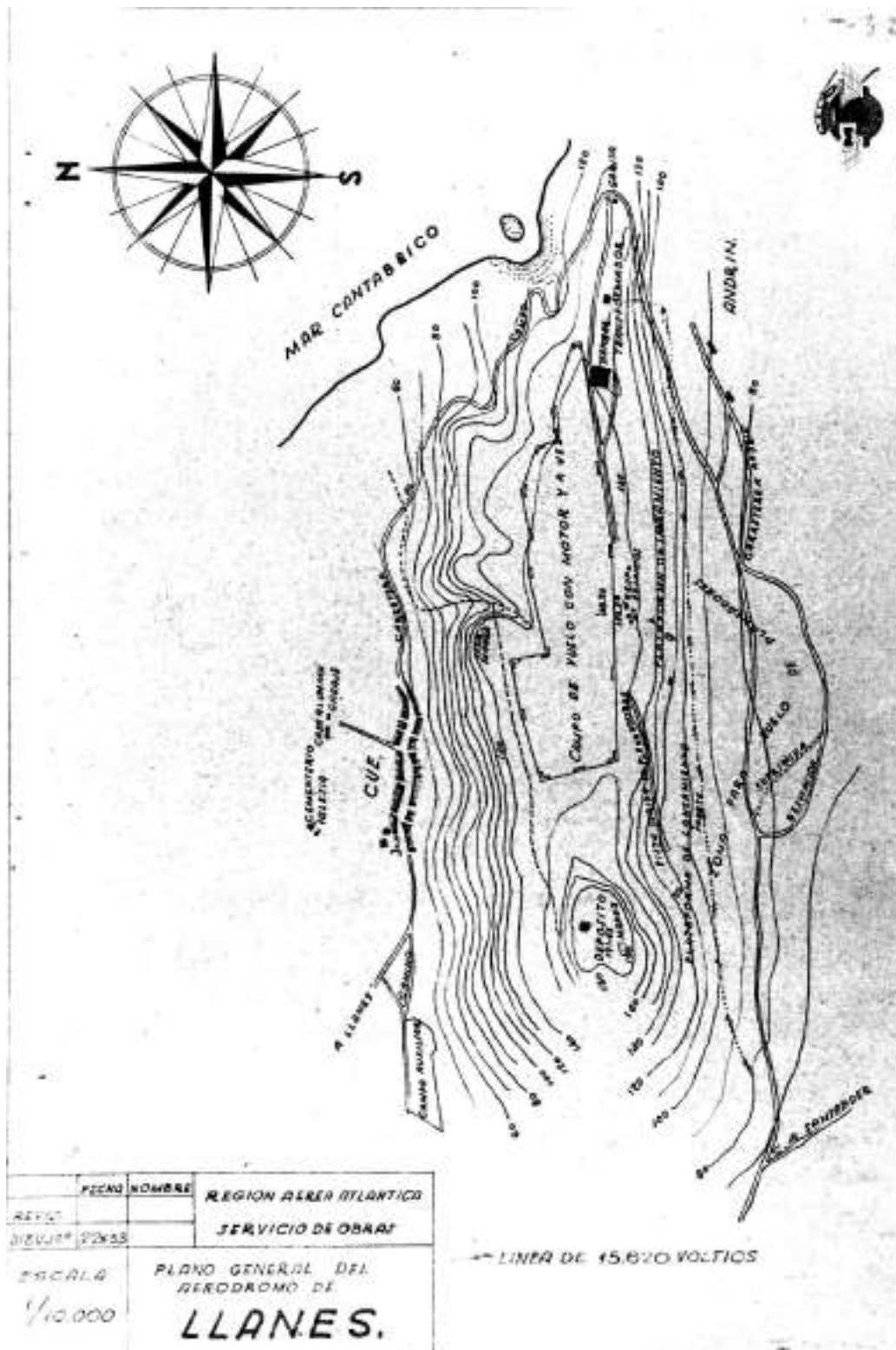
El aeródromo de Cué resultaba, cuando menos, muy peculiar, pues se trataba de un llano situado en una meseta de unos 140 metros de altura (46) circundado prácticamente en todo su perímetro por fuertes pendientes sólo algo más suaves en su extremo Este al que llega la carretera que comunica Cué con Andrín, salvando un collado desde el cual se accede al campo. La dirección del mismo, casi paralelo a la costa, era de Este a Oeste, teniendo la llanada unos mil metros de longitud y cerca de trescientos de anchura, con el mar Cantábrico al Norte y al Sur la Sierra de Cuera, de la que lo separaba el valle que acoge el pueblo de San Roque del Acebal. No es, pues, de extrañar que el piloto republicano Francisco Tarazona lo comparara con un portaaviones y el de la Legión Cóndor Adolf Galland con una azotea. Los vientos dominantes eran del Norte y Noroeste, lo que suponía que los despegues y aterrizajes que hubieran de usar su mayor longitud debían realizarse frecuentemente con viento cruzado.

Como compensación a estos inconvenientes, el suelo era de hierba y turba, muy firme y no se encharcaba, lo que permitía operar desde el mismo a polimotores de considerable peso. En conjunto, el saldo era

44 Actualmente perdidas; lo que nos priva de unas vistas aéreas de época del aeródromo de Cué que, sin duda, figurarían entre ellas.

45 Higinio del Río Pérez. “Joaquín Ortiz. Un arquitecto racionalista”. Pág. 202

46 137 en la zona de acceso al campo y 176 en la cota más alta (Canto de Jario) ya fuera del terreno de vuelo.



Plano del aeródromo de La Cuesta de Cue. Aunque su trazado se remonta a los primeros años “cuarenta”, las curvas de nivel nos permiten hacernos idea de la naturaleza del terreno y al mismo tiempo apreciar las obras levantadas en él durante la guerra. Datación: la REGION AEREA ATLANTICA, por cuyo Servicio de Obras fue dibujado, se creó el 17 de octubre de 1940, por lo que es posterior a ese fecha. (Cortesía de Ramón Duarte Álvarez)

positivo siendo, de hecho, más bien escasos los accidentes ocurridos en él durante la guerra.

En cuanto al terreno de vuelo de la Morgal, en Llanera –que durante la guerra jugaría un papel prácticamente nulo, en contraste con la actividad desarrollada en el de Llanes– se había por fin decidido convertirlo en un aeródromo auxiliar, adjudicándose las obras para su acondicionamiento a don Segundo García Gudiaga en febrero de 1936. El estallido de la contienda civil impediría que los trabajos llegaran apenas a iniciarse.

Por lo que respecta al material de aviación, una vez sofocada la revolución de octubre de 1934, con el acceso de la C.E.D.A. al Gobierno y el de Gil Robles a la Cartera de Guerra, se consideró inaplazable la modernización de las Fuerzas Aéreas, en aplicación de las enseñanzas adquiridas a partir de las carencias evidenciadas en la campaña de Asturias.

Había que buscar urgentemente un aparato de caza para reemplazar al Nieuport 52, que entonces dotaba las unidades de esta especialidad y cuya obsolescencia resultaba palmaria, aunque en este caso no estuviera refrendada por la experiencia asturiana en la que no había tomado parte. El caza seleccionado fue el británico Hawker “Fury”, que debería construir en España, bajo licencia, la Hispano Aviación.

Aún más anticuados se hallaban los cazas de la Aeronáutica Naval, los Martinsyde F.4, para cuya sustitución urgente se eligió, no un caza puro, sino más bien un aparato de ataque y bombardeo ligero, el igualmente británico Hawker “Osprey”, del que Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.) debía construir una pequeña serie.

La misma urgencia se sentía respecto al relevo de los Breguet XIX por auténticos aparatos de bombardeo. En este caso, la elección recayó en el norteamericano Martin B-10, del que C.A.S.A. habría de construir la variante española Martin 139 WSP.

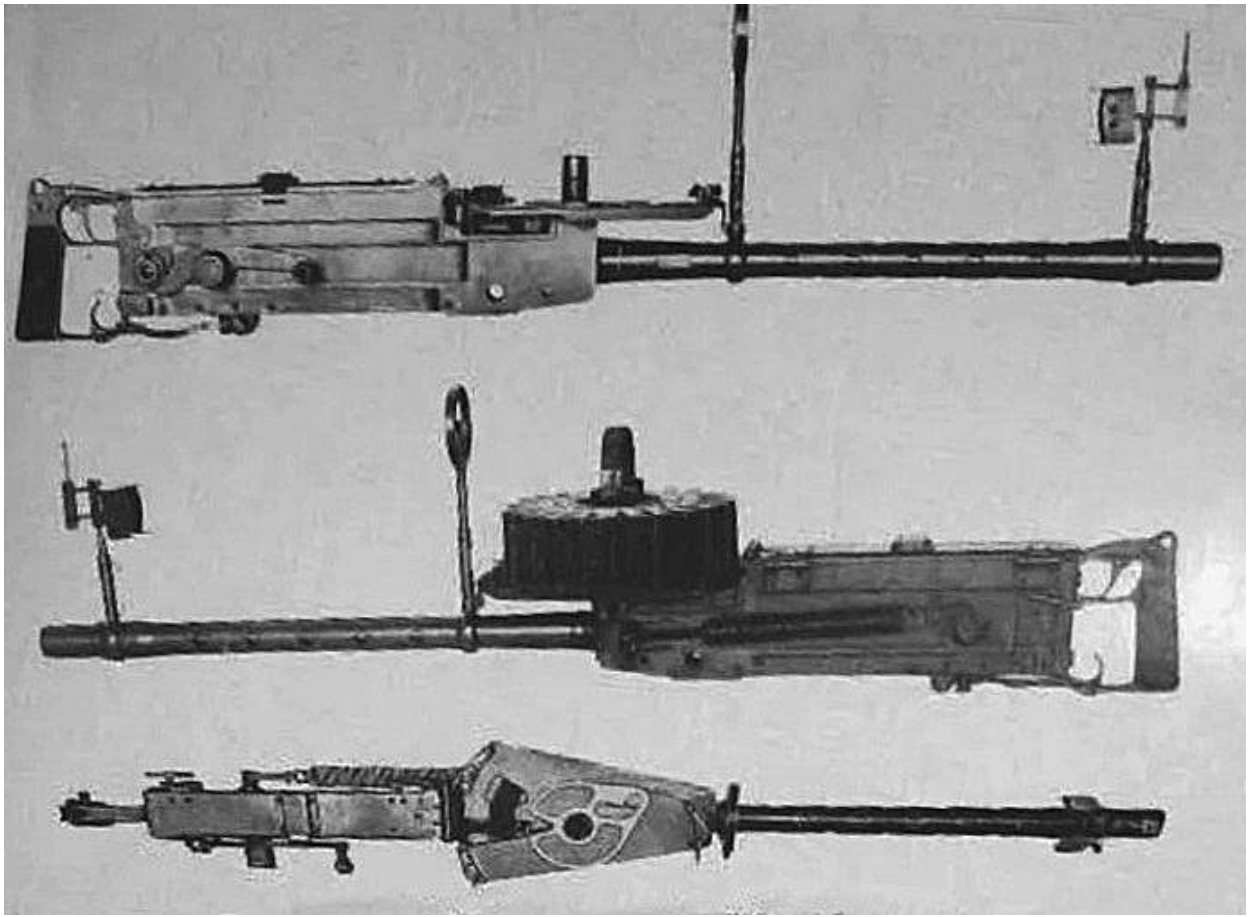
Ninguno de estos aparatos se incorporó a la Aviación española. El triunfo del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936 y la formación de un Gobierno de este signo, que no tenía el menor interés en potenciar las Fuerzas Armadas, fue ralentizando la tramitación de los contratos de suerte que, al estallar la guerra en julio, no se habían iniciado las fabricaciones previstas y sólo se encontraban en España tres Hawker “Fury” y un Hawker “Osprey”, que montaban motores Hispano Suiza 12XBr en sustitución de los motores originales ingleses –tal como se exigía en los correspondientes contratos de compra– enviados por la firma proyectista como demostradores y modelos para iniciar la producción española. El empleo de estos cuatro aviones por el Gobierno de Madrid en la guerra civil tendría lugar en los frentes del Centro por lo que no guardó relación en absoluto con las operaciones sobre Asturias durante la misma.

Se habían recibido, no obstante, nuevas ametralladoras de torreta Vickers Clase “K” y Clase “F” que iban a reemplazar en los aparatos, tanto de la Aviación Militar, como de la Aeronáutica Naval a las anteriores y desgastadas Lewis y Darne que habían puesto en evidencia sus problemas al emplearlas contra los revolucionarios. La Vickers Clase “F” ya había sido evaluada en España en 1930, año en que se compraron ocho máquinas, con números de serie 85011 a 85018, a las que se sumarían otras 103 –con números de serie B 750 a B 824 y B 925 a B 952, adquiridas a finales de 1934 y en 1935– que comenzaron a montarse

inmediatamente en las torretas de los aviones españoles. La Clase “F” era una máquina que combinaba el tradicional funcionamiento Vickers, por corto retroceso del cañón y cierre de rótula con el sistema de alimentación mediante cargadores de disco o plato giratorio, como los de la Lewis, pero con una capacidad para 97 cartuchos de calibre .303 British (7,7 mm), lo que suponía una mayor facilidad de manejo frente a sus antecesoras Darne, alimentadas por engorrosos tambores con cintas. Tenía una cadencia de fuego de 650 disparos por minuto.



Una de las ametralladoras Vickers Clase “F” adquiridas en 1934 –número de serie B785– que se conserva actualmente en la Sala de Armas de la Delegación de Defensa de Asturias.



Ametralladora Vickers Mark "F".





Ametralladora Vickers Clase "F" en la torreta de un Breguet XIX



Ametralladora Vickers Clase K. Se aprecian sus elementos de puntería (punto de mira de veleta), cargador de disco y bolsa para la recogida de las vainas vacías.

La Vickers Clase “K”, también conocida como G.O. (de Gas Operated), era una rareza en la producción de la firma británica, pues incorporaba el funcionamiento por toma de gases en un punto del cañón –tomado del fusil ametrallador Vickers Berthier–, que nunca había sido habitual en la producción de dicha empresa. La alimentación se efectuaba por cargador de plato o disco, como la anterior, pero no giratorio sino fijo, provisto de un muelle espiral que iba impulsando los cartuchos hasta dejarlos al alcance del cerrojo, que los introducía en la recámara. Dicho cargador albergaba 96 cartuchos de calibre .303 British que disparaba con una cadencia de 950 d.p.m. En 1935 España compró 155 ametralladoras de este tipo, con números de fabricación del C-917 al D-71. Fue con estas ametralladoras Vickers –la “F” y la “K”–, montadas en las torretas de sus aparatos –en montajes sencillos o dobles– como la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval llegaron armadas a la guerra civil en 1936. En cambio, continuaban llevando las mismas bombas, los mismos sistemas de lanzamiento y los mismos visores de bombardeo “Warleta” utilizados

durante la revolución de 1934, toda vez que en estos campos no se había introducido mejora alguna (47).



Los Breguet XIX entrarían en la guerra armados con ametralladoras Vickers Clase “K” (o G.O.) montadas sobre anillos de torreta Scarff y con visores de bombardeo Warleta, que se aprecia en el costado derecho del aparato.

Por otra parte, se había incrementado el número de polimotores de la Aviación Militar con el traspaso a la misma en 1935 por parte de L.A.P.E. de cuatro trimotores: dos Junkers G.24, versión civil del K.30, –matrículas EC-AAF (n/f. 914) y EC-FFA (n/f. 929) tan fatigados que, al iniciarse la guerra civil –cuando todavía no hacía un año del traspaso– ya no pudieron emplearse en ella, y dos Fokker F-VII 3m –probablemente los dos más antiguos de la dicha línea aérea, el EC-AHH (n/f. 5127) y el EC-AKK (n/f. 5211)– en un estado algo mejor que recibirían las matrículas militares 20-5

47 La Aeronáutica Naval había encargado torpedos, vc bombas y lanzabombas ingleses para sus torpederos Vickers Vildebeest y estaba estudiando la instalación en ellos de visores de bombardeo Goerz Tipo C, pero ninguno de estos elementos llegó a España antes del comienzo de la Guerra Civil.

y 20-6. Todos ellos fueron destinados a la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá de Henares.

El hueco de matrículas entre la del preexistente 20-1 y la del 20-5 fue reservado para otros tres Fokker F-VII 3m construidos bajo licencia por la empresa Loring (antecesora de A.I.S.A.), de Carabanchel, que ostentarían las 20-2, 20-3 y 20-4. Al igual que el 20-1, de fabricación holandesa, montaban motores Hispano Suiza 9Qd, de 325 HP, con los que alcanzaban una velocidad máxima de unos 185 kilómetros por hora, y eran susceptibles de ser armados con lanzabombas desmontables y los oportunos visores de bombardeo. Como armamento defensivo, disponían de una ametralladora Vickers Clase “K” sobre torreta Scarff en un puesto dorsal que resultaba, obviamente, escasa para ese cometido, por lo que durante la guerra resultó frecuente proveer a sus tripulantes de algún que otro fusil ametrallador con el que hacer fuego a través de las ventanillas.



El F.VIIb 3m M con matrícula 20-3 fue uno de los construidos por la firma Loring que, junto a los otros dos fabricados por ésta y el 20-1 adquirido en Holanda, pasó a formar la Escuadrilla Colonial de Cabo Juby (Sahara)

Con los Fokker 20-1 a 20-4 se organizó una unidad que fue destinada al Sahara.

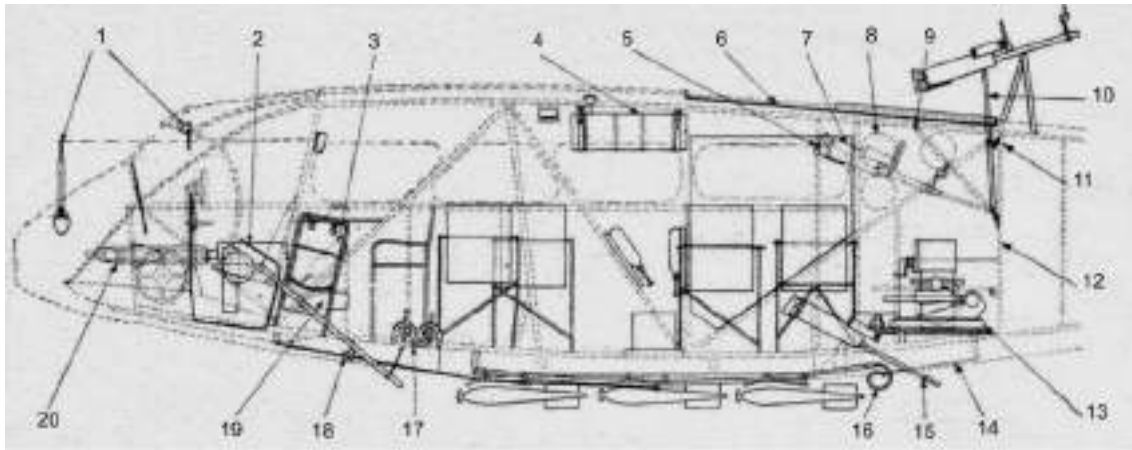
Finalmente, en 1935, la Aviación Militar española adquiriría tres bimotores De Havilland DH.89M “Dragon Rapide” –matrículas británicas G-ADYK (n/f. 6310), G-ADYL (n/f. 6311) y G-ADYM (n/f. 6312)– destinados al servicio colonial. Llegaron a Madrid en enero de 1936 y, de momento, no pasaron a África, quedando agregados a la Escuela de Vuelo y Combate, de Alcalá, siéndoles asignado el 22 como número tipo de aparato.



Los tres DH.89M Dragon adquiridos por la Aviación Militar en 1935 fotografiados antes de su salida hacia España.



Puesto defensivo dorsal del “Dragon” con su ametralladora Vickers Clase “F” que, por cierto, no tiene colocados los elementos de puntería.



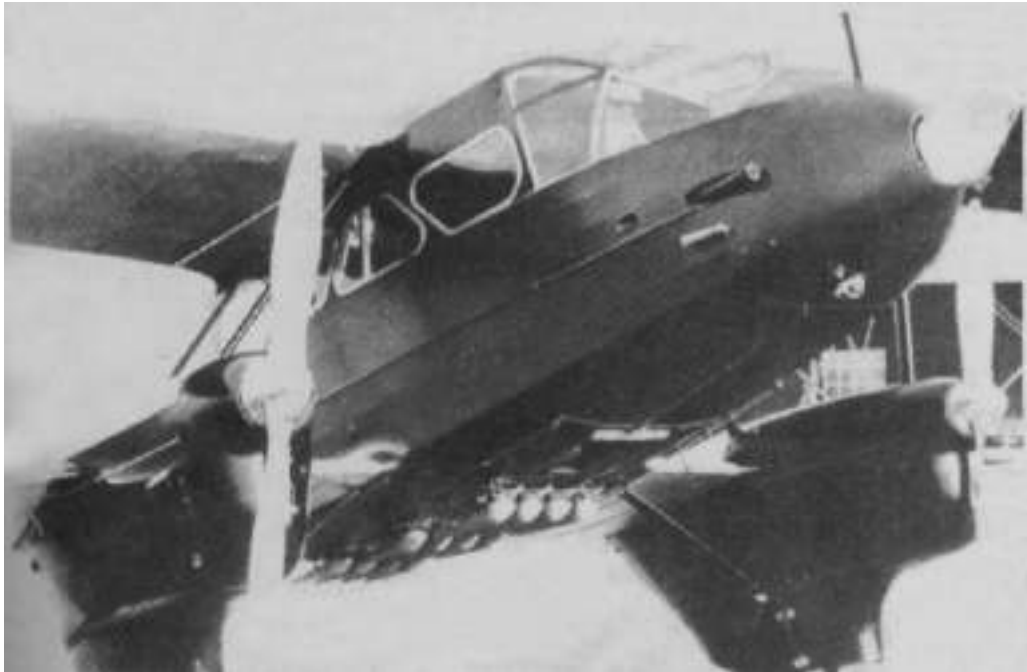
- 1.- Punto de mira y anillo de puntería para el piloto
- 2.- Disparador para el piloto
- 3.- Sistema de extinción de fuego para los motores
- 4.- Depósito de agua
- 5.- Fijación de la ametralladora superior plegada
- 6.- Trampilla de cierre del puesto defensivo superior
- 7.- Ametralladora superior en posición replegada
- 8.- Tambores de munición de repuesto
- 9.- Ametralladora Vickers Clase "F" en posición de fuego
- 10.- Montaje de la ametralladora superior
- 11.- Fijación del montaje en posición de fuego
- 12.- Mamparo especial trasero
- 13.- Montaje de la cámara fotográfica
- 14.- Trampilla blindada para la abertura de la cámara y el arma inferior
- 15.- Montaje de la ametralladora inferior
- 16.- Gancho para la trampilla blindada
- 17.- Mandos de los lanzabombas
- 18.- Trampilla blindada para el visor de bombardeo
- 19.- Caja para la radio
- 20.- Ametralladora Vickers Clase "E" para el piloto

Los “Dragon Rapide” militares iban armados con dos ametralladoras móviles Vickers Mod. “F” de 7,7 mm (.303 British) emplazadas respectivamente en un puesto abierto dorsal y en otro ventral, desde el que se hacía fuego a través de una trampilla de corredera. Una tercera Vickers –del mismo calibre, si bien Mod. “E”–, manejada por el piloto, iba fija en el costado derecho del morro. Disponían de tres lanzabombas externos bajo el fuselaje con capacidad total para doce bombas de 12 kilos y de un equipo de radio Marconi AD 6Mt/r.

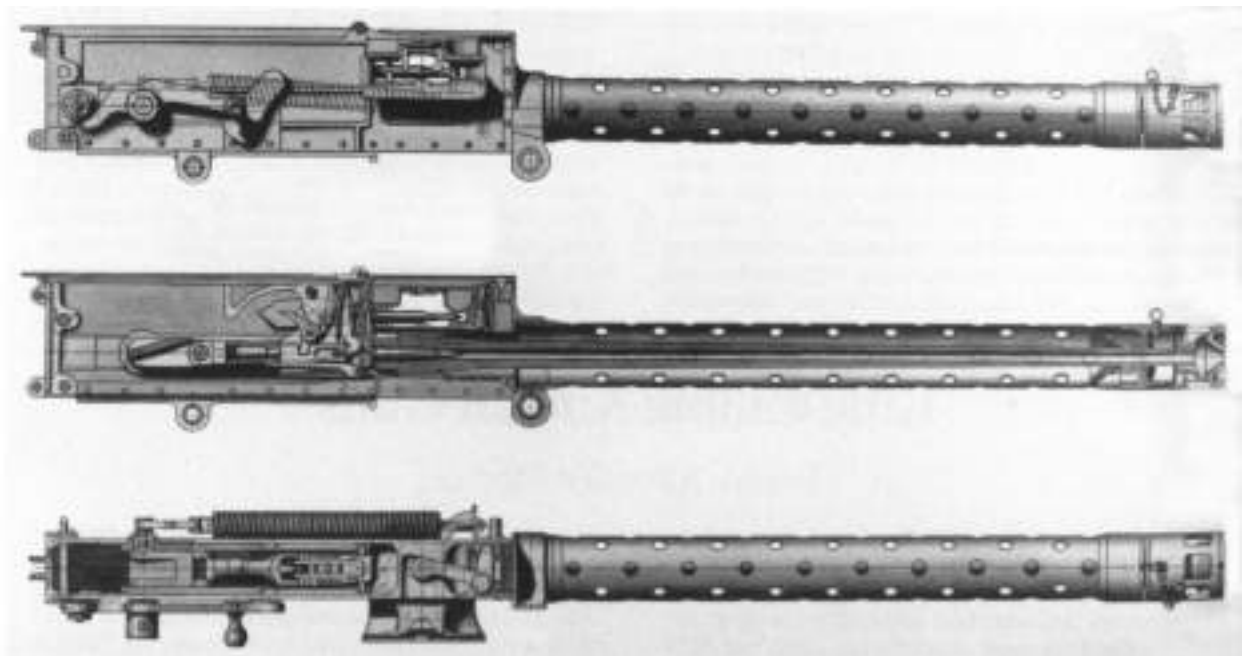
El De Havilland DH.89M estaba propulsado por dos motores Gipsy Six de 200 HP con los que alcanzaba una velocidad máxima de 255 kilómetros por hora o de 210 en régimen de crucero.



Puestos defensivos superior e inferior del DH.89 M. El primero con el estribo plegable para el tirador bajado y sin la ametralladora; el segundo, con una Vickers Clase “F”.



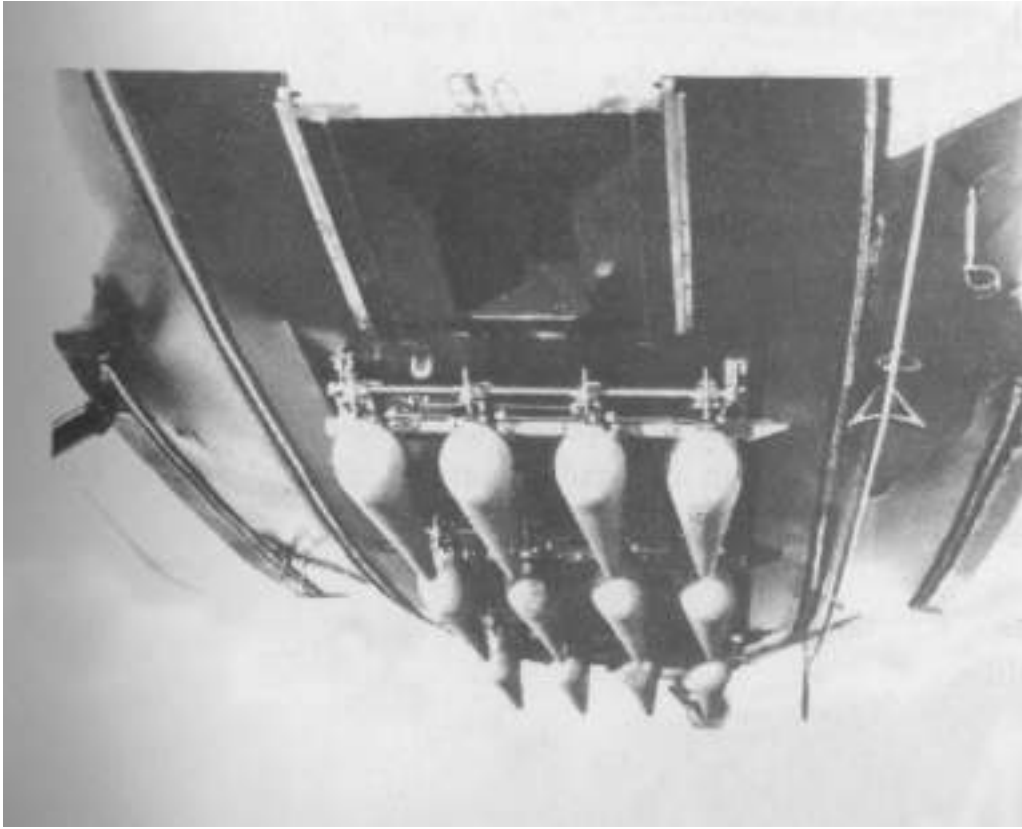
La imagen nos muestra la ametralladora Vickers Clase “E” sobresaliendo en el costado derecho de uno de los DH.89M comprados por España y su descomunal punto de mira sobre el morro



Ametralladora aeronáutica Vickers MK II, que recibía la denominación de Clase “E” cuando se destinaba a la exportación.



Cabina del DH.89M. Se aprecia la parrilla anular de puntería y se vislumbra el punto de mira con que contaba el piloto para dirigir el fuego de la ametralladora Vickers Clase "E" de que disponía.



Lanzabombas del DH.89M cargados con bombas de instrucción. En primer término, la abertura para el visor de bombardeo.



Los mismos lanzabombas de la foto anterior cargados con bombas “de verdad”, inglesas, HE Cooper Mk I de 20 libras.

Por su parte, la Aeronáutica Naval había encargado a Construcciones Aeronáuticas una serie de veintisiete aviones torpederos Vickers Vildebeest que le fueron entregados entre junio de 1935 y comienzos de 1936. En el primer semestre del año había organizado la 1ª Escuadrilla, en tanto que las 2ª y 3ª estaban en periodo de armamento y dotación de personal. Los torpedos para ellos, encargados a Gran Bretaña, como se ha dicho, no llegarían antes de la guerra ni a lo largo de la misma. Igualmente había ido recibiendo los últimos hidroaviones Savoia S.62 de la serie de cuarenta que construían los Talleres de la Aeronáutica Naval, en Barcelona. El último entregado por éstos antes del 18 de julio de 1936 fue el nº 37; el 38 y el 39 estaban en construcción y el 40, aún no se había comenzado.

Al estallar la guerra, los Vickers Vildebeest quedarían en su totalidad en el bando republicano y nunca operarían sobre Asturias (48). Es llamativo que invariablemente se les moteje -sobre todo, por parte republicana-, de “viejos”, “antiguos” “achacosos”... cuando, como estamos viendo, se trataba de aviones flamantes, recién construidos; muchos de ellos con poco más de un año de servicio y alguno con tan sólo días. Si acaso, cabría la posibilidad de que se les pudiera considerar desfasados, nacidos anticuados, lo que no era del todo cierto salvo, tal vez, en el caso de los Savoia S.62 o que se les achacara una mala calidad de construcción.

48 En el Norte republicano volaría y combatiría un Vickers Vildebeest de la Aeronáutica Naval –el T-10–, pero nunca lo hizo sobre Asturias



Los Savoia S.62 de la Aeronáutica Naval usaban en sus dos puestos armados dorsales diferentes combinaciones de ametralladoras. Estas dos imágenes nos muestran –arriba uno de ellos armado con dos Vickers Clase “K” en cada una de sus torretas Scarff, mientras que el de la foto inferior monta–al menos, en su torreta de proa– una sola Vickers Clase “F”.





El 18 de julio de 1936, al producirse el alzamiento militar, los talleres del Contradique de Barcelona aún estaban trabajando en la construcción de los Savoia S.62 de la última serie encargada por la Aeronáutica Militar.(Foto Biblioteca Nacional)

CAPÍTULO III

JULIO A OCTUBRE DE 1936: EL CERCO DE OVIEDO

En julio de 1936, al sobrevenir la guerra civil, no había en toda la cornisa cantábrica un solo aeródromo con guarnición ni instalaciones militares. Existían, no obstante, una serie de terrenos de vuelo, puestos en condición de tales por iniciativa de diversos ayuntamientos de las diferentes provincias norteñas o de los primeros aeroclubes que por entonces comenzaban a organizarse. Los tales terrenos de vuelo eran simples espacios llanos, sin obstáculos, habitualmente sin obras de drenaje que impidieran su inundación en caso de mal tiempo y carentes de cualquier tipo de infraestructura, salvo, en el mejor de los casos, algún que otro barracón ligero, levantado para dar protección a los aparatos que los entusiastas de la Aviación de tales lugares iban adquiriendo por aquellos años, aún a sabiendas de las carencias y dificultades con que iban a encontrarse para su disfrute.

Los aeródromos de la mitad Norte de la Península (todos ellos sin dotación de aparatos militares) eran: Gamonal, en Burgos; Lacua (auxiliar) y Martínez de Aragón, en Vitoria; Noaín, en Pamplona (auxiliar); Lasarte, en San Sebastián; Sondica y Lamiaco, en Bilbao; La Albericia, en Santander; Llanera y el ya citado de Llanes (auxiliar), en Asturias; Sarriá,

en Lugo, y La Canosa, en La Guardia (Pontevedra). Hay constancia de la existencia en los aeródromos de esta relación que permanecieron en zona republicana de una serie de avionetas de turismo de propiedad particular, como la British Klem L.25C-1A “Swallow”, número de fabricación 9, matrícula EC-XXA, en Bilbao, perteneciente a Fernando Lezama Leguizamón, que se pasaría a los nacionales, volando a Lacua, desde donde se trasladó, con su propietario, a Andalucía en octubre de 1936; de una De Havilland DH.60G Gipsy Moth, número de fabricación 1218, matrícula EC-LAL, del aeródromo de Lacua, propiedad del exconcejal alavés Sebastián Martínez de San Vicente, que se encontraba circunstancialmente en Lasarte, donde quedó del lado republicano (1); una tercera, probablemente en Lasarte, la DH-80A Puss Moth, número de fabricación 2064, matrícula EC-NNA, de José Yanguas Sánchez (2), una Guinea Servet 2DDM, matrícula EC-ZAZ, de los aviadores Julio Alegría Caamaño y Nicolás Ruiz Beracoechea y una quinta en Llanera –la “Potez 36” EC-AUU, propiedad de Benjamín Gutiérrez Junco, adscrita al Aero Club de Asturias–, que fue incendiada por una columna nacional procedente de Oviedo el 22 de julio de 1936 para que no pudiera ser empleada por los republicanos. Como quiera que el aeródromo de Llanera no podría utilizarse por quedar muy inmediato al frente de Oviedo, fue habilitado inmediatamente el de Cué, en Llanes y, poco más tarde, uno nuevo en Carreño, próximo a Gijón.

1 El 24 de julio, tripulada por su propietario y el piloto de complemento Felipe del Río, lanzaba octavillas sobre los cuarteles de Loyola.

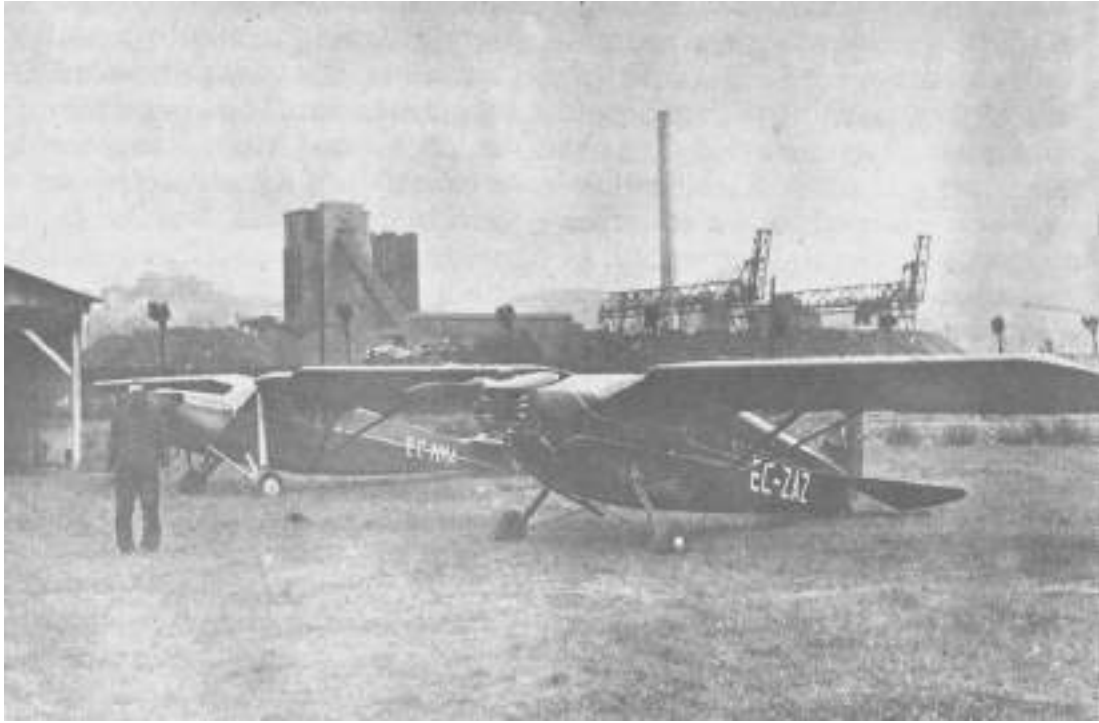
2 Igualmente, el 24 de julio arrojaba cartuchos de dinamita sobre Villarreal.



La British Klem n/f 9, EC-XXA, sobrevivió a la contienda. La imagen nos la muestra luciendo la matrícula civil de posguerra EC-ACC.



La De Haviland DH.60 Gipsy Moth de Martínez de San Vicente.



La Guinea Servet EC-ZAZ y la De Havilland DH.80A, EC-NNA en el aeródromo de Lamiaco. La primera de ellas resultó destruida en tierra en Bilbao en junio de 1937 e igualmente lo fue la segunda, en Carreño (Asturias)



La Potez 63 de Benjamín Gutiérrez Junco fue quemada el 22 de julio de 1936 en Llanera por los alzados de Oviedo.

Al sobrevenir la guerra civil, el aeródromo de Llanes carecía en la práctica de instalaciones dignas de tal nombre, por lo que inmediatamente se decidió su reacondicionamiento ya que era el único aeródromo disponible en la Asturias republicana, pues, como se ha dicho, el otro existente en la región, el de Llanera, no podía utilizarse. La dirección

técnica de las obras en la Cuesta de Cué –consistentes, en un principio, en la limpieza del terreno y algunos desmontes y rellenos para ganar el máximo de espacio posible– fue encomendada al arquitecto municipal de Llanes, Joaquín Ortiz García. En los trabajos fueron empleados desde el primer momento –forzados, desde luego, y sometidos a un trato particularmente vejatorio y riguroso– los detenidos de ideología derechista locales, entre los que figuraba el cura párroco de la localidad, don Marino Soria González.

De momento, el de Llanes era el único aeródromo de la franja cantábrica bajo control gubernamental con capacidad para operar aparatos polimotores, convirtiéndose en forzoso punto de enlace de aquella con la zona Centro, desde donde comenzaron a remitirse por vía aérea pertrechos bélicos necesarios en el Norte; entre ellos, los indispensables para hacer de la Cuesta de Cué una base desde la que poder efectuar acciones de guerra.

Fuera de las provincias norteñas, con la misión de atender sus necesidades militares –a pesar de que las operaciones durante la revolución de Asturias habían dejado bien claras las dificultades para operar en ella desde el Sur de la divisoria cantábrica–, se encontraban el Grupo 21, de la Escuadra Nº 1 (Madrid), en la Base Aérea y Parque del Noroeste, de León, en el aeródromo de La Virgen del Camino, y el Grupo 23, de la Escuadra Nº 3 (Barcelona), en Logroño, en el aeródromo de Recajo. Es decir, las mismas unidades que en 1934, equipadas, como entonces, con aviones de reconocimiento y bombardeo ligero Breguet XIX y con las mismas plantillas: tres escuadrillas de diez aviones, de las cuales solo dos estaban dotadas de material.

A mediados de julio de 1936, el Grupo 21, de León, recibió órdenes de enviar a Getafe (Madrid) el material de una escuadrilla quedándole solamente los diez Breguet XIX de la otra escuadrilla equipada y, tal vez, uno o dos de la Plana Mayor (3).

En condiciones parecidas se encontraba el Grupo 23, basado en Agoncillo (Logroño), al mando del teniente coronel Roberto White Santiago. Este grupo destacó, inmediatamente de producirse el Alzamiento, una escuadrilla a Zaragoza e incluso algún aparato a Burgos, por lo que no pudo prestar apoyo a las operaciones en Asturias, pues bastante tenía con atender los frentes de Guipúzcoa, Aragón y la Sierra madrileña.

Los aviones de la Aeronáutica Naval

En el territorio de la 8ª División tenía su base otra unidad de vuelo, pero no de la Aviación Militar sino de la Aeronáutica Naval. Se trataba de la 1ª Patrulla Reforzada de la 3ª Escuadrilla de Reconocimiento destacada en mayo de 1936 al Polígono de Tiro Naval “Janer”, de Marín (Pontevedra), con la misión de cooperar con la Flota en sus ejercicios de tiro. Su Comandante era el alférez de navío, piloto, Ignacio del Cuvillo Merello.

Otros pilotos de la Patrulla eran:

Alférez de Navío José María Moreno y Mateo-Sagasta

Auxiliar 1º Joaquín Moreda Feal

Auxiliar 2º Joaquín Domínguez García

3 Según Jesús Salas Larrazábal (“Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. Nº 361, pág. 870) se trataba de los aparatos con numerales 82, 86, 94, 111, 136, 164, 175, 177, 180, 198, 199 y 205

Auxiliar 2º Carlos Colom Moliner (de permiso en La Ribera, Murcia)

Maestre Antonio Blanch Latorre

Observadores.-

Auxiliar 2º Juan Antonio Pallarés Martínez

Auxiliar 2º Luis Sánchez Monzó (de permiso en La Ribera, Murcia)

Auxiliar 2º Luis Expósito Herranz

Otro personal de la Patrulla.-

Auxiliar 1º Julio López Miralles, mecánico

Auxiliar 1º José María Ramos Crespo, mecánico

Auxiliar 2º José Bengoa Pérez, mecánico

Auxiliar 2º Alberto Fadón Pérez, mecánico

Auxiliar 2º Angel Martínez Cancela, mecánico-montador

Auxiliar 2º Jaime Feal Sedes, pintor-entelador

Maestre Jacinto Guillén Nanclares, mecánico

Maestre Manuel Velázquez Díaz, mecánico

El Auxiliar 2º Ramos Crespo se encontraba de permiso en Barcelona donde, viendo el ambiente que se respiraba en la Base Aeronaval del Contradique, muy contrario al levantamiento militar que se esperaba, tomó la decisión de retornar a su destino en Galicia, haciéndolo en compañía del Auxiliar 1º, piloto Ángel Torres Prol, destinado en la Escuela de Aeronáutica Naval, que compartía su ideología y no veía nada claro un triunfo de la misma en Barcelona. Salieron por carretera el 16 de julio, cruzando el Norte de España en un viaje no exento de incidentes, hasta

llegar a Pontevedra el día 19, en que se incorporaron a la Patrulla de Marín (4).

Disponía le Patrulla de cinco hidroaviones Savoia S.62: los S-19, S-23, S-33, S-34 y S-35. Los tres últimos eran aparatos de muy reciente construcción y los únicos en estado de vuelo de la Patrulla, toda vez que el S.19 y el S-23, estaban fuera de servicio, pendientes de recorrido. El Savoia S.62, proyectado en 1925, era un hidro-canoa monomotor, equipado con un motor Hispano Suiza HS.12 Lb de 600 cv. que le proporcionaba una velocidad de crucero de 180 km/h y máxima de 220 km/h; disponía de dos puestos de ametralladoras –a proa y dorsal– que podían armarse con montajes para una o dos máquinas Vickers Clase “K” o “F” (5) y era capaz de portar –teóricamente– 500/600 kilogramos de bombas en lanza-bombas bajo las alas.

Los Savoia S.62 de Marín no actuaron en los primeros días de la guerra sobre Asturias, haciéndolo en cambio con asiduidad en Galicia. Así, el 20 de julio, en su primer servicio de guerra, un Savoia tripulado por los alféreces de navío Cuvillo y Moreno sobrevolaba Pontevedra lanzando octavillas sobre los revoltosos que en crecido número habían acudido a la población desde diferentes lugares de la zona, intimándoles a disolverse, lo que refrendaría a continuación con unas ráfagas de ametralladora contra los concentrados ante el cuartel de Artillería, con las que lograban su propósito. Al día siguiente, dos aparatos de Marín –el S-33, tripulado por

4 Según Rafael A. Permuy –“Ferrol bajo las bombas”, en Revista Española de Historia Militar (en adelante, REHM), nº 11, pág. 212– Torres Prol se encontraba de permiso en La Toja.

5 En 1936. Con anterioridad, como se ha dicho, las ametralladoras empleadas eran las Darne.

el alférez de navío Moreno y los auxiliares Expósito y Ramos Crespo, y el S.34, por los auxiliares Domínguez García, López Miralles y Fadón Crespo sobrevolaban los buques de guerra fondeados en El Ferrol, en los que los subalternos habían amotinado a la dotación contra sus respectivos mandos, proclives al bando nacional; la alegría que difundió en la marinería la presencia de los hidros, se trocó en un derrumbe moral al leer las proclamas que éstos lanzaron intimándoles a la rendición. Regresaron seguidamente a Marín, donde cargaron bombas Hispania A.5, de 12 kilos, que lanzaron sobre los citados buques, en cuyas inmediaciones cayeron, alcanzando una de ellas la cubierta del crucero “Almirante Cervera” y, aunque, por su pequeño tamaño, los efectos materiales fueron mínimos, harían cundir el desánimo entre las dotaciones, lo que contribuyó en buena medida a su rendición en la noche de esa misma jornada. Los Savoia recibieron varios impactos de fusilería que fueron fácilmente reparados.

Los hidros de Marín persistieron en sus reconocimientos y vuelos sobre diferentes poblaciones gallegas, donde su presencia y las proclamas que lanzaban causaban gran efecto desmoralizador entre los partidarios del Gobierno de Madrid. Durante un reconocimiento sobre el Miño, detectaron una avioneta (6) en el aeródromo de La Guardia, procediendo inmediatamente a amerizar. Los tripulantes desembarcaron para intentar poner en marcha el aparato pero, al no conseguirlo y siendo hostigados por el fuego de los carabineros del lugar, contrarios al levantamiento militar,

6 Se trataba, con toda probabilidad, de la De Havilland DH.87B Hornet Moth, con n/f. 8083 y matrícula EC-FEF, de la Escuela de Aviación Canudas, de Barcelona, que estaba efectuando un recorrido por Galicia.

optaron por incendiarla (7) y regresar a sus aparatos desde los que ametrallaron a quienes les habían disparado. El 26 lanzaban proclamas invitando a disolverse a los grupos que habían acudido a Noya, dejando caer a seguido tres bombas (dos, según el Diario de Operaciones de la 8ª División) que fueron suficientes para lograrlo y hacer huir por mar a los carabineros que controlaban la población. Asimismo, el 25, y también el 26, apoyaron a las fuerzas del Ejército en la ocupación de Tuy –que hubo de ser tomado a viva fuerza– y La Guardia.



Los hidroaviones S-33. S-34 y S-35 en Lisboa, en escala técnica, durante su traslado al Sur.

El día 27 se recibió en Marín orden de enviar la patrulla de Savoia S.62 a la zona del estrecho de Gibraltar, partiendo inmediatamente los aparatos

7 Según Manuel D. Benavides (“La Escuadra la mandan los Cabos”, pág. 116) la avioneta había lanzado el día anterior sobre Vigo octavillas contrarias al levantamiento militar a petición de la Junta de Defensa de La Guardia agotando en el vuelo casi todo su combustible –por lo que sin duda lo aviadores de Marín no había podido arrancar el motor– afirmando asimismo que éstos la habían destruido desde el aire “*con bombas incendiarias*”.

S-33, S-34 y S-35 rumbo a Cádiz, donde llegaron al atardecer de ese mismo día tras hacer una escala en Lisboa para repostar.

Quedaron, pues, en Marín los hidroaviones S-19 y S-23 en reparación atendidos por el siguiente personal.

Piloto

Auxiliar 1º Ángel Torres Prol (que, como se dijo, se había incorporado a la Patrulla tras abandonar su destino en Barcelona)

Observador

Auxiliar 2º Luis Expósito Herranz

Mecánicos

Auxiliar 1º José María Ramos Crespo

Auxiliar 2º José Bengoa Pérez

Maestre Jacinto Guillén Nanclares

Maestre Manuel Velázquez Díaz



Los hidros de Marín en Ceuta, desde donde comenzaron inmediatamente a operar sobre el Estrecho

El mando de la Patrulla ferrolana fue conferido al comandante de Artillería de la Armada Leopoldo Brage González, con título de observador. Más tarde, se incorporaría a la Patrulla, aunque por muy escaso tiempo, el alférez de navío, piloto, Fernando Solís y Núñez de Prado. Con este personal y mucho entusiasmo se pudo poner en vuelo el Savoia S-19 el 3 de agosto. La incorporación a la misma de Torres Prol puede considerarse providencial, toda vez que, salvo la efímera presencia del alférez de navío Solís, fue el único piloto de esta Patrulla, ahora “reducida” –muy reducida–, cuya actuación tendremos oportunidad de tratar más adelante.

En La Virgen del Camino

Ostentaba el mando de la Base Aérea del Noroeste, del aeródromo de León y del Grupo 21 el comandante Julián Rubio López.

Contaba con los siguientes pilotos:

Capitán Vicente Eyaralar Almazán.

Capitán Ángel Chamorro García

Capitán Emilio Jiménez Ugarte

Capitán Manuel Bazán Buitrago

Capitán Ricardo Conejos Manet

Capitán Luis Fernández Serrano

Capitán Luis Navarro Garnica

Capitán Antonio González García

Capitán Virgilio García Sanz

Capitán José Díez Díaz (sumariado; baja)

Capitán José Ibor Alaix- Observador

Teniente Javier Murcia Rubio

Teniente Máximo Penche Martínez
Teniente Antonio Gutiérrez Lanza
Teniente Lorenzo Pérez Pardo
Teniente Pío Rodríguez Novoa
Teniente Luis Polo Polo (preso)
Alférez Eduardo Orive Canteras
Brigada Lisardo Pérez Meléndez
Sargento Victoriano Santos Santos
Sargento Ángel Bravo Alabau
Sargento Emilio Galera Macías (Huido)
Sargento José Cuartero Pozo (Huido)
Sargento Basilio Menéndez Guerra (preso; no causó baja)
Sargento Jesús Rodríguez Varona (procesado)
Cabo Juan de Dios Martínez Bodegas

Desde un primer momento, se incorporaron a ellos, procedentes del Parque Regional, donde estaban destinados, los pilotos:

Capitán Antonio Rodríguez Carmona
Capitán Enrique Cárdenas Rodríguez

Otro personal de la Base y el Grupo

Capitán Néstor Alfonso García (médico)
Alférez Juan Enríquez Camas, radio, fotógrafo y tropas
Alférez Diego Sánchez Navarro, radio (preso, no causó baja)
Suboficial José Gaviño Ataide, mecánico (preso)
Brigada Segundo Hernández González
Brigada Carlos Ramos Perdigones
Brigada Rafael Nájera Roldán, radio (preso)

Brigada Alfonso Paúl de la Montaña
Brigada Andrés Campos Sánchez (preso)
Brigada Eustaquio Lorenzo San José, radio, fotógrafo y tropas
Brigada Antonio Salazar Gil (preso)
Sargento Miguel Bueno Trejo, radio, fotógrafo y tropas
Sargento Antonio Fagundo Visedo
Sargento José González Álvarez, radio, fotógrafo y tropas
Sargento Rafael Jaén Sierra, radio, fotógrafo y tropa
Sargento Manuel López Herrero, radio, fotógrafo y tropa
Sargento Vidal Martín Vázquez, radio, fotógrafo y tropas
Sargento José Nicolás Hernández
Sargento Maximino Saiz Simol, radio, fotógrafo y tropas
Sargento Edmundo Santamaría García
Sargento Leopoldo Villarinos Domínguez
Sargento Isabelo Muñoz de la Torre
Sargento Arturo Aneiro Gómez, mecánico
Sargento Francisco Chardel Molina, mecánico
Sargento Alberto Fernández Villarejo, mecánico (preso)
Sargento Teófilo Martínez Pérez, mecánico

En cuanto al material, dos Breguet XIX, al menos, fueron enviados a Burgos, con los pilotos capitán Ángel Chamorro y teniente Ramiro Pascual y, más tarde, el teniente Lorenzo Pérez Pardo, para actuar en el frente de Madrid. No podía hacerse mucho más, dada la escasez de aparatos, toda vez que estaba claro que la escuadrilla a que había quedado reducido el Grupo 21 debía consagrarse, en primer lugar, a despejar la situación en la provincia de León, cuya situación no era precisamente segura y, a seguido,

en apoyar a los dos focos de sus correligionarios que se encontraban cercados en medio de una Asturias totalmente republicana: la ciudad de Oviedo, a las órdenes del coronel Aranda, y los cuarteles de Gijón (coronel Pinilla) –el de Infantería del Regimiento Simancas y el de Ingenieros del Coto de San Nicolás– en que habían tenido que acogerse los militares alzados, tras fracasar en su intento por dominar la plaza. Por otra parte, los sargentos Emilio Galera Macías y José Cuartero Pozo y el cabo Leandro Orive Cantero huyeron en un Br-XIX a Portugal (8). Estas ausencias las reflejaría un telegrama enviado al general Franco el 21 de julio por la Guardia Civil de León en el que aseguraba que en La Virgen del Camino quedaban ocho aparatos en estado de vuelo y veinte pilotos. Con ellos se organizó, como se ha dicho, una única escuadrilla a las órdenes del capitán Emilio Jiménez Ugarte.

El 18 de julio de 1936, el Gobierno de Madrid había decidido abrir la “caja de Pandora” al iniciar los bombardeos aéreos de las poblaciones del

8 Circulan por Asturias unas memorias inéditas de un llamado Aniano Treceño Treceño quien asegura que, al producirse la sublevación militar, era cabo en el aeródromo de La Virgen del Camino y se pasó a Llanes en vuelo con un Breguet XIX. Efectivamente, sabemos de un cabo de Aviación con dicho nombre que fue ascendido a sargento con antigüedad de 1 de octubre de 1936 junto con otros 157 cabos del Arma por Indalecio Prieto, a la sazón ministro de Marina y Aire, pues tal nombramiento figura en la Gaceta de la República nº 236 de 21 de noviembre de 1936. Pero, aparte de esto, el resto de las citadas “memorias” parece ser una sarta de fantasías, empezando por la fuga en un Breguet. En ningún momento figura en las listas de pilotos del Norte. Por otra parte, la posesión de un Br XIX en Llanes a disposición de las autoridades republicanas –el Comité de Guerra, de Gijón– no hubiera dejado de ser aireada, como hicieron en cuanto tuvieron noticias de que un trimotor había salido hacia Asturias desde Madrid, como veremos, aunque finalmente no pudiera llegar a causa de las malas condiciones meteorológicas. Incluso careciendo de ametralladoras y bombas, se habría ordenado que el supuesto Breguet volara, aunque sólo fuera con fines propagandísticos y, en cualquier caso, la falta de armamento quedaría pronto subsanada con la llegada a Asturias de los primeros aviones de Madrid.

Marruecos español, para lo cual ordenó concentrar en Tablada (Sevilla) los aviones de mayor porte de que disponía: los trimotores Fokker F.VIIb 3/M de la Escuadrilla Colonial del Sahara y los F.VIIb 3/M y Douglas DC.2 de la Línea Aérea estatal L.A.P.E., que bombardearían Tetuán en la tarde de ese mismo día 18.



Breguet XIX del Grupo 21, fotografiados en La Virgen del Camino poco antes del estallido de la guerra.

Al citado bombardeo de Tetuán siguieron inmediatamente otros – aéreos y navales– de Ceuta (el 20 de julio), Toledo, Huesca y Zaragoza (el 21), Hellín y nuevamente Zaragoza (el 22), Teruel, Palma de Mallorca y de nuevo Huesca (el 23), Inca, Alcudia, Pollensa, Zaragoza, Teruel y Albacete (el 24), una vez más Palma de Mallorca y Albacete (el 25), Melilla, Cádiz.... No se trata de plantear que, si el Gobierno de Madrid se hubiera abstenido de emplear sus aviones en acciones contra núcleos urbanos en poder de los sublevados, éstos hubieran hecho lo mismo –con total seguridad, no hubiera sido así–, sino de exponer la cronología de los hechos y éstos fueron que la República hizo uso desde el primer momento de la superioridad inicial aérea y naval, de que disfrutaba, sin otra limitación que la cuantía de medios a su disposición, siendo dentro de esta

óptica que debemos enmarcar los bombardeos que se llevarían a cabo contra los sublevados cercados por las milicias del Frente Popular en Oviedo y los cuarteles de Gijón.

21 de julio.-

La primera acción desde La Virgen del Camino tuvo lugar el 21 de julio en que el Br. XIX tripulado por el capitán Jiménez Ugarte y el teniente Murcia atacó en Ponferrada, con ráfagas de ametralladora, a los integrantes de la columna de mineros asturianos que, al regreso de su fallida expedición por tierras castellanas, combatían desde el día anterior contra los guardias civiles concentrados en dicha población. Poco más tarde, otro Breguet lanzaba un parte anunciando la llegada de una columna del Regimiento de Zaragoza N° 39, de Lugo que, tras sumarse a los guardias, forzó a los mineros a una precipitada y definitiva huida hacia Asturias.

El diario ovetense REGION del 22 de julio publica que *“El comandante del aeródromo de León, comunica al Jefe de Valladolid y al general Franco en Tetuán que hay allí ocho aparatos los cuales durante el día de ayer hicieron vuelos constantes y realizaron bombardeos sobre grupos de mineros que se hallaban en la carretera general de la Rebollada a Lena”*. Así como un comunicado de la Comandancia Militar de Asturias en el que, entre otras cosas se dice: *“En Asturias ha cooperado hoy (en referencia al día 21) por primera vez con el Ejército la Aviación de León, la cual ha bombardeado una concentración en Pola de Lena, no pudiendo hacerlo sobre Gijón a causa del mar de espesas nubes que lo cubría”*.

Este servicio, sobre Pola de Lena no ha podido ser corroborado mediante otras fuentes, documentales o testimoniales, por lo que bien podría tratarse de una información ilusoria con objeto propagandístico. En todo caso, sirve para confirmarnos la información de la Guardia Civil leonesa de que sólo había en La Virgen del Camino ocho aparatos en vuelo.

22 de julio.-

El jefe de la escuadrilla de León, capitán Jiménez Ugarte, efectuó dos servicios de reconocimiento al Sur de la cordillera: el primero de ellos con el capitán Eyaralar y el segundo, en el que llegó hasta la frontera portuguesa, con el sargento Victorino Santos.

Tres Breguet XIX efectuaron en la mañana un reconocimiento sobre Gijón. En cuanto aparecieron los aparatos sobre la plaza, su Alcalde se apresuró a anunciar por la radio local:

“Pueblo de Gijón. Los aviones que en este momento vuelan sobre la ciudad nos los envía el Gobierno de la República, que nos los ha anunciado. La Base aérea de León está en nuestro poder y de ella proceden los aparatos. Con su eficaz ayuda reduciremos a los rebeldes del Simancas”.

Apenas radiadas estas palabras, los aparatos iniciaron el lanzamiento de octavillas que intimaban a la rendición de los frentepopulistas y amenazaban con futuros bombardeos en caso de que ésta no tuviera lugar. A continuación, aprovisionaron a los cuarteles sitiados con víveres, medicinas y tabaco. Obviamente, la desilusión provocada por el fiasco fue tremenda, obligando al Alcalde a desdecirse, ante lo evidente, por el mismo medio:

“Pueblo de Gijón. Los aviones son facciosos; pero debo decir que es un arma ineficaz, cuyos efectos pueden burlarse fácilmente. Basta con que los que habiten pisos altos desciendan a los bajos del edificio y los transeúntes se refugien en los portales.”

Poco antes, hacia las 10,00 h, los tres aviones habían sobrevolado Oviedo, dejando caer dos mensajes sobre la población.

En la tarde, hacia las 17,00, asimismo tres Breguet efectuaron un bombardeo sobre Gijón, concretamente sobre zonas de Santa Catalina y barrio de La Calzada, donde su ataque ocasionó cuatro muertos.

Tradicionalmente, han venido fechándose estos dos servicios, el primero de ellos el día 26 y el segundo el 27, pero los periódicos de ambos bandos, de Oviedo y Gijón, dejan bien claro que tuvieron lugar el día 22.

El diario REGION, de Oviedo, del día 23 lo relataba así:

“Gijón fue bombardeado ayer tarde por una escuadrilla de aviones del aeródromo de León. El bombardeo, que empezó hacia las cinco de la tarde, dio por resultado, según noticias oficiales, tres impactos en el cerro de Santa Catalina, dos en los alrededores del Ayuntamiento y otro en una casa de la subida al citado cerro.

También se asegura que ha caído una bomba en el edificio de la Casa del Pueblo aunque de momento no se puede justificar.

Por la mañana volaron sobre Gijón los citados aparatos y lanzaron unas proclamas invitando a abandonar su imposible empeño.

El coronel Aranda emitió ayer a las 18,30, el siguiente mensaje radiado, dirigido al alcalde de Gijón:

“Espero estará convencido de que dispongo de Aviación y pronto verá que también dispongo de barcos de guerra. En mi deseo de evitar víctimas

le conmino a que cese de hostilizar (a) las fuerzas (del Ejército), pues de lo contrario destruiré inexorablemente todo foco rebelde de Gijón”

Camino de Gijón y sobre las diez de la mañana de ayer volaron sobre nuestra ciudad tres aviones de la base de León, los que arrojaron dos mensajes en las inmediaciones del Gobierno civil

Uno de los mencionados mensajes decía: “Viva España digna. Viva el Ejército. Viva la república”

El otro, dirigido a don Angel Bravo, padre de uno de los aviadores, está concebido en los siguientes términos: “Estoy bien. Vencimos en toda España. Avisa a Maruja. Viva España – Angel.”

Este mensaje se hizo llegar al señor Bravo, inmediatamente después de ser recogido”

Este último detalle, nos confirma que uno de los tripulantes de los aviones era el sargento piloto Ángel Bravo Alabau (9).

El primer periódico publicado en Gijón tras el estallido del conflicto fue LA PRENSA (10) del día 26, que refería así este primer bombardeo de

9 Una identificación explícita de este tipo en un medio de información público, siempre traía consecuencias graves en una guerra como la nuestra. El 14 de agosto era asesinado el hermano de Ángel Bravo, Elías Bravo Alabau, y, poco más tarde, detenida la esposa de Ángel, como informaba, entre injurias, un suelto del periódico EL NOROESTE, del 25 de agosto: *“Fue el aviador Bravo, un asturiano indigno de haber nacido en nuestra noble región, el que ametralló cobardemente a mujeres y niños en Gijón, hace días, causando buen número de víctimas, hecho infame cuyo recuerdo vivirá eternamente para baldón de la memoria de su autor. En Ribadesella ha sido detenida la esposa del execrable aviador Bravo...”*

10 En julio de 1936 había en Gijón tres diarios –LA PRENSA, EL COMERCIO y EL NOROESTE– que inmediatamente fueron incautados por los partidos y sindicatos de izquierdas. Estos llegaron al acuerdo de continuar publicándolos, pero sucesivamente, uno cada tres días. Por ello siempre me referiré a ellos no como “diarios”, sino como “periódicos”. Esta situación se prolongó hasta el fin del 1936 en que los tres se refundieron en un solo diario –AVANCE– que, junto con “C.N.T.”, se publicaría hasta el término de la guerra en Asturias.

Gijón un día antes del 27, en que habitualmente se ha venido fechando:

“...Hubo sólo en estos días (en referencia al 22) unos momentos de intranquilidad en el pueblo ante la presencia de unos aviones tripulados por facciosos que arrojaron sobre la población algunas bombas, pero persuadidos en seguida por lo que pudo apreciarse y lo dicho por radio por el comandante militar de la plaza de que tales bombas no tenían eficacia alguna, tal inquietud desapareció en seguida y con ella la presencia de tales aviones rebeldes, que no volvieron a aparecer más sobre Gijón.”

Volvía a referirse a él EL NOROESTE, gijonés, del día 28 en estos términos:

“HAZAÑAS DE LOS AVIONES FASCISTAS. En los pasados días unos aparatos pilotados por fascistas volaron sobre Gijón y al tener que retirarse por la ofensiva de las fuerzas afectas al Frente Popular y las bravas milicias populares, uno de estos aparatos arrojó una bomba sobre el Ateneo de La Calzada, y por los efectos de la misma han muerto tres socios de este Centro que en aquellos momentos se encontraban de reposo en los jardines del mismo y una mujer que pasaba por aquellos lugares, quedando otra en gravísimo estado.”

Dejando aclarado igualmente que la entidad alcanzada era el Ateneo de La Calzada y no la Casa del Pueblo, como se creyó en Oviedo.

23 de julio.-

El capitán Jiménez Ugarte realizó dos servicios en Zamora, como observador, en el Breguet pilotado por el cabo Juan de Dios Martínez Bodegas. En el primero de ellos dispersó una columna próxima a la capital y en el segundo localizó cerca de Puebla de Sanabria una concentración de

dos millares de obreros de las obras del ferrocarril Zamora-Orense, que habían cortado la comunicación de la provincia de Zamora con Galicia.

El diario REGION, de Oviedo, del día 24 daba noticia de un nuevo bombardeo sobre Gijón en la jornada anterior:

“TAMBIEN AYER (día 23) FUE BOMBARDEADO GIJON. La aviación lanzó proclamas denunciando a la población la conducta del alcalde y bombardeó los focos sediciosos eficazmente”.

Segundo bombardeo que tampoco ha sido posible confirmar y del que no hay referencia en los periódicos LA PRENSA del día 26 ni EL NOROESTE del 28, primeros que se publicaron en Gijón después de la sublevación.

24 de julio.-

En la noche del 23 grupos de milicianos de las cuencas mineras de



Llegan a Gijón las primeras piezas de artillería tomadas por los milicianos en la Fábrica de Trubia –en ese caso, un obus de 105/11 Mod. 1919- darían su apoyo inmediato a la lucha contra los militares sitiados en sus cuarteles. Pronto se convertirán en objetivo prioritario de los aviones de León.

León lanzaron un ataque contra la capital que fue definitivamente rechazado por las defensas de la plaza en la mañana del 24 con el apoyo de un Breguet tripulado por el: capitán Jiménez Ugarte, y el teniente Lorenzo Pérez Pardo. En la tarde de esa misma jornada, el capitán Jiménez Ugarte y el sargento Victorino Santos pasaron a Burgos, donde se había concentrado la mayor parte de la aviación nacional del Norte para cooperar en el ataque que se efectuaría al día siguiente sobre el puerto de Somosierra que, en efecto, fue tomado. Tras participar en esta acción regresarían a su base de León.

25 de julio.-

El diario REGION del día 26 informaba que:

“A las siete de la mañana de ayer (día 24) se recibió la noticia de León de que un trimotor pirata había pasado sobre aquel aeródromo donde había dejado caer dos bombas sin causar daños. El trimotor tomó dirección hacia Asturias (...) La llegada del trimotor se estuvo esperando (en Oviedo) toda la mañana y toda la tarde sin que diera señales de vida.

Hasta aquí la información oficial. Ahora, nosotros diremos que el trimotor ha sido derribado en Villamanín por fuego de fusilería hecho por la Guardia Civil. El trimotor, a causa de la niebla, pasó muy bajo de aquel lugar. Lo que facilitó el éxito de los defensores de la Patria”

El derribo, desde luego, no tuvo lugar, pero el bombardeo de La Virgen del Camino y el retorno del “trimotor” (¿Un Fokker F-VII?) a Madrid obligado por las malas condiciones climatológicas resultan confirmados por los periódicos de Gijón:

“...El trimotor que el día veintiuno (sic) incendiara algunos aparatos y parte de los pabellones del aeródromo (de León) impidió las siniestras intenciones de los facciosos y los desmoralizó por completo”

“Nuestros aviones no quisieron volar sobre Oviedo. La bruma hubiera dificultado el logro de los objetivos señalados. El bombardeo pudo comenzar ayer mismo, pero para una mayor eficacia, se necesita que el tiempo haga subir las nubes”. (EL NOROESTE del 28 de julio)

26 de julio.-

Llegaba a Llanes el Douglas DC.2, nº 22 de las Líneas Aéreas Postales Españolas (L.A.P.E.), matrícula EC-AAY, que ostentaba en el morro el nombre GRANADA, cargado de pertrechos –bombas, sin duda, entre ellos– para organizar en el Norte una base aérea desde donde poder operar en la cornisa cantábrica.

Se trataba del segundo aparato de este tipo adquirido por la aerolínea española que, anteriormente había llevado el nombre de ORION. A Llanes



Douglas DC.2 EC-AAY, nº 22 de L.A.P.E., fotografiado en el aeródromo de Llanes, tras de su primer vuelo de enlace desde Madrid. (Foto, Revista AHORA, nº 1760, pág. 6)

llegaba tripulado por el capitán piloto Eduardo Soriano y el mecánico Conrado Jover, miembros ambos de la compañía aérea, cuyo personal había sido militarizado.



El mismo DC.2 de la foto anterior, EC-AAY GRANADA, en el aeródromo de Le Bourget, en París, hasta donde había volado el día anterior con un cargamento de oro para la compra de armas.

El Douglas DC.2 era el inmediato antecesor del mítico DC.3. Tenía una longitud de 18,50 metros, una envergadura de 25,90, un peso cargado que superaba los 8.000 kilos y sus dos motores Wright “Cyclone” SGR 1.820F de 760 cv. le permitían alcanzar una velocidad máxima de 340 km/h o una de crucero de 300; con estas características era el avión más grande, pesado, rápido y moderno que había en España al comenzar la guerra. No es, pues, extraño que la República movilizara desde los primeros instantes

del conflicto los cuatro que acababa de adquirir (11) la aerolínea gubernamental. Tres de ellos quedaron del lado republicano. En tanto que el cuarto y último llegado pasaba a poder de los nacionales en el aeródromo sevillano de Tablada, merced a un acto de valor individual del capitán Carlos Martínez Vara de Rey, que estuvo a punto de costarle la vida, si bien finalmente se salvaría, siendo recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando. Los DC.2 fueron utilizados en principio por ambos bandos como bombarderos con un esquema de armamento muy similar: las bombas se arrojaban a mano por la puerta (12), de la que se prescindía, y se quitaron los cristales de las ventanillas precisos para que pudieran montar dos o tres ametralladoras en función de armas defensivas. El volar en estas condiciones era un auténtico insulto a las leyes de la aerodinámica, pero no sufrieron percance alguno hallándose en perfectas condiciones cuando, más adelante, fueron desarmados para volverlos a utilizar en su cometido original de transportes.

11 Números de L.A.P.E. 21, EC-XAX; 22, EC-AAAY; 24, EC-EBB y 25, EC-BBF. Habían llegado a España entre abril y junio de 1935. Ver Artemio Mortera. “Douglas DC-2 (& DC-1) en España” (I) y (II). Revista Española de Historia Militar. nº 123 y 124. Julio/Septiembre 2011.

12 Las bombas se lanzaban “a mano”, pero la puntería no se hacía “a ojo”, como se ha venido repitiendo, pues los DC.2 republicanos fueron provistos de visores de puntería en la cabina del piloto, como testimonia el propio Hidalgo de Cisneros en sus “Memorias 2. La República y la guerra de España”, pág.296. Ver también Jesús Salas Larrazábal, “Guerra Aérea 1936/39”, tomo I, pág. 34.



Ametralladoras Vickers Clase K montadas en una ventanilla lateral y en el parabrisas de un DC.2. En este caso se trata del EC-BFF, nº 25 de L.A.P.E.; el único que voló con el bando nacional. La Aviación republicana utilizaba soluciones similares.

27 de julio.-

Regresa a Madrid el DC2 llegado a Asturias en la jornada anterior (13), no sin antes sobrevolar Gijón . Sin embargo, EL COMERCIO del 29 de julio, periódico de esta misma población, retrasa su partida al día siguiente, 28. Así lo veía y “explicaba” a sus lectores:

“En las primeras horas de la mañana de ayer (...) apareció en nuestra ciudad un trimotor (sic) Douglas, volando durante algún tiempo sobre la población de un extremo a otro (...) Procedía de Madrid y como traía suministros no pudo realizar acción ofensiva alguna, pero es seguro que hoy vuelva y haga hostilidad a los cuarteles tanto de Simancas como de Zapadores si es que las fuerzas sublevadas que en ellos se defienden no se doblegan a formalizar un pacto para su rendición.

13 Rafael A. Permuy López. “Ferrol bajo las bombas”. REHM, nº 11, pág. 213

En la Alcaldía se había recibido una comunicación dando cuenta de que por la tarde aparecerían en Gijón el anterior trimotor y otros, pero quizás por el temor de un posible cambio de tiempo y que se nublara el firmamento no vinieron los aparatos.”

28 de julio.-

Vuela desde Madrid a Llanes un DC.2 de L.A.P.E pilotado por el comandante Hidalgo de Cisneros que, al sobrevolar León, hacia la 05.00 h, aprovecha para lanzar unas bombas sobre el aeródromo de la Virgen del Camino; según el diario de la 8ª División, *“sin consecuencias”*. Hidalgo de Cisneros nos cuenta (14) que *“... después del bombardeo, el radio del avión me entregó un despacho que acababa de recibir y que decía: “Muchas gracias por el desayuno. Rubio”. Rubio era (...) el jefe del aeródromo”*.

Un denominado “Boletín Militar”, en el que las nuevas autoridades leonesas informaban a la población, al haber quedado interrumpida la edición de los periódicos locales, relataba así el bombardeo: *“Se hace público que en las primeras horas del día de hoy, sobre las cinco y media de la mañana, voló sobre el aeródromo de esta capital un avión civil el cual, perdiendo altura, daba señales de querer tomar tierra; lo que no produjo por consiguiente desconfianza alguna en principio en el personal del aeródromo. Cuando estaba próximo a tierra, dejó caer unas bombas de escasa potencia y que no son de las que emplean nuestros aviones militares. La casualidad de que una de ellas tocase un avión que se*

14 “Memorias 2. La República y la guerra de España”, pág. 297.

encontraba en un hangar, produjo un pequeño incendio que deterioró el avión sobre el cual había caído una de las bombas.

El avión civil, al darse cuenta de que las fuerzas de Aviación se aprestaban a su persecución, emprendió rápidamente la huida; haciéndose presente que en el mismo momento que estos hechos ocurrían de diferentes Aeródromos salieron aparatos de caza en su persecución.

Nada se diría del hecho debido a su escasa importancia, si no fuera por la única nota lamentablemente ocurrida de haber resultado heridos tres soldados. Dejando aparte la pesadumbre por los tres heridos, todo es motivo de satisfacción más que de contrariedad".



Douglas DC.2, matrícula EC-EBB, nº 24 de L.A.P.E., con nombre "Sagitario". Muy probablemente, el aparato en que voló a Asturias el comandante Hidalgo de Cisneros, con el que efectuó los primeros bombardeos de Oviedo y los cuarteles de Gijón.

A 16,30 h, efectuaba el Douglas el primer bombardeo aéreo que sufrió Oviedo, cayendo sus bombas en la falda del Naranco, en la zona del Orfanato Minero y, una, en las cercanías del cuartel de Pelayo. El bombardeo no provocó bajas directas, pero causó indirectamente la muerte del cabo de Infantería Francisco Suárez Hermo. Hacía fuego éste con su ametralladora “Hotchkiss” contra el aparato, cuando se le desplomó la máquina del soporte antiaéreo sobre el cual se sustentaba, alcanzándole con sus propias balas que le produjeron heridas a resultas de las cuales fallecía al día siguiente. Con toda probabilidad se trataba de aparato matrícula EC-EBB (15).

Según Bonifacio Lorenzo Somonte (16), aún había tenido tiempo por la mañana de bombardear el cuartel de Simancas. De ser así, se trataría también del primer bombardeo aéreo de los reductos de Gijón. Por cierto, que la Aviación al servicio de la República hizo en estos ataques a la capital asturiana y a los cuarteles de Gijón, como veremos, un empleo de medios mucho más avanzado e imaginativo que el efectuado más tarde a lo largo de la guerra. Tal vez porque podía actuar prácticamente sin oposición enemiga, no tenía el menor reparo en trasladar asiduamente sus medios aéreos de Madrid al Norte, y viceversa –algo a lo que más tarde se

15 Los defensores de Oviedo creyeron leer, en el ala derecha, las siglas ECIEC y, en la izquierda, EBPIE. No anduvieron muy acertados –pues en la derecha debía llevar sólo EC y en la izquierda EBB– ya que, mientras cabe la posibilidad de identificar erróneamente las anteriores siglas con las que parecen ser las reales EC-EBB, no es posible confundirlas con las de los otros dos “Douglas” de que disponían entonces los republicanos: los EC-XAX del nº 21 y EC-AAAY del nº 22.

16 “¡Disparad sobre nosotros...!” , pág. 100.



Constituían la defensa antiaérea de Oviedo unas cuantas ametralladoras Hotchkiss de 7 mm Mod.1914 emplazadas en un suplemento especial acoplado al trípode normal de infantería, situadas en los edificios más altos de la población. La que muestra la imagen lo estaba en la terraza de la Caja de Previsión Social, en la actual plaza del Carbayón.
(Foto Museo del Pueblo de Asturias. Colección Florentino López “Floro”)

mostraría tan remisa—, aprovechando los traslados para llevar a cabo servicios “de lanzadera”, que tan útiles hubieran sido posteriormente durante la campaña de Vizcaya. Dado que no disponía en Asturias de suficientes aparatos para materializar un ataque masivo, dedicó los disponibles al “acoso psicológico” de la población ovetense a la que obligaban a permanecer en los refugios horas y horas, privándola del acceso a la ya problemática distribución de agua y alimentos, mediante la acción reiterada de pequeños grupos, manteniendo continuamente sobre Oviedo una patrulla de dos o tres aviones, o incluso aparatos sueltos,



Algunas de las tales Hotchkiss fueron emplazadas en asentamientos a ras de suelo. Obviamente, a una altura considerablemente menor que la de la foto anterior. (Fotografía Museo del Pueblo de Asturias, Colección Florentino López “Floro”)

práctica esta que sería considerada experimental cuando la Aviación Legionaria basada en Mallorca la llevó a cabo durante tres días contra Barcelona casi dos años más tarde, en mayo de 1938, suscitando una ola de solidaridad internacional con los agredidos a la que, al parecer, no eran acreedores los ovetenses, acosados durante semanas. Igualmente ensayó contra Oviedo el lanzamiento de líquidos inflamables junto con las bombas, una primicia que los alemanes reclaman injustamente para la Legión Cóndor en sus acciones sobre el Mazuco de septiembre de 1937,

con la diferencia de que los combustibles arrojados por los Heinkel He.51 sobre las peladas cumbres de la sierra de Cuera apenas tenían otra efecto que hacer arder algunos matorrales, mientras que en Oviedo la combinación de gasolina y bombas provocó una serie de incendios de proporciones devastadoras, pues los sitiados no podían atajarlos por carecer de agua, que los frentepopulistas se había apresurado a cortar apenas iniciado el cerco, así como de otros medios materiales para su extinción e incluso de hombres, que debían ser reservados ineludiblemente



La revista AHORA, se hace eco –en la página 2 de su número 1.756– del establecimiento de comunicación aérea entre Asturias y Madrid, ilustrando la noticia con fotos de la despedida y partida desde el aeródromo de Cué “*rumbo a la capital de la República*” de un Fokker F.VIIb 3m. Estas fotos, que llegaban a Madrid por avión, se publicaban con retraso sin indicar la fecha en que habían sido tomadas. En este caso, podría tratarse del Fokker de Xuclá.

para las tareas defensivas en tanto el caserío urbano ardía desamparado.

También fue objeto Oviedo de bombardeos nocturnos, que los nacionales aún tardarían meses en convertir en práctica habitual y los propios republicanos realizarían con escasa asiduidad en el resto de la

contienda. En cualquier caso, el empleo de la Aviación contra Oviedo fue siempre contra el casco urbano, ya que los primitivos dispositivos de puntería con que contaban aquellos aparatos –cuando los tenían– impedían precisar los lanzamientos contra las posiciones de la defensa; algo que el general Aranda no dejó de “agradecer” en sus informes al admitir que, si aquellos explosivos hubieran caído sobre los enclaves que ocupaban sus soldados, las cosas le hubieran resultado bastante más difíciles.

29 de julio.-

A primeras horas de la mañana se presentaba ante Gijón el crucero “Almirante Cervera” que poco más tarde –a 10,06 h– abría fuego contra la plaza, tratando de acallar los medios ofensivos empleados por los sitiadores contra los militares cercados en sus acuartelamientos; algo que ya resultaría habitual hasta el definitivo aplastamiento de su resistencia.

30 de julio.-

A 5,35 h se recibía en el crucero “Almirante Cervera” un radio emitido desde Oviedo en el que anunciaba: *“En este momento ha pasado en esa dirección un trimotor. Me dicen del E.M. que estén preparados por si es enemigo”*. A 6,00 h el Douglas DC.2 de Hidalgo de Cisneros atacaba al crucero, pero no es normal que, despegando del aeródromo de Llanes en busca del “Cervera”, sobrevolara la capital asturiana. No parece, por tanto, que el aparato observado desde Oviedo fuera el citado Douglas, sino el Fokker F.VIIIb 3m. de L.A.P.E. que, pilotado por Guillermo Xuclá Nin, viajaba en esa hora desde Madrid al aeródromo de Cué. En cuanto al ataque efectuado contra el buque nacional lo consignaba así, en los acaecimientos del cuaderno de bitácora el oficial de guardia del puente, teniente de navío Manuel Ceñal: *“Un trimotor (sic) enemigo nos arrojó*

una bomba a las 6 h, otra a las 6 h 10 min y a las 6 h 25 min tres más, casi simultáneas, y todas cayeron por popa. Se respondió con fuego de fusil y dos antiaéreos” (17); desde el propio crucero se reconocía que el fuego antiaéreo había sido muy deficiente dada la inexperiencia de sus improvisados artilleros.

El aparato viró hacia el Sur, pasando unos minutos después –hacia las 6,30– sobre la vertical de Oviedo, donde arrojó dos bombas en la Argañosa, con el resultado de una mujer herida. A seguido, volvió de nuevo sobre Gijón, lanzando algunas bombas sobre el Simancas.



La defensa antiaérea del “Almirante Cervera” estaba encomendada a cuatro cañones Vickers/Carraca de 101,6/50 que, mediada la guerra, debieron reemplazarse por otros más modernos, a causa de su mediocre eficacia.

El Fokker F.VIIb 3m de Xuclá, dando por concluida su misión de enlace y abastecimiento, regresó a Madrid, relatando el piloto que, antes de llegar a Guadarrama, había sido perseguido por un “Dragon” nacional (18).

17 La razón de que usara sólo dos de sus cuatro antiaéreos no fue otra que la falta de personal para manejar la otra pareja de piezas.

18 Joan J. Maluquer. “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, pág. 68.

Un Breguet de León efectuó un reconocimiento sobre Gijón.

Una columna, al mando del comandante Ceano, organizada en Lugo con la misión de socorrer a los enclaves nacionales de Oviedo y Gijón, se adentraba en Asturias desde el Occidente, ocupando Vegadeo y Castropol.



En los primeros momentos del conflicto el DH.89 militar N° 3, único de su tipo en el bando nacional, ostentó –aunque por muy poco tiempo–, una extraña identificación consistente en una bandera española –probablemente, tricolor– en diagonal a lo largo de la cola.

31 de julio.-

Tres “Br XIX” de La Virgen del Camino aprovisionan, sin bombardear a los sitiadores, los cuarteles gijoneses entre las 07,00 y las 07,30.

A seguido, el DC.2 de Hidalgo de Cisneros bombardeaba el cuartel de Simancas con proyectiles ligeros que cayeron fuera del recinto.

El mismo DC.2 se dirigió a Oviedo donde lanzó seis bombas que cayeron en el cementerio de El Salvador y prados próximos al mismo, sin causar bajas. La Comandancia Militar de Asturias informaba en un

radiograma al crucero “Almirante Cervera” (19): *“Avión enemigo hizo acto de presencia a las 08,50. Bombardeó nuestras posiciones infructuosamente. Vuela a 2.000 metros de altura.”*

Un “Breguet” de La Virgen del Camino realizó un ataque a la Fábrica de Trubia.

1 de agosto.-

Ligero bombardeo de Oviedo, sin bajas y con escasos daños materiales.

Llega a Burgos un De Havilland DH.89 “Dragon Rapide” importado de Inglaterra (20). Se trataba del aparato con matrícula británica G-ADCL y n/f 6277 al que en España se asignaría el N° 2 (21). Inmediatamente le fue practicada, con la asistencia técnica del Parque de Artillería, una abertura en el piso del fuselaje por la que lanzar las bombas desde el interior (22) y se le acopló una ametralladora en el costado derecho para ser manejada por el piloto en instalación similar a la de los DH.89M adquiridos antes de la guerra. Se hizo cargo del aparato el capitán Ángel Salas, trasladándose con él al aeródromo de León en unión del DH.89M N° 3 de la Aviación Militar, del que se habían apoderado los alzados en Zaragoza cuando llevó al general Núñez de Prado en un intento fallido por frenar, negociando, la

19 Artemio Mortera Pérez- “De Comandante crucero “Cervera” a Comandante Militar Gijón...”, pág. 59.

20 Se habían conseguido adquirir éste y otros aviones gracias a la intermediación de don Juan de la Cierva, que gozaba de una influencia muy notable en el mundo aeronáutico británico.

21 Los tres primeros “DH.89 con que contaron los nacionales fueron numerados del 3 al 1 en orden inverso a la fecha de su disponibilidad.

22 Más adelante se prepararon en el citado Parque de Artillería de Burgos unos lanzabombas de contraplaqué con celdillas tipo “nido de abeja” en las que colgaban las bombas verticalmente sujetas a unas varillas transversales mediante una anilla que llevaban en la cola. Al extraer las varillas iban desprendiéndose de una en una o en secuencia rápida, según se deseara.

subelevación de dicha plaza y que ahora pilotaba el capitán Luis Navarro Garnica.

Un avión –tal vez el Douglas de Hidalgo de Cisneros en su regreso a Madrid– bombardeó el aeródromo de León “...*arrojando cincuenta bombas (...), rompiendo las líneas aéreas y causando desperfectos en un barracón, sin que tuviéramos que lamentar baja alguna*” (23). Según el Boletín de Información Nº 2 de la Comandancia Militar de León (24), el bombardeo se produjo hacia las 19 h, las bombas fueron 40 y –añadido a mano en el documento– resultó incendiado un aparato.

Una columna procedente del León ocupaba las lomas del Rabizo y La Robla con el apoyo de un Breguet XIX del Grupo 21.

2 de agosto.-

Al amanecer, dos aparatos nacionales sobrevolaban Gijón en misión de reconocimiento. Con toda probabilidad, se trataba de los dos “Dragones” llegados la víspera al aeródromo de León; tras el reconocimiento, se dirigieron a Trubia, donde bombardearon la Fábrica de Artillería.

Llegaban a Llanes desde Madrid dos Fokker F.VIIb 3m. gubernamentales con el objeto de operar sobre Asturias desde la Cuesta de Cué. En principio, habían sido designados para este cometido el Fokker de

23 Diario de Operaciones de la 8ª División
24 A.G.M. de Ávila. L.2 – C-24.



Los Fokker F.VIIb 3m EC-UAA, nº 16 de L.A.P.E. y EC-AUA, nº 15 constituyeron la patrulla Sampil que actuó con especial protagonismo, desde Llanes, contra los enclaves nacionales de Oviedo y Gijón.





Capitán Santiago Sampil Fernández de la Granda.



Fokker F.VIIb 3m EC-UAA, nº 16 de L.A.P.E., en el aeródromo de Llanes, ya con las bandas rojas de la Aviación republicana en las alas y el fuselaje, recubriendo parcialmente las matrículas civiles de preguerra.

L.A.P.E. con matrícula EC-UAA y el 20-1 militar, de la Escuadrilla Colonial, en el cual harían el viaje el capitán Santiago Sampil, el capitán Antonio Rexach y Pablo Rada. A mitad del camino, el Fokker 20-1 evidenció fallos de motores que aconsejaron su retorno a Madrid, donde se le comprobaron daños que no tenían solución inmediata, tomándose entonces la decisión de enviar a Asturias otro de los Fokker de L.A.P.E. pilotado por el sargento Vázquez Conlledo. La patrulla asignada a Asturias, a las órdenes del capitán Santiago Sampil Fernández, quedaría así constituida por los Fokker EC-UAA, nº 16 de la citada aerolínea (sargento piloto José María Carreras Dexeus, teniente observador Rafael Franco Romero, brigada telegrafista Braulio Tejero Hernangómez y sargento mecánico Manuel Alonso Pinillos) y EC-AUA, nº 15, asimismo, de L.A.P.E. (sargento piloto Enrique Vázquez Conlledo, capitán observador Santiago Sampil Fernández (25), brigada telegrafista Jerónimo Sánchez Fernández y sargento mecánico Joaquín Ramos Hernández). Con estos aparatos en dotación, el aeródromo de la Cuesta de Cué, pasaba a convertirse en una base aérea bajo el mando administrativo del sargento de complemento Celestino González Labayen; al menos teóricamente, pues por lo visto era el alcalde de Llanes quien “controlaba” al personal. El aeródromo de Llanes había ido completándose con una serie de construcciones –depósitos, polvorines...– cuyas obras dirigía el arquitecto municipal de Llanes Joaquín Ortiz García, que también realizó el proyecto del hangar, considerado de realización prioritaria para la protección de los

25 El capitán Sampil era piloto, pero actuaría únicamente como observador por encontrarse aún convaleciente de las graves heridas ocasionadas en un accidente aeronáutico que había sufrido en Cercedilla (Madrid).

aparatos. Ortiz tenía grandes conocimientos de arquitectura, pero no tanto de aviación, de suerte que diseñó un hangar muy original que causaría la admiración de propios y extraños y sobre el que volveremos de nuevo cuando las obras se encuentren más avanzadas.

A 10,30 h uno de los “Fokker” atacaba primeramente al “Cervera” y, tras la reacción antiaérea del crucero –que hizo seis disparos contra él–, al cuartel de Simancas, donde una sola bomba, que alcanzó la posición llamada “la garita de los sacos terreros”, causaba seis muertos y veintiún heridos entre los defensores.

A 15 horas, uno de los trimotores atacaba Oviedo arrojando sus bombas por diversas zonas, aunque con especial insistencia sobre el barrio de Pumarín, hiriendo a cuatro soldados (26) y causando un muerto –Luis Sánchez Costales, de 17 años– y doce heridos entre la población civil.



El “Almirante Cervera” cruzando al largo de la bahía de Gijón, con sus cinco montajes artilleros de seis pulgadas apuntando a estribor.

26 Soldados de Infantería José Padilla Vázquez y Eufrasio Castro Hermilo, soldado de Artillería Manuel Carrera Rodríguez y soldado de Ingenieros Ángel del Monte Zazo.

A 15,40 h otro aparato –o, tal vez, el mismo– atacó al crucero “Almirante Cervera”, atrayendo su reacción antiaérea, pese a lo cual pudo acercarse lo suficiente para lanzar una bomba que cayó a unos doscientos metros del buque.

3 de agosto.-

Iniciaba su avance la segunda columna organizada en Galicia en socorro de los militares asturianos, ocupando Matarrosa, en la provincia de León, desde donde operaría en dirección Puerto de Leitariegos-Cangas de Narcea.

Los dos “Dragones” nacionales intentaron repetir el servicio del día anterior, pero el mal tiempo lo impidió, obligándoles a retornar a León.

Tenía lugar un ataque aéreo al aeródromo de La Virgen del Camino – sin consecuencias– y a la estación de ferrocarril de León, en la que produjo desperfectos de escasa importancia. Ángel Salas despegó dos veces con el DH.89 N° 2 por alarma aérea, ante el anuncio de la presencia de un DC.2, sin resultado. Los dos “Dragones” regresaron a Burgos para operar sobre Atienza.

4 de agosto.-

El hidro Savoia S-19, de Marín, –ya convenientemente reparado– efectuaba un vuelo de exploración sobre la carretera de Navia a Luarca tripulado por el comandante Leopoldo Brage González; el auxiliar Ángel Torres Prol, piloto; el auxiliar Luis Expósito Herranz, observador, y el maestro Jacinto Guillén Nanclares, mecánico. Este primer servicio puso de manifiesto la conveniencia de prepararle una base avanzada más cercana al frente que acertara sus vuelos, eligiéndose la ría de Ribadeo, donde se

acumularon los elementos indispensables –combustible, municiones, repuestos...- para que pudiera operar con una mayor celeridad y eficacia.



El 3 de agosto quedaba en condiciones de vuelo el Savoia 62, S-19 “General Mola”, de la patrulla de Marín, comenzando el día 4 a operar sobre la costa asturiana.

El diario FRENTE POPULAR, de San Sebastián, insertaba en esta fecha la noticia del aterrizaje de un avión procedente de Madrid en el aeródromo de Santander de La Albericia en la mañana del día anterior, 3. Aunque no indica el tipo de aparato, la noticia parece confirmar que ya estaba realizada –o a punto de estarlo– la ampliación en la que se trabajaba con el fin de habilitarlo para poder operar desde él con polimotores.

5 de agosto.-

A las 11,30 horas un Fokker bombardeaba Oviedo, arrojando nueve bombas en las inmediaciones del cuartel del Milán y el de la Guardia Civil, una de las cuales cayó sobre un grupo de soldados de Artillería en el que

causó trece bajas: un cabo y siete soldados muertos y cinco soldados heridos.

A mediodía, el mismo u otro aparato similar atacaba frente a Gijón al crucero “Almirante Cervera”, que rechazó sus dos intentos con catorce disparos de sus antiaéreos, impidiendo además con ellos que atacara los cuarteles.

El DH.89 N° 2 de Ángel Salas regresó a León, efectuando un primer servicio sobre Trubia y un segundo sobre Luarca, en apoyo de la columna gallega, que encontraba dura resistencia en su avance por la costa.



El incremento de los ataques a la Fábrica de Trubia, realizados por los aparatos de La Virgen del Camino, pese a no provocar grandes destrozos –tanto por su escaso número, como por las pequeñas bombas que utilizaban– consiguieron desorganizar la producción a causa de las alarmas y la necesidad de reparar los desperfectos ocasionados. El entusiasmo inicial, que había llevado a organizar el trabajo en tres turnos, se enfrió notablemente y la actividad fue relegándose a las horas nocturnas. La fotografía está

tomada desde la calle Ramón López, dando vista a la Fábrica, que se muestra en la mitad derecha de la imagen.



Una foto más de los bombardeos de Trubia. En realidad, se trata del mismo lugar de la foto anterior, pero tomada en dirección contraria; es decir, la calle Ramón López vista desde la Fábrica de Artillería

Un “Br.XIX” de León efectuaba un vuelo de reconocimiento sobre Villablino a favor de la columna López Pita.

El “Savoia” 62 S-19 daba apoyo –cinco servicios de reconocimiento y bombardeo con más de once horas de vuelo– a las fuerzas de Galicia que progresaban por la carretera de la costa

6 de agosto.-

A 06,25 h, tres “Br.XIX” de León aprovisionaban a los cuarteles de Gijón, lanzando además algunas bombas contra los sitiadores (27).

27 Concretamente, una bomba en el cerro de Santa Catalina, desde el cual disparaba un cañón contra los cuarteles, y otra sobre la estación del ferrocarril de Langreo, en la que, según EL NOROESTE del día 7 destruyó “...la báscula que allí existe, causando otros destrozos en los topes finales de la vía y en los raíles de la misma”.



Aparte de un refugio antiaéreo excavado bajo las instalaciones de la Fábrica, se excavaron otros dos muy elementales para la población civil. Uno, en las afueras de Trubia (carretera a Oviedo), consiste en un túnel en forma de U, con la entrada protegida por obra de hormigón y una salida de emergencia abierta simplemente en la roca...



...y otro, realizado en la misma carretera, algo más alejado –a la altura de Godos– de características similares; es decir, tan pobremente acondicionado como el anterior.



De construcción mucho más cuidada y “confortable” resultaron otros refugios contruidos por particulares bajo sus casas, como este realizado por José Fuente en el barrio de Molina (Trubia) para la protección de su familia y vecinos. (Fotos Toño Huerta)

A continuación, uno de los Fokker F.VIIb de la patrulla Sampil, pese a ser hostigado con fuego antiaéreo efectuado por el “Cervera”, lanzó sobre

los cuarteles octavillas intimando a la rendición y alguna bomba, al parecer con poco acierto, pues el cuartel de Zapadores informaba en un radiograma emitido a 09,15 h: *“Ha tirado avión no identificado entre ambos cuarteles”*.

Mientras el otro Fokker, a 09,00 h, dejaba caer varias bombas sobre Oviedo.

El día 4, había llegado a Burgos un segundo “Dragon” (n/f 6291 ex G-ADFY) importado de Inglaterra al que le fue asignado el N° 1. Una vez armado como el N° 2 y pilotado por el capitán Carlos Pombo Somoza y con Enrique Alvarez Cadórniga como observador, se trasladó a León en este día 6 junto con el DH.89 N° 2 de Salas, efectuando ambos un ataque contra la Fábrica de Trubia.

En un segundo servicio, el aparato de Salas actuó sobre el frente de Luarca y, seguidamente, sobre Reinosa (Santander), en tanto que el de Pombo lo hacía sobre Gijón.

Los Breguet efectuaron también un segundo servicio del que quedo constancia en el cuaderno de bitácora del “Cervera”, que registraba la presencia de dos aparatos sobre Gijón a 18,05 h. EL NOROESTE del día 7 refería que *“Hacia las seis de la tarde volvieron a aparecer sobre Gijón los mismos aparatos de por la mañana”*. Probablemente se trataba de los dos Breguet avistados por el crucero y el “Dragon” de Pombo, que debieron sobrevolar la población, sino conjuntamente, con una diferencia de tiempo muy corta, dedicándose los primeros al abastecimiento de los cuarteles, en tanto que el DH.89 dejaba caer algunas bombas. Llego a esta conclusión porque los Breguet debían completar su servicio atacando al regreso a las fuerzas frentepopulistas del frente de Luarca, para las que, sin

duda, reservarían su carga de guerra. El fuego hecho desde tierra por estas últimas provocó averías en el Br.XIX de los capitanes Jiménez Ugarte y Manuel Bazán que no le permitieron alcanzar su base, viéndose obligado a tomar tierra en Villadangos (14,8 km el Este de La Virgen del Camino).

Otro Breguet de León efectuó un servicio de reconocimiento sobre Villablino en favor de la columna López Pita, que entraba en dicha población este mismo día 6.

El hidro “Savoia” S-19 prosiguió –desde la base avanzada de Ribadeo, que comenzó a funcionar en esta misma jornada– con su labor de apoyo a las columnas gallegas en el frente de Luarca durante casi siete horas de vuelo; esfuerzo éste que obligaría, al finalizar la jornada, a desmontar su motor para repararlo, quedando fuera de servicio hasta el día 12.

Un *“bimotor (sic) enemigo (republicano) bombardeó la zona de Luarca, no ocasionando bajas a las tropas y sí dos heridos a la población civil”* (28) La presencia de ambas aviaciones en el entorno de Luarca se explica porque la Columna anteriormente mandada por el comandante Ceano y ahora por el comandante Teijeiro Pérez (29) estaba librando sus primeros combates de cierta entidad con el objetivo de ocupar dicha población.

En este día 6, subían a Burgos desde el Sur los dos “F.VII” nacionales 20-2 y 20-3 (30) pilotados por el capitán Antonio Rueda Ureta y el

28 Diario de Operaciones de la 8ª División.

29 Ceano había resultado herido el 3 de agosto.

30 Los dos supervivientes de los tres de la Escuadrilla Colonial que quedaron del lado nacional. Hasta ahora habían estado actuando en el “puente aéreo” sobre el Estrecho. En ese cometido resultó destruido el 2 de agosto el tercero de ellos, el 20-4, al estrellarse en un despegue desde el aeródromo de Jerez de la Frontera

suboficial Abel Masjuán (31), respectivamente. Aunque se estrenan con un bombardeo del 20.2 contra Santa Lucía, en el frente de León, en el mismo día de su llegada, sus servicios durante esta primera época de los Fokker en el Norte se centraron principalmente sobre el frente vasco. El 20-2



La razón de que los Fokker militares 20-3 y 20-2 –el segundo de los cuales nos muestra la imagen ya con las enseñas de la Aviación nacional– transportaran en su vuelo a Burgos bombas Hispania de 50 kilos no era otra que la incomunicación que en estos momentos existía entre las dos zonas –Centro y Sur– que dominaban las nacionales. El enlace entre ambas tendría lugar tras la ocupación de Mérida, que tuvo lugar el 11 de agosto

utilizó en el dicho ataque bombas Hispania A-6 de 50 kilos; al parecer, las primeras de este tipo empleadas desde La Virgen del Camino, donde hasta el momento no había existencias de las tales, siendo así que los dos Fokker llegaron cargados con cajas de ellas desde Andalucía

31 Este último regresó seguidamente al Sur, haciéndose cargo del 20-3 el capitán Luis Navarro que, a su vez fue reemplazado en el “DH.89” N° 3, que hasta entonces pilotara, por el comandante Juan Antonio Ansaldo.



Los proyectiles de mortero –como este Valero de 81 mm Mod. 1933–, merced a su cola provista de aletas estabilizadoras, se comportaban perfectamente como armamento lanzable desde aviones.

Aparte de las bombas Hispania A-5 de 12 kilos, que eran las más comunes (32), los De Havilland DH.89 habían empleado con anterioridad unas bombas de 45 kilos realizadas en el Parque de Artillería de Burgos con proyectiles de artillería de 155 mm defectuosos a los que se acoplaban unas aletas de chapa, que conformaban la cola, y una espoleta modificada al efecto y, anteriormente, proyectiles de mortero de 81 mm, con un peso de 4 kilos e, incluso, de morteros de 50 mm de sólo 780 gramos.

En el Norte republicano se encontraba la empresa S. A. Talleres de Guernica que construía las bombas Hispania reglamentarias y, aunque al

32 La Comandancia Militar de León se refería a estas bombas en su Boletín de Información N° 2, del 1 de agosto, en estos términos: “...*las de once kilos* (sic) *contra personal de nada sirven ya que las casas donde ellos* (los republicanos) *presentan resistencia son de piedra, muy corrientes en las cuencas mineras, y en las que como en octubre de 1934 ellos se hacen fuertes.*”



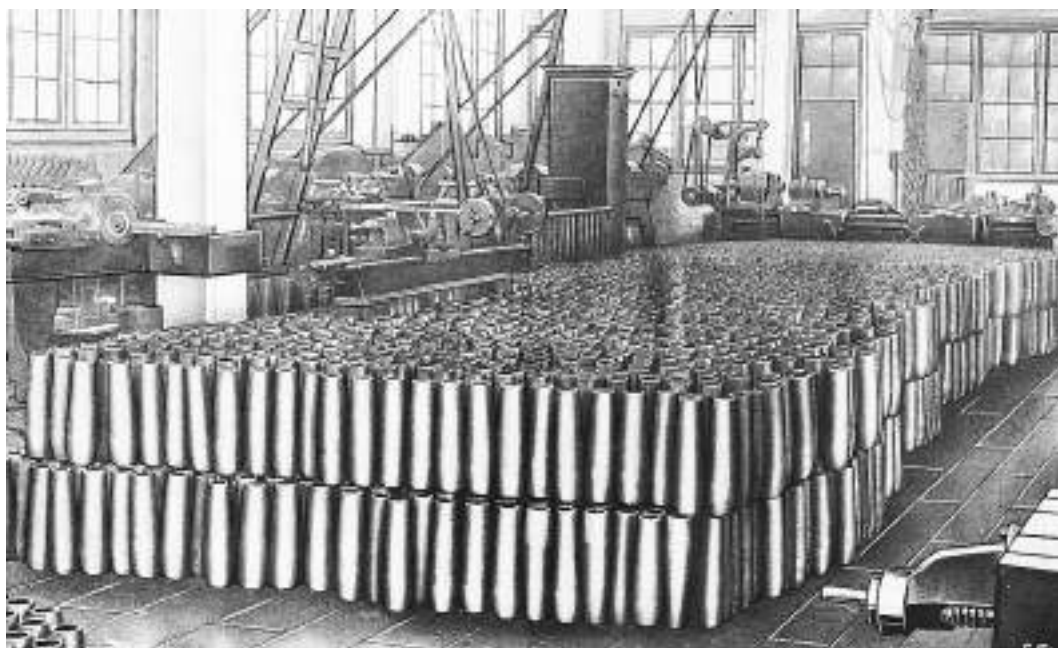
Dos colas de bombas de aviación encontradas entre los escombros del cuartel de Simancas. No se corresponden con los modelos reglamentarios de la Aviación española, por lo que probablemente son de construcción local (Santander). Por su tamaño corresponden a bombas de entre 50 y 100 kg de peso. (Museo Etnográfico y de Historia de Grado. Colección Guerra Civil en Asturias).



Granada de mortero Brandt de 120 mm Mod. 1935 recogida entre las ruinas del cuartel de Simancas contra el que fue lanzada desde el aire. Estos proyectiles debieron sin duda ser enviados a la República por Francia, pues por aquel entonces –agosto de 1936- era el único país que disponía de un arma de tal tipo y calibre. (Museo Etnográfico y de Historia de Grado. Colección Guerra Civil en Asturias)



Fotografías de un fragmento de proyectil de mortero Brandt de 120 mm. similar al arrojado sobre el cuartel de Simancas, y puesto a la venta en Internet. Su hallazgo tuvo lugar en el Norte de Extremadura, precisamente en la zona en que actuaban los DC.2 y Potez 540 republicanos en agosto/septiembre de 1936, arrojando sobre las columnas nacionales que avanzaban sobre Madrid las bombas de la primera remesa suministrada por Francia.



Bombas de aviación en fase de fabricación en Talleres de Guernica S.A.

sobrevenir el conflicto hubo un inevitable desorden y un consecuente desabastecimiento, pronto se reanudó la fabricación. Según informe del capitán de Aviación Carlos Núñez Mazas de 10 de octubre de 1936 (33) la producción en Guernica ya alcanzaba en esa fecha las 300 bombas diarias.

Durante el periodo inicial, también los aparatos republicanos emplearon proyectiles de mortero, principalmente de 81 mm e incluso alguno de 120 mm Brandt procedente sin duda del primer suministro de



Bombas aeronáuticas en construcción en los talleres de “Moreda y Gijón” para la aviación asturiana. (Fotografía Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez)

33 Transcrito por Jesús Salas Larrazábal en “Guerra Aérea 1936 /39”, Tomo I, pág. 333.

bombas que hizo Francia a la República (34)

. Por otra parte, se implantó rápidamente la construcción de bombas, más o menos artesanales, en otras empresas, como Talleres Corcho, de Santander o, más tarde, en la Sociedad de Minas y Fábricas de Moreda y Gijón y otras de menor importancia.

7 de agosto.-

Un “F.VII” bombardea los reductos nacionales en Gijón: el cuartel de Zapadores, la cárcel y el Simancas con un total estimado de entre veinte y veinticinco bombas, cuatro de las cuales cayeron en este último punto, matando a varias de las reses que los defensores reservaban para su alimentación.

Los “DH-89” de Salas (Nº 2) y Pombo (Nº 1) abandonan León para operar en Vizcaya y, posteriormente el primero de ellos, en la Sierra madrileña.

Llegaba a San Sebastián, desde Madrid, el Br.XIX 12-187 pilotado por el alférez Cándido Carpio Carpio. (Se incluye la noticia del arribo al Norte de este aparato porque, aunque primeramente operó en los frentes de Guipúzcoa y Vizcaya, más adelante –a partir de la ofensiva de octubre contra Oviedo– actuará asiduamente en Asturias).

8 de agosto.-

Las fuerzas del comandante Teijeiro, reforzadas por una tercera columna a las órdenes del comandante Olló, entraban en Luarca y en

34 Entre las ruinas del Cuartel de Simancas se encontraron los restos de uno de tales proyectiles. Su origen tenía que ser forzosamente Francia pues, en ese momento, era el único país que disponía de morteros – y sus municiones- de tal calibre. Ver Artemio Mortera Pérez, “Cuartel de Simancas. Un hallazgo sorprendente” en REHM, Nº 152.

Barcia con el apoyo del DH.89 N° 1 de Pombo, que hizo un servicio sobre dicho frente y otro sobre Trubia.

La actuación el día 6 del aparato republicano sobre Luarca provocaría la emisión de una orden general de la 8ª División sobre medidas frente a los ataques aéreos: *”Las columnas en marcha –decía– observarán con rigor las precauciones reglamentarias de seguridad, vigilancia y defensa de fuegos contra aviones”*.

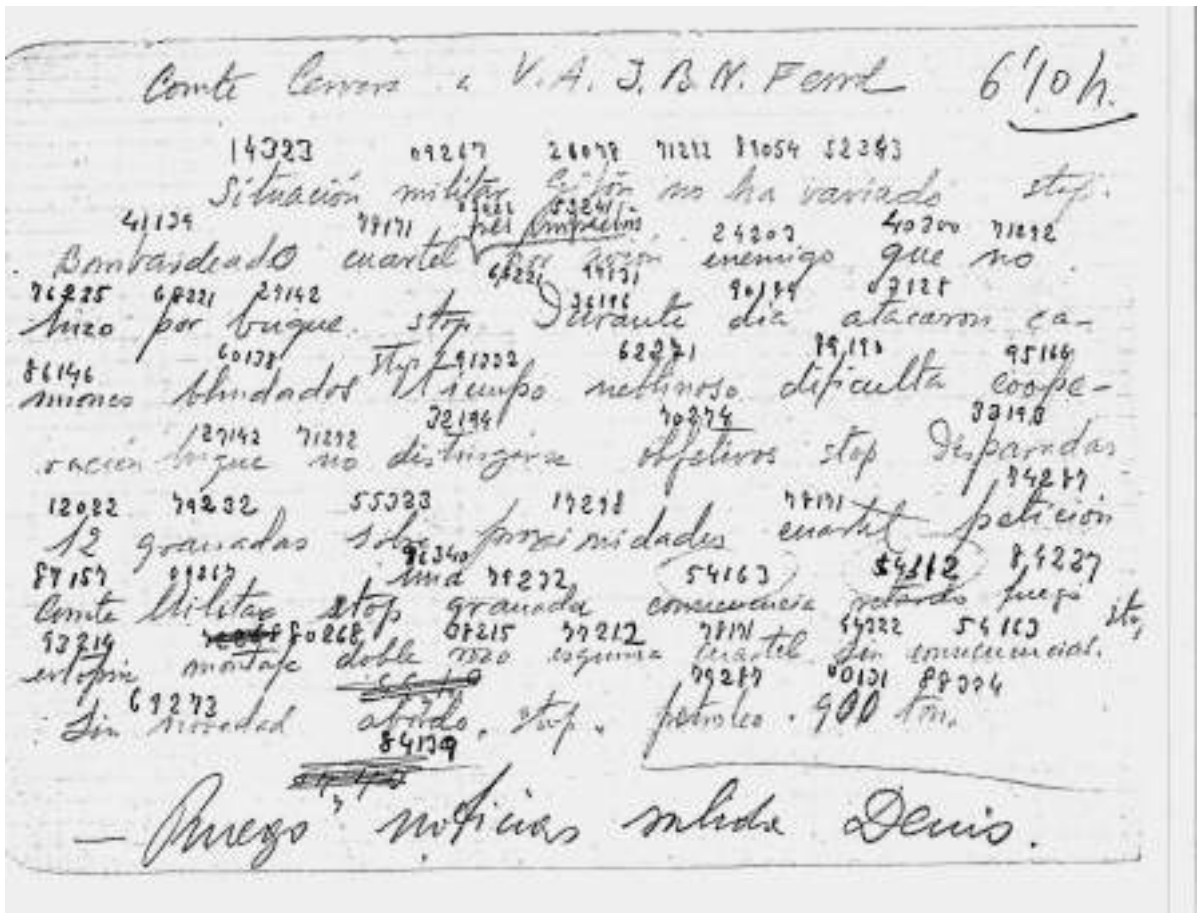
9 de agosto.-

Un aparato –según los defensores de Zapadores, un “Douglas”, y para EL NOROESTE del día 11, un *“trimotor”*– bombardeaba el cuartel sobre el que logró impactos. El Diario de Operaciones de la 8ª División aseguraba que el crucero “Cervera”, mientras bombardeaba Gijón, había sido atacado por un avión republicano sin consecuencias. Sin embargo, el crucero, en un radio cursado a Ferrol a 06,10 h del día 10, en el que resumía los sucesos de la jornada anterior, informaba: *“Bombardeado Cuartel por avión enemigo que no hizo por buque.”*

En esa jornada el único “DH.89” que operaba en Asturias, el N° 1, se trasladaba al frente vasco, aunque volvería al día siguiente.

10 de agosto.-

En la mañana, un trimotor arrojaba sobre los cuarteles de Gijón varias bombas, que no producen víctimas ni daños de importancia.



Radiograma en clave del “Cervera”—descifrado sobre el propio texto— en el que informa sobre los hechos del día 9, indicando que el aparato republicano no le había atacado.

Por parte nacional, el “DH.89” N° 1, tripulado por Pombo y Cadórniga, efectuaba un primer servicio sobre Trubia y un segundo sobre Gijón y Reinosa. Eran sus últimas acciones sobre Asturias, pues al día siguiente capotaba, destrozándose, al aterrizar en un campo improvisado en Aranda de Duero.

11 de agosto.-

Sale hacia a Asturias un Br XIX de Madrid —el 12-146— tripulado por el teniente piloto Esteban Farreras Chaguaceda , con el suboficial mecánico Esteban Bruno Cea y el cabo mecánico y ametrallador-bombardero Manuel Novo Iglesias. Una avería le obligaría a tomar tierra en las proximidades de Carrión de los Condes (Palencia). El aterrizaje se produjo

sin mayores incidentes, pero los tripulantes decidieron incendiar el aparato, lo que les valdría enfrentarse a un consejo de guerra que condenó a la pena de muerte al teniente y al suboficial y a la de prisión al cabo.

Llegaba al aeródromo de Cué el “Douglas DC.2” EC-EBB –nº 24 de la flota de L.A.P.E– tripulado por el capitán Ernesto Navarro Márquez y el teniente Francisco Coterillo Llano.

12 de agosto.-

Los “Breguet” de la Virgen del Camino apoyaban a una columna salida de León en dirección a Barrios de Luna, donde encontró fuerte resistencia que conseguiría romper con dicho apoyo, ocupando San Pedro de Luna y llegando a San Emiliano.

El Savoia S-19 quedaba en estado de servicio, efectuando un vuelo de prueba y descubierta. A la altura de Canero se encontró con un trimotor republicano, que se retiró ante su presencia. El hidro continuó hasta Grado, donde arrojó periódicos nacionales, al haber agotado las bombas.

13 de agosto.-

A 06,30 horas, un “Br.XIX” de León arrojaba víveres, tabaco y periódicos sobre los cuarteles de Gijón y, seguidamente, ametralló a los sitiadores y lanzó octavillas en las que invitaba a los guardias de Asalto a unirse al movimiento militar. Según EL NOROESTE de Gijón, del día 14, los abastecimientos no llegaron a manos de los defensores por caer fuera de los recintos.

El hidro “Savoia” S-19 –piloto auxiliar 1º Ángel Torres Prol, observador comandante Leopoldo Brage y mecánico maestro Jacinto Guillén Nanclares– apoyó a las columnas gallegas, bombardeando Brieves y La Espina.

A principios de agosto, a instancias del gobernador civil de Vizcaya, don José Echevarría Novoa, partió hacia París uno de sus hombres de confianza, el abogado Ramón M. Aldosoro, con el designio de adquirir *armas y, especialmente, aviones*, *Le acompañaban como asesores técnicos* el “responsable” del aeródromo de Lamiaco, José María Picaza, y tres pilotos: Julio Alegría, Eloy Fernández Navamuel, y José María Yanguas. Las gestiones de la “comisión” en Francia fueron un fracaso –al menos, en lo que a aviones franceses se refiere– pero, en cambio, consiguieron comprar tres aparatos civiles ingleses: una Miles M.3B “Falcon Six”, una Miles M.2H “Hawk Major” y un bimotor General Aircraft Monospar ST.25 “Jubilee”. Este último, con matrícula británica G-ADSN y n/f. 58, lo trajo a Bilbao en vuelo –como igualmente vinieron los otros dos– Eloy Fernández Navamuel y una vez equipado con lanza-bombas similares a los usados por los Breguet XIX (35), comenzó a operar desde La Albericia y Llanes como bombardero ligero.

No está muy clara la fecha en que llegó a España; en opinión de Gerald Howson (36), fue con anterioridad al 12 de agosto.

Desde el 6 de agosto y hasta después de la caída de los cuarteles de Gijón, que tuvo lugar el 21, no volvieron a producirse ataques aéreos sobre Oviedo, pues los aparatos republicanos concentrarían su esfuerzo contra los reductos gijoneses, cuya resistencia se quería abatir antes de atacar en

35 Dos lanzabombas ventrales para bombas Hispania A.5 de 12 kilogramos; el delantero para cuatro bombas y el trasero para seis. Propulsaban el aparato dos motores Pobjoy “Niagara” III de 90 hp con los que alcanzaba una velocidad máxima de 210 k/h, siendo la de crucero de 185 k/h.

36 “Aircraft of the Spanish Civil War. 1936-1939”, pág. 154.

fuerza a la capital. Así, este día 13 tuvo lugar sobre aquellos el bombardeo más intenso efectuado hasta el momento.

Apenas se retiró el Breguet de León los dos Fokker F.VII de la patrulla Sampil, el Douglas DC.2 de Navarro (37) y el Monospar de Navamuel fueron relevándose sobre los cuarteles sobre los cuales arrojaron un



Se ha escrito habitualmente –y yo mismo lo he hecho– que esta serie de fotos estaba tomada en el aeródromo de La Albericia o en el de Lamiaco. La revista AHORA, en su número 1760, del 15 de agosto, nos desvela que las imágenes se tomaron en Asturias, por supuesto en el Aeródromo de Llanes, cuyo nombre ha suprimido la censura. En el círculo, Eloy Fernández Navamuel y Esteban Bruno Cea.

37 El propio Navarro ha dado testimonio de su participación en este bombardeo en una carta dirigida a Rafael A. Permuy que éste transcribe en su artículo “Ferrol bajo las bombas”, publicado en la REHM, nº 11, pág. 217.



La Monospar ST.25 en el aeródromo de la Cuesta de Cué. Iba pintada de color azul con los bordes de las ventanillas y los planos en crema; en los costados la bandera de la España republicana y las siglas R-E (República Española).



Una imagen más de la Monospar en el aeródromo de Llanes. A ambos lados del morro posan, con cazadoras de cuero, Navamuel y Bruno Cea, lo que indica que las fotos están tomadas previamente a la realización de uno de los primeros servicios pues Bruno Cea, que había llegado a España acompañando a Navamuel desde París, donde se encontraba, aún tuvo tiempo de volar a Madrid y emprender el regreso a Asturias el 11 de agosto, como ya vimos, en un Breguet XIX, que se vio obligado a tomar tierra en zona nacional donde fue hecho prisionero y posteriormente fusilado.



La Momospar, con su carga de bombas, dispuesta a llevar a cabo desde el aeródromo de Cué uno de sus primeros servicios de guerra sobre Asturias.

centenar de bombas que produjeron grandes destrozos, aunque, debido a las precauciones tomadas por los defensores, no muchas muchas víctimas: ninguna en el Simancas y un muerto – el Maestro herrador Juan Tovar Espinosa– y algunos heridos –entre ellos el comandante Victoriano Jareño y el teniente Alfredo Vega– en el de Zapadores.



En la tarde, algunos de estos mismos aviones –tres, según el Diario de Operaciones de la 8ª División o “dos trimotores”, de acuerdo con el testimonio de Faustino Vázquez Carril (38)– bombardearon Trevías (concejo de Valdés), que la columna gallega de la costa había ocupado el día 10. Al darse la alarma aérea, despegó el hidroavión Savoia S-19, que estaba amarado en la ría de Ribadeo, con la intención de enfrentárseles, aunque ni siquiera montaba ametralladoras, pues el trío de Savoia de Marín que había bajado al Sur se había llevado todas las armas de a bordo disponibles (39). Suele afirmarse que, ante su sola presencia, los aparatos republicanos emprendieron la huida, pero lo cierto es que ya habían efectuado el bombardeo y el hidro no tenía velocidad suficiente para alcanzarlos, lo que tampoco hubiera servido de gran cosa. El Savoia voló en esta jornada ocho horas y cuarenta minutos. En cuanto al bombardeo de Trevías, nos cuenta Vázquez Carril, quien asegura que fue a la población a ver sus efectos, *“que sus granadas (sic) no hicieron desperfecto alguno. Sólo una cayó en el Cuartel de Asalto (al comienzo de la guerra, era cuartel de la Guardia Civil), pero no hubo víctimas.”*

Don Juan de la Cierva había continuado en Gran Bretaña, donde construía los autogiros de su invención, los intentos por conseguir aviones que fructificaron en la adquisición de dos nuevos De Havilland DH.89 –matrículas G-ADAO, n/f. 6275, y G-ACPN, n/f. 6252–, cuyo traslado a Burgos se efectuaba en esta jornada, en vuelo directo desde Inglaterra. Igualmente, en vuelo directo desde Croydon, llegaban a Gamonal dos

38 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, págs. 132-133).

39 Como veremos más adelante, cuando hubo necesidad de armar los dos hidros que quedaron en el Norte, les fueron montadas ametralladoras alemanas MG.13 “Dreyse”.

Fokker F.VIIb/3m –matrículas holandesas PH-AFS, n/f. 5263 y PH-AGR, n/f. 5187– de la compañía KLM,. que el ex agregado aeronáutico en París, comandante Carmelo de las Morenas, consiguió comprar a la compañía británica Crilly Airways, oficiante como intermediaria.



El Fokker F.VIIb 3m ex PH-AGR de KLM ya con los colores de la Aviación nacional y la matrícula 20-4 que, anteriormente, había llevado otro Fokker de los construidos por Loring.

Los Dragones recibirían en España los números 4, el G-ADAO, y 5, el G-ACPN. A los Fokker les fueron asignadas las matrículas 20-1 –que era la del F.VII de La Escuadrilla Colonial que quedó del lado republicano– y 20-4 –que ya había llevado el Fokker nacional que resultó destruido el 2 de agosto, cuando participaba en el “Puente Aéreo” sobre el Estrecho, al estrellarse en un despegue desde el aeródromo de Jerez de la Frontera.

14 de agosto.-

Hacia 12,30 horas, tres “Breguet” nacionales, tras aprovisionar los

cuarteles, bombardearon Gijón. Aunque perseguían claramente objetivos militares – el cuartel de la Guardia de Asalto, la emisora de Radio Gijón y la estación del ferrocarril de Langreo– sobre los que cayeron las bombas, se produjo la desgraciada coincidencia de que en el último de ellos se encontraran numerosas personas al descubierto, causando entre las mismas numerosas bajas. Según EL COMERCIO, de Gijón, del siguiente día 15: *“...causando infinidad de víctimas en las inmediaciones del Cuartel de Asalto y en la Estación del Ferrocarril de Langreo. (...) También los mencionados aparatos facciosos arrojaron otras varias bombas en la calle de Pi y Margall, frente a la Radio Emisora local; otra frente al portón de la salida de los coches del edificio de Correos, en la calle de Fernández Vallín; otra en la calle de Blasco Ibáñez, en la acera de Pañerías Martyuso, y otra, con grandes destrozos, en la casa de los Juzgados; pero las que más víctimas produjeron fueron las dos primeramente mencionadas, ya que frente al Cuartel de Asalto había en aquellos momentos numerosas personas comentando la marcha de la sedición (sic) e incidencias de la lucha y en la Estación de Langreo había, como ya decimos, mucho público con motivo de la salida de un tren.”* (40).

40 Según Lorenzo Somonte –“¡Disparad sobre Nosotros...!, pág. 172– en esos momentos, el tren no salía, sino que llegaba transportando milicianos procedentes de la cuenca minera. No se ha podido precisar quienes componían el pasaje del convoy, pero la duda entre si el tren salía o llegaba a la estación de Langreo parece quedar zanjada por un testimonio publicado en “El blog de Acebedo” de 6 de mayo de 2017([https://elblogdeacebedo.blogspot.com / 2017/05](https://elblogdeacebedo.blogspot.com/2017/05)), basado en informaciones de Manuel Fernández y González (Manuel de Cimadevilla), en las que asegura éste que su madre –D^a Encaración González Hevia- viajaba en ese tren en el que LLEGÓ a Gijon, procedente de Sotiello, su pueblo natal. El tren no estaba, pues, preparado para salir de la estación, sino entrando en ella.



Civiles y guardias de Seguridad alcanzados, frente el cuartel de la Guardia de Asalto, en la calle Jovellanos, por la metralla de aquellas bombas que, según la Comandancia Militar de León “de nada sirven” si el personal se protegía en casas de piedra.

Por la tarde, tuvo lugar un nuevo ataque, cayendo las bombas en el paseo de Alvargonzález y en las proximidades del teatro Robledo y Hospital de la Caridad, sin causar bajas (EL COMERCIO del día 15 afirmaba como veremos, que habían producido algunas víctimas). El “DH.89” N° 2, con Salas a los mandos, hizo dos servicios probablemente coincidentes con los anteriores.

La prensa gijonesa, comprensiblemente indignada, dijo de estos ataques que *“...el crimen cometido ayer por la aviación es algo horrible. Rebase todas las lindes y todas las leyes. Ya no se trata de bombardear una posición enemiga, defendida con cañones y fusiles. Ni siquiera un hospital donde se curan heridos que mañana volverán a ser soldados, a los que sin contemplaciones se aniquila para que no vuelvan a ser un obstáculo...”*, (Sorprendente justificación para los bombardeos de hospitales de guerra.

Es notable que todo este párrafo haya desaparecido en la reproducción textual de este artículo que se recoge en la página 77 del libro “*Gijón bajo las bombas 1936 -1937*”, de Héctor Blanco, publicado con motivo de la apertura de la exposición, que, con el mismo título del libro tuvo lugar en Gijón en el año 2011) *“Este hecho vandálico, impropio de ningún ser humano, fue repetido por los facciosos a la tarde en que volvieron a arrojar sobre la población otras varias bombas, aunque hubo también víctimas no fueron de la importancia de por la mañana, toda vez que el público, avisado del peligro, buscó refugio donde pudo nada más ser divisados los aparatos (41)... las bombas arrojadas por la tarde fueron a caer, una en un edificio en las inmediaciones del Parque Infantil; otra en el paseo de Juan Alvargonzález; otra en la calle Corrida, en la casa contigua al Teatro Robledo, y otras dos, dirigidas como por la mañana, no hay que dudarlo, al Hospital de la Caridad en la calle de Cabrales, frente al edificio de la Ferretería Gregorio Alonso y sobre este mismo edificio,*

41 Estas frases son una evidencia de que las gentes víctimas de la metralla se encontraban despreocupadamente conversando o, incluso, observando el paso de los aviones. Esta circunstancia fue el motivo de que la mortandad alcanzara unas proporciones desmesuradas, como había ocurrido en Mieres en octubre de 1934. Igualmente así lo confirma que el periódico EL COMERCIO del día 15 publicaba unas disposiciones del Comité de Guerra de Gijón que, al parecer, había descuidado transmitir anteriormente a la población las advertencias más elementales, con las que ahora, en vista del desastre, trataba de evitar consecuencias semejantes en el futuro: *“Primero.- que cuando un avión aparezca en el horizonte, sin pararse a examinar si es amigo o enemigo, todos los ciudadanos sin excepción se refugien en los edificios. Segundo.- Que bajo ningún pretexto se estacionen grupos en las calles contemplando los aviones, porque ese es el motivo de que puedan producirse estragos. Tercero.- Que las patrullas armadas hagan cumplir esta disposición sin vacilaciones, pues los efectos de la aviación serán nulos con resguardarse en los edificios, dentro de los cuales serán muy pocas las víctimas que puedan causar.”* Estas mismas disposiciones volvían a publicarse en LA PRENSA de los días 16 y siguientes.



Retirada de heridos causados por la bombas caídas sobre Gijón el 14 de agosto de 1936.

en la parte de Blasco Ibáñez, causando, además de víctimas, daños en dichos edificio y en otros varios. (...) También cayeron otras bombas (...) en la calle Covadonga y 14 de Abril, causando igualmente destrozos en edificios”. (Los subrayados son del autor)

El mismo periódico daba a continuación cifras de las víctimas: en total –afirma– fueron cincuenta y cuatro muertos y setenta y ocho heridos.

Como contraste con la valoración de estos sucesos la redacción del periódico debió considerar perfectamente normal y de nula importancia informativa la matanza de un centenar y medio de derechistas detenidos en

la Iglesia de San José que tuvo lugar inmediatamente como represalia por el bombardeo, por lo que no dedicó a la misma ni una sola palabra ni, por supuesto, lo haría en números posteriores. Según Lorenzo Somonte –que se hallaba entre los detenidos y consiguió sobrevivir a la masacre– en San José se hallaban recluidos doscientos un presos que fueron asesinados en su mayor parte: ciento sesenta y seis, de los cuales ciento diez y seis eran presos de Gijón, a los que hay que sumar otros cincuenta de la zona de Pravia que acababan de ser trasladados a la iglesia de San José ante la proximidad a esta última población de las columnas procedentes de Galicia (42). Dicho asalto no fue realizado –como afirma la “Historia de la Cruzada Española” (43)– “...por el populacho, enajenado por una indignación hasta cierto punto comprensible ante la visión de las víctimas destrozadas por las bombas”. Aunque es cierto que la turba acudió numerosa a prestar su aliento a los asesinos, incitándoles a la matanza, ésta la realizaron –al menos, en un primer momento– milicianos procedentes del cuartel del Parque Japonés, dirigidos por un tal Prieto, redactor del diario EL NOROESTE y primo de Indalecio Prieto, que franqueó la entrada a la iglesia/prisión sin el menor atisbo de desorden ni confrontación alguna con los guardianes de la misma que cedieron ante la exhibición de fuerza sin ningún tipo de resistencia. Las muertes no se produjeron espontáneamente

42 Don Honorio Manso Rodríguez, médico forense del Juzgado de Instrucción de Gijón, registra la entrada en el depósito del Hospital de la Caridad en ese día 14 de noventa y un cadáveres de fusilados –64 identificados y 27 sin identificar– que, desde luego, no eran todos los asesinados en esa jornada, pues continuarían llegando varios otros en días sucesivos. Así, p.e.j., en el listado del Dr. Manso figuran sólo cinco vecinos de Pravia, en tanto que en otra relación se contabilizan quince (Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Causa General. Legajo 1338)

43 Volumen V, pág. 574.

sobre el terreno, sino que los presos fueron trasladados con orden – seleccionados de acuerdo con unas listas que portaban los agresores en las que se indicaba la condición de cada uno– a un lugar apropiado para la ejecución a cuyo fin los milicianos venían provistos del oportuno transporte. El primer camión llevó su trágico cargamento a Roces, donde se procedió a su fusilamiento; los siguientes camiones tuvieron como destino el cementerio de Jove. Al caer la tarde, pareciendo a los ejecutores que el procedimiento adoptado resultaba muy lento complementaron el ir y venir de los camiones con una serie de automóviles en los que sus ocupantes, diletantes de la muerte, tras meticulosa selección, trasladaban a aquellos cuyas circunstancias despertaban sus preferencias, en principio, al cementerio de Jove y, una vez amparados por las primeras sombras de la noche, a la misma playa de Gijón, en pleno corazón de la ciudad.

Entre los dos ataques de la Aviación nacional, un “Fokker” republicano bombardeó los cuarteles. Aunque no produjo víctimas entre los sitiados, los destrozos materiales fueron importantes.

Un aparato republicano bombardeó en San Feliz, próximo a Trevías, la batería de montaña del Parque de Artillería de La Coruña, en la que militaba Faustino Vázquez Carril, sin causarle bajas (44).

44. “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, pág. 134



Ante la intensificación de los ataques aéreos republicanos al Occidente de Asturias dominado por las columnas gallegas, fueron improvisándose refugios para la población, bien oficiales, bien particulares, como éste construido en una finca privada en Navia

15 de agosto.-

El “Douglas” EC-EBB (capitán Navarro y teniente Coterillo), partiendo de Llanes, bombardeaba Ferrol (45), a las 12,45, causando tres muertos y once heridos.

El bimotor “Monospar” ST-25, tripulado por los tenientes Eloy Fernández Navamuel –piloto– y Sebastián Camacho Soriano –observador– efectuó un bombardeo sobre Luarca, donde ocasionó un herido.

45 Ver Rafael A. Permuy López. “Ferrol bajo las bombas”, en R.E.H.M., nº 11



Acceso a un refugio antiaéreo habilitado en el sótano de un edificio en Lueca. Los propietarios del inmueble han tenido la suficiente sensibilidad para ir conservando la señalización del mismo a lo largo de los años.

Lorenzo Somonte (46) afirma que un “trimotor” nacional –¿uno de los Fokker de Burgos?– bombardeó las posiciones en torno a los cuarteles de Gijón, a seguido de un cañoneo en apoyo de los mismos efectuado por el acorazado “España” y el destructor “Velasco” –en su primera salida a la mar– que comenzó hacia 06,30 h. Cañoneo este muy deficiente, tanto por los fallos del material, como por la falta de experiencia de las nuevas dotaciones. LA PRENSA, de Gijón, del día 16 confirma esos ataques, calificando el fuego de los buques de *“débil y escaso”* sin que llegara a causar ninguna baja y sólo pequeños desperfectos en algún que otro edificio *“...y también fue débil asimismo la acción del aparato faccioso*

46 “¡Disparar sobre nosotros...!, pág. 187.

(del que no apunta el menor dato que pueda contribuir a identificarlo) *que llegó a continuación del bombardeo de dichos buques, no causando tampoco las bombas arrojadas víctima alguna.*”

Una vez cumplimentada su misión de bombardeo sobre Ferrol (47), el Douglas EC-EBB regresó a Madrid, permaneciendo en Llanes el capitán de complemento Ernesto Navarro Márquez que, desde su llegada, el día 13, había asumido el mando de los aviones presentes en Asturias, en sustitución de Santiago Sampil quien, de momento, se trasladó a La Albericia, desde donde partiría hacia Madrid a finales de mes. Navarro traía órdenes de activar la ofensiva contra Oviedo.



El Savoia S.62, matrícula S-19, bautizado “General Franco”, en la base avanzada de Ribadeo. Adviértase que no lleva su armamento habitual, sino que ha sido equipado con ametralladoras MG.13 “Dreyse”, alemanas.

47 La insistencia en los bombardeos sobre Ferrol de la Aviación republicana se debía a la presencia en el Arsenal de los cruceros “Canarias” y “Baleares” en fase de alistamiento, cuya entrada en servicio se pretendía abortar. Pese a ellos, no conseguirían impedir su incorporación a la Flota nacional. Ni siquiera retrasarla.

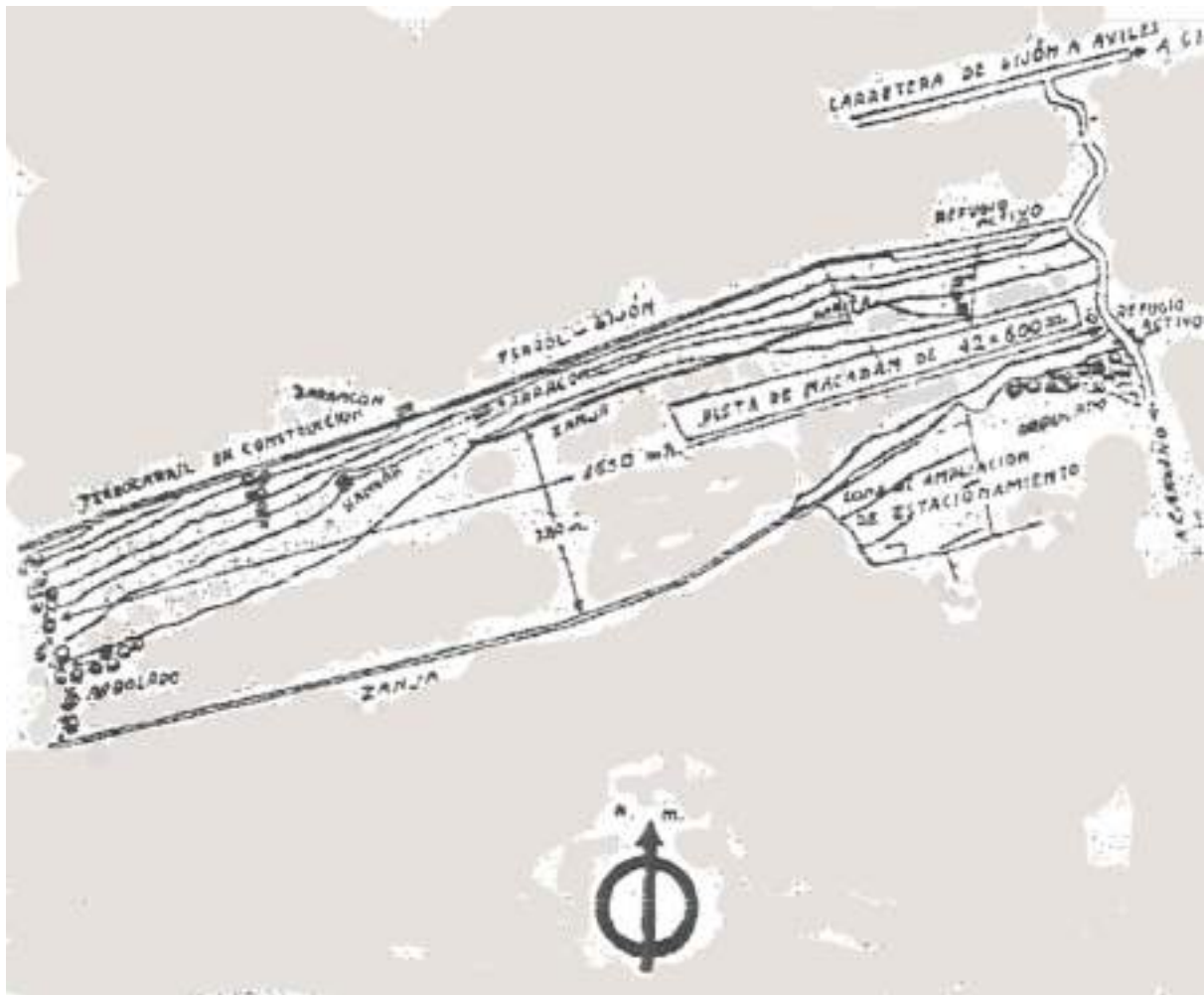
En cuanto al Savoia. S.62 S-19 continuaría apoyando desde la ría de Ribadeo –desde la base avanzada allí establecida para atender las necesidades, tanto del hidro como de los *bous* (48), en las proximidades de la zona de operaciones– a la columna de Galicia que progresaba por la costa. El S-19 volaría un total de sesenta y ocho horas en este mes de agosto, llegando incluso a efectuar un bombardeo sobre el aeródromo de Carreño. Era este aeródromo de Carreño –también llamado del Valle– un nuevo campo de vuelo habilitado por la Aviación republicana en un valle a unos cuatro kilómetros al Oeste de Gijón para, asimismo, acercar sus aparatos a las inmediaciones del frente. Ostentaba el mando administrativo del mismo el sargento de milicias Celestino Iglesias Huertas.



48 Los *bous* eran barcos de pesca de entre 200 y 300 toneladas que la falta de unidades ligeras en la incipiente Flota nacional obligó a artillar con las piezas que pudieran soportar de entre las existentes en Ferrol. El primero de ellos, fue el “Denis”, que salió a la mar el 7 de agosto. Le seguirían el “Juan Ignacio” y el “Tiburón”, que comenzaron a operar el 13 de agosto, actuando en descubiertas, reconocimientos, protección antisubmarina de las unidades mayores e, incluso, apoyo artillero a las operaciones que realizaban por el litoral asturiano las columnas de Galicia.



De las instalaciones del aeródromo de Carreño, que cobraría una importancia primordial durante la guerra en Asturias, sólo han llegado hasta nuestros días los restos del polvorín, en cuya pared exterior se ha colocado una placa conmemorativa, y un dique de carga y descarga.



Plano del aeródromo de Carreño

16 de agosto.-

A las 10,00 horas un avión nacional –probablemente el DH.89 N° 2, pilotado ahora por el capitán José Muñoz Jiménez, al que acompañaba el teniente Murcia, del Grupo de León– bombardeaba el cuartel de Asalto de Gijón, sin causar bajas (una bomba alcanzó la Escuela de Altos Estudios Mercantiles y otra el edificio de la calle Pidal donde estaba la cestería “La Vascongada”). A las 16,00 era un “trimotor” republicano el que dejaba caer siete bombas sobre Simancas y una sobre Zapadores sin producir tampoco víctimas. En la noche del 16 al 17 los defensores del cuartel de Zapadores –cuartel del Coto–, prácticamente destruido, y la Cárcel los abandonaban, replegándose sobre el Simancas.



Estado en que se hallaba el cuartel del Coto, del Batallón de Zapadores N° 8, tras replegarse sus defensores sobre el de Simancas en la noche del 16 al 17 de agosto.

Aparatos de La Virgen del Camino contribuían a rechazar un ataque republicano contra Matallana (León).

Se produce en esta jornada una acción que no tiene relación directa con Asturias, pero sí algunos de los participantes que la protagonizaron. El *bou* “Tiburón”, que patrullaba frente a la bahía de Santander, fue atacado por la Monospar ST.25 tripulada por Eloy Fernández Navamuel y Sebastián Camacho Soriano, que arrojó sobre él su carga de bombas sin alcanzarlo, no obstante lo cual produjeron entre sus tripulantes un ataque de pánico y un tremendo desorden que el 1° maquinista, Juan Lobeiras, partidario a lo que parece de la causa republicana, aprovechó para convertirlo en motín y exigir al comandante, teniente de navío Montojo, la inmediata rendición y la entrega en Santander. El tiempo transcurrido en un forcejeo, tanto verbal como físico, dio lugar al regreso de la Monospar, que había acudido a La Albericia para reponer su carga de bombas, de las que, una vez alcanzada la vertical del *bou*, lanzó cuatro que tampoco impactarían el blanco, pero fueron suficientes para reforzar la revuelta y provocar la aparición incontrolada de trapos blancos en señal de rendición. La llegada de dos

gasolineras armadas –la “Trasmiera” y la “Marinel II- y del bou “Alcaudón”, republicanos, decidieron la situación, acompañando al



El bou “Tiburón” ya en el puerto de Santander. Su captura proporcionaría a Navamuel una fama y un prestigio extraordinarios.

“Tiburón” al interior de la bahía donde materializaría su entrega.

Partían de Inglaterra cuatro Fokker F.XII adquiridos a British Airways para la España nacional por el comandante Carmelo de las Morenas. Estos aparatos ya habían sido comprados con anterioridad para los nacionales por el piloto británico Mc Intosh y enviados a Burgos en un vuelo con escalas en París y Burdeos; escalas durante las cuales las autoridades francesas impidieron la continuación del viaje y forzaron su devolución a Inglaterra el 2 de agosto. Ahora se cubría su segundo envío con una venta ficticia a una empresa minera polaca y los aparatos irían tripulados por pilotos de esa misma nacionalidad sin ninguna experiencia de vuelo en

polimotores, por lo que el viaje terminó en desastre: uno de ellos (el G-ADZK, n/f. 5301) capotó al tratar de aterrizar en el aeródromo de Lagord,



Los cuatro Fokker XII adquiridos por los nacionales retenidos en un hangar de Burdeos, durante su primer envío a la España nacional, a la espera de su devolución a Inglaterra.

en La Rochelle, otro se estrelló e incendió en las proximidades del aeródromo de Parme-Biarritz (el G-ADZI, n/f. 5285) y un tercero (el G-ADZJ, n/f. 5292) tomó tierra en Burdeos, donde quedó inmovilizado por los franceses, de suerte que solo un F.XII (el G-ADZH, n/f. 5284) alcanzó su destino, aterrizando en Vitoria en esta fecha. El aviador polaco que lo tripulada consideró su llegada a España poco menos que un milagro y se negó a volver a subir a él, ni para trasladarlo a Burgos ni para dar explicaciones de doble mando al capitán Ángel Salas, que hubo de hacerse cargo de dicho traslado sin conocer en absoluto el aparato. En España fue matriculado 20-5.

El Fokker XII era una variante sobredimensionada del F.VIIb, más potente y más rápida, pues montaba tres motores Pratt & Whitney Wasp de 425 cv que le facultaban para alcanzar una velocidad máxima de 230 km/h o de crucero de 205. En Burgos, le fue abierto en el piso del fuselaje un agujero sobre el cual se colocó un lanza-bombas de contraplaqué, parecido al de los “Dragon” civiles, pero más grande, con capacidad para seis bombas de 50 kilos, del que se iban desprendiendo a voluntad con sólo quitar un pasador y accionar la barra en la que iban colgadas; inicialmente se ubicó, en el centro del fuselaje, siendo reemplazado, poco más tarde, por dos lanzabombas, uno en cada costado (49). Como quiera que el visor de bombardeo –tipo Warleta– iba en la cabina, el observador se ataba a la mano una cuerda que enlazaba con el pie del bombardero, al que mediante un tirón avisaba del momento preciso en que debía soltar las bombas.

17 de agosto.-

Un “trimotor” republicano sobrevoló el cuartel de Simancas sin llegar a bombardearlo.

18 de agosto.-

A las 10,15 h un “trimotor” arrojó doce bombas sobre el Simancas, una de las cuales alcanzó la capilla privada del antiguo colegio de la Inmaculada, donde se guardaba la colección de arte reunida por Jovellanos. Ese mismo avión, repetía el bombardeo algo más tarde, juntamente con “otro aparato” que arrojó dos o tres bombas.

EL COMERCIO del día 19 refería que su presencia “...*fue anunciada*

49 “Historia y Vida”, nº 77, pág. 94

al público por medio de la sirena de la Junta de Obras del Puerto, y ante este aviso la gente se recluyó en portales y pisos bajos de las casas por si se tratara de un avión enemigo, pero enseguida, al conocer que el aparato era leal, se dedicó a presenciar el bombardeo desde los lugares más estratégicos”.

19 de agosto.-

La columna Arteaga tomaba el puerto de Leitariegos con el apoyo de los Br.XIX de León. Uno de ellos “... *capotó en las inmediaciones de Villablino (...), quedando destrozado pero los tripulantes resultaron ilesos.*” (Diario de Operaciones de la 8ª División). El apoyo de estos aparatos a la citada columna proseguiría con bombardeos a lo largo de la carretera que constituía su eje de avance –Villablino-Leitariegos-Cangas-La Espina– hasta el 24.

Un “trimotor” gubernamental bombardeaba San Félix de Trevías.

Por la mañana, unos aparatos nacionales (50) lanzaron varias bombas sobre los depósitos de CAMPSA y depósito de máquinas del Ferrocarril del Norte, de Gijón, si bien, de acuerdo con LA PRENSA del día 20, “...*sin que ninguna de ellas cayera dentro de los mismos*” Asegura, asimismo, que uno de los aviones sobrevoló Candás, dejando caer una bomba sobre “...*el monte Fuxa, a la entrada del pueblo, sin causar ningún daño*”. El mismo periódico gijonés, nos informa que “...*por la tarde, hacia las cinco, la misma sirena* (la de la Junta de Obras del Puerto) *avisó al vecindario por haber sido avistado sobre Cabo Peñas un aparato, pero*

50 Podría tratarse de los Fokker 20-2 (capitán Luis Navarro Garnica) y 20-3 (capitán Joaquín Tasso Izquierdo) que, según Jesús Salas (“Guerra Aérea. 1936/39”, Tomo I, pág.141), alternaron servicios hasta el día 21 desde Agoncillo (Logroño) sobre Gijón y Guipúzcoa.

éste se perdió de vista inmediatamente sin llegar a volar sobre la población”. El radio nº 45 del “Cervera”, transmitido al Jefe de la Flota a 18,55 identificaba al avión como republicano: *“Avión enemigo sobre Gijón con rumbo al Este”*.

El recién constituido Grupo Mixto, a base de la Escuadrilla Dragon Rapide –aparatos números 2 (capitán José Muñoz Jiménez), 3 (en revisión), 4 (capitán Gómez Martín) y 5 (capitán Vela Almazán) – y dos Nieuport 52 llegados desde el Sur, todos ellos a las órdenes del comandante Juan Antonio Ansaldo, se estableció en el aeródromo de Olmedo, que acababa de habilitarse, actuando desde el mismo tanto en los frentes del Centro, como en los del Norte; en estos últimos desde Logroño y León como puntos de apoyo.

20 de agosto.-

El ahora solitario reducto del cuartel de Simancas sufriría reiterados ataques durante toda la jornada con el propósito de acabar definitivamente con su resistencia. Todos ellos fueron precedidos por bombardeos de aviación; así, EL NOROESTE del día 21 nos informa de que el primero de tales bombardeos lo efectuó un aparato hacia 07,00 h. Este ataque no fue observado por el crucero “Almirante Cervera” que, a esas horas, se había alejado de Gijón en persecución de un barco que resultó ser el “Guimerá”(51). De nuevo frente a Gijón, iría dando cuenta de los siguientes bombardeos, mediante el Radio nº 51, transmitido a la Comandancia de Oviedo a 12,25 h *“En este momento avión enemigo bombardea intensamente Cuartel Simancas”* y el Radio nº 52, transmitido

51 Uno de los primeros *bous* armados en Ferrol que, a su vez, acudía en demanda del “Cervera”, para ponerse a sus órdenes.

a 14,00 horas el Jefe de la Flota *“Avión enemigo acaba de tirar seis bombas gran potencia sobre Cuartel Simancas. No hizo por buque”*. Las bombas de los aviones y los proyectiles de artillería provocaron la muerte del teniente coronel Inocencio Suárez Palacio y del teniente de navío Juan Riva Suardíaz y heridas al capitán Cayetano Carrasco Grajera, a los tenientes Juan Martín Pérez y Segundo Arroyo Fernández y al alférez Felipe Campos. Ciertamente, a estas alturas ya no había sitio en el Simancas donde sus defensores pudieran ampararse con alguna seguridad; en cualquier caso, los oficiales heridos –salvo el alférez Campos– serían rematados al día siguiente por los asaltantes del cuartel.

Inmediatamente después del tercer bombardeo, el “Almirante Cervera”, sin haber hecho uso de sus cañones contra los sitiadores, partió rumbo Oeste alertado por el *bou* “Denis” que venía persiguiendo a un mercante al que el crucero dio alcance a la altura de Avilés. Se trataba del “Arriluce” que venía desde Valencia al Cantábrico cargado con material de guerra. Ante los disparos de aviso del “Cervera”, el mercante trató de ganar la ría de Avilés, por lo que el buque nacional tiró a dar obligándole a varar en Cabo Negro, hacia donde envió el “mixto” con una dotación de presa que trajo al “Cervera” varios detenidos, entre ellos el capitán, el 1º maquinista y un pasajero. El resto de la tripulación consiguió huir a tierra aprovechando la presencia de un avión republicano que obligó al crucero a defenderse con sus antiaéreos. Ahora, el interés de este último no era otro que destruir al “Arriluce” y su carga por lo que ordenó al *bou* “Tritonia”, que se había incorporado al grupo, abrir fuego contra él, mientras el crucero rechazaba el ataque del aparato enemigo y de un segundo que se

sumó al anterior (52)

21 de agosto.-

El Savoia S-19 sobrevuela al “Cervera” a las 06,05 h. A las 09,20 h un aparato republicano atacó al crucero con seis bombas que cayeron por la popa del mismo; éste respondió con sus antiaéreos. A las 09,30 se divisaba un nuevo avión que no llevó a cabo acción alguna, opinándose en el “Cervera” *“que parece amigo”* y a las 09,40 otro *“del mismo tipo que el anterior”*.

En este día 21 los frentepopulistas tomaban el cuartel de Simancas sin que se efectuara acción aérea alguna contra el mismo. Posiblemente, a causa de la gran proximidad de las fuerzas atacantes al reducto, que hacía muy probable fueran alcanzadas por las bombas lanzadas por los aviones que las apoyaban.



El Cuartel de Simancas envuelto en la llamas del incendio que acabó con la resistencia de sus defensores. Adviértase que la zona urbana que lo rodea no acusa daños apreciables que hubieran podido provocar los cañoneos del “Cervera”.

52 Ver Artemio Mortera Pérez. “De Comandante Crucero “Cervera” a Comandante Militar Gijón...”, págs. 133-135



Abajo.- Las ruinas del Cuartel de Simancas, una vez aplastada su resistencia. (Foto inferior David Seymour)

22 de agosto.-

La columna Arteaga entraba en Cangas de Narcea con el apoyo de los Br.XIX de León y la oposición de la Aviación gubernamental.

El Savoia S-19 abandonaba Ribadeo con destino a Ferrol para someterse allí a una reparación del motor que le retendría sin volar varios días.

23 de agosto.-

La “Monospar” de Navamuel, llevando como observador a Camacho, atacaba frente a Santander al *bou* “Tritonia” (teniente de navío Félix Ozámiz) al que localizó, siguiendo las indicaciones de la emisora de T.S.H. de Cabo Mayor, cuando se hallaba en persecución del mercante noruego “Lenna E”. Sin duda pretendía obtener un triunfo similar al conseguido con el “Tiburón” hacía unos días. Precisamente este último, al servicio ahora de los gubernamentales, junto con otro *bou* armado –el “Alcaudón”– y el guardapescas V-8, zarparon de Santander al recibir el aviso para unirse a la pelea, al igual que acudieron los dos Fokker de Llanes (53). El “Tritonia” mantuvo a raya a los *bous* santanderinos con el fuego de su precaria artillería (dos cañones Vickers; uno de 76,2/50 y otro de 57/50) mientras maniobraba a las bombas de los aviones a los que trataba impedir que descendieran a base de descargas de fusilería, ya que carecía de armamento antiaéreo. El combate, que se ha dado en clasificar como el primer encuentro aeronaval de la guerra en el Cantábrico, duro una media hora, hasta que la caída de la niebla permitió romper el

53 Fernando y Salvador Moreno de Alborán y de Reyna. “La Guerra silenciosa y silenciada”. Volumen I, pág. 601)

contacto. El “Tritonia” no recibió ningún impacto directo, pero la metralla de las bombas que cayeron próximas le causó un muerto y tres heridos.

Un “trimotor” gubernamental efectuó dos ataques sobre Oviedo, uno en la mañana y otro por la tarde. En total arrojó medio centenar de bombas a lo largo de todo el casco de la ciudad –Hospicio, los Postigos, Fozaneldi y Cerdeño– que causan numerosas bajas civiles; entre ellas, niños –Manuel Álvarez Longoria (7 años), Angelina Alonso Medina (12 años), Gregorio Díaz Martínez (15 años)– y mujeres –Manuela García (23 años)–, que estaban en una cola para el suministro de agua.



De Havilland DH.89M Dragon N° 1 –o 22-1–, el único de los tres adquiridos por la Aviación Militar en preguerra que permaneció en Madrid.

Fuerzas de León ocupan el puerto de Somiedo con el apoyo de un Breguet XIX de la Virgen del Camino.

24 de agosto.-

Un Breguet de León, lanza en paracaídas material sanitario sobre Oviedo.

25 de agosto.-

Aterrizaba en La Albericia (54), procedente de Madrid, el De Havilland DH.89M “Dragon Rapide” N° 1, de la Aviación Militar que hasta entonces había actuado en los frentes del Centro, pilotado por el teniente Fernando Hernández Franch. Componían el resto de la tripulación los suboficiales mecánicos y bombarderos Conrado Abad Valero y Miguel Martínez Saez. Inmediatamente Hernández Franch se trasladaría con su “Dragon Rapide” al aeródromo de Carreño donde tomó el mando de la Aviación presente en Asturias en relevo de Navarro Márquez.

Un aparato gubernamental vuela sobre Oviedo arrojando octavillas en las que se anima a los soldados y guardias civiles a rebelarse contra sus mandos. Seguidamente efectúa un bombardeo por toda la ciudad que causa tres muertos y 22 heridos (uno de estos últimos, el niño de 11 años Angel González Vázquez, fallecería al día siguiente).

Los “Dragon” de Olmedo N° 3 M (comandante Ansaldo) y N° 4 (n/f. 6275 ex G-ADAO) (capitán Gómez Martín) atacaron el 25 y 26 el aeródromo de Llanes, hiriendo a Benjamín Gutiérrez Junco, propietario de la avioneta Potez incendiada en Llanera, que acababa de terminar su transformación a piloto militar.

27 de agosto.-

Un “trimotor” gubernamental bombardea el destacamento nacional de La Robla “sin consecuencias”.

54 Rafael A. Permuy. “Ferrol bajo las bombas”, en R.E.H.M., nº 11, pág. 220.

Otro aparato igualmente republicano, se presentaba a primera hora de la mañana sobre Oviedo, pero se retiraría ante la presencia de un avión de León sin llegar a lanzar ninguna bomba.

EL NOROESTE del día 28 daba la noticia de que “...*un avión enemigo* (probablemente un Br. XIX) *había arrojado* (...) *tres bombas sobre Salas. Tres bombas que iban dirigidas nada menos contra el Hospital de sangre allí instalado. Por fortuna* (...) *no tuvo las consecuencias que ellos esperaban. Las bombas cayeron en lugares cercanos al Hospital sin causar el menor daño...*”.

En esta jornada resultaría derribado sobre Turégano (Segovia) el “Dragon Rapide” N° 5 por los mismos cazas Heinkel He.51, con pilotos alemanes, que debían haberle dado escolta, pereciendo sus tripulantes capitán Joaquín Vela Almazán y José Pouso. Este aparato sería, por tanto, el único de los cinco D.H-89 nacionales que no llegaría a operar sobre Asturias.



El Douglas DC.2 matrícula EC-XAX, número 21 de L.A.P.E. bombardeaba Ferrol el 28 de agosto

28 de agosto.-

El Douglas DC.2 matrícula EC-XAX nº 21 de L.A.P.E., tripulado por Eduardo Lasterra Vidaurre y el brigada José Rivera Llorente, bombardeaba Ferrol hacía las 17,00 h con seis bombas de unos 100 kilos de peso. En esta ocasión, el aparato no había despegado de la Cuesta de Cué, sino desde La Albericia, donde había llegado, procedente de Madrid, en la mañana de este mismo día. En vista de la reiteración de los ataques aéreos al Ferrol y su falta absoluta de defensas antiaéreas (55), se había improvisado una batería con seis cañones automáticos navales Maxim de 37 mm –los célebres “Pom Pom”-, que se encontraban en almacenes, pues la Armada ya no los utilizaba–, cuyos afustes hubieron de ser modificados para proporcionarles una elevación que permitiera el tiro contra aviones. Dicha batería fue emplazada en el cuartel del Baluarte, quedando a las órdenes del teniente Antonio Noriega Labat. En cualquier caso, no se trataba de una defensa muy eficaz, ya que al bajo “techo” de las piezas había que sumar la falta de un proyectil “a tiempos”, quedando limitadas al empleo de los proyectiles disponibles rompedores, con espoleta de contacto y, por otra parte, el automatismo de las Maxim se entorpecía con demasiada frecuencia al disparar por grandes ángulos. Pero, en esta ocasión, el fuego de los 37 mm fue suplementado por los antiaéreos de 101,6/50 del “Almirante Cervera”, que se encontraba en la rada, y por el de la torre nº 1 (dos cañones Vickers de 203,2 mm que disparaban

55 La sólida cobertura antiaérea con que había dotado a la Base ferrolana el Plan de Artillado de 1926, consistentes en cinco baterías Vickers de 10,5 mm (105/43,5) Mod. 1923, fueron desartilladas en 1935 para potenciar la D.C.A. de las Bases de Cartagena y Mahón.



Ametralladora Maxim de 37 mm. transformada en antiaéreo de circunstancias en el Arsenal de Ferrol, para su propia defensa contra los bombardeos aéreos.

proyectiles de 116,2 kg) de la artillería principal del crucero “Canarias” (56), que podían disparar por un ángulo de elevación de hasta 70 grados, lo que les daba capacidad antiaérea y así las usó en algunas ocasiones durante la guerra –siendo esta del 28 de agosto la primera de ellas–, aunque no fuera una práctica muy recomendable. El “Canarias” aún no tenía dirección de tiro, pero el estallido de las pesadas granadas disparadas “a ojo” fue suficiente para alterar el vuelo del Douglas, impidiéndole aproximarse y haciéndole desparramar sus bombas por toda la bahía: sobre La Graña, Mugaros, el monte de La Galiada (entre Franza y El Seijo), en Jubia y entre los montes de Berruga, Castro y Sedes. Las bombas del EC-XAX ocasionaron cuatro muertos –dos hombres y dos mujeres– y tres heridos –dos hombres y una mujer– todos ellos civiles.

56 El crucero ya tenía instaladas las cuatro torres de su artillería principal, pero sólo la nº 1 se hallaba en estado de hacer fuego. Pudo efectuarlo porque precisamente el día anterior se recibían en Ferrol los proyectiles de ocho pulgadas, que se fabricaban en Cádiz, en el primer tren que comunicó el Ejército nacional del Sur con el del Norte, tras haber abierto el paso por Extremadura.



Los cañones proeles del “Canarias” (torres N° 1 y N° 2) en su máxima elevación.

La aviación de Llanes efectuó dos incursiones sobre La Espina, tratando de impedir, sin conseguirlo, el avance de las columnas gallegas en esa dirección y causando heridas con sus bombas al comandante Gómez Iglesias, que ostentaba el mando de las dos columnas de Galicia a las órdenes originalmente de Arteaga y López Pita. La entrada de los nacionales en La Espina fue apoyada por el Savoia S-19 y algún Breguet de León que, según Vázquez Carril (57), “...realizó cosas maravillosas.”

Tres aparatos de León –“*un caza y dos bombarderos*”-, según Guillermo García Martínez (58) y el diario REGION, del día 29– volvieron a lanzar sobre Oviedo en paracaídas periódicos, correspondencia y medicamentos.

El mismo diario ovetense –REGION– abría una suscripción para

57 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”. Pág. 159

58 “Los Defensores del Cerco de Oviedo”, pág. 104. En este mismo número de REGION, al lado del suelto en que se habla de “*un caza y dos bombarderos*”, aparece la Nota Oficial de la Comandancia de Asturias que dice: “*un caza y UN bombardero*”. Como además ya sabemos que en León no había aparato de caza alguno, no se puede decir que estas informaciones fueran un prodigio de precisión.

comprar un avión que debería llevar por nombre “Nueva Asturias”.

30 de agosto.-

Los aviones de Llanes bombardearon Luarca, Novellana, la columna gallega de la costa, una sección de la 2ª Batería de Montaña del 16º Rgto. Ligero y los bous que les daban apoyo artillero, causando algunos heridos en estos últimos.

Por estas fechas, había regresado a Madrid el Fokker EC-UAA y era reemplazado en Asturias por los Fokker 20-1 y 20-5 militares. El primero de ellos era el adquirido en Holanda en 1934, que constituiría el germen de la Escuadrilla Colonial y, el segundo, uno de los dos ex-L.A.P.E., comprados a la aerolínea en 1935 por la Aviación Militar.

1 de septiembre.-

El Delegado de Orden Público de Oviedo prohibía la suscripción para el avión “Nueva Asturias”, trasladando los fondos recaudados –más de diez y seis mil pesetas– a la abierta en favor del Ejército.

2 de septiembre.-

Un Douglas DC.2 tomaba tierra en Llanes a primeras horas de la mañana (59), transportando espoletas, municiones, armas y medicinas, pero su principal objetivo era, una vez más, el ataque a los cruceros “Canarias” y “Baleares” en fase de alistamiento en Ferrol. Por ello, una vez alijada su

59 Sobre la fecha de llegada de este aparato hay una discrepancia entre el Diario de Operaciones de la 8ª División, que lo comunicaba el día 2, comenzando con estas palabras: “*A mediodía de hoy un trimotor (sic) enemigo...*”, reafirmando en el parte del día 3 al decir: “*Como consecuencia del bombardeo de ayer en Ferrol...*” y el artículo de Rafael A. Permuy “Ferrol bajo las bombas”, al que ya nos hemos referido, en el que se asegura que tuvo lugar el día 3, basándose en que EL CORREO GALLEGO del día 4 informaba sobre el mismo, iniciando así la noticia: “*Ayer a mediodía...*”.

carga y abastecido de la oportuna dotación de bombas, despegó hacia la ría ferrolana donde, alrededor del mediodía, efectuaba el ataque previsto con el lanzamiento de quince bombas que causaron la muerte al teniente del Rgto. de Infantería de “Mérida” Teófilo Llorente Ruiz y heridas a un cabo de Arbitrios Municipales y a dos marineros del mercante “Jesús Antonio”. El diario de Operaciones de la 8ª División afirmaba que *“los impactos fueron hechos en las proximidades del crucero “Canarias”* lo que motivaría que se enmendase el fondeadero del buque, llevándolo al del “Baleares”, mientras éste ocupaba su lugar, con la intención de confundir a los aviadores en próximas incursiones, ya que un impacto en el “Baleares” tenía un importancia muy inferior al que pudiera sufrir el “Canarias”, pues las labores de alistamiento en aquel estaban tan atrasadas que aún no se había decidido reemprenderlas. Aún se pensaba que la guerra sería corta y no habría tiempo a concluirlo antes de que acabara; lo que aconsejaba concentrar la totalidad de medios, esfuerzos, materiales y trabajos en la puesta en servicio de este último.

3 de septiembre.-

A 09,15 los *bous* “Juan Ignacio” y “Argos” avistaban al Oeste de Cabo Peñas al submarino republicano “C-5” con el que entablaron un reñido combate. Hacia las 11,00, sin que hubieran llegado a lograr impacto alguno, ni los unos ni el otro, apareció en el lugar de la acción el hidro Savoia S-19 que intervino inmediatamente en el ataque al submarino, acosándole con sus bombas hasta obligarle a romper el contacto y a buscar

su seguridad en la inmersión (60).

Oviedo era sobrevolado poco después de las 07,00 h por dos aviones republicanos que, en principio, fueron confundidos con aparatos nacionales por lo que no se hicieron sonar las campanas de las iglesias que, en la capital asturiana, eran las que daban la señal de alarma. Esta circunstancia hizo que “...se produjeran algunas bajas, afortunadamente muy pocas, en la población civil...”, según informaba el Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias (REGION de 4 de septiembre), el cual además anunciaba que, a partir de este momento, se harían sonar las alarmas ante la proximidad de todo avión, independientemente de su procedencia. Como efectivamente se haría ante la presencia de otro aparato gubernamental que efectuó un segundo ataque a 12,30. Una de sus bombas alcanzó el calabozo del Cuartel de Pelayo, causando quince bajas entre los allí detenidos. Otras cayeron en la calle Altamira, en donde hirieron a tres personas, y en las calles Rosal, Cabo Noval y Carretera de las Segadas, causando igualmente algunos heridos, en la proximidad del Gobierno Civil. Estos bombardeos impidieron que se efectuara en este día el suministro de agua a la población (61). Con ellos se iniciaba

60 El Diario de Operaciones de la 8ª División daba cuenta de este suceso el día 4, junto con el de otra escaramuza que habían tenido los mismos *bous* unas horas antes con otro submarino, que huyó igualmente sumergido, sin indicar que ambos sucesos había ocurrido el día anterior.

61 El suministro de agua a la ciudad de Oviedo había sido cortado por los frentepopulistas en la noche del 23 al 24 de julio, viéndose los sitiados obligados a reabrir los antiguos pozos ciudadanos y a suministrar el agua a la población, racionada, en recipientes individuales. Pese a todas las medidas de precaución adoptadas, esta situación acabaría produciendo una epidemia de tifus a causa de la cual fallecerían numerosas personas. Asimismo, la ineludible presencia física en las colas para poder suministrarse fue causa de muchas muertes por metralla, bien aérea, bien artillera; sobre todo, de un alto número de mujeres ovetenses.

la“preparación” para la ofensiva que tendría lugar, principalmente, contra la zona de San Esteban de las Cruces, el día 8

Según EL NOROESTE del día 4: “...*nuestros aviadores habían efectuado una acción magnífica sobre Oviedo, dejando caer unas cincuenta bombas. Los efectos fueron perfectamente apreciables en los objetivos propuestos...*”.

Ese mismo periódico afirmaba que un avión nacional había arrojado algunas bombas sobre Grado.

4 de septiembre.-

Varios aviones relavándose, con presencia permanente de una a tres unidades, bombardearon Oviedo desde las 08,30 a las 18,40 horas, arrojando entre 250 y 300 bombas, que afortunadamente no causaron demasiadas bajas.

Aparte los testimonios individuales, la afirmación de que los bombardeos republicanos sobre el Oviedo cercado fueron continuos a partir del 4 de septiembre, la había hecho de forma oficial el general Aranda en el Resumen Técnico que redactó poco después haber sido roto el cerco de la ciudad y que Manuel Aznar, publicaría en su libro “Historia Militar de la Guerra de España”, cuya primera edición se remonta al año 1940. Eran entonces muchos los supervivientes de entre los que habían padecido el cerco de Oviedo y tal afirmación les pareció conforme a la realidad y acorde con sus propias experiencias vitales. Mas el paso del tiempo y la desaparición de los testigos directos o el postergamiento al olvido de los recuerdos más dolorosos, propiciaría la siembra de dudas: se

ha escrito (62) que la continuidad de los bombardeos era imposible con el reducido número de aviones de que disponían los republicanos en Asturias. Lo curioso es que para confirmar la imposibilidad de tales bombardeos se apoyan en los datos que yo publiqué en un artículo de la REHM –“Ofensiva aérea sobre el Oviedo cercado”–, dando por supuesto que mi información procedía de los partes emitidos por el observatorio establecido en la torre de la Catedral de Oviedo, que yo entonces no conocía.

El error que en el texto citado se comete es que, para fundamentar la imposibilidad de los bombardeos continuados de septiembre, utiliza mis datos de octubre. Por otra parte, da por supuesto que el bombardeo aéreo tiene por única efectividad los escasos minutos que el avión permanece sobre su objetivo; cosa que no es así en absoluto para el que lo sufre. La persona que ha acudido al refugio antiaéreo, habitualmente desde que se detectara la aproximación del o de los aviones –es decir, antes de que comenzara materialmente el ataque, no vive únicamente la angustia de los instantes en que caen las bombas, sino que debía permanecer en el refugio hasta que se daba la señal del final de la incursión, para la cual se esperaba un tiempo denominado “de alarma” con una duración mínima de media hora después de la desaparición del último aparato. Si antes de ese lapso de tiempo se iniciaba otra incursión, aunque fuera de un solo avión, resultaba imposible el abandono del refugio hasta que volviera a repetirse la secuencia de sucesos y así sucesivamente. Por ello, para la población civil ovetense, que se vio recluida en los refugios durante varias jornadas la

62.http://www.sbhac.net/Republica/Colabora/VAlvarez/GCE_VictorAlvarez_AviacionAsturiasPrimerosMesesGCE.pdf, , por Víctor Luis Álvarez Rodríguez.

práctica totalidad de las horas diurnas (hasta que comenzaron los bombardeos nocturnos), lo que les impedía satisfacer las necesidades de su vida cotidiana, entre las que se cuentan las de acudir a los lugares donde se les suministraban alimentos y agua –hasta el punto de que se registraron en los dichos refugios antiaéreos casos de muerte por inanición de las personas enfermas o más delicadas–, la retirada de los cadáveres o la evacuación de las necesidades fisiológicas, éstos eran, desde luego, bombardeos continuos; trágicamente continuos, Lo mismo que lo fueron para los barceloneses los bombardeos a que les sometió en marzo de 1938 –desde las 22,08 h del 16 de marzo a las 15,19 h del día 18– la Aviación Legionaria basada en Mallorca, que para ellos fueron “tres días de bombardeo continuo”, mientras que para John Langdon Davies, que dedicó un libro –“Air Raid”– al estudio exclusivo de tales bombardeos, en el que pormenoriza los tiempos de los ataques y alarmas, fueron en realidad trece incursiones con una permanencia total sobre la Ciudad Condal de 26 minutos. O al de los habitantes de Guernica, que aseguran haber sufrido un solo bombardeo de tres horas y cuarto de duración –de 16,30 a 19,45h–, cuando se trató de cuatro incursiones entre las que hubo dos periodos de calma –de 20/30 minutos– en los que, desde luego, la población no abandonó los refugios (63), lo que les daría esa sensación de continuidad (64). Con el agravante, en el caso de Oviedo, de que los periodos de alarma o calma entre incursiones no eran de silencio pues se hallaban cubiertos por las explosiones de la artillería republicana que

63 Lamentablemente, al menos 25 de ellos, nunca saldrían del refugio de Santa María en cuyo interior perecieron al derrumbarse éste sobre sus ocupantes.

64 Probablemente los datos numéricos citados no sean de una exactitud absoluta, pero sus magnitudes valen perfectamente para ejemplificar lo que quiero decir.

rodeaba la ciudad –cosa que no sucedía en Barcelona, ni en Guernica, ni en tantos otros puntos donde ambas armas no actuaban conjuntamente y, así, los “raids” aéreos duraban exclusivamente lo que duraba el total y estoy seguro de que sería ocioso preguntarles a los ovetenses si su estado de ánimo les permitía discernir si los proyectiles que continuaban, y continuaban, cayendo eran de aviones o de artillería.

Con tal forma de actuación, los republicanos asturianos se mostraron discípulos muy adelantados en la aplicación de las teorías sobre el bombardeo de ciudades elaboradas en el periodo entre guerras, que no preconizaban tanto la destrucción material o la mortandad de la población, como el romper la moral de los sufridos bombardeados. Se adelantaron en quince meses al ensayo de los italianos sobre Barcelona, que provocó el escándalo de las democracias occidentales. Pero, claro está, que los ovetenses, olvidados por la propaganda, eran víctimas de segunda clase que no merecían demasiada atención.

Y, dicho esto, vamos a continuar ya con lo que ocurrió en Oviedo el 4 de septiembre y los días sucesivos a la luz de los partes del observatorio de la Catedral –de los que, ahora sí, dispongo de una copia– sin dejar de tener presente en ningún momento que la distancia en línea recta del aeródromo de Carreño a la capital asturiana era de apenas 20 kilómetros.



De Havilland DH.89M de Hernández Franch: alas blancas con bandas rojas

Según dichos partes, *“...a las 08,30. Por Lugones aparecen dos aviones rojos y, poco rato después, otro, en total tres. Son un biplano que lleva franjas rojas y blancas en las alas y la bandera (¿la escarapela?) tricolor en el fuselaje –sin duda el DH.89M de Hernández Franch–, el otro es un trimotor –uno de los Fokker F.VII militares– con fuselaje encarnado y bandera tricolor y el tercero un trimotor con la bandera tricolor y las letras EC-AUA. Nos arrojan unas 90 bombas y se retiran en dirección a Carreño (...)*

A las 09,10 aparece de nuevo el biplano rojo que nos arroja otras 20 bombas y se retira en la misma dirección que anteriormente.

A las 12,10 aparece por encima del pinar del Naranco el trimotor EC-AUA, arrojando unas 32 bombas aproximadamente, sin objetivo militar sólo las dejan caer en cualquier sitio de la población siempre con víctimas inocentes



Hemos visto, como se indica en el texto, que el bombardero biplano lanzaba en algunas ocasiones unas cifras de bombas superiores –19/20– a las 12 que podía llevar en sus lanzabombas externos. La foto nos muestra como Hernández Franch acostumbraba a suplementar la carga normalizada con algunos proyectiles más, albergados en el interior de la carlinga.

A las 13,15 nos visita el biplano y nos larga en diferentes sitios de Oviedo unas 19 bombas y se retira a Carreño por encima del pinar del Naranco (...). Se observa mucha gente en La Grandota y demás picos contemplando durante el día el bombardeo de los aviadores rojos y los cañonazos a San Esteban y el Cementerio

A las 14,10 varios disparos de cañón desde el Camino de Faro que caen en la calle Quintana y calle del Rosal, con algunas víctimas a la vista.

A las 15,10 nuevamente aparece el avión rojo (no se precisa el tipo) lanzando varias bombas en diferentes sitios, aproximadamente 24, y desaparece a las 15,50 en la misma dirección. A las 18,15, por la parte de san Claudio nos hace otra visita y larga unas 26 bombas, desapareciendo

a las 18,40 por Lugones (...)” (65); en ésta y en la anterior ocasión, dan la duración de las incursiones. A la vista de estos datos parece suficientemente permanente el bombardeo entre las 08,30 y las 18,40 (19,10, con la media hora de alarma).



Las explosiones de las bombas, que arrojaban desde el aire los aviones republicanos van “modificando” el aspecto del caserío urbano de Oviedo, que comienza a acusar sus efectos. (Foto Biblioteca Nacional)

65 Salvo en alguna ocasión muy especial, se transcribirán solamente los fragmentos de los partes del observatorio de la Catedral que se refieren a la Aviación, no haciéndolo con los que tratan de los cañoneos de la artillería o de los movimientos de tropas.



Oviedo bajo las bombas (Foto Archivo Municipal de Oviedo. Colección Adolfo Arman)



Las bombas de la aviación republicana explotan sobre el Cuartel de Santa Clara. (Foto Archivo Municipal de Oviedo. Colección Adolfo Armán)



En cuanto a las bombas, el observatorio de la Catedral cuenta 211, aproximadamente, pues hay que tener en cuenta que es difícil hacer el recuento cuando comienzan a caer los artefactos o mediante las

explosiones que se producen sobre el caserío; sobre todo, si estas últimas se mezclan con las de los proyectiles de artillería. Parecida dificultad tenía el envido especial de ELCOMERCIO, de Gijón cuando afirmaba: *“...que han pasado de 250, cifra que podemos consignar sin temor a pecar de largos.”*

La prensa de Gijón relataba así los bombardeos de la jornada: Titulares de EL COMERCIO del día 5: *“Con el intensísimo bombardeo aéreo de ayer, la situación de Oviedo toma caracteres de suprema angustia. Doscientas cincuenta bombas arrojaron los aviones leales... La población civil empavorecida, corre por las calles en busca de refugios”*, los comentarios del artículo proseguían, suficientemente expresivos: *“...puede comprobarse toda la angustia de esta ciudad que agoniza en los más terroríficos augurios. Solitarias las calles, cerradas las casas a cal y canto. Y de cuando en cuando, en el instante de aparecer los aparatos leales en el horizonte, el llanto desesperado de las campanas que tocan a rebato... Después el griterío de los vecinos en alocada marcha hacia los sótanos o túneles. Y, finalmente, el bombardeo durísimo, matemático, eficaz, brotando de la estallida en cada objetivo una gran humareda”* o bien *“...llegamos a ver algo así como un rebaño despavorido que corre por un claro. Es la gente que, avisada por las campanas, corre a refugiarse donde puede...”* (...) *“...columnas imponentes de humo se van elevando de la capital... una línea de altos penachos ha quedado marcando los puntos vulnerados: el Gobierno civil, la Fábrica de la Vega, la Casa Blanca, la Catedral, la Estación del Norte... Los Arenales, la Catedral otra vez, la finca Rubín...”* (...) *“...pensamos un momento en la tortura moral a que han estado sometidos los habitantes todos de la*

ciudad sitiada (en gran parte, prorreplicanos) y *comprendemos fácilmente el estado de ánimo en que tienen que encontrarse los sublevados. Su moral después de la jornada de ayer, tiene que haber descendido a bajo cero*". ¿No era eso lo que se pretendía?



Los refugios públicos en Oviedo fueron relativamente escasos y sin ningún tipo de especialización. Normalmente, se reducían a reforzar y habilitar los sótanos de los edificios más grandes y robustos y a cubrir con maderas y traviesas los huecos por los que pudiera penetrar en ellos la metralla. Estas tres imágenes nos muestran el exterior del refugio acondicionado en el café Cervantes, en la plaza de La Escandalera. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias (Gijón). Colección Florentino López "Floro").



Imagen de otro refugio de tipo similar al anterior, ubicado en el inmueble de la Telefónica. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias (Gijón). Colección Florentino López “Floro”).



Quienes, por sus circunstancias, se lo podían permitir construyeron refugios bajo sus viviendas destinados al uso de la familia, aunque también acogían a sus vecinos, como este que ha llegado hasta nuestros días perfectamente conservado, en el paraje conocido como “Las Matorras”, al inicio de la subida al Naranco.

Bero no los aviones siguieron
viniendo cada vez mas veces
diarias hasta llegar un
día en que vino 14 horas
a pero por esto la población
no decaía pues llegó el día
en que estuvo los 14 horas y
este mismo día por la noche
hubo una manifestación
con banda de música y
todo, pues tal mañana
cogieron los rojos este día
creyendo que habían entrado
las columnas que no tiraron
en toda la noche. Bero a

Página del diario de un ovetense anónimo que vivió los bombardeos del 4 y 5 de septiembre de 1936 desde la siniestra y dudosa seguridad de un sótano/refugio. La manifestación patriótica a la que hace referencia, tuvo lugar el día 5. (Museo de la Guerra Civil El Cueto, Lugones).

Los bombardeos impedían por segundo día consecutivo la distribución de agua y víveres y la posibilidad de cocinar los alimentos (estaba prohibido guisar en los refugios).

El Mando de la ciudad tomaba una medida tan desesperada como escasamente eficaz: todos los propietarios o contratistas de fincas urbanas en construcción deberán abrir en las vallas que las rodean varios portillos para que los transeúntes puedan acceder a los sótanos de las mismas.

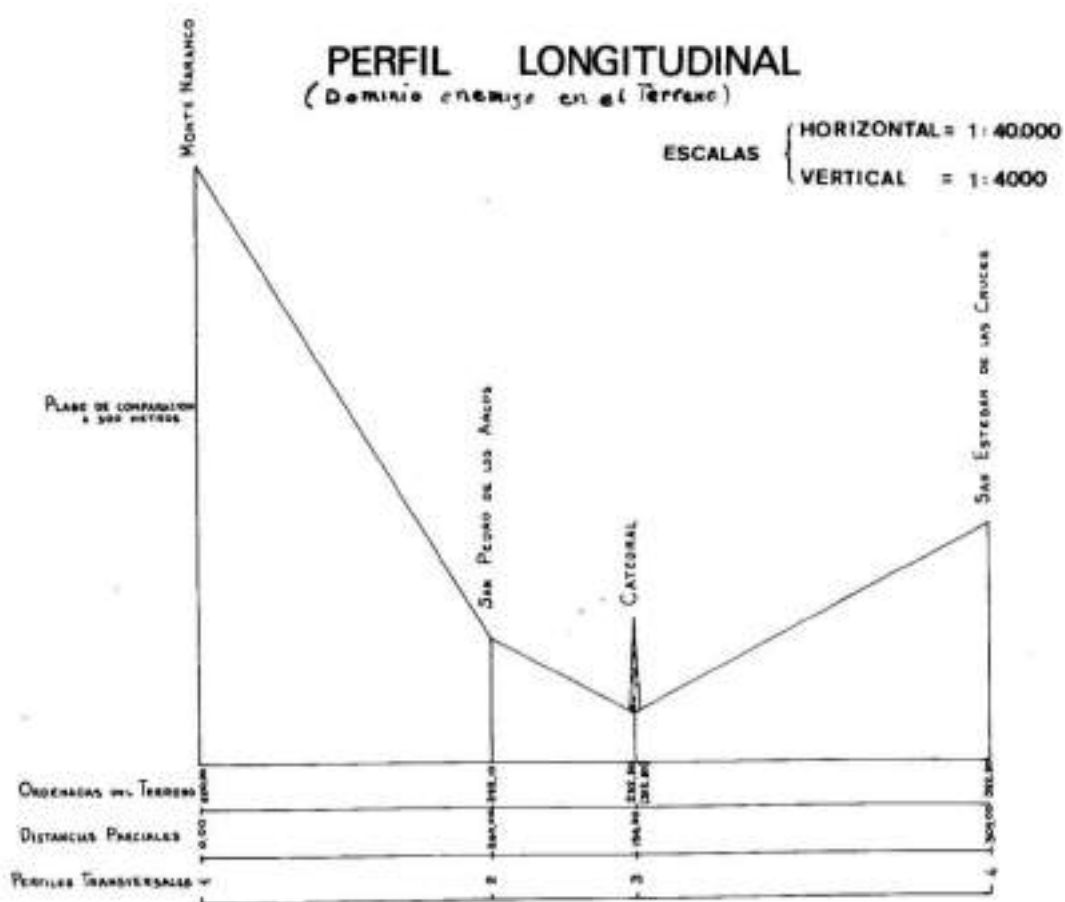
Los aparatos de Carreño no solamente mantenían el continuo acoso al Oviedo cercado, sino que también tuvieron ocasión de bombardear a la columna gallega de la costa en la zona de Soto de Luiña.

El observatorio de la torre de la Catedral

Fue establecido en este punto por tratarse del edificio de mayor altura de la ciudad. Aunque ciertamente no estaba previsto el acceso normal a la parte más alta –el chapitel– ni, mucho menos, al gracioso remate –cruz y bolas– que lo culminan, la instalación del observatorio tuvo lugar en los más elevados ventanales y balconadas renacentistas, desde los que proporcionaba la máxima visual de toda la ciudad y su entorno, que sólo interrumpían las crestas topográficas de los montes que la rodean. El espacio dedicado a este fin era suficientemente amplio y estaba cubierto contra las inclemencias del tiempo y, aunque no en demasía, de la metralla que contra él vomitaba la artillería de los sitiadores. Era, pues, una elección indiscutible. Fue provisto de los medios militares que precisaba para cumplir su misión, como teléfonos, máquinas de escribir, dispositivos de señales y los mejores aparatos ópticos de que se pudo disponer, entre

los que destacaban, y como tales eran apreciados, unos grandes y magníficos prismáticos Zeiss.

Desempeñaban el servicio del observatorio un grupo de voluntarios de edad madura a los que, lamentablemente, no se ha podido identificar con precisión, pues aparecen citados únicamente por su primer apellido, A falta de los nombres y otros apellidos, he aquí la relación de los mismos: Señores Sela, Canteli, Redondo, Ginovart, Casero, Torre, Urdangaray, Mayo y Secades.



Perfil topográfico de Oviedo. Salta a la vista lo incuestionable de la elección de la torre de la Catedral



Observatorio de la torre de la Catedral. Se aprecian fragmentos de proyectiles artilleros recogidos por su personal y algunos de los desperfectos que causaban.

El señor Redondo fue guardando las copias obtenidas al papel carbón de los partes diarios que mecanografiaba en el observatorio; copias que, años después confió a la custodia del señor Ginovart, las cuales quedarían, una vez que éste falleciera, a cargo de su hijo.

En total, son 36 folios escritos por una sola cara –aunque algunos presentan anotaciones manuscritas en el dorso– que cubren el periodo entre el 3 de septiembre y el 31 de octubre de 1936. En resumen, un cuerpo documental inapreciable para el estudio de la guerra en Oviedo.

5 de septiembre.-

El sargento Benjamín Gutiérrez Junco trasladaba a Llanes desde Lamiaco el Breguet XIX 12-202; el primero de este tipo que se recibía en Asturias. Había llegado el día 3 al aeródromo bilbaíno desde Getafe, cargado con municiones y pilotado por el brigada José Rivera Llorente, al que ya hemos visto actuando en el Norte unos días antes como tripulante del Douglas DC.2 EC-XAX que bombardeó Ferrol.

Oviedo fue nuevamente bombardeado entre las 13,05 y las 18,50 sucesivamente con uno o, cuando más, dos aviones que lanzaron sobre la ciudad unas 150 bombas, causando cuantiosos daños materiales y once víctimas entre la población civil (6 muertos y 5 heridos).

Así describía el bombardeo LA PRENSA del siguiente día 6: *“Debido a la escasa visibilidad, nuestros aparatos comenzaron su acción algo más tarde que ayer. Su labor fue intensa, sin embargo. Dos aviones a la vez batían implacablemente los diversos objetivos... Desde nuestras avanzadillas, los milicianos siguen jubilosos y con regocijo las evoluciones de los bravos aviadores leales. Hasta hay poetas que componen coplas alusivas (...)... hace dos días que no se da agua al vecindario. Los sufrimientos morales y materiales de los ovetenses son verdaderamente espantosos”*.

Efectivamente, el observatorio de la Catedral no recoge actividad aérea alguna durante la mañana; inexistente, como afirmaba LA PENSA a causa de la niebla, pero una vez despejada ésta, va informando:

“A las 13,05 aparece el trimotor 20-5 (Fokker F.VIIb de la Aviación Militar) por encima de Trubia dando varias vueltas y luego pasa a gran velocidad sobre Oviedo dejando caer en la Audiencia tres bombas y otras en el Cuartel de Asalto (Cuartel de Santa Clara), retirándose a las 13,30.

A las 13,40 otro avión rojo acompañado de un trimotor que arrojan entre ambos unas 92 bombas en diferentes calles y edificios.”

A las 14,00 aparece otro trimotor rojo y arroja sobre la población unas 30 bombas.

A las 15,10, por detrás del Naranco, aparece el trimotor rojo dejando caer otras 19 bombas

A las 15,50, el otro trimotor y el biplano con franjas rojas y blancas (el DH.89 Dragon Rapide N° 1).

A las 16 otra vez. -A las 17 otra vez. -A las 18 otra vez y a las 18,50 otra vez, arrojando en conjunto unas 150 bombas.

Exclusivamente en lo que a aviación se refiere, pues también dan parte de los cañoneos, que no faltaron en la jornada, complementando el ataque aéreo.

La gente abandonó los refugios cuando sonó la señal que anunciaba el final del bombardeo, formándose espontáneamente una manifestación que, dando “vivas” patrióticos, se dirigió al cuartel de Pelayo, donde pidió se le uniera la banda de Música del Regimiento Milán, acudiendo con ella al Gobierno Civil, al Cuartel de Asalto, al Cuartel de la Guardia Civil, hasta llegar a la Fábrica de la Vega, sede de la Comandancia Militar, en la que el coronel Aranda les dirigió palabras de sosiego, y confianza, disolviéndose a continuación.

En cuanto a los bombarderos republicanos, nuevamente encontraron la ocasión de combinar sus ataques a la capital asturiana, que no cesaron, con el acoso a la columna de la costa en las proximidades de Cudillero.

6 de septiembre.-

La aviación de Llanes bombardeó la ciudad desde las 07,00 a las 12,30, empleando sus aviones de uno en uno –salvo la primera incursión llevada a cabo por dos aparatos– para mantener sobre la misma una presencia continuada. Las bajas son pocas porque la gente ya no se toma los ataques a broma y permanece sepultada en los sótanos. El detalle de estos ataques nos lo proporciona el parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7 aparece el avión rojo y el biplano arrojando unas 18 bombas.

A las 8 aparece el trimotor arrojando unas 20 bombas.

A las 9 aparece el biplano arrojando unas 19 bombas.

A las 9,40 aparece el trimotor 20-5 arrojando unas 26 bombas.

A las 10 aparece el trimotor 20-1 arrojando unas 32 bombas.

A las 11 el biplano rojo arrojando unas 20 bombas.

A las 12 aparece el trimotor 20-5 arrojando unas 28 bombas.

A las 12,30 aparece el trimotor 20-1 arrojando unas 33 bombas.”



El Fokker F.VIIb 20-1, empleado por los republicanos en estos bombardeos. Conserva los emblemas de la Aviación Militar de preguerra sobre los que se han pintado las bandas rojas.

Como puede verse, los aviones empleados en el bombardeo fueron los Fokker F.VII militares 20-1 y 20-5, el DH.89 M Dragon Rapide N° 1 (el biplano) y otro sin identificar al que denominan simplemente “el avión rojo”, que podría ser el Breguet XIX 12-202, llegado la víspera. El DH.89 M arroja habitualmente una carga de 20 bombas y los trimotores en torno a las 30. El tiempo entre servicios de un mismo aparato es aproximadamente de dos horas, empleado en la ida y vuelta a Carreño y el necesario para reabastecerse allí de municiones y combustible. Así, vemos que el DH.89

se presenta sobre Oviedo a las 07,00, a las 09,00 y a las 11,00; el Fokker 20-5, a las 09,40 y a las 12,00 y, el 20-1, a las 08,00, las 10,00 y las 12,30 h.

Los aviones republicanos aún disfrutaron de suficiente disponibilidad para hostigar a la columna gallega de la costa, que sufrió su acoso durante toda la jornada. La batería de montaña de cañones Schneider de 7 cm del Parque de Artillería de La Coruña resultó especialmente afectada al ser



Una de las bombas arrojadas el día 6 cayó en la explanada frente a la iglesia de San Juan el Real, incrustándose en el pavimento sin llegar a explotar. (Foto Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Florentino López)



Fokker F.XII, ex British Airways, con los emblemas nacionales. No debe confundirse con el 20-5 republicano, que era un F.VIIb, originario de L.A.P.E.

sorprendida al descubierto en las inmediaciones de Cudillero, sufriendo numerosas bajas tanto en su personal como entre el ganado.

Guillermo García Martínez (66), tomándolo sin duda del diario REGION. que se expresaba en los mismos términos, nos dice que la interrupción de los bombardeos republicanos sobre Oviedo en esta jornada poco después del mediodía se debió a la llegada de aparatos nacionales de León y que los bombardeos volverían a reanudarse a las 19,00 h cuando no hubo duda de que aquellos habían abandonado el espacio aéreo asturiano. Los aparatos nacionales que sobrevolaron Asturias fueron el Fokker F.XII 20-5 —el único que había alcanzado la España nacional de los cuatro aparatos de este tipo adquiridos en Inglaterra—, que había llegado a León esa misma mañana pilotado por el capitán Navarro Garnica y realizado inmediatamente un bombardeo del aeródromo de Carreño, llevando como copiloto al también capitán Jiménez Ugarte, jefe de los Breguet de León y

66 “Los Defensores del Cerco de Oviedo”, págs. 113-114

los tres Junkers Ju.52 de la 2ª Escuadrilla (aparatos 22-63, 22-64 y 22-65. Primeros pilotos Alfonso Carrillo, Eustaquio Ruiz de Alda y Luis Bengoechea; segundos pilotos Abel Masjuán, Fernando Flores y sargento Quintín Segovia) que igualmente habían llegado a la Virgen del Camino en esa misma jornada, en la que trataron de efectuar un servicio sobre Gijón que frustraron las espesas nubes y la niebla. Lograron sobrevolar la cordillera y alcanzar el mar, pero tuvieron que regresar a la base con la carga de bombas a bordo (67).

No deja de ser extraño que el observatorio de la Catedral no recoja esta presencia ni el bombardeo republicano de la tarde.

La Aviación nacional, como iremos viendo, acudiría a Oviedo cada vez que la republicana intensificaba sus ataques sobre la ciudad y su frente defensivo. Si bien, generalmente, con algún retraso en razón proporcional a la importancia de las operaciones en que se hallara implicada en otros escenarios de la contienda.

Junkers Ju-52/3m

Pese a que se trataba del bombardero estándar de la nueva Luftwaffe en 1936, no era en realidad sino un avión de transporte reacondicionado. Como transporte había sido proyectado y así estaba empleándose para trasladar a la Península las tropas del Ejército español presentes en Marruecos desde que comenzaron a llegar a España en vuelo, a razón de dos diarios, a partir del 29 de julio. Era un trimotor monoplano de ala baja cantiléver, de estructura metálica reforzada y todo él recubierto por una característica chapa de duroaluminio corrugada. Su tren de aterrizaje era

67 José Larios. “Combate sobre España”, pág. 80

fijo con las ruedas en dos patas/trípodes independientes. Disponía de ruedecilla de cola. Montaba tres motores BMW 132A-3 radiales de 660 caballos de potencia unitaria, con los que alcanzaba una velocidad máxima de 270 km/h, quedándose la de crucero en 225 km/h. Como bombardeo resultaba un aparato desfasado, por sus pobres prestaciones y la debilidad de su armamento, que se tratará a continuación. Pronto demostró en España que no era capaz de operar frente a los cazas de nueva generación, pudiendo hacerlo únicamente en su ausencia de ellos o en circunstancias de superioridad aérea total. Sus mayores virtudes eran la robustez, la fiabilidad y la seguridad.

El 8 de agosto, se retiraban nueve Junkers del “Puente Aéreo” sobre el Estrecho, para convertirlos en bombarderos. En un principio, hasta que estuvieron disponibles los conjuntos de transformación, actuaron en su nueva misión con las habituales soluciones precarias que apresuradamente se aplicaban en España. Así lo describe José Larios que actuaba de bombardero en uno de los Junkers de esta 2ª Escuadrilla: *“... (se abrió) una especie de trampilla en el suelo del avión. Las bombas iban apiladas a ambos lados. Mi misión consistía en sentarme en el suelo, con las piernas fuera, colgando en el espacio, de manera que pudiera ver bien la tierra debajo y hacia adelante. Cuando nos aproximábamos al objetivo, dos miembros de la tripulación iban dándome las bombas, que pesaban entre los 10 y los 50 kilos. Yo tenía que juzgar instintivamente cual era el mejor momento para empezar a lanzarlas sobre el blanco. Todo resultaba un tanto primitivo, pero con un poco de práctica logramos ser diestros y*

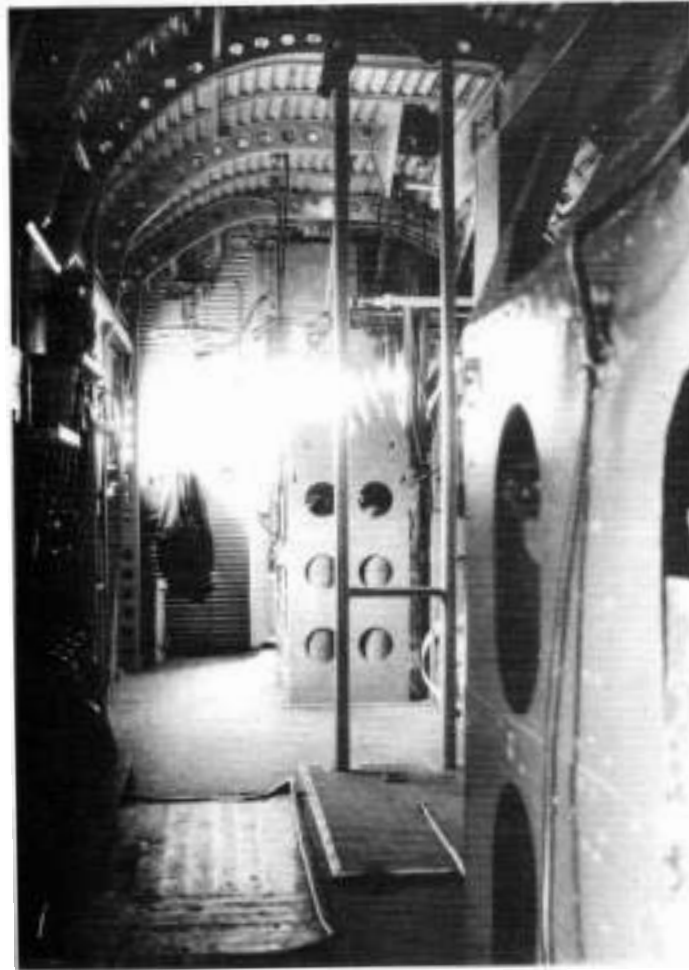


La Aviación nacional, al retirar los Junkers Ju.52 del “puente aéreo” del Estrecho, para utilizarlos como bombarderos, los organizó en patrullas de tres aparatos, designadas enfáticamente escuadrillas. Dos de éstas escuadrillas –más adelante tres, como las que nos muestra la imagen-, constituían un grupo.

obtener buenos resultados.” (68)

Cuando se montaron los equipos de conversión alemanes, aquello pasó a ser mucho más serio; sin duda lo mejor que hasta entonces se había visto en los cielos de Asturias. El interior del fuselaje quedaba ocupado por seis –o, si se quiere, tres dobles, ya que iban en parejas– lanzabombas de accionamiento eléctrico DSAC 250/VIII que podían albergar cada uno, en posición vertical, una bomba de 250 kg, cuatro de 50 kg o dieciséis de 10 kg.

68 José Larios. “Combate sobre España”, págs. 76-77



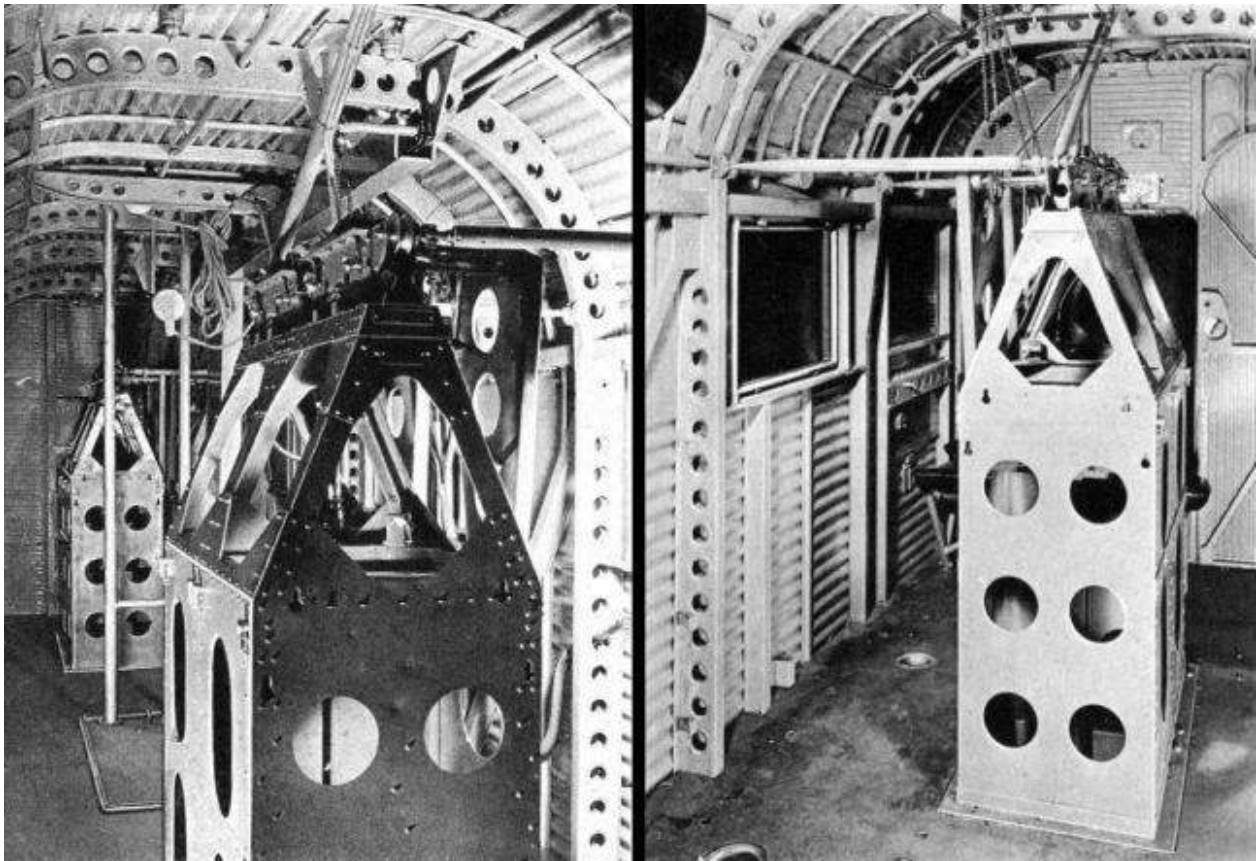
El interior de un Junkers Ju.52, nos muestra los pozos de bombardeo DSAC250/VIII cargados –al menos, los que se ven– con bombas de 50 kilogramos, rumbo, sin duda, al cumplimiento de una misión (Foto “La Legión Cóndor”, Laureau & Fernández)

Para poder colocar cuatro bombas de 50 kg en el lanzabombas DSAC 250/VIII debían emplearse unos bastidores suplementarios denominados “cuadrantes”; igualmente, las bombas de 10 kg debían montarse en un armazón, designado coloquialmente “cañero”, cuya designación oficial era GR 4 C-10. La bomba de 250 kilos podía sustituirse por cuatro contenedores BSK.36 que alojaban un total de 144 bombas incendiarias de un kilo que, por su pequeño tamaño, no podían utilizarse sueltas. José

Larios nos dice (69) que, al menos, en la primera actuación de los Ju.52 sobre Asturias parte de la carga estaba constituida por bombas incendiarias. No obstante, estas bombas B 1E no resultaron especialmente eficaces. Si se lanzaban como única carga, su peso no era suficiente para perforar los tejados y el efecto ígneo resultaba sólo superficial. Se pensó emplearlas en conjunción con bombas rompedoras para que estas últimas hundieran previamente las techumbres y las incendiarias actuaran entonces en el interior de los edificios, pero las trayectorias en el aire de unas y otras eran tan diferentes que resultaba prácticamente imposible hacerlas coincidir sobre un mismo objetivo (70). Como vemos, la carga total de bombas del Ju.52, dependiendo de la combinación de artefactos que se decidiera, oscilaba entre un máximo de 1.500 kilos (6 bombas SC-250) y un mínimo de 864, si se empleaban solamente bombas incendiarias, aunque en este último caso solía suplementarse con algún que otro cajón de bombas B 1E en el interior del fuselaje que se arrojaba simplemente por la puerta del avión. En cualquier caso, lo habitual era combinar bombas de diferentes pesos en los distintos pozos.

69 “Combate sobre España”, pág.80, aunque en el mismo párrafo asegura que cada avión llevaba, además, una carga imposible: *“cuarenta bombas de 50 a 100 kilos.”*

70 Si en Guernica funcionaron bien fue porque atacaron tres escuadrillas sucesivamente y los aviones de la segunda y tercera, utilizaron como blanco el humo y las llamas producidas por las bombas de la primera.



Lanzabombas DESAC 250-VIII de un Junkers Ju.52 3m. En la parte superior llevan los juegos de poleas para izar las bombas desde el suelo a su interior.



Los tres tamaños de bombas explosivas que podían llevar los lanzabombas DSAC 250-VIII: de 10, 50 y 250 kg. Para colocar las bombas SC-10 o SC-50 en el lanzabombas era necesario usar unos suplementos que las ajustaran al interior del mismo. Los círculos que se ven en los cuerpos de las bombas SC-50 y SC-250 son los alojamientos para las espoletas eléctricas “El. AZ C.50”



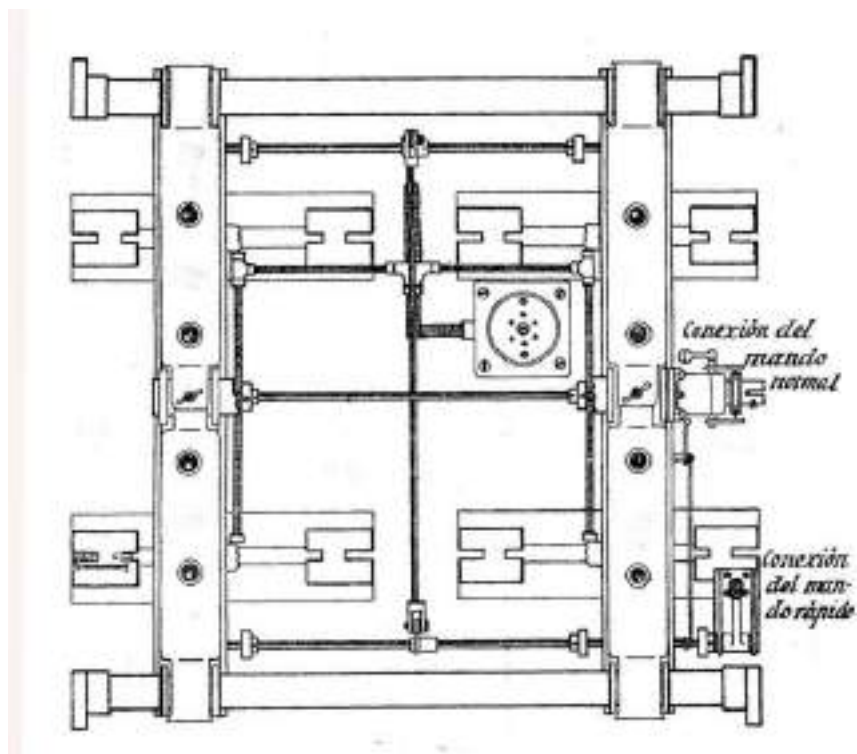
Son muy numerosas las fotografías existentes de montones de bombas preparadas en aeródromos de campaña para su utilización inmediata, producto de la afición que, por lo visto, tenían los miembros de la Cónдор por enfocarlos con sus cámaras. Sin embargo, son muy escasas aquellas que muestran los contenedores empleados para lanzar las bombas incendiarias. Excepcionalmente, en esta imagen vemos tres de tales contenedores BKS.36 entre las bombas de 50 kg. apiladas delante y las de 250 kg. alineadas a su izquierda.



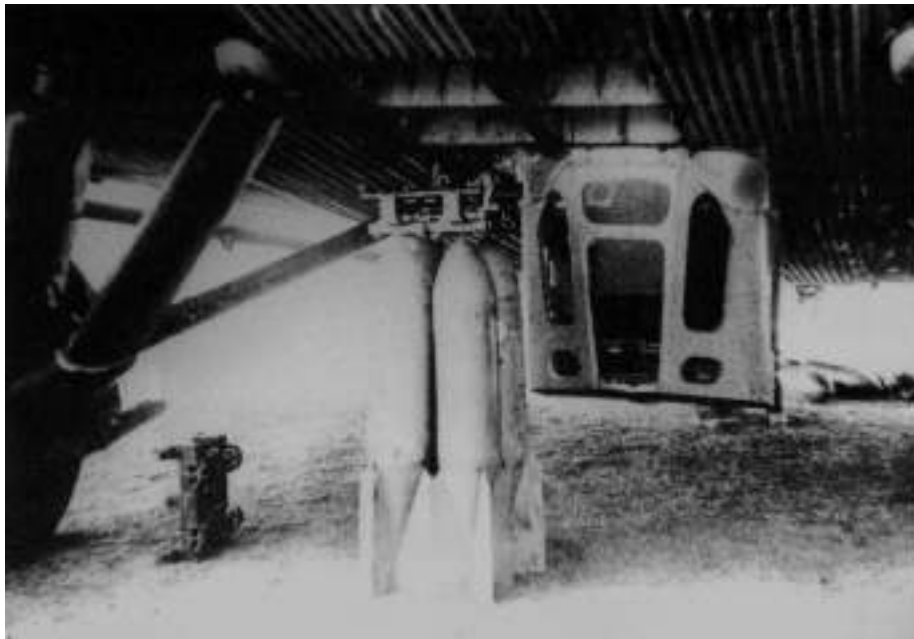
Izda: Bomba incendiaria de 1 kg B.1E. Centro: contenedor BSK 36, con capacidad para 144 de las dichas bombas; podía emplearse en número de cuatro en cada lanzabombas en lugar de otras tantas bombas de 50 kilos. Dcha: Apenas lanzados, los contenedores se abrían y las pequeñas bombas se desparramaban.



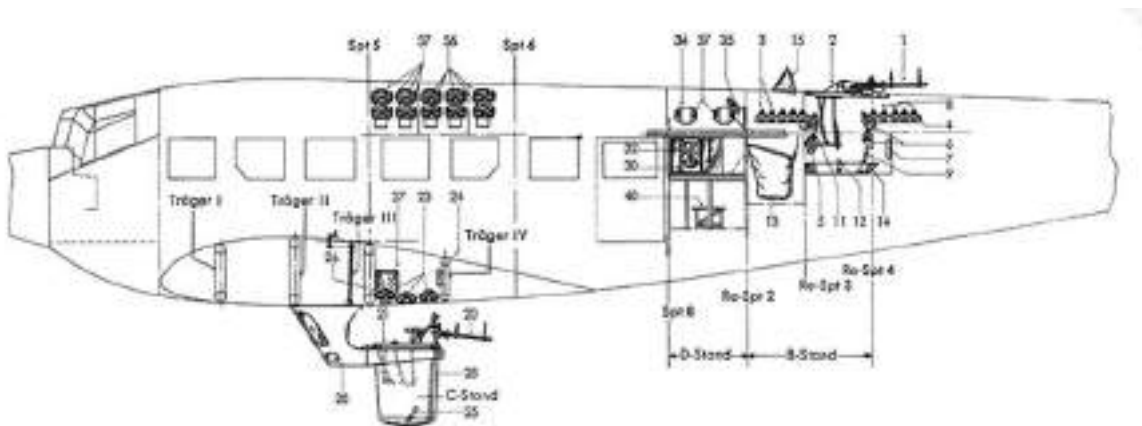
Bomba incendiaria B 1E incrustada en un tejado sin llegar a atravesarlo.



“Cuadrante” necesario para cargar cuatro bombas de SC/50 en el lanzabombas DSAC 250/VIII.



Cuatro bombas SC/50 dispuestas para ser izadas al pozo delantero de un Ju.52. Se hallan enganchadas al cuadrante que permite acoplarlas y manejarlas desde un lanzabombas diseñado para una sola de 250 kg. A la izquierda, vemos en el suelo, suelto, uno de tales cuadrantes



Geräteleiste des B-Standes (Hinterstand)			Geräteleiste des C-Standes (Gondeltopf)			Geräteleiste des D-Standes (Frontroloten)		
anw.- sch.	Gerät oder Einbauteil	Art.-Zch.	Kenn- sch.	Gerät oder Einbauteil	Art.-Zch.	Kenn- sch.	Gerät oder Einbauteil	Art.-Zch.
1	Maschinengewehr MG 15 mit Hülsensock 15 n. A.	F 45701 F 45717	20	Maschinengewehr MG 15 mit Hülsensock 15 n. A.	F 45701 F 45717	20	Maschinengewehr MG 15 links mit Hülsensock 15 n. A.	F 45701 F 45717
	Visionerichtung V 65	V 65		Visionerichtung V 65	V 65		Visionerichtung V 65	V 65
2	Drehkranz D 20 mit Stabfügel	F 45021	21	Drehkranz D 22 mit Stabfügel	F 45021	21	Maschinengewehr MG 15 rechts mit Hülsensock 15 n. A.	F 45701 F 45717
3	Trommelträger Tr 29 links	F 45802	22	Trommelträger Tr 29 links	F 45802	22	Visionerichtung V 65	V 65
4	Trommelträger Tr 29 rechts	F 45802	23	Trommelträger Tr 29 rechts	F 45802	23	Fensterrolote links	F 45210
5	Trommelträger Tr 29 links	F 45805	24	Berötsche 15	F 45478	24	Fensterrolote rechts	F 45210
6	Trommelträger Tr 29 rechts	F 45805	25	Schießgut	F 30304	25	Trommelträger Tr 29 links	F 45805
7	Berötsche 15	F 45478	26	Doppeltrammel Dt 15 (14 Stück)	F 45300	26	Trommelträger Tr 29 rechts	F 45805
8	Doppeltrammel Dt 15 (14 Stück)	F 45300	27	Leertrommelsock	—	27	Trommelträger Tr 29 Hinterrommel	F 45805
9	Schießgut	F 30304	28	Gondeltopf	JHM 5 3043	28	Doppeltrammel Dt 15 (14 Stück)	F 45300
10	Zangart links	F 30351-1					Berötsche 15 links	F 45478
11	Zangart rechts	F 30351-2					Berötsche 15 rechts	F 45478
12	Schießgut	F 30306					Sitz	JHM 5084-09
13	Leertrommelsock	JHM 501891						
14	Steuerring	—						
15	Windschirm	—						

Esquema de los dos puestos defensivos, dorsal y ventral, del Junkers Ju.52, mostrándonos la ubicación de las ametralladoras y de los cargadores de repuesto para las mismas.



. Puesto dorsal Drehkranz 30. A resaltar, los tirantes y el asiento de lona del ametrallador y la bolsa de recogida vainas vacías que lleva la ametralladora MG.15 para evitar su dispersión por el interior del aparato.

Por lo que atañe al armamento defensivo del Ju.52 era decididamente pobre. Lo componían dos ametralladoras MG.15 de de calibre 7,92 mm (8x57 Mauser) emplazadas respectivamente en dos puestos, dorsal y ventral, aquejados, como veremos, de serias limitaciones.

El puesto dorsal consistía en un anillo circular designado D.52 que podía girar 360 grados y un montaje de horquilla parecido al Scarff de la Aviación española de preguerra que permitía subir o bajar la ametralladora según lo requiriera la puntería. Este anillo se prolongaba hacia abajo en el interior del avión en un soporte de correas y asiento para el tirador, todo ello de lona, que giraba acompañando el movimiento del anillo; el conjunto recibía la denominación alemana Drehkranz 30. El tirador iba protegido del viento por un parabrisas colocado en el techo del avión, de suerte que, para hacer fuego hacia adelante, debía apuntar por encima del dicho parabrisas, con una elevación considerable de la máquina. En pocas

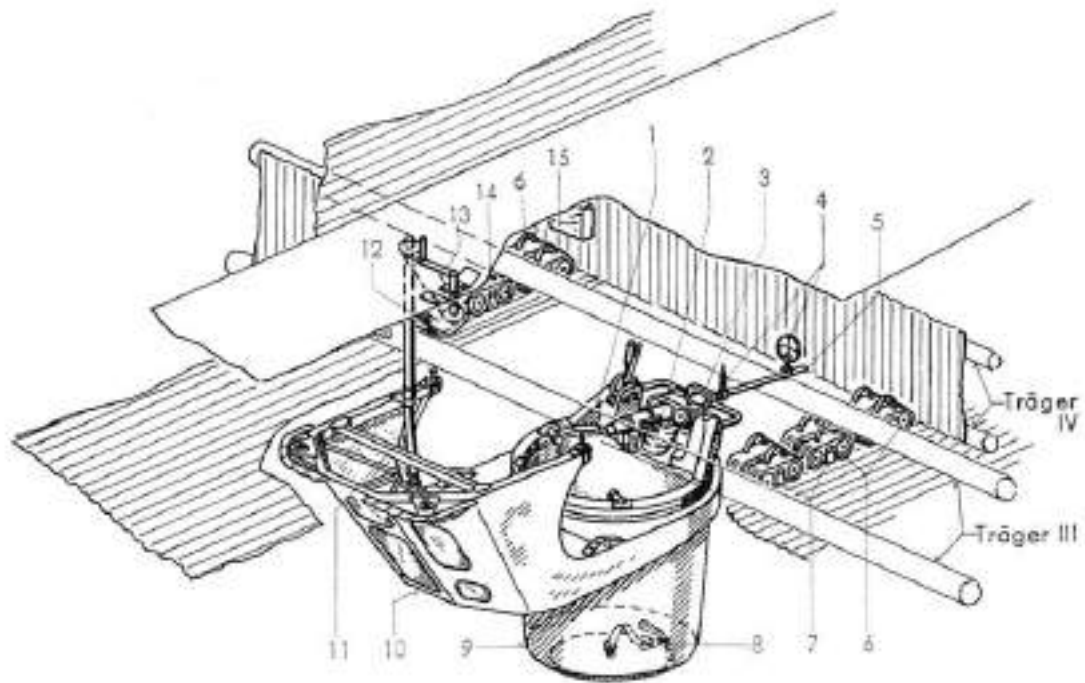
palabras, únicamente podía disparar hacia adelante, si apuntaba hacia arriba.



Puesto dorsal de un Ju.52 en el que se aprecia la elevación que se debía dar a la ametralladora para disparar hacia adelante

El puesto ventral era aún peor. Al tratarse de un aparato trimotor, el motor central hacía que la cabina fuera poco apropiada para instalar en ella una ametralladora y el visor de bombardeo, por lo cual se decidió colocar ambos en una especie de cubo semi-eclipsable, a fuerza de manivela y piñón, –designado Gondeltopf por los alemanes– al que descendía el bombardero-ametrallador ya con el avión en vuelo, pues para despegar o aterrizar el cubo debía colocarse en la posición de máximo repliegue. En la parte trasera del mismo se encontraba la ametralladora MG.15, que el ametrallador bombardero sólo podía disparar hacia atrás y los lados en un sector de 180 grados y con una puntería hacia abajo de casi 90 grados. En consecuencia, el Ju.52 presentaba su proa absolutamente indefensa; carencia que rápidamente detectaron los cazadores republicanos que comenzaron a atacarles con impunidad, acercándose de frente y un poco por debajo de su presa. En la parte delantera del cubo se encontraba el visor de bombardeo: un *Goerz Vizier 6V. d*, mecánico, bastante elemental,

que los alemanes irían sustituyendo más tarde más en otros aparatos por visores ópticos estabilizados. La puntería se efectuaba mediante muesca y parrilla, esta última en forma de rectángulo con una cruz filar, y disponía de varias láminas graduadas para las distintas velocidades a las que el aparato iba a efectuar el bombardeo, a cuyo efecto se cambiaban para la ocasión, y de unas correcciones mecánicas con niveles para altura y viento lateral no demasiado precisas. Dentro del *Gondeltopf* se encontraban también los interruptores eléctricos RA para el lanzamiento de las bombas y unos mandos con los que el ametrallador-bombardero podía hacer el ajuste fino de la dirección del avión hacia el objetivo. Su manejo era bastante dificultoso, hasta el punto de ser sustituido –al menos, en algunos aparatos- por un sistema de luces mediante el cual el bombardero indicaba desde el “puchero” las pequeñas correcciones al piloto que continuaba llevando el avión hasta el momento de lanzar las bombas. En definitiva, un puesto sobrecargado de trabajo para su ocupante, incómodo, sin el menor atisbo de calefacción y peligroso.



- | | | |
|-------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| 1 Drehkranz D 52 | 7 Trommelträger Tt 39 links | 12 Leertrommelsack |
| 2 Hülsensack 15 n. A. | 8 Stehgurt | 13 Handkurbel |
| 3 MG-Lagerung | 9 Gondeltopf | 14 Trommelträger Tt 39 rechts |
| 4 Visier V 65 | 10 Gondel-Kopfteil | 15 Bordtasche 15 |
| 5 Maschinengewehr MG 15 | 11 Kurbeltrieb | |
| 6 Doppeltrommeln DT 15 | | |

El *Gondeltopf* desplegado, en su posición de combate



El “cubo” del ametrallador-bombardero de un Ju.52 en su posición de repliegue máximo para poder maniobrar en tierra.



Visor *Goerz Vizer 6V.219d* empleado en los Ju.52 y por la mayor parte de los bombarderos suministrados por Alemania en los principios de su actuación en España (Museo Etnográfico y de Historia de Grado. Colección Guerra Civil en Asturias)



Secuenciador eléctrico de bombardeo RA (Reihen-Abwurf-Automat). Adviértase que ve graduado para 24 bombas (de 50 kg.); o sea, para seis pozos de bombardeo (Colección del Museo de El Cuetu.

Nos hemos detenido extensamente y con cierto detalle en las características del Junkers Ju.52 3m porque fue un avión con presencia muy importante en la guerra de España y en la de Asturias, donde

volveremos a encontrárnoslo repetidamente y es buena cosa conocer las posibilidades y carencias de este trimotor para juzgar con equidad sus actuaciones.

Pero retornemos a lo que sucedía en el Principado aquel 6 de septiembre de 1936.

El Savoia S-19 reemprendía su actividad, pero más dedicada ahora al reconocimiento marítimo y antisubmarino, necesarios por la presencia de estas últimas naves republicanas en el Cantábrico.

La 8ª División informaba de haber quedado “... *establecidos y en disposición de ser utilizados dos campos de aterrizaje, uno en La Espina y otro cerca de Tineo; ambos tienen señales reglamentarias y mangas de orientación.*” Lo cierto es que estos campos apenas serían utilizados salvo algunos aterrizajes efectuados en ellos para comprobar sus posibilidades (71) que, al demostrarse escasas, obligaron a proseguir la búsqueda de un lugar adecuado para establecer un aeródromo al Norte de la cordillera, más próximo al mar. Búsqueda que daría por fruto la elección de un terreno en Jarrio (Coaña), cerca de Navia, que acabaría por ser el aeródromo definitivo. Los otros dos, si es que perduraron, lo sería probablemente como campos de emergencia. En cualquier caso, de lo que se trataba era de superar las dificultades que conllevaba operar sobre Asturias desde el Sur de la Cordillera Cantábrica con los aviones de aquella época. Dificultades que habían resultado muy evidentes ya en la campaña de octubre de 1934 contra los revolucionarios asturianos. Era muy frecuente que la climatología de la región impidiera el paso sobre la cordillera u obligara a

71 El brigada Lisardo Pérez Menéndez efectuó algunos servicios con su Breguet XIX desde La Espina.

reducir la carga de guerra para poder efectuarlo, e igualmente el esfuerzo para transponerla disminuía la autonomía de los aviones, ya escasa desde un principio por la mayor distancia de su objetivo, acortando notablemente el tiempo de permanencia sobre el mismo, lo que mermaba la eficacia del apoyo que podía prestarse desde La Virgen del Camino a los defensores de Oviedo, del que muchas veces se veían privados, aun disponiéndose de aviones, o que éste quedara disminuido por el recorte de su carga militar o del escaso tiempo de la incursión.

7 de septiembre.-

Las columnas gallegas llegaban al río Nalón, ocupando Pravia, San Esteban de Pravia y Muros de Nalón. Los republicanos se retiraban a la orilla oriental del río, volando todos los puentes de carretera que lo cruzan.

A 07,00 h las campanas de la Catedral tocaron alarma anunciando la presencia de aviación. El vecindario, en el temor de que el día tuviera la misma tónica que los anteriores acudió presuroso a los refugios; sin embargo, se trataba del Fokker F.XII 20-5 nacional que *“...pasó por Oviedo con dirección a Llanera bombardeando el aeródromo (sic) y dirigiéndose luego a Trubia, arrojando varias bombas y perdiéndose de vista con dirección a Grado.”* (Parte del observatorio de la torre de la Catedral).



Tres imágenes de un Junkers Ju.52 de la 2ª Escuadrilla sobrevolando Oviedo. El edificio del gran ventanal es el sanatorio Miñor, en la Avenida de Galicia. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias de Gijón. Colección “Floro”)



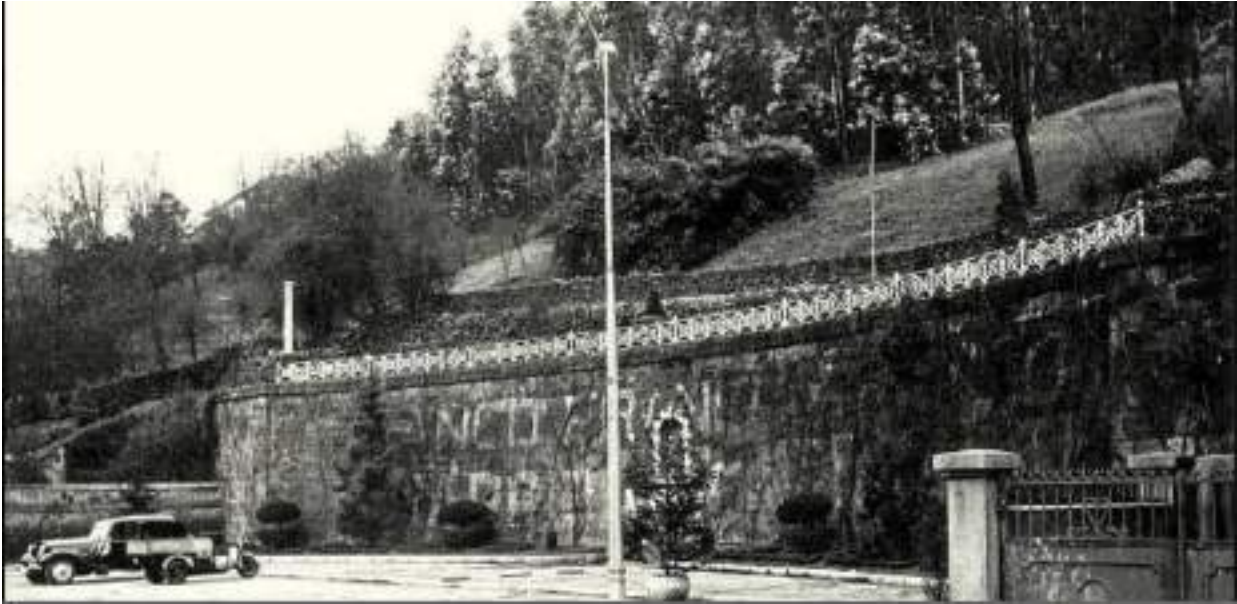


Llegan a La Virgen del Camino los dos “Dragon” (72) que le quedaban al Grupo Ansaldo: el nº 2 (capitán José Muñoz Jiménez) y el nº 4 (capitán Gómez Martín) y en ese mismo día bombardean, junto con los tres Ju.52, y el F.XII, Gijón, Mieres, Trubia, La Felguera y el aeródromo de Carreño.

El parte del observatorio de la Catedral nos dice *“A las 12 seis aparatos (los citados) de León pasan por encima de Oviedo con dirección a Gijón perdiéndose de vista por la mucha niebla.”*

Los Junkers efectuaron un segundo servicio por la tarde. El Diario de Operaciones de la 8ª División asegura que en Carreño se inutilizó *“...por*

72 Ya hemos comentado como el DH.89 N° 1 se había estrellado el 11 de agosto en Aranda de Duero, y el nº 5 (n/f.6252 ex G-ACPN), había sido derribado por los He.51 el 27 de agosto. A principios de septiembre –concretamente, el día 3– le llegó el turno al nº 3 que se incendió al despegar del aeródromo de Vitoria.



Los bombardeos de que fue objeto Mieres durante la guerra civil no fueron ni muy numerosos ni especialmente duros. Aun así, El Ayuntamiento habilitó previsoramente varios lugares –aparte los sótanos de los edificios más resistentes– como refugios antiaéreos. Así, excavó un túnel tras el sólido muro de piedra que conforma la cara Este de la, hoy, Plaza de la Constitución conocido como “El Fuerte” –que aquí vemos en una foto de posguerra–, frente al edificio consistorial ...



... acondicionó el túnel minero de El Peñón, que desembocaba en la calle Manuel Llaneza, principal de la villa...



...e incluso construyó un refugio de nueva planta en el patio del Grupo Escolar Aniceto Sela. Todos ellos conocieron un uso imprevisto, pues se hacían sonar las sirenas de alarma, obligando al vecindario a refugiarse, cada vez que llegaba desde Oviedo un tren cargado de heridos, que debían cruzar la villa, a lo largo de su calle principal, hasta llegar al Hospital de Sangre establecido en la Escuela de Capataces, por considerar la visión de ese traslado un espectáculo desmoralizador para la población.

lo menos un aparato enemigo, comprobado.” Lo que, desde luego, no parece que fuera así, pese a lo de *“comprobado”*. El Junkers 22-65, en el que volaba Juan Larios de ametrallador-bombardero, empezó a dar problemas de motores que le obligaron a partir en esa misma tarde hacia Cáceres y, al día siguiente, a Sevilla para someterse al oportuno recorrido.

Llegaban a la Base de La Virgen del Camino, de León dos ametralladoras antiaéreas alemanas Flak 30 de 20 mm: una sección organizada por el 11º Rgto. Ligero de Artillería, de Burgos, al mando del teniente Florencio Mongín del Amo. Se trataba de máquinas muy modernas, aunque aquejadas por la limitación de su calibre y una cierta



Ametralladora A.A. Flak 30 de 20 mm emplazada en la Base Aérea de La Virgen del Camino

complejidad del aparato de puntería (Flakvisier 35), que requería dos hombres –tirador y corrector– para su manejo. Su proyectil –explosivo/trazador o perforante/trazador– pesaba tan sólo 119 gramos y actuaba únicamente por percusión hasta un techo máximo efectivo (alcance vertical) de 2.200 metros. En realidad, era una pieza ligera de la D.C.A. que sólo permitía defenderse de los ataques a baja cota pero, dentro de esos límites, su cadencia práctica de tiro de 120 disparos por minuto la convertía en un arma bastante eficaz.

8 de septiembre.-

Tiene lugar la ofensiva republicana que venían preparando los bombardeos sobre Oviedo, traduciéndose en un fuerte ataque contra San Esteban de las Cruces, con acompañamiento de blindados artesanales. Ante el fracaso del mismo, en los días siguientes los asaltos se desplazaron a la ladera del Naranco, sin obtener tampoco éxito alguno. La actuación de

las dos aviaciones fue profusa. Nos la va relatando el observatorio de la torre de la Catedral:

“A las 6,45 aparece un avión rojo que pasó por la parte del Naranco hacia Noreña, perdiéndose de vista.

A las 8,40 aparece un avión rojo por la parte de Santander con dirección a Gijón.

A las 9,50 llegan cuatro trimotores de León y dos cazas” (en realidad, serían dos Ju.52, un F-XII y dos DH.89). Lo cierto es que, hasta ese momento no se habían producido bombardeos sobre la ciudad, pero los vecinos permanecían hacinados en los refugios desde las 6,45.

“Tan pronto como nuestros aviones se fueron, aparece el avión rojo que hizo tres viajes seguidos arrojando unas 60 bombas en el Mercadín, Villafría y San Esteban. Por primera vez tiran sobre las avanzadillas pero no causaron daño a nuestras tropas.

A las 11 aparece otra vez el avión rojo y se dirige hacia San Esteban (... que bombardea)

A las 12 llega el pirata rojo 20-1 y el biplano (el “Dragon”) arrojando unas 40 bombas.

A las 12,30 llega el 20-1 y arroja unas 32 bombas.

A las 15,50 llega el biplano y arroja unas 30 bombas.

A las 15,55 llegan tres trimotores de la base de León y seguidamente aparece el avión rojo detrás del Naranco que, viendo a los nuestros, cambia de rumbo.

A las 18 llega una avioneta roja (probablemente, el Breguet XIX 12-202), dejando caer unas 12 bombas y periódicos de Gijón.

A las 18,50 aparece otra vez esta avioneta arrojando unas 26 bombas, desapareciendo con rumbo a Gijón”.

Para los ovetenses resultaría ser un bombardeo continuado desde las 06,40 a las 19,30 –en que se dieron las señales para abandonar los refugios–, durante el cual el observatorio de la Catedral contabilizó la caída de 200 bombas, además de otras, cuya cantidad no precisa, sobre San Esteban de las Cruces, que causaron grandes destrozos, pues la falta de agua impedía apagar los incendios. El coronel Aranda, en su informe sobre el cerco de Oviedo resumía así la situación desde el día 4: “...*quedan cortadas todas las comunicaciones telefónicas, líneas de transporte, electricidad y cañerías de gas, por lo que quedan aislados los sectores la población a oscuras. Los abastecimientos se hacen con extrema dificultad, especialmente el agua para la población civil.*” La acción aérea, como venía siendo habitual, se combinó con el bombardeo artillero lo que, sin duda, haría difícil el recuento exacto de las bombas. El cañoneo fue descrito por el periódico EL COMERCIO de Gijón como “...*un brillante concierto de artillería. No estaremos escuchando la Pastoral de Beethoven, pero algunos de esos acordes pudieran recordarnos a la Heroica*”. El bombardeo combinado causó cuantiosos destrozos, pues la falta de agua forzó a dejar a su albur los numerosos incendios. Por supuesto, no se pudo suministrar agua ni alimentos a la población.

A estas alturas los defensores de Oviedo habían sufrido unas quinientas bajas y la población civil, unas seiscientas.

Por su parte, los aviones de León bombardearon las fábricas de Trubia y La Felguera, el puerto de Gijón y el aeródromo de Carreño, en el que afirmaron haber destruido dos aviones, lo que realmente no ocurrió. Sus

bombas causaron la muerte del soldado Ángel González Álvarez, de guarnición en dicho aeródromo.



Fábrica de Trubia. Pabellón destruido por los bombardeos aéreos

Bombas sobre Oviedo



En la calle Uría. Chalet de Noceda



En la calle Pelayo



En la calle Jovellanos



En la calle San Bernabé



Retirada de cuerpos después de un bombardeo



En la Estación del Norte

9 de septiembre.-

Prosiguen los ataques sobre el Sur de Oviedo, si bien desplazándose hacia la izquierda. Se combatió en la noche del 8 al 9 en la zona del Campón y Buenavista, sin que los republicanos consiguieran avance alguno.

El observatorio de la Catedral recoge dos incursiones aéreas enemigas: *A las 6,50 de nuevo nos visitan el biplano rojo y dos trimotores arrojando sobre Oviedo unas 80 bombas.*

A las 18,50 aparece el avión rojo como de costumbre y por miedo vienen a la hora que comprenden que no pueden venir nuestros aviones, arrojando unas 20 bombas y desapareciendo por la dirección de siempre a Carreño.”

La valoración que hace Guillermo García Martínez de estos dos ataques, de los que fue testigo presencial, respecto del acoso aéreo que venía padeciendo la ciudad desde el día 4 es la siguiente: “...*si comparamos los dos bombardeos de hoy con la tortura del día de ayer, se puede hablar de una calma, sino total, al menos relativa. Y continúa diciendo que “...la población ha podido contemplar hoy nuevos paisajes en la ciudad: casas destripadas mostrando sus interioridades de tuberías, habitaciones, etc. Imágenes que hasta el día ocho llevaban años grabadas en las retinas de los ovetenses han desaparecido y han sido sustituidas por nuevas perspectivas. Los postes del tendido eléctrico están por los suelos y los raíles de los tranvías, levantados y retorcidos, indican que por allí ha pasado un huracán. Pero la gente se consuela: hoy sólo ha habido dos bombardeos.”* (73)

Aparte de estos servicios, los aviones republicanos bombardearon Pravia y Muros del Nalón causando bajas civiles. Llegaban a León los tres Junkers Ju.52 de la 1ª Escuadrilla (aparatos 22-60, 22-61 y 22-62; primeros pilotos Vicente Gil Mendizábal, Nicolás Ragosín y Mario Ureña; segundos pilotos Augusto Puga y sargento Ananías San Juan), para reemplazar a los dos Ju.52 de la 2ª Escuadrilla, que partieron hacia Salamanca.

73 “Los Defensores del Cerco de Oviedo”, pág. 120

10 de septiembre.-

Partes del observatorio de la Catedral:

“A las 7 aparecen un biplano y los trimotores 20-5, 20-1 y EC-AUA arrojando unas cuentas bombas y líquidos inflamables sobre la población de Villafría y San Esteban, desapareciendo los trimotores por encima del Naranco y el otro por Lugones a las 7,50 (unas 60 bombas aproximadamente. (...)) Se ve que las bombas no son de tanta potencia (...)) A las 8 otra vez, pero son ahora cinco aparatos los que van y





Secuencia fotográfica de la recogida en Oviedo de una bomba Hispania A.6, de 50, kilos, sin explotar. A la derecha, la bomba ya en la Fábrica de Armas de La Vega, para proceder a su desactivación. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección “Floro”)

vienen a Carreño, cargan y descargan, y hacen esta operación a las nueve, a las diez, once y doce, tirando gran cantidad de metralla sobre la población civil.

Nos visitan los mismos, y el trimotor EC-1 hasta las 18,50 en total once veces, durante la tarde, arrojando aproximadamente durante dicho día, unas seiscientas bombas y líquidos inflamables.” (...) “...provocando –de acuerdo con el Diario de Operaciones de la 8ª División– cuarenta y cuatro bajas en el elemento civil.”

Resulta curiosa la presencia de un nuevo trimotor en el que, desde el observatorio leen, o creen leer, la matrícula civil EC-1, matrícula que no vuelve a aparecer más en los restantes partes del observatorio, lo que nos priva de más datos que tal vez hubieran permitido identificarlo. Desde luego, los únicos trimotores existentes en España con la matrícula civil EC eran los de L.A.P.E., que seguían enlazando Madrid con Asturias en

misión de transporte, y tal vez se utilizara alguno de ellos eventualmente en una acción de bombardeo.



La Casa Chorín, Foncalada nº 1, donde tuvo lugar la matanza del 10 de septiembre, fotografiada en 1937. A la derecha, vemos el aspecto actual del mismo edificio en el que apenas se han producido cambios. Los desperfectos externos fueron de escasa importancia, pero el estallido de la bomba –probablemente, de pequeño tamaño– en un espacio cerrado tuvo efectos devastadores.

El centro de la ciudad fue de nuevo la zona más afectada, produciéndose importantes destrozos en las calles Uría, Rosal y Caveda, en el Gobierno Civil, Hospicio y Carmelitas. Como se ha venido repitiendo, la gente permanecía recluida en los sótanos de las casas consideradas más resistentes, toda vez que en Oviedo se carecía de refugios especializados.

La medida había servido hasta la fecha para mantener las bajas de la población civil en un nivel moderado, pero no eliminaba las posibilidades de que ocurriera una catástrofe en cualquier momento, como ocurrió en esta jornada del 10 de septiembre. Una bomba penetró por el patio de luces

de la casa nº 1 de la calle Foncalada (Casa Chorín) alcanzando directamente la cubierta del sótano, que perforó con facilidad, estallando en el interior. No se pudo entonces –ni se podrá ya a estas alturas– concretar el número de muertos que produjo la explosión, pues muchos de los cadáveres quedaron tan destrozados que fue imposible saber cuántas personas albergaba el improvisado refugio. Se barajan cifras que oscilan entre los cincuenta y cinco y los ochenta y cinco fallecidos (74) de los que, días después, aún quedaban sin identificar en el depósito trece cadáveres (dos hombres, siete mujeres y –lo que es más difícilmente comprensible (75)– cuatro niños), así como restos de otra media docena más de cuerpos.

Se sabe, en cambio, que fueron treinta y cinco los heridos que la bomba causó en la tragedia de Casa Chorín: la mayor de las ocasionadas por los bombardeos republicanos sobre Oviedo.

Para colmo de desgracias, se diagnosticaba el primer caso inequívoco de tifus. Las desastrosas condiciones en que sobrevivía la población civil y el deficiente suministro de agua –pese a los esfuerzos de higienización de la misma por parte de los técnicos municipales– hacían previsible la

74 El hijo adoptivo del famoso “maquissard” Cristino García, José Manuel García Peruyera –que perdió a su madre, a sus abuelos y a dos hermanos en la “masacre” de Casa Chorín-, hace subir a 110 la cifra de muertos en una entrevista concedida a “La Voz de Occidente” (septiembre de 2001).

75 Se supone que los niños están siempre a cargo de alguien. El hecho de que los pobres restos de cuatro de ellos permanecieran en el depósito de cadáveres sin que nadie los reclamara sugiere que sus familiares no podían hacerlo por haber resultado igualmente muertos o gravemente heridos: todo un símbolo de la tragedia sufrida por los ovetenses cercados.

Ochocientas bombas leales sobre los rebeldes de Oviedo

(Del enviado especial de Febus en Asturias, Bernardo López Torrens.)

Gijón 10, 11 noche. (Por correo).—La Aviación leal ha arrojado hoy sobre Oviedo de setecientas a ochocientas bombas. En el bombardeo han participado numerosos aparatos y han realizado todos varios viajes. Desde el amanecer hasta que anocheció las explosiones atronaban el espacio. Enormes llamaradas se alzaban hacia el cielo y una negra y densísima humareda flotaba sobre la ciudad, que el ex coronel Aranda ha convertido en la ciudad mártir. Inmensos incendios por todas partes. Muchos puntos de Oviedo ardían como yesca. Por la tarde arreció el bombardeo. Desde nuestro observatorio de Lagones vimos cómo se producía un incendio imponente, agravado por el viento y la falta de agua. No se puede precisar el lugar exacto, pero pudiera ser el Gobierno civil, el Hospicio, la estación de radio o alguna manzana de casas de las calles de Toren o de Santa Cruz. En aquel sector es indudablemente donde el incendio crece y se extiende. Ya anocheció, Oviedo queda delimitado en las sombras por una gran nube rojiza.

Un episodio emocionante nos tuvo el ánimo en suspenso unos momentos. Sobre la capital volaba un trimotor rojo. De improviso aparece en el horizonte otro avión blanco. Un aparato de caza faccioso. Los dos evolucionan. Se buscan, y, ya cerca, describiendo apretados círculos, comienzan a combatir. Suenan las ametralladoras, se alzan ambos a gran altura, y al fin es el avión enemigo el que huye perseguido por el rojo y desaparece por donde llegó.

De Galicia ha llegado un viajante que ha sido testigo del movimiento en aquella región y en Castilla. Cuenta que los fascistas han cometido innumerables atrocidades y crueldades. En Villafranca del Bierzo han fusilado a 300 obreros; en Valladolid a casi 2.000 y en León muchos también.—Febus. Madrid 12-7-36

Crónica de la jornada del 10 de septiembre de 1936 del enviado especial de la Agencia Febus en Asturias en la que relata el continuado bombardeo aéreo de que fue objeto Oviedo, en unos términos semejantes a los empleados por la prensa asturiana y recoge, asimismo, su versión – muy distinta de la realidad- del primer combate aéreo que tuvo lugar en los cielos de Asturias entre un De Havilland Dh.89 “Dragon Rapide” nacional y un Fokker F.VIIb 3m gubernamental. El atacante tuvo que ser forzosamente el bimotor “faccioso” que, como sabemos, llevaba una ametralladora en la proa que manejaba el piloto, en tanto que el republicano no disponían de un arma semejante. Bastante suerte tuvo este último al conseguir escapar y alcanzar su base, aún en las lamentables condiciones (bajas y averías) que atestigua Bravo.

aparición de algún tipo de epidemia en un plazo más o menos largo. La tífica, que ahora comenzaba y sería causa de numerosas defunciones entre la población, ya no podría ser erradicada hasta después de la ruptura del cerco por las Columnas Gallegas.

El corresponsal de EL NOROESTE narraba así los ataques aéreos del día 10: *“Siguen cruzando el aire nuestros aviones en un inocente (¡sic!) ir y venir... Sobre la ciudad hay ya como una espesa cortina producida por el humo de los proyectiles... van surgiendo igualmente columnas de humo*

reveladoras de que algunos edificios están ardiendo. La aviación va causando estragos tremendos en la ciudad... Los milicianos comentan los objetivos logrados... en la torre de la Catedral hay dos claras muestras de esa eficaz actuación. También la iglesia de San Juan ha sido uno de los blancos... Va cerrando la noche... Las columnas de humo que veíamos por la tarde se han convertido ahora... en llamaradas. El (incendio) que se observaba sobre el macizo del Campo de San Francisco toma caracteres imponentes. Las lenguas de fuego se alzan como maldiciones...". Refiere igualmente el cronista un combate aéreo que se produjo entre uno de los trimotores atacantes y “un aparato de caza enemigo” que, según él, se saldó con la huida de este último. En realidad, el “caza enemigo” era el bimotor “Dragon Rapide” nº 2, pilotado por el capitán José Muñoz Jiménez, al que la buena, o mala, fortuna llevó a sobrevolar Oviedo durante el ataque de la Aviación asturiana, no dudando en enfrentarse con el trimotor Fokker F.VII que pilotaba José M^a Carreras; seguramente el EC-AUA, en el que volaba desde que llegara a Asturias. Según testimonio del futuro “cazador” republicano José María Bravo Fernández (76), que volaba ese día en el Fokker como bombardero, los disparos del avión nacional *“mataron a casi toda la tripulación. Sólo quedamos vivos el piloto y yo, aunque conseguimos llegar a La Albericia”*.

76 Rafael A. Permuy. “José María Bravo. Piloto de caza en dos guerras”. Revista Española de Historia Militar, nº 34, pág. 212.



El “Dragon” número 2, del capitán Muñoz Jiménez, protagonizó el primer combate aéreo que tuvo lugar en los cielos de Asturias, al enfrentarse a un Fokker F.VII republicano, al que causó tales daños que pudo apenas regresar a su base, con varios muertos a bordo.

La aviación gubernamental bombardeó Pravia *“sin consecuencias”*.

A las 7 h un avión republicano había bombardeado la 5ª Batería del 15 Rgto. Ligero que se encontraba sobre camiones en las proximidades de Salas.

La ofensiva republicana contra Oviedo daba sus últimos coletazos con un ataque contra el puesto avanzado de La Cruz y la loma del Canto, ambos en la falda del Naranco, sin conseguir el menor avance. La operación fue apoyada por un carro de combate Trubia Serie A y un tractor Landesa blindado y armado, que resultaron averiados, quedando abandonados entre las dos líneas. Días más tarde, los republicanos consiguieron remolcarlos hasta su propio campo, en el que permanecerían al abrigo de los Sanatorios, de donde fueron recuperados por los defensores de Oviedo tras la ruptura del cerco.

11 de septiembre.-

Partes del observatorio de la Catedral:

“A las 7,20 nos visita el avión rojo (biplano) arrojando unas 24 bombas sobre la población.

A las 8,15 el trimotor rojo EC-AUA arrojando unas 30 bombas, también sobre la población.

A las 8,20 aparece el biplano, por la parte de San Claudio, arrojando unas 20 bombas, y desapareciendo en la misma dirección.”.

Parecía que este día 11 comenzaba con las mismas características del anterior, pero *“a las 8,45 pasa por aquí un trimotor de León y arroja unas cuantas bombas en Carreño, y hace su regreso a León”*; bombas que cortaron de raíz la presencia de los aparatos republicanos, que no volverían a presentarse sobre Oviedo en el resto de la jornada. Guillermo García Martínez (77) afirma que la ciudad fue sobrevolado por *“una escuadrilla de la base de León”* y el Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias también habla de *“nuestros trimotores”*, en plural. Sin duda se trataría de los Ju.52 de la 1ª Escuadrilla (1-E-22) que, junto con tres Breguet XIX, eran los únicos presentes en La Virgen del Camino, toda vez que el Fokker F.XII había partido hacia Agoncillo (Logroño) y los *“Dragones”* N° 2 y N° 4 retornaban en esta misma fecha a Olmedo.

Faustino Vázquez Carril (78) anota en su diario una persecución sobre Trevías –con fuego de ametralladora– de un hidro Savoia S.62 por *“un caza del Gobierno”*. En estas fechas aún no había cazas gubernamentales en Asturias por lo que tuvo que tratarse del Breguet XIX 12-202 o del De

77 *“Los Defensores del Cerco de Oviedo”*, pág. 123

78 *“Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”*, pág. 168

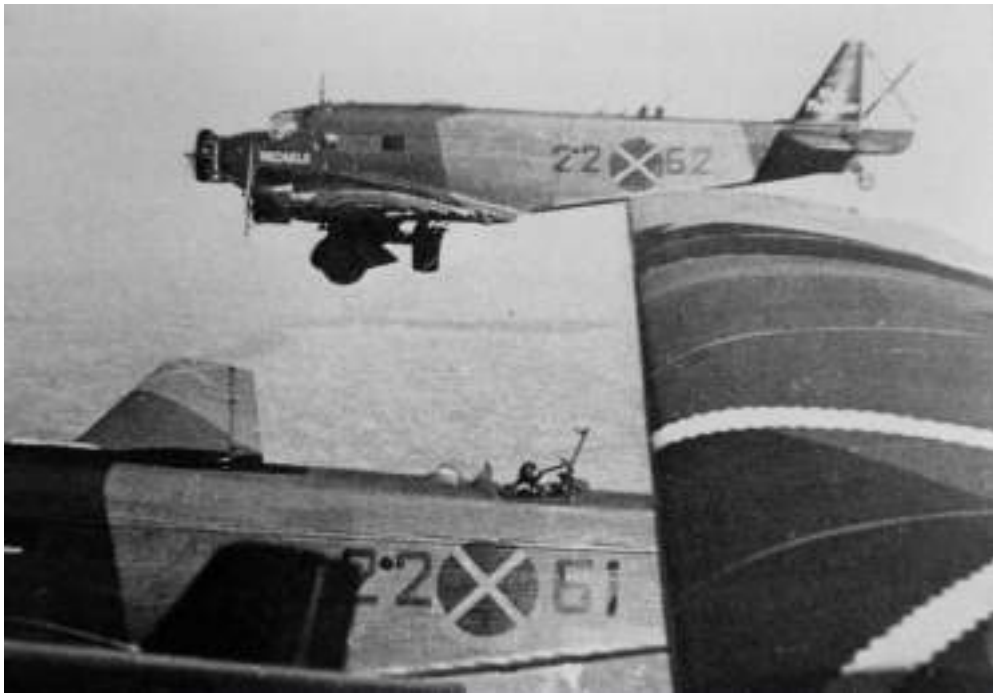
Havilland Dragon de Hernandez Franch. Este último muy poco probable, pues su mayor velocidad no hubiera permitido zafarse al hidro, como afirma el testigo. También refiere la presencia de dos trimotores nacionales que sobrevolaron el pueblo en misión de reconocimiento.

12 de septiembre.-

La única referencia aeronáutica que figura en el parte del observatorio de la Catedral nos dice que *“A las 14,45, por detrás del Naranco, pasa un avión que no pudo identificarse, pero que parece rojo”*.

Los Ju.52 de la Escuadrilla 1-E-22 vuelven a bombardear el aeródromo de Carreño. Por lo visto el despliegue de los Junkers nacionales había logrado detener la ofensiva, tanto en el aire como en tierra, lo que iría siendo habitual cuando su presencia en León aumentaba ante el incremento del acoso de los aparatos republicanos a Oviedo, al que respondían bombardeando sus bases, lo que les obligaba, como en esta ocasión, a retirarse a La Albericia, en Santander.

Sin embargo, el Parte Oficial de Guerra del Ministerio de la Guerra asegura en la tarde que *“Aumenta la desmoralización de la guarnición de Oviedo a consecuencia de la intensidad del fuego de los aviadores leales y de los estragos que produce la epidemia”* y se reafirma en la noche: *“Oviedo ha sido bombardeado en la tarde de hoy por nuestra aviación y artillería”* El bombardeo de artillería era, desgraciadamente, cierto.



Arriba: Junkers .Ju.52 3m de la 1ª Escuadrilla (1E22), con la librea con que actuaron sobre Asturias desde León, en vuelo y en tierra. En la imagen inferior el 22-61 presenta, delante del círculo negro, una reparación de pintura que cubre parte de la matrícula; por cierto, pintada al revés: 61-22.



13 de septiembre.-

El parte del observatorio de la Catedral no incluye ninguna referencia aeronáutica. Confirma que, tras la retirada de los bombardeos aéreos republicanos, aumenta extraordinariamente la actuación de la artillería sobre la población los días 12, 13 –especialmente– y 14.

14 de septiembre.-

Sin actividad de los aparatos gubernamentales. No obstante, el Parte Oficial del Ministerio de la Guerra afirma que Oviedo ha sido bombardeado por su Aviación.

Los aviones de León bombardean, entre otros objetivos, la Fábrica de Trubia.

15 de septiembre.- El observatorio de la Catedral da parte de que *“A las 12 aparece un avión rojo, que escupe varias bombas, de las cuales algunas fueron lanzadas sobre el Hospital y desaparece por Lugones hacia Carreño.*

A las 13 aparece el avión rojo sobre Lugones, dio varias vueltas y desapareció.

A las 16,45, aparecen por la parte de León, dos trimotores nuestros con dirección a Grado”

Parte este muy escueto que el “comunicado oficial” que todos los días inserta el diario REGION nos permite ampliar con algunos detalles, al afirmar que el primer avión republicano lanzó cinco bombas cerca del Hospital Provincial y que otro aparato, que trataba de impedir la entrada de las Columnas Gallegas en Grado –población que ocupaban en esta jornada– huyó ante la presencia de los aviones de La Virgen del Camino y

que uno de éstos, al sobrevolar el Naranco dejó caer dos bombas sobre las piezas de artillería allí emplazadas para hacer fuego contra Oviedo.

Parte emitido el día 16 por el Comandante Jefe del sector del puerto de Somiedo:

“En la noche de ayer voló sobre nuestras posiciones un aparato de aviación que iluminó las montañas con reflectores” (¡!)

La Delegación de Orden Público recordaba a los ovetenses que los accesos a refugios y sótanos debían permanecer abiertos e iluminados durante la noche, para que la gente pudiera resguardarse en caso de ataque nocturno, y amenazaba con severas sanciones en caso de incumplimiento.

16 de septiembre.-

Parte del Observatorio de la Catedral:

“A las 9,50, aparece el biplano rojo, arroja varias bombas, y se retira por Lugones (unas 12 bombas).



Bombardeo de Trubia y su Fábrica de Artillería por los aparatos de León el 16 de septiembre de 1936

A las 10,15, por la parte de León, aparecen cuatro trimotores nuestros y dos cazas, bombardeando Ules, Naranco y Trubia, donde produjeron incendios en este último sitio, por la cantidad de humo que salía y luego siguieron hacia Gijón.

Poco tiempo después un avión rojo vuela sobre Trubia observando lo que habían hecho los nuestros.”

La presencia simultánea de cuatro trimotores nacionales sobre Oviedo se debe a que se había unido a la 1ª Escuadrilla un cuarto Ju.52 –el 22-63–, pilotado por Augusto Puga. En cuanto a los “dos cazas”, eran sin duda Breguet XIX de León ya que, hasta el momento, no habían actuado aparatos de caza, de uno u otro bando en la zona. Hemos visto como los bombarderos, nacionales o republicanos, iban a lo suyo, procurando no interferir con los contrarios. Esta situación se modificaría en breve. Por cierto, que la escasez de Breguet en la Base de León que, en estas fechas, no pasaban de tres, hacía que los pilotos de la misma no desperdiciaran la menor ocasión de volar en los Junkers.

LA PRENSA, de Gijón, del día 17, corroboraba el bombardeo sobre Trubia con *“algunas bombas incendiarias”*, pero *“sin que consiguieran ningún objetivo (...) ni daño digno de mención”*.

El Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias, además de dar noticia del bombardeo de Trubia, afirmaba que también habría sido bombardeada la cuenca minera.

El Parte Oficial del Ministerio de la Guerra, informaba de un bombardeo sobre Oviedo *“esta tarde”* efectuado por *“tres aparatos leales”*, que no tuvo ciertamente lugar.

17 de septiembre.- No aparece ninguna referencia aeronáutica en el

parte del observatorio de la Catedral. Lo cierto es que el día fue muy malo meteorológicamente, con mucha niebla y fuertes lluvias, pese a lo cual el cronista en el frente de EL NOROESTE aseguraba que un avión republicano había sobrevolado las columnas nacionales desafiando el riesgo de salir al aire con tan mal tiempo. .

El capitán Manuel Cascón Briega había llegado desde Madrid, donde estaba al mando del Grupo nº 11, de caza, para hacerse cargo de la jefatura de toda la Aviación republicana del Norte; desplazando a Navamuel, que de hecho actuaba como tal; algo a lo que este último se sometió de muy mal talante.

El Dragon de Hernández Franch se había trasladado al frente vasco, participando este día 17 en un bombardeo de la carretera Villarreal-Vitoria.



El edificio de LA VOZ DE ASTURIAS alcanzado por las bombas de la incursión vespertina republicana del 18 de septiembre. (Foto, Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez)

18 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

A las 8,50 vuela por encima de Trubia el biplano rojo, dando varias vueltas, desapareció tan pronto vio la proximidad de tres trimotores de León que bombardearon los Sanatorios (del Naranco) dirigiéndose a La Felguera, donde se sintió que bombardeaban, siguiendo en dirección a León. A las 10,40, aparece sobre Trubia y Las Regueras, el avión rojo, bombardeando a nuestras columnas y se retiró por detrás del Pico Peña.

A las 11,45, apareció sobre Trubia un caza nuestro que después de varias vueltas siguió hacia León. (79)

A las 13, aparece el avión rojo sobre Oviedo

A las 16 volvió a aparecer, arrojando unas cuarenta bombas.

Una de ellas cayó en el edificio del diario ovetense LA VOZ DE ASTURIAS, provocando tales daños que obligaron a suspender su publicación.

El Comunicado Oficial de la Comandancia de Asturias informa que los aviones de León bombardearon “...*la fábrica de La Felguera y las posiciones cerca de Trubia.*”

79 . El corresponsal en el frente de EL COMERCIO, confirma esta presencia en el número del día 18 y asegura que el aparato nacional dejó caer cinco bombas sobre una loma cercana. Lo que confirma nuestra presunción de que la prensa de Oviedo consideraba cazas a los Br.XIX, por su menor tamaño en comparación a los trimotores Junkers.



Plaza de América. Destrozos que los continuados bombardeos van dejando en el centro de Oviedo.

Belarmino Tomás amenazaba públicamente con tomar represalias (80) contra los presos derechistas si continuaban los bombardeos de su retaguardia. No parece que el máximo dirigente del Frente Popular asturiano encontrara tan “armoniosos” los bombardeos aéreos como lo eran para los cronistas de LA PRENSA y EL NOROESTE; tal vez sólo supiera apreciar su violenta belleza si se efectuaban sobre el adversario, abandonándole su percepción estética y su sentido del humor cuando tenían lugar sobre las filas propias. ¿Qué consideración le merecería el

80 “*¿Qué represalias deben tomarse en Oviedo de los cientos de bajas ocasionadas intencionadamente a la población civil?*”, se preguntaba en una “Nota de la Comandancia” publicada en el diario ovetense REGION.

ataque realizado a 16,00 horas de ese mismo día por un avión republicano que arrojó cuarenta bombas contra la inerme población ovetense? Se trataba del segundo vuelo efectuado en la jornada sobre la capital pues, como había informado el observatorio de la Catedral, alrededor de las 13,00 otro aparato había cruzado sus cielos, aunque se limitó a lanzar octavillas incitando a los soldados a levantarse contra sus jefes.

19 de septiembre.-

Día de lluvia. No voló ninguna de las dos aviaciones.

20 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9,20, sobre Trubia y las Regueras, evolucionan el avión rojo y el biplano, bombardeando las columnas

A las 11,50, nos visita un trimotor rojo EC-AUA arrojando sobre la población unas 20 bombas aproximadamente.

A las 12, se divisa de nuevo el biplano, bombardeando a las columnas sobre los montes de Grado.

Durante la tarde siguen esos (... , bombardeando) a las Columnas que vienen en nuestro auxilio (durante cinco veces.)”.

Diario de operaciones de la 8ª División:

“El total de bajas sufridas en el día de hoy fueron quince muertos y ciento veinte heridos, gran parte de ellos por la aviación y artillería enemigas.”

En Oviedo, las bombas del primero de los aviones gubernamentales causaron la muerte a una mujer (en las cercanías del Hospital) y heridas a una joven de 17 años y a un obrero municipal.

21 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Siguen los aviones rojos, lanzando bombas en los lugares que nuestras fuerzas (las Columnas Gallegas) vienen fortificando.

A las 9, por Lugones, aparece un trimotor rojo a visitarnos, lanza 28 bombas aproximadamente en varios sitios de la población.

A las 10,45, y por la parte de Santander, aparece un trimotor de León a gran altura, siguiendo a León, por encima del Aramo

A las 13, por encima de Trubia, aparecen dos trimotores de León, bombardeando las posiciones rojas.

A las 15 por encima del Pico Peña aparece el biplano rojo, lanzando bombas a las columnas, en este momento se ven tres trimotores de León y el rojo, como de costumbre, no quiere saber nada, y se marcha a toda velocidad. El rojo pasa a gran velocidad por encima de Oviedo y deja caer una bomba detrás de la Casa de España.

Cuando nuestros aviones, se hallaban sobre Trubia, aparece el avión trimotor rojo EC-AUA llegando al Pico Peña, dando la vuelta a gran velocidad, al divisar a los nuestros y en su huida nos dejó caer unas 18 bombas sobre la población y siguió rumbo a Santander.

A las 6,40 (de la tarde) y sobre la parte de Trubia se ven a los dos aviones rojos dar vueltas por donde creemos se hallan nuestras Columnas. Al retirarse uno pasó por encima de Oviedo, dejando caer dos bombas en la calle Uría”.

El Parte de Operaciones de la 8ª División considera que *“Nuestra Aviación actuó eficazmente”* Y asegura que *“La aviación enemiga bombardeó casi todo el frente”*, hiriendo una de sus bombas al capitán de

la 3ª Batería de Montaña (cañones Schneider de 70/17) del 16º Rgto. Ligero, Modesto González Quiroga.

El diario del artillero Faustino Vázquez Carril nos describe así –con su peculiar estilo– la actividad aeronáutica de la jornada desde su observatorio de Pravia: *“Desde la mañana temprano los rojos no dejan de zumar sobre Pravia, pues caen bombas y más bombas, (...) Ellas van acompañadas por el biplano, que, de vez en cuando, hace una visita, y las campanas nos avisan prontamente (...) Sobre la noche aparecieron dos trimotores cuyos fueron (a) zumar a Grado : también pasaron los nuestros, que zumaron sobre Trubia.”* (81)

El recrudecimiento de las acciones aéreas se debía al hecho de encontrarse en pleno apogeo la que ha dado en llamarse “batalla del Monte de los Pinos”. Las tropas de Galicia habían entrado en Grado el día 15, pero se abstuvieron de continuar hacia Trubia y Oviedo por la carretera general para evitar el tener que forzar el desfiladero de Peñaflor –lugar de fácil defensa, que ya había tenido protagonismo en guerras anteriores–, por el que aquella discurre, decidiendo ocupar las alturas al Sur de Grado (Monte de los Pinos) y cortar hacia Trubia por senderos de montaña, por Sestiello, La Mata, San Martín de Gurullés, San Pelayo Sierra..., alcanzando, la columna Gómez Iglesias, el día 18, los puntos que constituirían su máximo avance: San Martín de Gurullés y Báscones. Cuando parecía que todo iba a salir a pedir de boca, con la desbandada de las milicias, se recuperaron éstas y emprendieron una serie de contraataques diurnos y nocturnos, que se prolongarían hasta el día 1 de

81 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”. pág. 175

octubre, mediante los cuales lograron fijar a la columna citada en el Monte de los Pinos y La Mata (82) donde permanecerían las posiciones avanzadas nacionales inamovibles hasta el final de la guerra en Asturias. Como puede apreciarse, la Aviación gubernamental asturiana había desviado buena parte de sus acciones sobre la capital para empeñarse en la contención del avance de las Columnas Gallegas.

22 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Siguen los aviones rojos castigando a nuestras Columnas, por Grado, Las Regueras y detrás del Sanatorio de Trubia (Las Cuestas).

A las 11,40, dos trimotores de León, repiten la ofensiva sobre los rojos en Trubia y Escamplero.

A las 15,25 aparece, por Pola de Siero, el avión rojo 20-1 arrojando unas bombas sobre la ciudad.

A las 16, nos vuelve a visitar y lanza unas 18 bombas.

A las 17 se ve el avión rojo sobre nuestras columnas”.

El diario de Operaciones de la 8ª División confirma las incursiones aéreas republicanas, afirmando que *“La aviación enemiga actuó todo el día en el frente, llegando un avión a El Ferrol...”*

El aparato que, efectivamente, bombardeó Ferrol era un bimotor Potez 540 de ala alta y tren de aterrizaje escamoteable, matriculado con la letra F, con n/f 4219) y conocido con el sobrenombre de “AQUÍ TE ESPERO” que ostentaba en el fuselaje, bajo el puesto de ametralladoras dorsal, en referencia a lo peligroso que podía resultar atacarlo por la cola. El Potez

82 Artemio Mortera. “Las Columnas Gallegas. El socorro a Oviedo”. Revista Española de Historia Militar. Nº 34, pág. 187.

había llegado a La Albericia el día antes y en Santander, en los Taller Corcho, se habían preparado para él, con botellas de oxígeno unas bombas especiales de 250 kilos de peso con las que debía intentar dañar al crucero “Canarias”, del que en Madrid se tenían noticias de haber efectuado una primera salida a la mar para pruebas de artillería e instrucción de la nueva dotación. El Potez 540 montaba dos motores Hispano-Suiza 12Xjrs/de 690 hp unitarios con los que alcanzaba una velocidad máxima de 310 km/h o una de crucero de 240. Era, por tanto, algo más rápido que el Junkers Ju.52, pero llevaba una carga militar más pequeña: de casi 1.000 kg, que podían distribuirse en 10 bombas de 55 kilos en un lanzabombas interno vertical o en cuatro de 225 kilogramos en los lanzabombas externos en las semi-alas de unión de los motores al fuselaje. En cuanto a las armas defensivas, disponía en origen de tres puestos defensivos: proel, dorsal y ventral, siendo este último parcialmente replegable, mediante un mecanismo eléctrico. En cualquiera caso, no merece la pena prestarles mayor atención, pues los Potez 540 llegaron a España desprovistos de las máquinas que debían armar los dichos puestos.



Potez 540 matrícula F, que bombardeó Ferrol el 22 de septiembre de 1936.



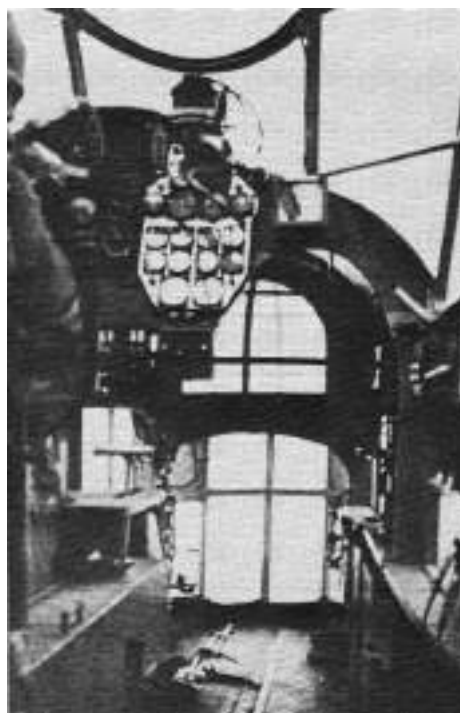
La leyenda ¡AQUÍ TE ESPERO! que el Potez 540 matrícula F, llevaba en el costado. Adviértase que la ametralladora de la torre es una Vickers G.O.

Los Potez 540 gozaron en España de injusta fama de ineficaces y peligrosos hasta ganarse el apodo de "ataúdes voladores", y ello a pesar de tratarse de aviones modernos, de buenas características y totalmente nuevos; recién fabricados. Patrick Laureau (83), comparando el pobre resultado de los aparatos de este tipo alineados en la Aviación republicana española con el rendimiento que dieron en su país de procedencia, achaca el fracaso de aquellos a la mala utilización táctica que de los mismos se hizo y al deficiente armamento de que fueron provistos, ya que, según el propio Laureau, la falta de las tres rapidísimas "Darne" que montaban de origen, fue suplida en España por ametralladoras "Lewis" con la mitad de cadencia de tiro de aquellas. Desde luego, no hay mucho que objetar a la acusación sobre el disparatado empleo que el bando republicano hizo de los "multiplazas" franceses— enviándolos al combate por parejas o incluso por unidades sueltas, a menudo sin protección de caza, y asignándoles misiones a baja altura cuando sus motores habían sido fabricados para

83 "La Aviación republicana española. 1936-39". II. Págs. 79 y 110.

obtener su mejor rendimiento a 5.000 metros—, hasta ocasionar su casi total desaparición bajo el fuego enemigo, pero en lo tocante al armamento parece injusto culpar a las "Lewis" cuando el propio Laureau publica (84) una fotografía del interior de un Potez 54 en la que se aprecia una ametralladora Vickers G.O., reglamentaria en España y de una eficacia y características parecidas, al menos, a las de la "Darne" e, incluso, de mejor funcionamiento.

Lo que sí es cierto es que los Potez 54 fueron un fracaso en el cometido para el que habían sido proyectados. Producto de una teoría que propiciaba la construcción de aviones “para todo” (B.C.R.: Bombardment-Combat-



Interior de la cabina del Potez. 540. Adviértase en el suelo de la misma una ametralladora Vickers “Gas Operated”, aunque Laureau insista en seguir hablándonos de “Lewis”. (Foto revista Icare. “La Guerre d’Espagne”. Tomo I)

84 Aunque la foto fue publicada en la revista "Icare" –"La guerre d'Espagne". Tomo I, pág. 136–, de cuyo consejo de redacción no formaba parte P. Laureau, es manifiesta la orientación por él impresa a este primer número sobre nuestra guerra civil en el que, aparte de utilizar su archivo fotográfico, escribe el prefacio y tres de los artículos.



Los tres puestos de ametralladoras de un Potez 54. De arriba abajo, el proel, el ventral y el dorsal; todos ellos aparecen armados con ametralladoras Vickers G.O.

Reconnaissance) capaces de realizar sus misiones de bombardeo y reconocimiento en solitario, contando para ello con una velocidad que les permitiera eludir a la caza enemiga y con un armamento lo suficientemente potente si se veía obligado al combate. Es decir, precisamente como trataron de emplearlos los pilotos republicanos y los mercenarios franceses que los manejaban imbuidos en esas ideas, faltos de imaginación a lo que parece para hacerlo de otro modo más adecuado a su verdadero potencial.

En cualquier caso, el “AQUÍ TE ESPERO” no tuvo mayores problemas en su ataque a Ferrol, ya que no encontraría oposición aérea enemiga.

El Potez había llegado a La Albericia, desde Barajas, pilotado por los capitanes Mellado Pascual y Vallés, bombardeando poco después de mediodía la ría de Ferrol. Los aviadores republicanos creyeron haber alcanzado al “Canarias” con una de las bombas especiales que llevaban, averiándolo seriamente, cuando, en realidad, lo habían confundido con el “Baleares” pues, como ya se ha dicho, en vista de los reiterados ataques, la Jefatura del asillero ferrolano había decidido intercambiar los fondeaderos de los dos cruceros, siendo esta la causa del error. Una de las bombas cayó cerca del crucero “Almirante Cervera”, que también se hallaba en la ría, causando su metralla heridas a un requeté marinerio voluntario y otra cayó aún más próxima al “Baleares”, que resultó alcanzado por nueve cascos de metralla en la chimenea y dos en el puente a causa de los cuales su *“instalación de Radio (sic) quedó inutilizada”* (85). Otras dos bombas cayeron en los terrenos del Arsenal causando la muerte de un operario de la Constructora Naval y heridas a otros dos.

85 Diario de Operaciones de la 8ª División.

23 de septiembre.-

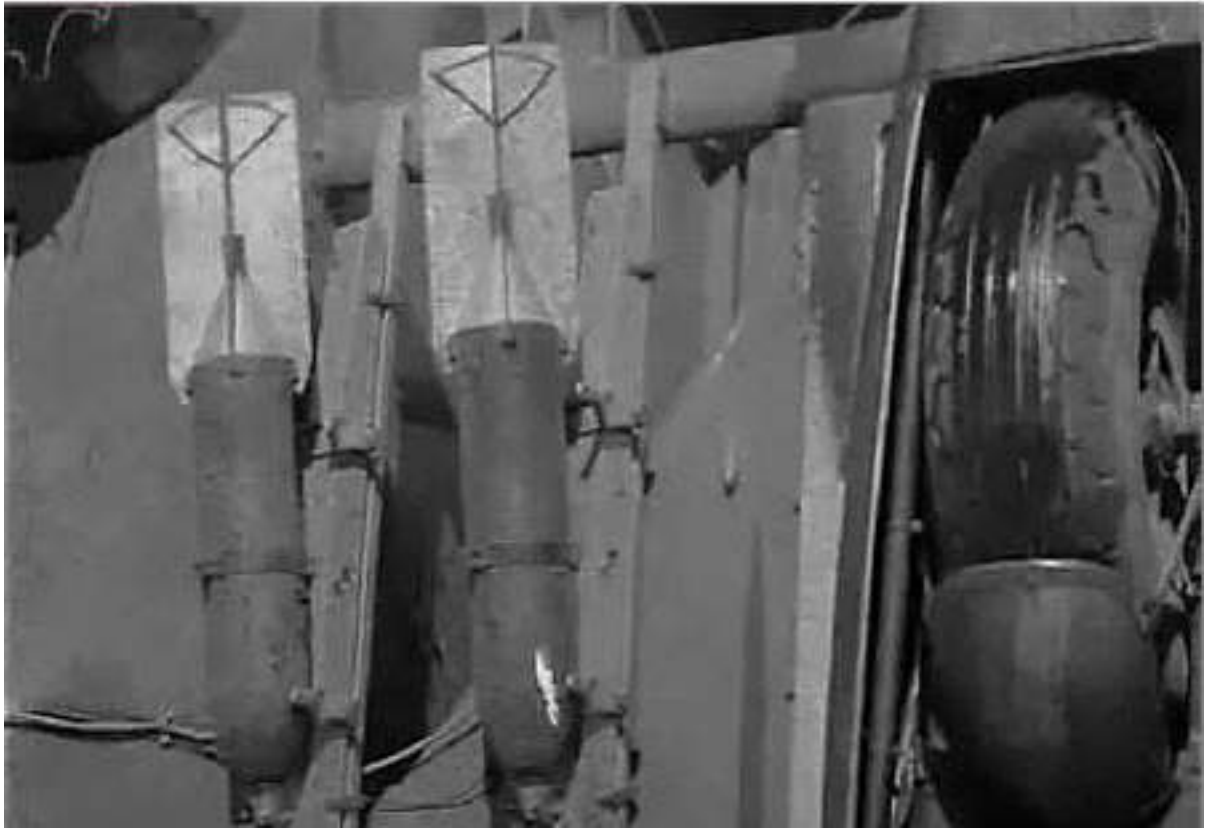
Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9,50 sobre Trubia se divisa el biplano rojo dando muchas vueltas sobre el Sanatorio (de Las Cuestas).

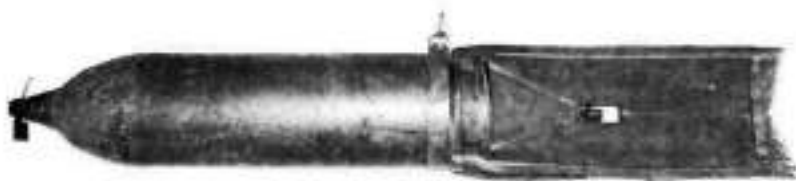
A las 10, de nuevo se ve el biplano rojo sobre Las Regueras arrojando bombas sobre las Columnas. Estos días las castigan mucho.



Final del Potez 540 matriculado F -el “Aquí te espero”- al estrellarse contra el suelo, abatido por Jesús Salas, a los mandos de su Fiat Cr.32, el 25 de septiembre a la altura de Rielves (Toledo). Merced a la posición en que quedó nos resultan visibles las cuatro bombas que en esta ocasión llevaba colgadas en sus lanzabombas externos. Tripulantes: primer piloto Joaquín Mellado Pascual, 2º piloto Vicente Vallés Caballé, ametralladores/bombarderos Antonio González Flórez, Máximo Moreno Ramos, Nicolás López Rodríguez y José Brea Expósito. Todos ellos resultarían muertos



Detalle ampliado de la fotografía anterior que nos muestra las bombas del “Aquí te espero” acertadamente identificadas por Javier Bermudez de Castro y Francisco Antonio Alonso Rodríguez en su obra “Catálogo de bombas y espoletas del Museo del Aire (1913-1939)” como artefactos de 70 kilos recién construidos por la Fundición Iglesias en el Madrid republicano. Nos muestra además los lanzabombas que no eran los de funcionamiento mecánico y accionamiento manual reglamentarios en la Aviación Militar española al estallar la guerra, únicos disponibles en los meses iniciales de la misma, aunque se nos haya venido contando una y otra vez que los aviones suministrados por Francia en estos primeros momentos del conflicto había llegado totalmente desarmados y los Potez 540, en consecuencia, sin lanzabombas.



Bomba republicana de 70 kilos -similar a las que aparecen en la fotografía anterior del “Aquí te Espero”- construida en la Fundición Iglesias de acuerdo con unos planos existentes en el Parque de Artillería de Madrid que le fueron entregados a dicha empresa en el mes de agosto para que procediera a su fabricación. Se trataba, por tanto, de bombas nuevas, de muy reciente construcción.



Cuatro pilotos italianos posan ante los restos del Potez 540 “Aquí te espero” de los que ya han sido retiradas las bombas, que no había hecho explosión, permitiéndonos ver con mayor claridad los lanzabombas que, desde luego, no son de accionamiento manual sino eléctricos o neumáticos; algo que ya debía yo haber intuido el ver el mando de disparo de las bombas que nos muestra la fotografía siguiente y que, desde luego, ni es ni está en la posición requerida para actuar como un mando manual, que funcionaban tirando con un cierto esfuerzo de las varillas o cables que los accionaban como sucedía en los modelos existentes en España. No he podido identificar el modelo de estos lanzabombas, pero imagino que debe tratarse de los originales franceses. De ser así, los Potez no habrían llegado a España TOTALMENTE desarmados, como se ha venido diciendo, sino que traerían, al menos, sus propios lanzabombas, aunque sí sabemos con certeza que vinieron sin las ametralladoras



- . Los Potez. 540 no sólo llegaron a España sin sus ametralladoras defensivas, sino faltos también de los visores de bombardeo. Las imágenes, tomadas de la película “Sierra de Teruel”, en cuyo rodaje se utilizó uno de los Po.540 de la Aviación republicana, nos lo muestran equipado con un visor francés S.TAé de los que vinieron a España con los primeros Breguet XIX construidos en Francia. A lo que parece, aún se conservaban en almacenes algunos ejemplares.





La existencia aún de visores de bombardeo franceses S.T.Aé en España en 1936 nos la confirma la instalación de uno de ellos en este Breguet XIX republicano.

A las 11,15 por la parte de Santander aparece el avión pirata rojo EC-AUA arrojando unas catorce bombas y desaparece en dirección a Carreño.

Por el Pico Peña aparecen dos aviones rojos que se dirigen a donde deben hallarse las Columnas habiéndose sentido desde aquí unas 24 bombas, retirándose por el mismo sitio

A las 18, de nuevo nos visita el avión rojo EC-AUA y nos arrojó unas 30 bombas sobre la población retirándose por los pinares del Naranco satisfecho de su acción.

La estadística ovetense asigna a estos bombardeos sobre la ciudad los números 110 y 111, asegurando que son 1.910 las bombas lanzadas desde el aire hasta este día.

24 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 8,45 y por encima del Naranco pasa el avión rojo EC-AUA, dirigiéndose hacia donde se hallan las Columnas. Con esto queda demostrado que nuestras Columnas se hallan cerca de nosotros, pero se nota la resistencia de no dejarlas pasar. Este avión de regreso pasó sobre Oviedo y nos lanzó unas ocho bombas que cayeron sobre varios edificios.

A las 9,30, por encima del Aramo aparecen dos trimotores “Saboya” (sic). (Desde luego, se trataba de Junkers. Ignoro qué razones les llevaron a cometer este error de identificación, cuando llevaban ya varios días viendo volar a los Ju.52) de León, bombardeando a Trubia, San Claudio y Sograndio. La sirena de San Claudio es la que avisa la presencia de nuestros aviones. No deja de ser curioso este último comentario, que se refiere sin duda a la sirena de la Fábrica de Loza de San Claudio que naturalmente avisaba de la presencia de aviones nacionales, toda vez que se hallaba en territorio republicano.

A las 13, sobre Trubia aparecen dos trimotores de León, en ese mismo momento aparece el avión rojo al que los nuestros persiguen marchando a gran velocidad...

A las 18,15 aparece el pirata rojo EC-AUA arrojando unas 29 bombas y retirándose por encima del Naranco, hacia Carreño.

A 13,00 horas, el hidro Savoia S-62 S-19, llevando a bordo al comandante Leopoldo Brage y los auxiliares Torres Prol y Ramos Crespo, avistaban, durante un reconocimiento, a una formación naval republicana, constituida por la mayor parte de su Escuadra, que había abandonado el

Mediterráneo para operar en el Cantábrico, dando cuenta del número de unidades que la componían, su tipo, rumbo y velocidad (86)

Desde Ribadeo se daba aviso al Ferrol del paso de un avión en dirección probable hacia la Base Naval. A 14,30 horas se hacían sonar en la población gallega las señales de alarma aérea; transcurridas dos horas, se tocaba el final de la alarma sin que se hubiera presentado avión alguno. Probablemente, en Ribadeo habían confundido con un avión republicano al hidro Savoia S.19 que en la jornada sobrevolaba la zona, como se ha dicho. El suceso no tiene importancia alguna, pero nos sirve para cuantificar el tiempo de una alarma aérea, incluso sin que llegara a producirse el ataque.

Parten de La Virgen del Camino hacia Logroño los dos Junkers 22-61 (José Larrauri, que había sustituido a Ragosin) y 22-63 (Puga) para participar en los bombardeos sobre Bilbao de los días 25 y 26.

25 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7, por haber mucha niebla, no se pueden ver los aparatos que en este momento pasan sobre Oviedo, tocamos la campana por si acaso dejan caer alguna (bomba).

A las 8, el biplano rojo aparece sobre Las Regueras bombardeando a las Columnas.

86 Los buques que integraban la formación eran el acorazado “Jaime I”, los cruceros “Libertad” y “Miguel de Cervantes” y los destructores “Almirante Valdés”, “Almirante Antequera”, Almirante Miranda”, “Escaño”, “José Luis Díez” y “Lepanto”

A las 9,35, dos trimotores nuestros (los dos Ju.52 de la 1ª Escuadrilla – 22-60 y 22-62– que permanecían en León) bombardean Sama (de Langreo), Trubia y posiciones rojas.

A las 11 aparecen cuatro aviones rojos arrojándonos unas 120 bombas sobre la población civil. (...) En este momento y por Trubia, aparecen cuatro aparatos nuestros. Los rojos tan pronto se dieron cuenta de la presencia de nuestros aviones, marcharon a gran velocidad en diferentes direcciones.

A las 13,30, por encima del Pico Peña, aparecen tres aviones rojos que se dirigen sobre nuestras Columnas, en Las Regueras y Escamplero.

A las 15,30 por encima del Depósito de Aguas aparece un caza de León, que acompaña a tres trimotores, que bombardean en el Escamplero y arrojan varios paquetes en las proximidades de la Plaza de Toros, dando la vuelta hacia Las Regueras.

A las 17,20 el avión rojo, una vez que los nuestros se retiraron, aparece en Las Regueras, castigando a las Columnas.”

A primera hora de la mañana había llegado a Llanes, desde Barajas, un Marcel Bloch 210, pilotado por el capitán Félix Sampil y el suboficial de complemento Vázquez Conlledo. Inmediatamente partió hacia Ferrol con la misión muy probable de comprobar si el “Canarias” había salido a la mar o permanecía en la ría. Hacia las 13,00 h se presentaba sobre su objetivo, lanzando dos bombas que cayeron, respectivamente, en el agua, frente a Caranza, y en los terrenos de la Constructora Naval, “...causando ligeros desperfectos en los astilleros pero ninguna víctima” (87). Una vez

cumplimentado el servicio informaba por radio a Madrid de haber advertido en la Base Naval la presencia de *“dos buques grandes españoles y uno extranjero”*, lo que más bien contribuyó a desorientar al Alto Mando republicano. Por supuesto, su ataque no fue tranquilo, ya que se encargaron, al menos, de inquietarlo los “POM POM” terrestres y los antiaéreos del 101,6/50 del “Almirante Cervera”, que también se encontraba allí fondeado. En cambio, los cañones de las torres del “Canarias” se abstuvieron de intervenir en esta ocasión.

El MB.210 era un bimotor, de tren replegable, de tipo “multiplaza” o “B.C.R.”, en la línea del Potez 54, aunque mejor, más potente y más rápido que aquel. Sus dos motores Gnôme Rhône 14 N20, tenían una potencia unitaria de 910 cv. que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 335 km/h o una de crucero de 250 km/h Disponía de tres ametralladoras en otros tantos puestos defensivos similares a los del Potez 54, pero podía llevar una carga superior de bombas: 1.600 kilogramos. En cualquier caso pasó por la guerra española sin pena ni gloria, pues la Aviación republicana sólo llegó a operar con tres de estos aparatos (88). En las fechas de este bombardeo era el único de que disponía y se trataba del Nº 1 de fabricación para L’Armée de l’Air –al que ni siquiera había sido aún entregado–, que en España recibió como matrícula la letra M, intercalada entre las de los Potez 54, que habían sido matriculados

88 La República recibió ocho MB.210; dos en vuelo y desmontados los seis restantes, de los cuales sólo uno llegaría a ponerse en servicio. En unos talleres levantados en el aeródromo de Alcantarilla, Murcia, se organizó una línea de montaje, pero al final de la guerra aún se encontraban allí los despieces de los cinco Bloch sin concluir, algo que nunca llegó a efectuarse, siendo enviados directamente al desguace.

alfabéticamente en el orden de su entrada en servicio. En Llanes permanecería muy poco tiempo, regresando prontamente al Centro, sin que haya constancia de que realizara algún otro servicio en Asturias.

26 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9, por encima del Aramo, aparecen tres trimotores de León y un caza, se dirigen detrás del Pico Peña hacia Trubia.

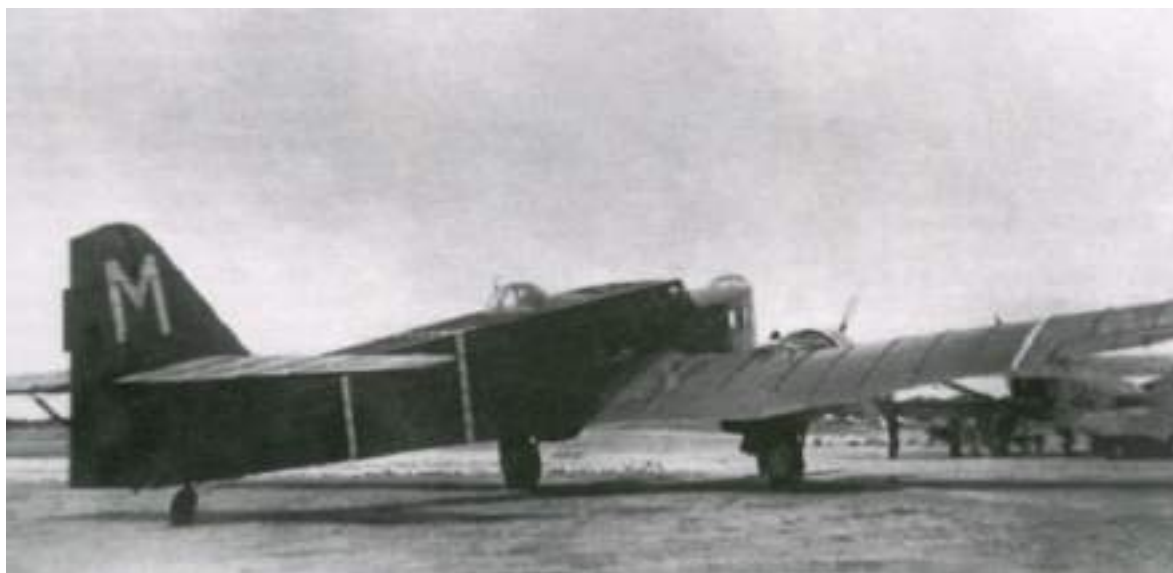
A las 10,30, por el Pico Peña, aparece el avión rojo, que sigue bombardeando nuestras Columnas.”

27 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9, por encima del Aramo, sobre Trubia y Las Regueras, aparecen tres trimotores de León, que se dirigen a Trubia, y arrojando por las posiciones enemigas, hasta el Escamplero, unas 40 bombas, retirándose por la parte de Sama, donde dieron varias vueltas perdiéndose de vista.

A las 11, pasa por Oviedo un caza de León, con dirección a Grado.”



Dos vistas del Marcel Bloch MB.210 matriculado en España con la letra M



En León se continuaba sin disponer de aparatos de caza, por lo que la referencia del parte tendría que referirse a un DH. 89 Dragon que, junto con los Fokker, habían recibido la orden de concentrarse en La Virgen del Camino para organizar un nuevo grupo mixto.

28 de septiembre.-

No hay anotaciones aeronáuticas ni en el parte del observatorio de la Catedral ni en el de la 8ª División.

La ausencia de bombardeos aéreos, se compensa con el ataque por parte de dos destructores de la Escuadra republicana llegada al Cantábrico –el “Almirante Valdés” y el “Lepanto”– a Luarca, Navia, Tapia de Casariego y Puerto de Vega. Los daños no son de mucha importancia, pero el bombardeo siembra la alarma, haciendo pensar en la posibilidad de un desembarco, lo que obliga a enviar fuerzas, tan necesarias en el frente, para defender la costa.

29 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Sobre Trubia, un avión nuestro evoluciona, arrojando algunas bombas.

A las 16,20, dos aparatos de León, pasan por aquí y se dirigen a Trubia y Las Regueras, bombardeando estos puntos.”

Diario de operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga (republicana) bombardeó el pueblo de Pravia lanzando dieciocho bombas en la población, resultando un soldado muerto, un Sargento herido leve, un artillero herido grave, un paisano, un falangista y una señorita heridos leves.”

Desde luego, lo que ocurría en Pravia quedaba fuera de la visual de los observadores de la Catedral.

Los cruceros nacionales “Almirante Cervera” y “Canarias”, que habían zarpado de Ferrol el día 27, sorprendieron en el estrecho de Gibraltar a los destructores republicanos “Almirante Ferrándiz” y “Gravina”, hundiendo al primero de ellos y obligando a retirarse al segundo, con ligeras averías. Desde este momento, las aguas del Estrecho quedarían dominadas por la Flota nacional hasta el final de la guerra y libres al tránsito de los convoyes desde Marruecos a la Península encargados de transportar a ésta los hombres y materiales que aún se hallaban en tierras africanas.

30 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9,30, dos aviones de León, vuelan sobre Trubia y Las Regueras, bombardeando en esta zona.

A las 17, se ve el biplano rojo sobre los puntos en que están nuestras columnas.”

Diario de operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga (republicana) actuó sobre distintos puntos del frente y retaguardia hiriendo a dos falangistas en Navia”.

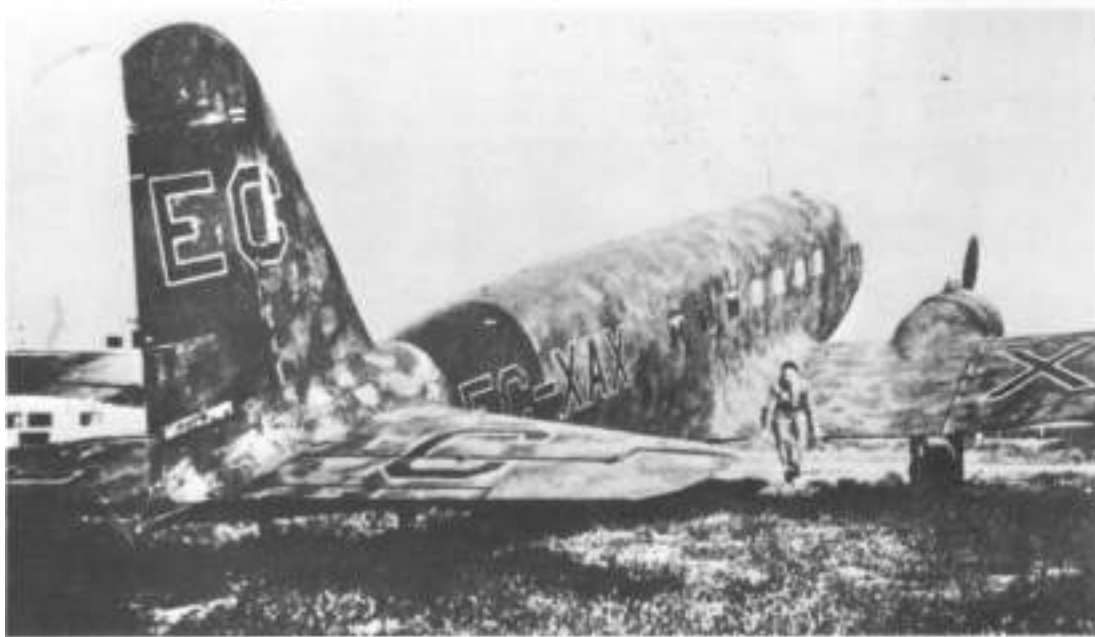
Vázquez Carril (89) corrobora estos vuelos, al afirmar que *“...a última hora, cuando estábamos en la fuente apareció el “Negus”, que empezó a descargar metralla, saliendo ilesos nosotros.”*

Desde Madrid, donde carecían de noticias precisas sobre el combate naval en el Estrecho, que se había saldado con el hundimiento del destructor “Ferrándiz”, se ordenó al Douglas DC.2 EC-XAX, que se encontraba en La Albericia, la realización de un vuelo de reconocimiento sobre Ferrol. El aparato, tripulado por el teniente piloto Eduardo Lasterra y el mecánico José Macías Ruiz, despegó inmediatamente del aeródromo santanderino, llevando a cabo un minucioso reconocimiento de la Base Naval, en un vuelo de casi cuatro horas de duración, tras el cual informó que en la ría ferrolana sólo se encontraba el crucero “Baleares” en construcción, por lo que sin duda los otros dos habían zarpado, abandonando la misma.

Como vemos, las incursiones sobre Ferrol, que se habían iniciado desde el aeródromo de Llanes, habían acabado por partir habitualmente de La Albericia. Igual sucedía con los vuelos de enlace entre el Centro y el Norte, en los que el aeródromo de Cué había perdido todo su

89 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”. pág. 178. En esta fecha, Vázquez Carril y su batería del Parque de La Coruña se encontraban en Cabruñana, desde donde hace la observación.

protagonismo, como ocurría, por ejemplo, con el viaje de un DC.2 a Madrid –tal vez el mismo EC-XAX– que tendría lugar el 2 de octubre.



El Douglas DC.2 EC XAX camuflado y con las bandas rojas republicanas, pese a lo cual continúa llevando la matrícula civil de preguerra; por cierto, con inusitada profusión.

Por estas fechas abandonaban León los Ju.52 de la Escuadrilla 1-E-22, trasladándose al Centro. En uno de ellos, el 22-61, retornaba el ya Generalísimo Franco, el 1 de octubre, a su Cuartel General de Cáceres, una vez concluidas las ceremonias de su nombramiento en Burgos.

Por parte republicana, a “finales de septiembre” es enviado a Asturias desde Bilbao el Br. XIX 12-107, con el sargento piloto Felipe del Río Crespo, uniéndose en Carreño al Breguet 12-202 del sargento Benjamín Gutiérrez Junco. Actuaban como bombarderos de estos aparatos los cabos Eduardo Tornil Estrada, Antonio Silvano y Gumersindo Gutiérrez. De momento, el 12-107 sería el único aparato destinado a Asturias de una escuadrilla llegada en refuerzo de la Aviación republicana del Norte desde el aeródromo de Sariñena. La constituían tres Breguet XIX – el 12-92, el

12.107, y el 12-67–, y un caza Nieuport 52 –con número de servicio 3-30– que aterrizaron el 16 de septiembre en Sondica (Bilbao) con los depósitos de combustible prácticamente vacíos después de un vuelo de dos horas y cincuenta y cinco minutos

La ofensiva de la propaganda

De las anotaciones precedentes puede apreciarse que los días 26, 27, 28, 29 y 30 no cayó una sola bomba de avión sobre la ciudad de Oviedo, lo cual no quiere decir que la vida en la plaza fuera tranquila, ya que la artillería reemplazaba la ausencia de los aviones con profusos cañoneos que tuvieron lugar los días 25, 26, 27, 28 y 29. Estas agresiones provocaron un número moderado de bajas, pues como se ha venido reiterando, la población permanecía confinada en los sótanos; sin embargo y como contrapartida, empezaron a crecer de una forma alarmante las víctimas de la epidemia tífica, declarada en toda su virulencia.

Curiosamente, la falta de ataques aéreos a la capital asturiana en estos días fue suplida en los partes oficiales de Madrid –en los de Asturias hubiera resultado demasiado evidente la falsedad– por una imaginaria ofensiva aérea, relatada en los siguientes términos:

Día 25. Parte de las 22,00: *“Nuestra artillería y aviación no han cesado en todo el día de atacar la capital”* (el ataque de la artillería, como se ha dicho, era cierto).

Día 27. Parte de las 15,00: *“Cuatro aparatos leales han actuado durante toda la mañana duramente sobre Oviedo con buenos resultados”*

Día 29. Parte de las 09,00: *“Nuestra aviación ha iniciado bombardeo en masa a la ciudad de Oviedo, habiendo lanzado (...) exactamente dos mil proyectiles. La acción de ataque de nuestros aviadores ha*

desconcertado totalmente a los sitiados, produciendo un movimiento de pánico que los jefes facciosos difícilmente pueden contener”. (El subrayado es del autor)

Día 30. Parte de las 22,00: “Nuestras vanguardias han sostenido fuego de fusilería contra los sediciosos, en los sectores de Oviedo. La aviación republicana cooperó activamente.”



Así “informaba”, AHORA a los madrileños de tremendos bombardeos inexistentes en Oviedo. Eso sí; transcribiendo literalmente el parte oficial del Gobierno.

Y es que, en aquella primera parte de la contienda, en la que el Gobierno disfrutó de superioridad aérea, aún no estaba mal visto el bombardeo de la población civil enemiga. La mentalidad imperante en julio del 36 consideraba los ataques a las ciudades adversarias como una acción más de guerra para dañar la moral del enemigo. La Aviación española en Marruecos, donde fue pionera en tantas modalidades de

empleo, juzgaba muy meritorios los ataques a los poblados –incluso con gases–, a los mercados –los zocos– y a las caravanas de los rifeños y así se hacían constar estas acciones en los partes sin ningún rebozo y los pilotos eran públicamente alabados y recompensados por ellas. Durante la revolución socialista de 1934, la Aviación gubernamental bombardeó las cuencas mineras asturianas, donde en la práctica no había objetivos militares, como un medio muy eficaz para quebrantar la voluntad combativa de los revolucionarios –que incluso abandonaban el frente para acudir a sus pueblos a informarse de lo sucedido a sus familiares–, y éstos no acusaron la menor sorpresa, salvo unas ligeras intenciones de protesta en los foros internacionales a través de los medios de comunicación, que no se llevaron a efecto al no tener controlado prácticamente ninguno de tales medios. No es pues extraño que el Gobierno republicano emprendiese los bombardeos aéreos en el inicio mismo de la contienda y que alardeara de ellos y se congratulara cuando consideraba que habían sido especialmente dañinos para los alzados.

Por su parte, la población ovetense soportó como algo natural –en la guerra, como en la guerra– aquellos bombardeos que herían su carne, aquellos incendios que destruían su ciudad, sus propiedades, en silencio, sin hacer alharaca de las mutilaciones que les ocasionaban; sin instrumentalizar una propaganda lacrimógena; guardando para sí sus sufrimientos y apretando los dientes para no ceder en su voluntad de resistencia.

Las cosas comenzaron a cambiar cuando los nacionales fueron adquiriendo la superioridad aérea, especialmente en lo que a aparatos de bombardeo se refiere, y empezaron a mostrar su potencial sobre Madrid,

primeramente, y sobre las poblaciones del Norte –Vizcaya, Santander...– más tarde, para acabar con un acoso agobiante sobre el litoral mediterráneo que ya no cesaría hasta el término de la guerra. Pudieron entonces comprobar los gubernamentales que los bombardeos sufridos en carne propia no eran tan “*inocentes*” como cuando se los observaba contra el enemigo e iniciaron una serie de campañas propagandísticas, recabando de la opinión internacional la solidaridad ante el terror de que eran objeto. Fue entonces cuando comenzó la costumbre de hacer figurar en los comunicados oficiales de guerra el número de mujeres, niños y ancianos que los bombardeos provocaban, costumbre ésta que ha perdurado hasta nuestros días.

1 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 12,20, dos trimotores de León llegan y tiran tres paracaídas, con objetos, correspondencia, periódicos y bombardean las posiciones rojas retirándose a León.

A las 16, dos trimotores de León vuelan sobre Las Regueras y Pico Peña, bombardeando.

A las 18,15, nos visita el avión rojo y arroja bombas en el Norte (estación del), San Lázaro y Santo Domingo.

A las 23,50, nos visita el pirata rojo que no se conformó con la visita del día, que lo hace por la noche, arrojando unas 10 bombas y líquidos inflamables.”

El medio para el lanzamiento del combustible líquido no requería mayor sofisticación. Simplemente se ataba con alambre una bomba de fragmentación a una lata o bidón lleno de gasolina. Los alemanes de la

Legión Cóndor, como ya se ha dicho, presumirían de haberlo utilizado por primera vez en El Mazuco en septiembre de 1937. ¡Craso error! Los republicanos lo usaron contra Oviedo un año antes.

Según Guillermo García Martínez, en el ataque de las 18,15, lanzaron “...doce bombas de mediana potencia, causando nueve víctimas entre la población civil y destrozos en edificios”; y el de la noche produjo “...un incendio de bastante consideración en el barrio de La Argañosa” (90).

El Diario de Operaciones de la 8ª División nos dice que “*La aviación enemiga bombardeó en el día de hoy, aunque sin consecuencias, algunos puntos de nuestras líneas*”.

El COMERCIO, de Gijón, del 2 de octubre, contemplaba así estos hechos: “*Por la mañana volaron sobre Oviedo dos aviones facciosos. Su presencia no tenía otro objeto que cumplir una misión que se les había confiado: dejar caer sobre la capital algunos elementos de que debe estar muy necesitada aquella guarnición...*

Nuestras milicias se dieron cuenta de ello rápidamente y al ver descender los bultos abrieron sobre ellos un certero fuego de ametralladoras y fusilería logrando que dos de los paracaídas quedasen destrozados y sin ser recogidos por los facciosos. El tercero, por haber descendido muy velozmente, cayó dentro del área enemiga.

También volaron dos aviones sobre el frente de Grado. Estos dejaron prueba evidente de su mala puntería y por tanto de su ineficacia. Pero en cambio se acreditaron de nuevo como perfectos canalletes (sic) Sobre la carretera arrojaron profusión de periódicos de León, ejemplares sin duda

90 “Los defensores del cerco de Oviedo”. pág. 142

alguna, correspondientes a una edición especial dedicada a nosotros. A juzgar por la serie de bulos inconcebibles que contenía.”

2 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 10,30, dos trimotores de León y un caza, aparecen sobre Las Regueras y San Claudio, bombardeando.

A las 13, de nuevo vuelan tres trimotores de León, bombardeando Caces y Las Caldas.

A las 18, hora en que se sabe que no están los nuestros, aparecen cuatro aviones rojos, que nos largan unas 100 bombas sobre la población civil. Según Rafael A. Permuy (91), se trataba del Fokker F.VIIb militar 20-5 (capitán Cascón), el De Havilland DH.89 militar N°1 (teniente Hernández Franch) y los dos Breguét XIX 12-202 (sargento Benjamín Gutiérrez Junco y 12-207 (sargento Felipe del Río Crespo)

A las 23,45, aprovechando la noche clara (había luna llena), nos visita ese criminal avión rojo, largando unas siete bombas y líquidos inflamables”.

García Martínez (92) asegura que las bombas del ataque diurno *“...cayeron por las zonas de La Tenderina y Campo de los Reyes, causando cinco víctimas civiles”.* Mientras que el de la noche no produjo *“...víctimas, ya que la mayor parte de la gente se había ido a pasar la noche a los sótanos.”*

De nuevo se produjeron incendios en La Argañosa.

91 Los Breguet XIX republicanos en el Norte. II”, en R.E.H.M. n° 46, pág.223

92 “Los defensores del cerco de Oviedo”, pág 143.

LA PRENSA, de Gijón, publicaba que “...nuestra aviación comenzó a realizar una intensa acción sobre Oviedo. Realmente deberíamos decir que reanudó la de la noche anterior, pues como ayer informábamos nuestros aparatos volaron sobre Oviedo hasta pasada la media noche y volvieron a actuar al rayar el alba, siempre con eficacia. Lo mismo ocurrió en esta segunda parte. Desde el sector de Lugones pudimos apreciar como los aviones iban y venían, una y otra vez, dejando caer sobre la ciudad sitiada proyectiles en abundancia...”.



Las bombas continúan cayendo en el centro de Oviedo . En esta ocasión, tras el Banco Herrero y la Audiencia

-17- -96-

persona y de esta manera quedaba
resuelto el conflicto.

Pero aparte de esto la cavallería
marxista no contenta con
que venga el avion por el dia
hace la manera de que venga
por la noche y su efecto
el dia 1 y 2 de octubre a las
11 y a las 12 de la noche habiendo
una luna esplendida
hace que venga por la noche.

Hoy cavallas no dejais a Oviedo
vivir en paz ni dormir
pero no os apurais porque
cuanto mas llegais peor

Una página más del ya citado diario anónimo en el que su autor hace referencia a los bombardeos nocturnos de Oviedo del 1 y 2 de octubre de 1936 (Colección Museo de la Guerra Civil de El Cueto, Lugones)

El Diario de Operaciones de la 8ª División aseguraba que *“La Aviación propia actuó con gran éxito batiendo los objetivos señalados”*.

En cualquiera caso, “la noticia del día” fue la información difundida entre los ovetenses de que el coronel Aranda había sido ascendido a General de Brigada; lo demás, a estas alturas, era ya pura rutina.

La Aviación republicana del Norte comenzaba a reunirse en La Albericia con vistas a la ofensiva que se iba a desencadenar sobre el Oviedo cercado. Así, el Breguet XIX 12-92, volaba desde Bilbao al aeródromo santanderino, llevando como piloto a Juan Roldán. Juan Maluquer, que actuaba en dicho Breguet como ametrallador-bombardero, hacía el viaje, en ese mismo día 2, por carretera. Otros ametralladores-bombarderos presentes en Asturias eran Pedro Fuentes y Germán González.

3 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7, dos aviones rojos vuelan sobre Las Regueras

A las 8, dos aviones rojos aparecen por Pola de Siero y nos arrojan unas 30 bombas, retirándose en dirección a Carreño.

A las 9,20, cinco aparatos de León bombardean Trubia, posiciones rojas del Nora y El Escamplero.

A las 13,30, dos trimotores y un caza de León, pasan por Oviedo y se dirigen a las posiciones rojas de Las Regueras.”

El “caza”, por supuesto, sería un Breguet o un DH. 89, pues los auténticos aparatos de caza no llegarían a León hasta el día 8.

Algunas de las bombas de la incursión de las 8,00 horas cayeron en el Cuartel de Asalto (Cuartel de Santa Clara) donde ocasionaron bajas; también resultaron heridas varias mujeres que formaban una cola para suministrarse de agua.

Al anochecer voló un avión que no bombardeó ni pudo ser identificado.

La columna de Galicia que mandaba el comandante López Iglesias, con el apoyo de la aviación propia, cruzaba el Nalón por una zona de escasa profundidad y ocupaba Cuero y los Altos de Cuero (Cotaniello y La Manga), dominando el desfiladero de Peñaflor, cuyo puente quedó intacto al huir los encargados de volarlo ante la aparición de tropas nacionales a sus espaldas.

Para apoyar la ofensiva planeada contra Oviedo, se fueron reuniendo, primeramente, en La Albericia y, poco después, en Llanes el trimotor Fokker F.VIIIb (20-5), que pilotaba habitualmente el jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte, capitán Manuel Cascón, un bimotor De Havilland DH.89 Dragon Rapide N° 1 (piloto teniente Hernández Franch), dos bimotores Monospar, un Farman F.190, un aparato de caza Nieuport 52 (piloto alférez Jorge Panceira) y los Breguet XIX 12-202 (sargento Benjamín Gutiérrez Junco), 12-107 (sargento Felipe del Río Crespo) y 12-92 (Juan Roldán) a los que, poco más tarde, se uniría el 12-187. Este último, al igual que el 12-92, eran aparatos de los llegados al Norte desde Sariñena. Los observadores/bombarderos de los Breguet eran Pedro Fuentes, Eduardo Tornil, Germán González, Antonio Silvano y Juan Maluquer.

En estas operaciones nos encontramos con aviones que no se habían visto anteriormente sobre Asturias. Así, aparecen por primera vez un avión de caza –un Nieuport 52–, un nuevo Monospar y una Farman 190.

El Nieuport 52 era el caza estándar de la Aviación Militar antes de la guerra. Se trataba de un aparato magnífico en su tiempo, aunque de pilotaje un tanto difícil, pero en estas fechas había quedado anticuado,

sobre todo en cuanto a velocidad se refiere, pues su motor Hispano Suiza 12Hb, de 500 hp., sólo le permitía una máxima de 260 km/h (93). También su armamento –reducido a dos ametralladoras Vickers Mk II, de calibre .303 British, resultaba algo escaso, si bien era un equipamiento todavía usual en esa época. Por todo ello, en 1935 se había decidido su relevo, eligiéndose para ello el Hawker “Fury” británico, que disponía de un armamento fijo igual al del avión que iba a relevar y su fuselaje era entelado, contrastando desfavorablemente con el de su predecesor en España, el Nieuport, de recubrimiento metálico. Aparte de unas mejoras en las prestaciones –especialmente en lo que a la velocidad se refiere–, no era



Arriba. Hispano-Nieuport 52C. A falta de imágenes de este tipo de avión tomadas en el teatro de operaciones del Norte, utilizamos ésta de un ejemplar recién salido de la factoría de Hispano- Suiza de Guadalajara.

93 Esta es la velocidad que se le asigna habitualmente en los cuadros de características, pero los pilotos que lo tripularon aseguran que no era prácticamente posible superar los 225 km/h.



Fotografía de detalle de un Nieuport 52 republicano tomada en el momento de municionar sus ametralladoras.



Monospar ST.12, EC-W43 del Ministerio de Hacienda, que se incorporó a la aviación republicana del Norte.

mucho lo que se iba a ganar con el nuevo sustituto que, desde luego, no era uno de los cazas de la nueva generación que ya estaba gestándose sobre las mesas de proyectos.

Aparece, asimismo, un segundo Monospar que, probablemente, era un ST.12 adquirido en 1935 por el Ministerio de Hacienda, con n/f ST12/43.

En España recibió la matrícula provisional EC-W43, quedando basado en Madrid hasta el 4 de agosto, en que subió al Norte –donde permanecería–, llevando al comandante Sanjuán Cañete, que había sido nombrado Comandante Militar de Guipúzcoa. El ST.12 era, como el ST.25, un pequeño bimotor comercial con capacidad para tres pasajeros y el piloto; montaba dos motores Gipsy Major I de 130 C.V.; más potentes, por tanto, que los de 95 C.V. del ST.25. por lo que sus prestaciones (velocidad máxima de 254 Km/h y de crucero de 232 km/h) eran superiores a las de este último (velocidad máxima de 210 km/h y de crucero de 185 km/h).

Otra novedad era la presencia en Asturias de la Farman 190, una avioneta de transporte civil, monoplano de ala alta, de un solo motor, con capacidad para transportar cuatro pasajeros, además del piloto. Su motor era un Gnome-Rhone 5 Ba. Titán de 230 C.V. con el que volaba a 200 km/h de máxima y a 165 km/h en crucero. Tanto la Farman, como el



Farman 190. Se trata del aparato que aún ostenta la matrícula francesa F-AJMV, pues no ha sido posible localizar fotos de este mismo avión con la española. Era, muy probablemente, el adquirido en Francia por Heliodoro de la Torre con destino a la Aviación republicana del Norte.

ST.12 fueron provistos de lanzabombas externos para bombas Hispania A-5, de 12 kg, contruidos por Talleres de Guernica, similares a los que montaba el Monospar ST.25 de Navamuel.

La Farman formaba parte de un grupo de aviones constituido por tres Fokker F.VIIb, dos De Havilland DH.89 “Dragon” y la tan citada Farman 190, que había conseguido adquirir la embajada de la República española en París y que ésta ofreció al diputado del P.N.V. Heliodoro de la Torre, que se encontraba en Francia comisionado por la Junta de Defensa de Vizcaya para la compra de armamento con amplias facultades para manejar los fondos del Banco de España de Bilbao. Pero éste, considerando que los aeródromos de Vizcaya y Guipúzcoa aún no estaban en condiciones de operar con polimotores, declinó la oferta y sólo se avino a adquirir la Farman (94). Seguramente se trataba de la n/f 53, de matrícula francesa F-AJMV, que el 20 de agosto despegaba de Montpellier-Candillargues rumbo a la España republicana.

4 de octubre.-

Comenzaba la ofensiva contra Oviedo. Entre las cinco de la mañana y el anochecer, cinco aviones llevaban a cabo doce bombardeos, algunos con líquidos inflamables, que ocasionaron incendios, imposibles de apagar por la falta de agua, ya comentada. La artillería machacó las posiciones, pero la aviación actuó sobre el casco urbano.

94 Guillermo Tabernilla y Julen Lezamiz. “El informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, pág. 224.



Bombardeo de Oviedo. 4 de octubre de 1936 (Foto Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez)

Juan J. Maluquer, ametrallador-bombardero del Breguet 12-92, nos dice que ese día actuaron seis aviones (95), efectuando cuatro de ellos tres servicios; el DH.89 de Hernández Franch, llevó a cabo cinco y otro de los aparatos sólo dos por haberle impedido una avería la realización del tercero. Aterrizando todos ellos para repostar indistintamente en Carreño y en Llanes. Así veía el bombardeo aéreo EL COMERCIO: *“...los efectos del bombardeo aéreo se tradujeron en varios incendios en distintos lugares de la ciudad. No podemos precisar cuáles son éstos, pero es lo cierto que son varios los sitios de donde surgen densas columnas de humo,*

95 “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, pág. 233. El autor no menciona al Fokker F.VIIb 20-5, dando a entender que no voló sobre Oviedo en esta jornada

pero principalmente del centro de la población. Ya dejamos dicho que en tal momento no pudimos determinar exactamente las manzanas donde han hecho presa las llamas. La niebla sigue envolviendo a Oviedo y únicamente emergen de ella los sitios más altos, como la torre de la catedral. No importa, sin embargo. A nuestro propósito basta con poder anotar que la aviación está actuando con éxito”.

Aparte de esta actividad sobre Oviedo, la aviación republicana bombardeó *“...el pueblo de Pravia haciendo destrozos en algunos edificios y resultando heridos un guardia de Asalto y una mujer. Igualmente hostilizó el sector de Gurullés en el que (...) nos hizo siete heridos entre ellos un capitán y un teniente; en el ataque a esta posición empleó líquidos inflamables aunque sin consecuencias”* (Diario de Operaciones de la 8ª División). Probablemente estos ataques los llevó a cabo el Fokker F.VIIIb 20-5, cuya ausencia sobre Oviedo ya había destacado Maluquer y que, además, junto con el DH.89, era el más apropiado para lanzar recipientes de combustible líquido.

5 de octubre.-

Mal tiempo que restringió el uso de la aviación a un solo bombardeo, que el observatorio de la Catedral recogía así: *“A las 16,30, por Lugones aparecen tres trimotores rojos, lanzando unas 80 bombas sobre la población y se retiran con dirección a Carreño.”*

6 de octubre.-

Día de lluvia y niebla, que impidió la actuación de ambas aviaciones. Pese a ello, el observatorio de la Catedral detectó una presencia aérea, sin transcendencia alguna: *“A las 17,50, por Lugones, aparece un avión rojo, evolucionando sobre La Cadellada, retirándose con dirección a Llanera.”*

7 de octubre.-

Juan J. Maluquer, nos describe así las acciones de la aviación republicana en las que participó durante la jornada:

“...la aviación da apoyo al ataque al frente del Canto (en la ladera del Naranco). Los vuelos son cortos. Las misiones duran veinticinco minutos y los aviones se van relevando. Eso permite mantener constantemente una pareja de aviones sobre el objetivo. El último vuelo del día fue para atacar Peñaflor, a fin de entorpecer hasta donde sea posible el avance de la columna gallega.”

Esta descripción cuadra perfectamente con el parte del observatorio de la Catedral:

“A las 8, aparecen dos aviones rojos, arrojando unas diez bombas sobre la población. En el momento de retirarse éstos, aparece otro que arroja unas seis bombas.

A las 10,30, aparecen otros dos aviones rojos que nos lanzan veinticuatro bombas sobre la población, retirándose por Lugones .

A las 11,30, aparecen tres aviones rojos, que lanzan sobre Oviedo unas treinta y ocho bombas, retirándose por Llanera.

A las 12,15, aparece por Pola de Siero, un pirata rojo y nos arroja ocho bombas, retirándose por detrás de la Cuesta del Naranco.

A las 16,30, aparecen cuatro trimotores de León y un caza, bombardeando los Sanatorios (del Naranco), Sograndio y (La) Manjoya.”

Únicamente falta la mención al último ataque a Peñaflor durante el cual *“aparatos enemigos bombardearon a la artillería del comandante*

Teijeiro, que se hallaba apostada en la carretera” (96), cuya observación desde la torre de la Catedral impediría, con toda probabilidad, el tiempo nebuloso. E igual debió suceder con un combate que tuvo lugar, asimismo sobre Peñaflor, entre el caza Nieuport 52 del alférez Panceira y el De Havilland DH.89 que pilotaba el capitán Fernández Pérez, sin mayores consecuencias. EL COMERCIO, de Gijón, del día 9 refería que “Como a la una y media de la tarde nuestros aviones se encontraron en las inmediaciones del frente occidental con un trimotor (sic) enemigo (...) uno de nuestros aparatos de caza (...) fue rodeando al aparato faccioso (...) y entonces comenzó a funcionar activamente la ametralladora de nuestro caza. Huía el enemigo, pero el aparato leal le iba a la zaga (...) hasta que los espectadores vimos como el trimotor (sic) rebelde descendía de forma anormal, sin duda tocado por nuestras balas hasta que se ocultaba a nuestros ojos dándonos toda la sensación de que su aterrizaje sería forzoso...”. El mismo periódico recogía otro encuentro “Allá como a las cuatro de la tarde (...) volaban juntos dos trimotores desleales, cuando dirigiéndose a ellos a toda velocidad, apareció un caza leal (...) nuestro avión, más veloz y mejor gobernado, les ganó la ventaja y situándose sobre ellos comenzó un nutrido fuego de ametralladora, haciendo que los contrarios huyeran y persiguiéndoles hasta que se perdían por occidente”.

No sabemos con certeza de qué trimotores podía tratarse, tanto éstos, como los que cita el parte de la Catedral pues, como se dicho, los Ju.52 se habían ausentado del frente asturiano. Tenemos noticia de que en La

96 Faustino Vázquez Carril. “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, págs. 179-180. La batería artillera objeto del bombardeo fue la 8ª del 16º Rgto. Ligeró, que mandaba el capitán Francisco Martínez de Aguilar.

Virgen del Camino se habían concentrado los Dragones números 2 y 4, los Fokker F.VII 20-2 y 20-3 (97) y el Fokker F.XII 20-5 para formar un grupo mixto, bajo el mando de Juan Antonio Ansaldo mas, precisamente por ello, no habían ido con órdenes de operar sobre Asturias sino para ser sometidos a recorrido en el Parque de León; aunque cabe la posibilidad de que efectuaran algún servicio antes de pasar a talleres. Así, hay noticia de un servicio sobre Oviedo el mismo día 7 de su llegada a León, del Fokker F.XII 20-5, que tripulaban Luis Pardo y José Calderón

8 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

”A las 7,30, nos visita el pirata rojo y nos arroja ocho bombas y varios pasquines para que nos rindamos.

A las 9, dos trimotores y un caza de León aparecen bombardeando los Sanatorios (del Naranco) y se retiran con rumbo a León.

A las 10,30, por el Pico Peña aparecen dos aviones rojos y nos arrojan unas siete bombas y siguen rumbo a Santander.

Por el Escamplero dos aviones nuestros protegen el avance de nuestras columnas.

A las 15, cuatro aviones de León nos visitan y arrojan gran cantidad de bombas sobre las posiciones enemigas.”

97 Los dos únicos que quedaban (ambos construidos por Loring), pues el 20-1 había resultado destrozado en un accidente y el 20-4 fue dedicado a misiones de enlace y transporte. Con toda probabilidad era éste el F.VIIb 3m al que, según Ries y Ring (“The Legion Condor”, pag. 29) le fueron confiados el enlace y las comunicaciones entre las dos mitades de la escuadrilla alemana de Heinkel He.51, que solían operar separadas en distintos teatros de operaciones.

Juan J. Maluquer (98), resume así la jornada: “...*hace un tiempo infernal, no hay visibilidad y no se puede volar* (ya hemos visto que no fue así del todo). *Pasamos el día en el campo esperando que el tiempo aclare. ...el tiempo en el campo de aviación enemigo de León debe ser mejor. Puesto que algunos aparatos atacan nuestras posiciones alrededor de Oviedo. Uno de los aviones enemigos es un Dragon, que llega hasta nuestro campo de aviación y nos bombardea; pero como tenemos camuflados los aviones, no les aciertan. Los embudos que han hecho las bombas son rellenados rápidamente y el campo queda disponible para ser utilizado de nuevo...*

... (Los Heinkel He.51) *vuelan sobre la ciudad (Oviedo) a unos 3.000 metros de altitud observando el bombardeo de la Artillería a la que está sometida, así como diversos incendios en diferentes puntos de la ciudad cercada. No vemos ningún avión de los nuestros”.*

Nos aclara que uno de los bombarderos era un DH.89 “Dragon”. Efectivamente, era el mismo del día anterior, el único de su tipo que se hallaba en servicio, y asimismo confirma el bombardeo que realizó en su segundo servicio del día sobre Carreño; aunque por lo visto, no observó que, apenas iniciado el ataque despegó el Nieuport de Panceira que le obligó a retirarse hasta sus líneas y volvió a hacerlo otras dos veces más ante otros tantos intentos del “Dragon” por realizar un reconocimiento. Aun así, logró lanzar sobre el campo enemigo, como anota Maluquer, dieciocho bombas A-5 de 12 kilos.

98 “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, pàgs. 234-235

También nos dice Maluquer que otros de los aviones nacionales que sobrevolaron Oviedo eran cazas Heinkel He.51 de los que seis habían llegado a León este mismo día. Se trataba de la 2ª patrulla de la Escuadrilla He.51 –única existente en esas fechas– tripulada por pilotos alemanes, entre los que se hallaban Günther Radusch, Kurt von Gilsa y Kowalski, todos ellos a las órdenes de Hannes Trautloft, que ostentaba el mando de la dicha patrulla.

Otro de los aparatos nacionales que actuó en este día 8 fue el Fokker F.XII 20-5, de Pardo y Calderón, que realizó dos servicios en defensa de Oviedo, pasando seguidamente a revisión.

Resulta, en cambio, sorprendente la afirmación del Diario de Operaciones de la 8ª División que afirma tajantemente que *“Durante la mañana de hoy, la aviación enemiga, que actuó intensamente, detuvo el avance de nuestras tropas”*. Aunque resulta mucho más creíble al anotar a continuación que *“Durante la tarde nuestra aviación de caza permitió la actuación intensa de la de bombardeo y favoreció el avance de nuestras fuerzas que desalojaron al enemigo...(de sus posiciones)”*.

“Nuestra aviación de caza...”; ahora sí. Media docena de cazas de verdad: Heinkel He.51. Nada menos que el interceptor adoptado por la propia Luftwaffe y, sin embargo, se trataba de un avión que había nacido ya anticuado; aunque en Asturias, como veremos, no se notaría, por las especiales características de su lucha aérea. La Aviación republicana había actuado en un principio sin mayores problemas desprovista de aparatos de caza, simplemente con estudiar las limitaciones en el tiempo de vuelo que imponía la geografía a los aviones de La Virgen del Camino y aprovechar sus forzosas ausencias para operar sin riesgo alguno. Ahora, al aumentar la

disponibilidad de la Aviación nacional en León, había comenzado a emplear UN Nieuport 52 que, si bien no era en absoluto un enemigo válido para enfrentarse a un Heinkel.51 –y, mucho menos, a seis–, conseguiría sólo con su presencia en los momentos adecuados, imponer limitaciones a los bombarderos enemigos, dificultando su misión: sólo mucho tiempo después habría combates entre cazas sobre Asturias; de momento, se limitaban a poner en práctica la estrategia del ratón y el gato.

He afirmado que los Heinkel He.51 estaban anticuados y no es preciso abundar en muchos razonamientos, ante el hecho incuestionable de que un mes más tarde, en el Centro, dejaban patente su absoluta incapacidad para enfrentarse a los cazas que la Unión Soviética había suministrado a la República. Ante los Nieuport 52 de preguerra, los He.51 se habían mostrado muy superiores y contra los cazas franceses –Dewoitine D.71, Loire 46...– se apañaban bastante bien y, con frecuencia, salían victoriosos, pero su confrontación con los Polikarpov I.15 e I.16, obligó a la Legión Cóndor, pura y simplemente, a retirarlos de su función de cazas, so pena de enviar sus pilotos y sus monturas a un sacrificio estéril. El Heinkel He.51, biplano, de construcción mixta metal/madera (99), con tren de aterrizaje fijo, cabina descubierta y sin radio, era un exponente típico de una generación de aviones que desaparecía.

99 El fuselaje tenía estructura de tubos de acero e iba recubierto de electrón en su parte delantera y de contraplaqué entelado en el resto. Las alas tenían costillaje de madera, con el borde de ataque de contraplaqué, todo ello entelado.



Fotografías de los Heinkel He.51 con matrículas 2-12, 2-10 y 2-9, pertenecientes a la 2ª patrulla de la Escuadrilla He.51 con pilotos alemanes. Se suele escribir que estos primeros Heinkel recibidos en España eran del Mod. A, pero, como podemos ver, todos ellos llevan depósito de combustible suplementario, lo cual era una de las características del He.51B. Aunque cabe la posibilidad de que hubieran sido modificados después de su llegada para poder portar el dicho depósito.





Aeródromo de La Virgen del Camino con los Heinkel He.51 aparcados junto a la vía férrea que le unía con León capital.



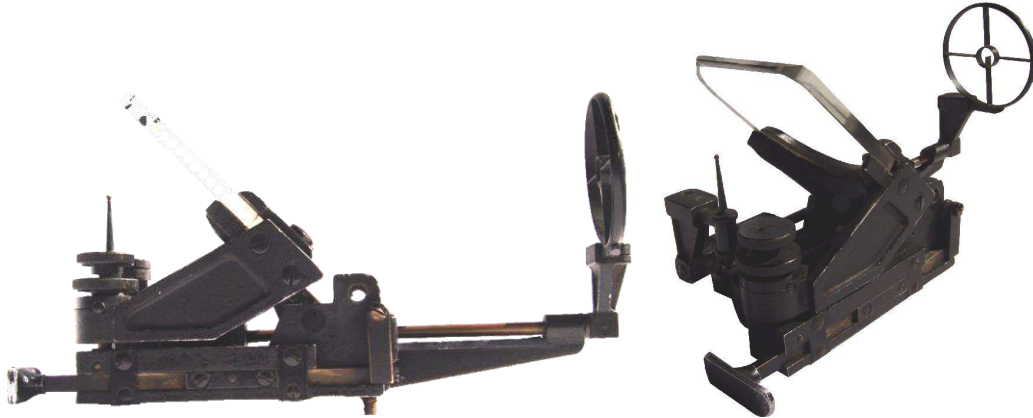
Ametralladora MG. 17 de morro, calibre 7.92 mm (8x57 Mauser) de la que una pareja constituía el armamento del Heinkel He.51



Dos armeros de la Legión Cóndor, probando en tierra una ametralladora MG.17 de las que armaban los Heinkel he.51



La foto de este He.51 nos permite apreciar el visor réflex Revi 3a para la puntería de las ametralladoras.



Imágenes de detalle del Reflexvisier 3a.

Disponía de un motor BMW VI de 550 HP con el que volaba a una velocidad máxima de 310 km/h (a 4.000 m) o de crucero de 260. Iba armado con el equipo clásico de su especialidad: dos ametralladoras MG.17 de calibre 7,92 mm (8x57) sobre el morro, sincronizadas con la hélice, que era de madera, y disponía para efectuar la puntería de un colimador réflex Revi 3a: una de las pocas “modernidades” que presentaba.

Pese a todo lo dicho, su obsolescencia no sería causa de inmediata retirada, como ocurrió con otras aeronaves, sino que mantuvo una carrera bélica intensa y continuada hasta más allá del final de la guerra, gracias a la posibilidad que tenía de instalarle, tras el asiento del piloto, un lanzabombas interno vertical Elvemag 6C10 IX, con capacidad para seis bombas de fragmentación SC/10 de 10 kg, que posibilitarían su actuación como avión de asalto, para el ataque a las tropas de tierra, modalidad de empleo a la que se vio desplazado y que desempeñó con notable eficacia.



Armeros alemanes preparando las bombas SC/10 que podía llevar en su lanzabombas el Heinkel He.51.

Otra novedad que se produjo el día 8 en el campo nacional fue la incorporación a las Columnas Gallegas de una compañía –dos secciones a dos máquinas– de ametralladoras antiaéreas Flak 30, de calibre 20 mm (20x138RB) –similares a las llegadas a León el día 7–, organizada por el Regimiento de Infantería Granada Nº 6, de Sevilla, a las órdenes del teniente Villa. El esfuerzo que el Mando nacional estaba realizando por sostener Oviedo era evidente. A pesar de que en estas fechas resultaba

prioritario el avance de las Columnas del Sur hacia Madrid, no dudó en desplazar a Asturias dos unidades expedicionarias del Ejército de África – la 3ª Bandera de la Legión y el 3º Tabor de Regulares de Ceuta (100)–, así como la mitad de los He.51 de la escuadrilla pilotada por alemanes (101) y media docena (pronto veremos como a las cuatro primeras se agregarían temporalmente otras dos) de las veinte ametralladoras Flak 30 de 20 mm que se habían recibido de Alemania.

9 de octubre.-

Día de lluvia y niebla.

La aviación republicana no vuela. No obstante lo cual, los aparatos de León consiguieron efectuar un servicio, según el parte del observatorio de la Catedral: *“Dos aviones nuestros bombardean San Claudio.”*

Procedentes de Baraona y Avila, llegaban a la Virgen del Camino los tres Junkers Ju.52 de la 1ª Escuadrilla (1-E-22), matrículas 22-60, 22-62 y 22-63, que mandaba Gil Mendizábal.

100 Poco después llegarían otras más

101 Hasta este momento la Aviación nacional había recibido de Alemania quince Heinkel. Con doce de ellos, matriculados 2-1 a 2-12, se organizó una “escuadrilla” con pilotos alemanes que actuaba normalmente dividida en dos patrullas. Los He.51 restantes fueron cedidos a los españoles que organizaron igualmente una “escuadrilla” de tres aparatos que recibieron las matrículas 2-51, 2-52 y 2-53



Tres imágenes de las Ametralladoras antiaéreas de 20 mm Flak 30, fotografiadas una vez roto el cerco de la capital asturiana, en las proximidades de los talleres del Ferrocarril Vasco-Asturiano de Oviedo. El edificio rematado por una cúpula que se ve a la izquierda en las dos fotos inferiores era la Cárcel Modelo; actualmente, Archivo Histórico Provincial de Asturias (Fotos Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Florentino López)

10 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 10, un trimotor de León bombardea el Campón y San Claudio.

Y en la tarde: Dos aviones rojos se ven sobre Las Regueras.”

Pese a esta mínima información sobre la actuación de la aviación republicana sobre el que continuaban llamando “frente occidental”, prensa y testimonios coinciden en afirmar que en esta jornada la escuadrilla de Hernández Franch actuó intensamente sobre las columnas gallegas. Así Juan J. Maluquer (102) asegura que la totalidad de aparatos disponibles (103) efectuaron cuatro salidas, bombardeando Grado, Peñaflores y Santullano y Soto de Las Regueras. Desde el campo nacional, Francisco Vázquez Carril apunta (104): *“...se apercebían (sic) claramente los disparos de fusiles del Tercio (...), quienes parecían avanzar, aunque siempre tenían encima los aviones enemigos (...) dos granadas de cañones cayeron junto de nosotros, así como metralla de los aviones, que evolucionaban sobre nuestras cabezas...”*

EL COMERCIO, de Gijón, del día 11 relataba así su actuación: *“Nuestros aviadores, que ayer trabajaban denodadamente en este sector (...) obtuvieron una victoria grandiosa, porque, entre cuatro y cinco de la tarde, una escuadrilla de nuestra aviación sorprendió en plena carretera (...) a una importante columna de rebeldes. Estaba compuesta por unos mil hombres (...) Nuestros aviadores, con una extraordinaria pericia, sometieron a los facciosos a un intensísimo bombardeo. La columna y las unidades del convoy sufrieron de lleno los efectos de los proyectiles. Ni*

102 “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, págs. 236-237

103 Siete, según Rafael A. Permuy en “Los Breguet XIX republicanos en el Norte”, Revista Española de Historia Militar, nº 46, pág. 223).

104 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, pág. 182.

uno sólo de éstos se desperdició. El destrozo (...) fue algo espantoso. (...) Se cifran en ochocientas bajas las sufridas por los rebeldes.”

Plácemes y exageraciones aparte, resulta indudable que las columnas sufrieron un fuerte acoso aéreo desde el momento en que el Diario de Operaciones de la 8ª División admite que:

“...se ocupó la altura de Balsera, no pudiendo proseguir el avance por impedirlo la aviación enemiga que actuó vivamente”.

La escuadrilla republicana fue calurosamente felicitada por los dirigentes socialistas asturianos Belarmino Tomás y Ramón González Peña.

11 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

En la mañana: *”En Trubia se ve el avión rojo evolucionar y luego pasa por encima del Naranco hacia Gijón.*

Por la parte de Sama llegan tres trimotores de León que bombardean Plaza de Toros, el Cristo (de las Cadenas) y los Sanatorios (del Naranco) y tiran varios paracaídas con efectos para el Hospital.

A las 9,40, aparecen otros tres trimotores y tres cazas que arrojan unos paracaídas y paquetes.

A las 13,30, llegan tres trimotores de León bombardeando posiciones enemigas y siguiendo viaje a León.”

La aviación gubernamental centra su acción sobre las Columnas Gallegas a las que ahora consideran el mayor reto que deben afrontar. Por otra parte, las avanzadillas de los sitiadores ya combaten entre las casas en las calles de Oviedo, por lo que resultaría muy problemático prestarles apoyo aéreo. El periódico LA PRENSA, de Gijón, afirma que *“También*

en esta jornada nuestra aviación actuó con la mayor eficacia, sobre las fuerzas enemigas (del “frente occidental”), a las que causó gran número de bajas”. No debió de tratarse de una acción muy intensa, aunque sin duda no tan nimia como recogía el observatorio de la Catedral, desde donde la percepción hasta Trubia no podía ser muy eficaz, limitada probablemente a los momentos climatológicamente favorables. Sabemos que fueron bombardeadas las baterías de artillería nacionales 8ª del 15º Rgto. Ligero y 1ª del 16º Rgto. Ligero, sufriendo esta última cinco heridos (un teniente, dos sargentos y dos artilleros).

Maluquer reúne la actividad de los días 11, 12 y 13, afirmando que el peligro que suponían las columnas gallegas obligaba a una intervención constante de la aviación, precisando ataques sobre Pravia y Santullano de Las Regueras.

Por su parte, la aviación nacional, que iba acumulando un contingente importante, mantiene su presencia sobre Oviedo en las horas centrales del día, bombardeando posiciones que ocupaban los defensores de la ciudad hacía un par de fechas y lanzando avituallamientos sobre el Campo de San Francisco. Uno de los servicios de esta jornada corrió a cargo del Fokker F.XII 20-5, que acababa de salir de talleres y pilotaban ahora Rodríguez Carmona y Palacios. Le acompañaba el Fokker XII 20-6 (Julián del Val, Eyaralar y Guillermo Casares); este último aparato era el que había quedado retenido en Burdeos por las autoridades francesas durante el traslado a España de los cuatro F.XII adquiridos a la British Airways, en el que se perdieron dos de ellos. Tenía el n/f 5292, y la matrícula británica G-ADZJ y, por fin, había recibido permiso el 6 de septiembre para continuar viaje a la España nacional, donde le correspondería la citada

matrícula 20-6. Al llegar a la altura de Mieres, observaron la presencia sobre Oviedo del caza Nieuport 52 de Silverio por lo cual optaron por esperar la llegada de los He.51 que debían darles escolta. Advirtiéndoles que el Nieuport se había retirado, decidieron entrar solos sobre el objetivo, en vuelo muy bajo. Comenzaban su bombardeo, cuando aparecieron, más altos, los Heinkel de Trautloft que, confundiéndoles con aparatos enemigos, les atacaron, impactando al 20-5 en el que hirieron en un brazo a Rodríguez Carmona y averiaron los motores laterales. Carmona se negó a dejar los mandos y emprendió el vuelo de regreso en pésimas condiciones, a pesar de lo cual logró alcanzar La Virgen del Camino, donde se incendiaron los dos motores tocados en el momento del aterrizaje. Había conseguido salvar el aparato, pero no su brazo, que hubo de serle amputado.

Oviedo se quedaba definitivamente a oscuras. La electricidad que suministraba precariamente la pequeña central de El Fresno deja de funcionar al quedar en primera línea de combate. Con ello, los ovetenses se quedan también sin las noticias y ánimos que les proporcionaban los periódicos, cuya publicación cesa sin remisión. Únicamente dispondrían de un generador, en la Fábrica de Armas, cuyo exiguo suministro eléctrico se reserva para las necesidades militares.



El Fokker XII 20-5 en la Maestranza de León a la espera de reparar los daños causados por el incendio de los motores laterales. Los cazadores alemanes que lo atacaron, averiándolo, alegaron en su descargo que el aparato llevaba pintados los emblemas nacionales sólo por un lado, dada la premura con la que había dejado el taller para salir a operar

12 de octubre.-

El observatorio de la Catedral no incluye en su parte del día referencia aeronáutica alguna. No obstante, actuaron ambas aviaciones; pero no sobre Oviedo sino en la zona Grado-Las Regueras, hostigando una y apoyando la otra –sin coincidir en el tiempo– a las Columnas Gallegas.

La republicana bombardeaba la zona de La Tejera de Bayo, al Sur de Grado, que el día anterior había ocupado la Columna López Pita mediante un ataque de distracción emprendido en este sector con el fin de atraer fuerzas gubernamentales y aliviar así la dura resistencia que éstas ofrecían en Las Regueras, donde tenía lugar el avance principal. Los aparatos de Carreño, entre los que figuraba el Breguet XIX 12-92, de Roldán y

Maluquer, recibieron el fuego de una nueva sección de ametralladoras antiaéreas Flak 30 de 20 mm, al mando del teniente Florencio Monguín del Amo, del 11º Rgto. Ligero de Artillería, de Burgos, que acababa de llegar al frente, procedente de la Base de La Virgen del Camino, a cuya defensa estaba destinada en principio. La llegada de tales refuerzos confirma lo que se ha dicho sobre la insistencia del Mando nacional en la ruptura del cerco de Oviedo, pese a estar empeñado en otras operaciones en el Centro que, estratégicamente, tenían una mayor importancia para el curso de la guerra.

Actúa igualmente la aviación nacional enviando sobre Asturias los tres Ju.52 de la 1ª Escuadrilla y algún Breguet XIX, escoltados por los Heinkel He.51 (105)

13 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Por la mañana llegan doce aviones de León y arrojan en el Campo de San Francisco grandes envoltorios de municiones (106) y medicinas.

Al poco rato de irse los nuestros nos visitan tres aviones rojos arrojándonos algunas bombas sobre la población.

(Por la tarde) Cuatro aviones rojos vuelan sobre El Escamplero tratando de impedir el avance de nuestras Columnas, pero no lo logran. Se hallan cada vez más cerca.”

105 Jesús Salas Larrazábal. “Guerra aérea. 1936/39”, Tomo I, pág. 225.

106 Entre ellas, doce proyectiles de artillería de 105 mm para el Grupo de Obuses de Montaña de 105/11 de la Bigada de la Comandancia de Asturias que hacía ya bastante tiempo había agotado por completo sus municiones. No tocaban a mucho en el reparto de los doce disparos entre las siete piezas útiles que tenía, pero menos es nada



Arriba, abajo y página siguiente. Los Junkers Ju.52 de la 3-E-22 sobrevuelan el Parque de San Francisco, de Oviedo, al considerarlo una zona muy apropiada para dejar caer los suministros destinados a los sitiados. Entre los bultos arrojados se incluía un fajín de general para Aranda que, dadas las circunstancias, no había tenido la oportunidad de adquirir desde que fuera ascendido. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Florentino López)



El Junkers Ju.52, matrícula 22-69 (José Calvo Safont, relevado al poco por Pablo Atienza) ostentaba en la cola el nombre “María Magdalena”, como integrante que era de la Escuadrilla 3-E-22, que llevaba por sobrenombre “Las tres Marías”

Contra estos últimos hizo fuego la sección de ametralladoras antiaéreas de Monguín del Amo, según nos informa la Hoja de Servicios de este oficial.

Los aparatos nacionales que sobrevolaron y abastecieron Oviedo eran los tres Junkers Ju.52 de la 3ª Escuadrilla (3-E-22), matrículas 22-67, 22-

68 y 22-69 (primeros pilotos Ricardo Guerrero, Carlos Rute Villanova y José Calvo Safont; segundos pilotos José María Osborne, Pablo Atienza Benjumea y Carlos Serra) que habían llegado a León esa misma mañana (107), efectuando inmediatamente el servicio de suministro, acompañados probablemente por algún otro de la 1ª Escuadrilla (1-E-22), algún Breguet y la escolta de He.51.

Las Columnas Gallegas ocupan el importante cruce de carreteras de El Escamplero.

14 de octubre.-

Niebla y lluvia todo el día que impide actuar a los aparatos de León, Los gubernamentales tampoco lo tienen fácil pero, aun así, efectúan algún que otro vuelo, según afirma la Hoja de Servicios del teniente Monguín del Amo, que dice haber hecho fuego contra ellos con sus piezas de 20 mm.

El renqueante Savoia.62 S-19 que, dentro de sus limitadas posibilidades, había ido realizando alguna que otra patrulla marítima, descubría a 100 millas al Norte de Villaviciosa, a la Escuadra republicana rumbo al Atlántico, llegando así el Mando nacional la noticia de su regreso al Mediterráneo.

15 de octubre-

Una vez más las malas condiciones meteorológicas obligaron a permanecer en tierra a las dos aviaciones.

107 En 1973, Jesús Salas escribía en su “Historial de los Ju.52”, 2ª parte, publicado en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 392, que esta 3ª Escuadrilla había llegado a León el día 8 de octubre. En 1998, rectificaba el error en su obra “Guerra Aérea. 1936/39”, pág. 225, precisando que su llegada a La Virgen del Camino había sido, en realidad, el día 13

Llegan a León dos Ju.52 de “Pedros y Pablos” pilotados respectivamente por von Moreau y Alfred Henke. Es frecuente que se escriba que quienes llegaron fueron las dos escuadrillas “Pedros” y “Pablos” completas, con tres Junkers cada una, pero no parece haber sido así. Unidos a las dos escuadrillas españolas hubieran conformado una masa de doce Junkers Ju.52 cuyo volumen no se registra en ningún momento y, en cuanto a noticias individualizadas de su empleo, únicamente las hay de estos dos aparatos. Jesús Salas (108) habla de un máximo de ocho Junkers, lo que se ajusta más a la realidad. Por otra parte, tenemos el testimonio de Trautloft (109), muy próximo a los hechos, pues estaba en León al mando de la patrulla He.51 y en sus memorias, que se



El Ju.52 “PEDRO 1”, de von Moreau -jefe de la escuadrilla “Pedros”- en vuelo hacia sus objetivos

108 “Guerra aérea. 1936/39”, Tomo I, pág. 225

109 “Als Jagdflieger in Spanien”, pág.106

publicaron en 1939, asegura que acudieron sólo los dos Ju.52 de Moreau y Henke

La sección de ametralladoras antiaéreas de Monguín del Amo regresaba a la Virgen del Camino para continuar en su misión como D.C.A. del aeródromo leonés.

16 de octubre.-

Aún persiste el mal tiempo, pero tendiendo a mejorar, lo que permite operar a la casi totalidad de los aparatos concentrados en León.

En la mañana:

El De Havilland DH.89 del comandante Juan Antonio Ansaldo y el capitán Bazán bombardeaba Trubia y Turón. Efectuarían una segunda salida, pero se vieron obligados a regresar a la base por avería de un motor.

El Fokker XII 20-6, tripulado por Eyaralar, Julián del Val y Guillermo Casares, atacaba las posiciones enemigas en las inmediaciones de Oviedo. Al regreso, cuando sobrevolaba el Puerto de Ventana, el capitán Casares fue alcanzado en el vientre por un disparo de fusil hecho desde tierra, a resultas de cuya herida fallecería pocos días más tarde. (Diario de Operaciones de la 8ª División)

Los Junkers Ju.52 22-60 y 22-62, de la escuadrilla 1-E-22, bombardearon San Claudio y los Sanatorios, en las laderas del Naranco.

Los Junkers Ju.52 tripulados por los alemanes von Moreau y Henke bombardeaban el aeródromo de Carreño con bombas SC/10 y SC/50.

Los Ju.52 de la escuadrilla 3-E-22 (22-67, 22-68 y 22-69) arrojaron sobre San Claudio y Sograndio 48 bombas SC/50 (110).

Llegan a León tres Savoia-Marchetti S.81, pilotados por Roberto Allio, Ettore Muti y Vincenzo Coppi, y tres cazas Cr.32 –al mando de Angel Salas Larrazábal (111)– de la Escuadrilla Dequal, única de Fiat existente en ese momento; todos ellos de la llamada Aviación del Tercio. En esta misma tarde, se incorporan a las operaciones sobre Asturias, bombardeando el aeródromo de Carreño, donde averiaron dos Breguet XIX –probablemente los 12-187 y 12-202– y ocasionaron un muerto entre el personal de tierra.



El Savoia S.81 era un bombardero sólido y seguro. Cualidades estas que compartía con al Junker Ju.52, al que superaba en prestaciones y armamento defensivo.

El Savoia S.81 era un avión de la misma concepción anticuada del Junkers Ju.52. Incluso, como éste, era la evolución de un aparato civil de transporte convertido en bombardero.

¹¹⁰ Adviértase que la carga lanzada era bastante inferior a la máxima que podían llevar, consistente en 72 bombas de 50 kilos; 24 por aparato. Una de las servidumbres que había que pagar para trasponer la cordillera con mal tiempo.

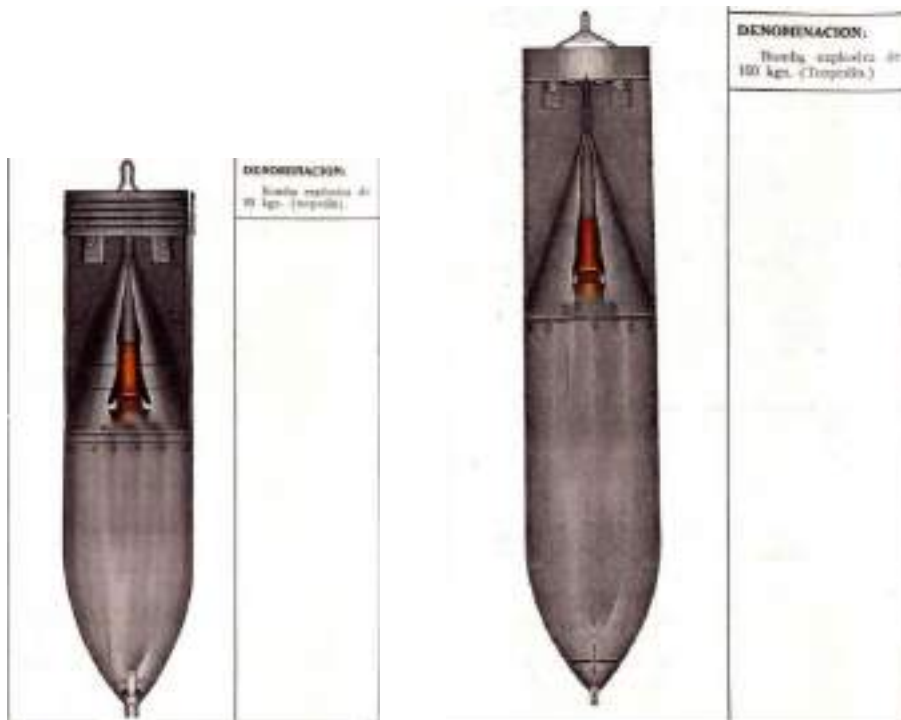
¹¹¹ Salas era –junto con Morato y Salvador– uno de los tres pilotos españoles encuadrados en la Escuadrilla Dequal. Los pilotos de los otros dos cazas que operaron sobre Asturias eran italianos. Entre los tripulantes de los bombarderos figuraban asimismo algunos españoles



Visor de bombardeo mecánico italiano Mod. Jozza G.3. En España fue conocido como Jozza U.2. (Museo de la Academia Básica del Aire de La Virgen del Camino.)



El visor Jozza instalado en el puesto del bobardero de un Savoia en vuelo.



Bombas italianas Torpedini de 50 kg (izda.) y 100 kg (dcha.)



Savoia S.81 mostrando la cabina semieclipsable del bombardero debajo y detrás del motor Cental

Se trataba de un monoplano de tren fijo, impulsado por tres motores que podían ser de diferentes modelos, según la factoría en que hubiera sido construido, con una potencia unitaria que iba desde los 650 hp del Alfa Romeo 125RC 35 a los 750 del Gnome-Rhône 14 K. Con una silueta, unas medidas –envergadura y longitud algo inferiores– y un peso muy parecidos a los del Ju.52, podía confundírsele con éste si se le observaba desde una distancia a la que no se percibiera la chapa ondulada con que estaba construido el aparato alemán. Sus prestaciones eran mejores que las del Junkers desde el momento en que podía alcanzar una velocidad máxima de 340 km/h o de crucero próxima a los 300 y tenía un techo y un radio de acción superiores. La carga de bombas era asimismo parecida, dependiendo de las combinaciones que se emplearan: 12 “espezoneras” (112) de 84 bombas de 1 kg incendiarias (1.008 kg); 12 “espezoneras” de

¹¹² “Espezonera “es la hispanización del término italiano “spezzoniera” que se daba a los contenedores empleados para lanzar las pequeñas bombas de 1 y 2 kilogramos (“spezzoni”) –incendiarias o contra personal– que, por su reducido tamaño no era posible arrojar desde los lanzabombas de forma individualizada.

42 bombas de 2 kilos anti personal o incendiarias (1.008 kg); 56 bombas de 20 kilos incendiarias (1.120 kg); 28 bombas de 50 kilos (1.400 kg); 16 bombas de 100 kilos (1.600 kg) o 4 bombas de 250 kilos (1.000 kilos). El funcionamiento de sus lanzabombas, de forma tubular, era mecánico y el visor de bombardeo –Tipo Jozza G/3– era, asimismo, mecánico y, aunque más sofisticado y preciso que el del Ju.52, sin comparación posible con los visores ópticos que pronto comenzarían a ser habituales (113) y el puesto del bombardero, en que se ubicaba, era incomparablemente mejor y más cómodo que el del Ju.52, pues consistía en una barquilla acristalada situada bajo el puesto de pilotaje y detrás del motor central, que no sólo proporcionaba a su ocupante una gran visibilidad, sino que le permitía realizar el trabajo a cubierto de la intemperie y le liberaba de la servidumbre de manejar una ametralladora, por lo que podía dedicar toda su concentración exclusivamente a lograr la mejor puntería posible de las bombas.

¹¹³ Con el tiempo, los alemanes irían sustituyendo los Goerzvisier 219 mecánicos por visores ópticos –Lotfe o BZG– en los bombarderos más modernos –Do.17 y He-111– enviados a España, mientras los italianos, continuaron con sus “Iozza” –en distintas variantes– durante toda nuestra guerra



Torreta dorsal doble de un S.81

En cuanto al armamento defensivo también era superior al del Junkers pues, aunque concentrado como en aquel en un puesto dorsal y otro ventral, cada uno de éstos montaba dos ametralladoras Breda Safat, calibre 7,7 mm (.303), en sendas torretas dobles Tipo DR semi-eclipsables, con funcionamiento de giro hidráulico, sistema Riva-Calzoni, en tanto que la puntería por elevación y el repliegue de la torre se efectuaban manualmente. Aún disponía de otras dos ametralladoras Lewis, del mismo calibre que las anteriores, cada una de las cuales hacía fuego, a derecha o izquierda del aparato, por las ventanillas laterales. No abundaremos más en la descripción del Savoia S.81 pues, aunque su actuación fue muy relevante en el resto de España, sería mínima en Asturias donde sólo operó dos días –el 16 y el 17 de octubre– no volviendo a combatir en sus cielos durante el resto de la guerra



Cazas Fiat Cr.32. En octubre de 1936 aún llevaban unos números provisionales –en las imágenes el 2 y el 3– hasta recibir, poco más tarde las matrículas definitivas. Italia había suministrado a la Aviación nacional 24 Cr.32 –dos escuadrillas– pero, a causa de las bajas sufridas por los doce de la primera recibida, se tomó la decisión de reunirlos a todos en una sola a las órdenes de Vincenzo Dequal



Las ametralladoras Breda-Safat de 7,7 mm (arriba) y 12,7 mm (abajo), fueron las máquinas empleadas por la práctica totalidad de los aviones italianos que combatieron en España durante la Guerra Civil. En la imagen aparecen sin las miras y montando ambas los mecanismos de sincronización con las hélices; se trata, por tanto, de la configuración para aparatos de caza

Por lo que atañe al *Chirri*... ¿Qué vamos a decir? Cuando se ha convertido en el símbolo de la guerra de España en el aire. El caza Cr.32 de la casa Fiat fue el último de su generación –biplano, de tren fijo, con cabina abierta, sin radio y con mira tubular tipo Galileo– que salió victorioso de una guerra en la que tuvo que enfrentarse a otros aparatos mucho más modernos de la nueva generación. Hasta el punto de que su actuación en España hizo creer a la Regia Aeronáutica que la fórmula de este tipo de aviones aún era válida para el combate y continuó proyectando y adoptando cazas biplanos –como el Fiat Cr.42– en lugar de centrarse en el estudio y fabricación de monoplanos metálicos de tren plegable.



Visor tubular Chrétien, de la firma San Giorgio montado en el Fiat Cr.32



Angel Salas a bordo de su Fiat. Adviértase el visor Chrétien y, a su izquierda, adelantada respecto a éste, la parrilla circular que, junto con la pínula correspondiente componía un conjunto suplementaerio de miras de “puntería libre”

Gran parte del éxito obtenido por los Cr.32 se debía a su excelente motor Fiat A 30 RA de 12 cilindros en V y 600 hp que movía una hélice bipala metálica de paso variable en tierra y le permitían alcanzar una velocidad máxima de 356 km/h o una de crucero de 275. El primer modelo

iba armado normalmente con dos ametralladoras Breda-Safat de 7,7 mm sobre el morro, con una inclinación hacia arriba de 1°30', sincronizadas con la hélice, aunque podían sustituirse por otras dos máquinas de la misma firma y modelo que las anteriores de calibre 12,7 mm e incluso, por una de cada calibre. Más tarde, llegarían otras variantes mejor armadas del Cr.32 –con cuatro ametralladoras–, pero para entonces ya se había acabado la guerra en Asturias.

Los Fiat Cr.32 se enfrentaron, resultando victoriosos, contra otros cazas –los soviéticos– de superiores prestaciones: el Polikarpov I.15 “Chato” y, sobre todo, el también Polikarpov, I.16 llamado “Mosca” por los republicanos, pero más conocido a nivel internacional como “Rata”, sobrenombre que le habían aplicado los alemanes en nuestra guerra, acabando por universalizarlo durante la II Guerra Mundial. El “Chato” era un avión de la misma especie que el Fiat: biplano, de estructura mixta, cabina abierta, tren de aterrizaje fijo en dos patas, sin radio... y con unas prestaciones y características bastante parecidas a las del caza italiano... siempre que montara el motor M.22 de 480 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 347 km/h, frente a los 356 del “Chirri”. Con el motor M.25 sus actuaciones mejoraban notablemente, pero los empleados en el Norte eran de las primeras versiones, con motor M.22. El avión soviético tenía un techo más alto que el italiano, maniobraba mejor que éste –que ya es decir– y disponía de cuatro ametralladoras Maxim PV.1, de 7,62 mm de calibre, dos a cada lado del motor, frente a las dos únicas del italiano. Ambos disponían de visores de puntería tubulares: OP-1 (114) el I.15 y el

Chrétien, de la ya citada San Giorgio, el Cr.32 (115). Eran, por tanto, dos aviones equiparables, debiendo el Fiat actuar muy fino para resultar vencedor; algo que conseguía esgrimiendo las bazas a su favor de la trepada y, sobre todo, el picado más rápido que los del “Chato”.

Más inexplicable es su éxito frente al I.16, un monoplano con cabina cerrada, tren plegable y con un motor M.25 de 710 hp con el que volaba a 454 km/h de máxima; casi 100 km/h más que el Fiat. El peso, cargado, del I.16 era de 1.460 kg que divididos entre los 710 hp de su motor nos dan una ratio de 2,06 kilos por caballo. Mientras que el italiano pesaba, igualmente cargado, 1.900 kg que repartidos entre los 600 caballos de su motor nos dan 3,166 kilos por caballo. ¿Cómo es posible que el Fiat fuera capaz de hacerle frente y salir con frecuencia vencedor? El avión italiano tenía a su favor una mayor maniobrabilidad y una velocidad de picado superior, pero eso no era suficiente. La única explicación es que los italianos, habiendo apostado convencidos por un biplano maniobrero para su Aeronáutica, entrenaron a sus cazadores con insistencia preferente en el vuelo acrobático, y algo parecido ocurría con los cazadores españoles, que sólo habían sido instruidos y volado en biplanos. Unos y otros buscaban la “pelea de perros”, el combate acrobático, con los rusos y sus educandos españoles, y si se veían apurados se zafaban con un picado, que los I.16 no podían seguir, entre otras cosas por el amplio frontal que presentaba su motor radial. Lo asombroso es que los pilotos de los I.16 no comprendieran en toda la guerra que no debían aceptar el combate

¹¹⁵ Este último llevaba además en paralelo con el visor tubular y a su izquierda una parrilla circular y una pínula, constituyendo un segundo conjunto de elementos de mira que permitía una puntería más “abierta”.

acrobático próximo, sino aprovechar su considerablemente superior velocidad para combatir a base de pasadas rápidas y rupturas, algo que los alemanes entendieron nada más comenzar a emplear sus “Messers”, teniendo clarísimo lo peligroso que resultaba enfrentarse, p.e.j., sin ir más lejos, con un “Chato” en un combate individual. En cualquier caso, el “Chirri” –pese a lo que cuenta Tarazona (116)– no combatiría contra el “Rata” en Asturias a causa de unas curiosas circunstancias de las que nos ocuparemos en su momento.

Veamos ahora como se desarrolló la siguiente jornada en los cielos de Asturias; la jornada en que las Columnas Gallegas rompieron el cerco de Oviedo.



La imagen de las explosiones sobre el caserío urbano de Oviedo serían un espectáculo cotidiano durante los quince meses que duró su asedio

¹¹⁶ “Yo fui piloto de caza rojo”, págs. 68-69, en las que además hace un comentario sobre el combate con los Cr.32 que coincide *a posteriori* plenamente con las valoraciones que yo acabo de hacer.

17 de octubre.-

En cuanto comenzó a despejar la niebla que había cubierto Asturias desde el crepúsculo del día anterior, despegaron del aeródromo de La Virgen del Camino los Junkers Ju.52 22-67. 22-68 y 22-69 de la escuadrilla 3-E-22 que bombardearon Sograndio y los Sanatorios del Naranco con el propósito de abrir el paso hacia Oviedo a las Columnas Gallegas.

A seguido, se les unieron los tres Ju.52 de la 1-E-22 (22-60, 22-62 y 22-63) a los que daban protección los cazas Heinkel He-51, empeñándose en la misma zona que los anteriores: el frente de las ciudades columnas.

Algo después aparecía sobre el cielo de Oviedo el DH.89 “Dragon” de Ansaldo y del Val.

Les seguiría el trío de Savoia S.81, con escolta de los tres cazas Fiat Cr.32 que, además de atacar a los sitiadores de Oviedo, prolongaron la incursión para lanzar la carga de bombas restante sobre el aeródromo de Carreño..

Todos estos aparatos repetirían el servicio durante la tarde sobre las posiciones republicanas del cerco, siendo en esta ocasión los Junkers de la escuadrilla 1-E-22, los que continuaron hasta Carreño, donde arrojaron 10 bombas de 50 kilos y 24 de 10, acabando de destruir los dos Breguet XIX averiados la víspera y ocasionando otro muerto en la guarnición (117).

El último apoyo prestado a las Columnas lo efectuó el “Dragon Rapide” de Juan Antonio Ansaldo.

¹¹⁷ Según Rafael A. Permuy (“Los Breguet XIX republicanos en el Norte” en R.E.H.M. nº 46, pág. 225) también los Junkers de la 3-E22 alcanzaron Carreño, lanzando sobre el aeródromo una bomba S/C 250. y 18 S/C 50.

Curiosamente el parte del observatorio de la Catedral, siempre tan minucioso, es en esta jornada un verdadero desastre. Supongo que, enardecidos por la presencia de fuerzas nacionales en las alturas del Naranco en la mañana y por la entrada de las mismas en la ciudad al caer la tarde, son estos hechos lo único que les interesa y es, por tanto, con ellos con los que llenan el parte, despachando todo el trajín aeronáutico de la jornada con un simple *“A las 10 aparecen de León dieciséis aviones que castigan duramente a los rojos con muertos y heridos a la vista”* y confunden además la hora pues parecen recoger la presencia conjunta sobre Oviedo de los aviones a las 10,00 h, cuando los despegues desde León no se iniciaron, por culpa de la dicha niebla, sino a las 10,30h y se fueron haciendo escalonados.

El Diario de Operaciones de la 8ª División ni siquiera menciona la actividad de la aviación. Y nosotros, en aras de la importancia de la rotura del cerco, en contra de lo acostumbrado, examinaremos someramente la maniobra terrestre de dicha ruptura. Para ella, las Columnas Gallegas articularon un dispositivo conformado por tres agrupaciones: por el Norte, una de ellas, constituida por los tabores de Regulares III de Ceuta y IV de Tetuán al mando del comandante, habilitado de teniente coronel, Rafael Gallego Sáinz (y no Elías Gallegos Muro, como se ha escrito muchas veces) debía ocupar por sorpresa la sierra del Naranco; por el S.E, dos compañías del Rgto. Nº 29 y una batería del 15 Rgto. Ligero, avanzarían hacia San Claudio a las órdenes directas del comandante Teijeiro y una tercera, formada por Guardias de Asalto de La Coruña, voluntarios de Orense y una compañía de voluntarios de Puentedeume, mandada por el

capitán Carlos Pérez López, progresaría hacia Lorigana, en dirección Este, entre las dos anteriores.

La columna del Teniente coronel Gallego salió del El Escamplero a la 01,00 h del día 17 en medio de una densa niebla, cruzó el río Nora por Quintes y comenzó el ascenso del Naranco, perdiendo el camino varias veces por causa de la citada niebla y, recobrándolo otras tantas; amparado en ella, fue ocupando los picos de la sierra –Cantu La Caleyina, La Rasa, Picu La Vara– hasta alcanzar la máxima altura –el Pico del Paisano– sin ser descubierta por el enemigo, que se hallaba enfrascado en el ataque desde San Pedro de los Arcos, en el escalón más bajo de la falda del Narano, a la Estación del Norte, inmediata ya a la calle Uría. Al descrestar el Paisano, los regulares de Gallego aparecieron a espaldas de las fuerzas gubernamentales que, acosadas por el bombardeo de los aviones de León, emprendieron la fuga sin presentar combate. No fue este el caso de la agrupación del centro, que tuvo que luchar duramente para ocupar Lorigana, donde resultó herido el capitán Pérez López, siendo sustituido en el mando por el también capitán Jacobo López quien, viendo que el enemigo cedía en su resistencia, decidió continuar directamente sobre Oviedo tomando al asalto el barrio de La Argañosa y estableciendo contacto con los defensores a la altura de la calle Independencia hacia las 19,30 h. El cerco de la ciudad quedaba definitivamente roto, pero aún le restaba por padecer un durísimo asedio durante el largo año que transcurrió hasta el final de la guerra en el Norte, en octubre de 1937. Oviedo quedaba comunicado con Grado y su retaguardia por el inverosímil pasillo que habían abierto las Columnas Gallegas en su ataque en punta –Lorigana-Puente Gallegos-El Escamplero-Las Regueras-Peñaflor-Grado– que en algunos puntos apenas

llegaba a los dos kilómetros de ancho y que se mantuvo en esta situación hasta el término de la guerra en Asturias, ya que los republicanos fueron incapaces de cortarlo pese a los reiterados intentos que para ello hicieron.

18 de octubre.-

El observatorio de la Catedral no acusa actividad aérea alguna.

Ante el acoso aéreo, la aviación republicana se replegó desde Carreño a La Albericia. Aunque algún aparato debió quedar en Asturias –tal vez en Llanes– pues realizaron algún que otro ataque esporádico. Los tres Savoia S.81 abandonaban La Virgen del Camino rumbo a Talavera, donde uno de ellos, al aterrizar, resultó averiado de consideración. Como se ha dicho, çeste tipo de aparato ya no volvería a operar sobre Asturias en lo que quedaba de guerra.

Asimismo, dejaban León los tres cazas Fiat Cr.32 para incorporarse a la lucha por Madrid. Estos volveremos a encontrarlos combatiendo en el frente asturiano, pero ya nunca con pilotos italianos, sino exclusivamente españoles.

Dando por culminada la operación que se les había encomendado, se fueron también de León los tres Junkers de la escuadrilla 3-E-22 hacia los frentes del Centro.

19 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9 un avión rojo nos arroja unas 10 bombas.

A las 10 llega un aparato de León y bombardea las posiciones enemigas.”

Los Junkers de la 1-E-22 y el “Dragon” de Juan Antonio Ansaldo bombardeaban posiciones en torno a Oviedo y la margen derecha de la ría de Pravia.

20 de octubre.-

No hay noticias aeronáuticas del observatorio de la Catedral. En realidad, no operaron ninguna de las dos aviaciones.

21 de octubre.-

Parte del Estado Mayor del Aire, nacional:

“Ha sido bombardeado el puerto de Gijón. en el que... (se encontraba) un barco atracado al muelle en el que había dos trenes. En el barco ha estallado una bomba y se ha producido un incendio. Dos bombas de 250 kg han alcanzado a los almacenes del muelle

Durante el bombardeo nuestros aviones han sido objeto de nutrido fuego de A.A.A. Se les hacía desde un submarino surto en el puerto y con dos piezas desde un barco.

En el aeródromo (de Carreño) había tres aviones rojos al parecer inutilizados.”(118)

El parte no nos dice qué aviones fueron los atacantes pero, desde el momento en que usaron bombas de 250 kilos, tuvieron que ser Ju.52 y, por tanto, los de la Escuadrilla 1-E-22, única que quedaba a estas alturas en León.

El fuego antiaéreo que recibieron los Junkers nacionales pudo proceder efectivamente de un submarino fondeado en el puerto –probablemente, el “C-2”–, pero no parece que pudiera sumársele el de un buque de superficie

118 Como sabemos, eran dos los aparatos inutilizados en Carreño

gubernamental, pues el único presente entonces en el Cantábrico que montaba piezas antiaéreas era el destructor “José Luis Díez”, que se hallaba en Bilbao sometido a reparaciones a causa de las cuales no pudo volver al servicio hasta los primeros días de diciembre.



Mercante impactado durante el bombardeo del puerto de El Musel del 21 de octubre

En cambio, el parte no recoge la reacción contra los aviones de la D.C.A. de Carreño que tenía lugar poco después, según EL NOROESTE de Gijón del día 22, que describe el ataque con bastante detalle.

“Nuevamente la aviación facciosa ha hecho ayer objeto a Gijón de una de sus cobardes agresiones, arrojando sobre la población civil, indefensa, gran cantidad de metralla...

Los aviones aparecieron volando sobre la población hacia las ocho de la mañana y sus objetivos principales fueron el puerto del Musel, el campo de aviación e, inexplicablemente, el barrio de Cortijo, causando con su criminal bombardeo varias víctimas aparte de algunos daños que fueron ocasionados, especialmente, en el edificio de la Junta de Obras del puerto exterior, en la Estación del Ferrocarril de Carreño, en el mismo puerto, en uno de los buques surtos en el Musel y en una casa del mencionado barrio del Cortijo.

(...) Durante el bombardeo sobre el campo de aviación los cañones antiaéreos del mismo hicieron fuego sobre los aviones facciosos, pareciendo ser que uno de los aparatos fue alcanzado por los disparos, marchando con avería.

(...) Cuando anoche hablamos con el gobernador civil, nos dio cuenta de haberse ordenado la detención de bastantes personas de significación derechista sobre las que recaen sospechas de espionaje.

-Está visto –agregó Belarmino Tomás– que las derechas tienen montada en Gijón una trama, como lo demuestra que los aviones facciosos bombardearan en el puerto exterior un objetivo preciso...”

Desmentía así Belarmino Tomás la tesis sustentada por el periodista del ataque indiscriminado a la población civil ya que, en efecto, los lugares

bombardeados eran claros objetivos militares.

Una vez realizado el bombardeo de El Musel, los Junkers de la 1-E-22 regresaron a Salamanca

Parte del observatorio de la Catedral:

(Por la tarde) *“Seis aviones nuestros pasan en dirección a Gijón.”*

22 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 16, dos trimotores de León bombardean San Claudio.”

Podría tratarse de algunos de los Fokker F.VIIb 3m 20-2 (Montesinos) o 20-3 (Tasso), de los Fokker XII 20-5 (Julián del Val) y 20-6 (Ignacio Ansaldo), que iban saliendo de los talleres del Parque ya revisados, o del “Dragon” de Juan Antonio Ansaldo.

A pesar de la merma de aviones que había afectado a los dos bandos, continuaban en lo posible las operaciones aéreas, toda vez que se estaba combatiendo duramente en tierra. Los nacionales trataban insistentemente de ensanchar la parte del pasillo de comunicación en la zona de San Claudio para poder utilizar la carretera que iba desde esta población a Oviedo; mientras los republicanos lanzaban ataque tras ataque, aprovechando el refuerzo que habían recibido de dos batallones vascos, sobre diversos puntos del citado pasillo –con especial empeño en el sector del Escamplero– a fin de cortar la comunicación a través del mismo.

Diario de Operaciones de la 8ª División: *“La aviación enemiga bombardeó Salas y Grado con escasa eficacia.”*

23 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 15, tres trimotores de León bombardean San Claudio, Sograndio, El Campón, El Cristo (de las Cadenas) y La Manjoya, San Esteban (de las Cruces) y el camino de Faro, donde tienen los cañones.”

Llegaban a La Virgen del Camino, en un intento por compensar de algún modo la ausencia de los Junkers, los tres Breguet XIX, del Grupo de León, que hasta entonces habían estado operando en el Centro, desde el aeródromo de Escalona del Prado, y cuatro (119) Heinkel He.46 “Pava” con matrículas 11-151, 11-152, 11-153 y 11-154, que componían la 1ª Escuadrilla de este material, 1-E-11, al mando del capitán Carlos Martínez Vara de Rey. Su personal estaba formado por los pilotos Domenech, Jesús Rubio, Martiniano Valdizán, Colorado y Alfredo Arija y los ametralladores-bombarderos Alejandro Sánchez Gallicher y Felipe Madariaga.

Los cuatro Heinkel He.46 C-1, llegados a León formaban parte de un grupo de doce que desembarcó en Vigo del vapor alemán “Usaramo”

119 Jesús Salas, quien ha estudiado con mayor dedicación la actuación de este modelo de aparato, no parece tener claro si las primeras tres escuadrillas que se formaron eran de tres o cuatro aviones. En su trabajo “Llegada de los Heinkel-46 (Pavas)” (publicado en el nº 369 de la “Revista de Aeronáutica y Astronáutica”, pág. 573) de 1971 decía que eran de cuatro, numerados desde el 11-151 al 11-162 y volvía a decirlo en “Ayuda extranjera” III (en “Aeroplano” nº 12, de 1994, pág. 93). Sin embargo, en “Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 190 (1999) asegura que fueron de tres. Personalmente opino que estas escuadrillas, al menos en un principio fueron de cuatro He.46, aunque cabe la posibilidad de que más adelante, cuando se reorganizaron en dos grupos, pasaran a tener tres aviones. Y digo esto, por una parte, porque considero un tanto inusual destinar siete pilotos a una unidad de tres aparatos y, por otra, por el testimonio de José Ramón Calparsoro (“Un piloto español en la Legión Cóndor”, págs. 81 y 83) quien afirma que el He.46 que se le asignó cuando fue destinado a la 2ª Escuadrilla era el 11-157 cuando, si hubieran sido de tres aviones, este número habría correspondido a la 3ª.

donde recaló en su segundo viaje a España (120). Aunque se trataba de un avión de diseño relativamente reciente (121), el He.46 era de concepción anticuada. Nacido como biplano, fueron reduciéndose sus planos inferiores en las primeras versiones hasta desaparecer por completo, quedando convertido en un monoplano biplaza de ala alta –parasol–, lo que favorecía el desempeño de la misión de reconocimiento, a la que estaba destinado. Su construcción era mixta a base de metal y madera, con recubrimiento de tela. Su tren de aterrizaje, fijo, y montaba un motor radial Siemens SAM22B, de 9 cilindros con una potencia de 650 hp con los que alcanzaba una velocidad máxima de 260 km/h o de crucero de 215 km/h.

120 O tal vez, del “Girgenti”, que desembarcó en La Coruña. El “Usaramo”, en su primer viaje había tomado puerto en Cádiz el 6 de agosto. Los siguientes buques con suministros alemanes fueron el “Kamerun” y el “Wigbert” –el primero con gasolina de aviación y el segundo con aviones, bombas y armas ligeras– y no pudieron entrar en Cádiz por impedírsele la Escuadra republicana, por lo que hubieron de retroceder hacia el Norte, descargando en Lisboa, pues el Gobierno portugués había autorizado el tránsito a España del cargamento por su territorio. Los alemanes consideraron que esta solución constituía una ruta segura y, así, el cuarto buque –el “Lahneck”– descargó también en Lisboa. Y lo mismo pretendió el siguiente, quinto, –el “Usaramo”, en su segundo viaje–, pero Inglaterra presionó al Gobierno luso para que lo desautorizara, lo que le obligó a desandar parte del viaje realizado para descargar en Vigo. Como quiera que Portugal no estaba en condiciones de suministrar equipo bélico al bando nacional, del que era partidario, la propaganda republicana se centró en la crítica al permiso del tránsito de armas a través del país, exagerándolo hasta el extremo de considerarlo algo habitual, cuando como hemos visto, sólo fueron tres los cargueros que desembarcaron su material en el puerto lisboeta, forzando a trasladar el envío de suministros alemanes a los puertos gallegos, aunque para ello hubiera tenido que intervenir la todopoderosa Gran Bretaña. Algunas fuentes citan el desembarco de un cuarto cargamento alemán desembarcado en agosto de 1936 en Lisboa, pero en esta ocasión el barco que lo transportó fue el británico “City of Manchester”, quien trató de cubrir el suministro, alegando que se trataba de material para el Ejército portugués.

121 Había sido diseñado y realizado su primer vuelo en 1931 y entrado en servicio con la Luftwaffe en 1933



Heinkel He.46 C-1, con matrícula 11-151 (la más baja de las asignadas a las “Pavas” tripuladas por españoles) de reconocimiento cercano y pequeño bombardeo.



Tripulantes de la 1ª Escuadrilla de Heinkel He.46. En el centro, el jefe de la misma Carlos Martínez Vara de Rey.



Dos vistas del mismo Heinkel He.46, matrícula 11-154, en las que se aprecia la mira de bombardeo Goerz Visier 6V.219d junto a una muñequita pintada como mascota. En la foto inferior, se ve mejor la ametralladora MG.15, única que montaba el aparato.

Su armamento se hallaba reducido a una sola ametralladora MG.15 de 7,92 mm (8x57) en montaje de anillo giratorio sobre el puesto descubierto del observador y podía llevar una carga de 12 bombas de 10 kilos en dos lanzabombas internos verticales Elvemg 6C 10 IX, similares a los montaban los Heinkel He-51 (122). Tales lanzabombas podían sustituirse por una cámara para el reconocimiento fotográfico. La mira de puntería

¹²² Más adelante, con posterioridad a la campaña de Asturias y por iniciativa del propio Calparsoro, se ensayó con éxito, y así fue empleado, suplementar la carga con dos bombas Hispania A.6 de 50 kilos ubicadas en los dos enganches centrales de un lanzabombas 4-A-6 colocado en posición ventral (Ver “Un piloto español en la Legión Cóndor”, págs. 91 a 93).

para el bombardero era una Goerz Vizier 6V.219d idéntica a la que montaban los Ju.52, pero colocada en la misma incómoda posición en que la llevaban los Breguet XIX: es decir, en la cara externa del costado derecho, lo que requería que el bombardero, para realizar la puntería, tuviera que sacar medio cuerpo fuera de su puesto, a más de tener que hacerlo retorcido y eso en un avión en el que el conjunto motor/hélice que montaba provocaba tales vibraciones que resultaba difícil leer el cuadro de instrumentos.



Mira Goerz Visier 6V.219d, que montaban los He.46, fotografiada con un encuadre parecido, más o menos, a la posición en que se ve colocada en las dos fotos anteriores

El Heinkel He.46 C-1 mejoraba en muy escasa medida al Breguet –algo más de velocidad 30/45 kilómetros más por hora– y un radio de acción poco mayor. De hecho, hubo que retirarlos del combate en enero de 1938;

aguantando, por tanto, poco más de dos meses que los Br. XIX, que fueron retirados en octubre del 37.



Heinkel He.46 11-157 de la 2ª Escuadrilla, portando las dos bombas Hispania A.6 suplementarias, de 50 kilos.



Detalle del lanzabombas 4-A-6, con las dos bombas de 50 kilos en los engarces centrales, si bien estos lanzabombas, como se ha dicho, sólo empezarían a utilizarse ya finalizada la guerra en Asturias.

El periódico, de Gijón recoge del Parte Oficial del Ministerio de la Guerra que dice:

“En Asturias el enemigo se repliega lentamente (...) ante el brío de los heroicos milicianos asturianos. La aviación republicana colaboró con gran acierto en la acción de las tropas de tierra.”

No se ha encontrado fuente alternativa alguna que corrobore estas afirmaciones; más bien, todo lo contrario.

24 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 6,30 aparece el avión rojo que los cañones antiaéreos no dejan acercarse.”

Como se ha dicho, algún o algunos aparatos republicanos se establecieron en el aeródromo de Cué. Uno, al menos, está identificado: el Breguet XIX 12-92, pilotado por Roldán, llevando como ametrallador-bombardero al sargento José Juan Otero García en reemplazo de Juan Maluquer, que había partido de Asturias en un Fokker F.VII para regresar a Cataluña.

En cuanto a los “cañones antiaéreos”, no había otros en Oviedo que las cuatro ametralladoras de 20 mm de la sección sevillana del teniente Villa que, desde luego, hacía fuego contra los aviones enemigos en cuanto los tenían a su alcance.

25 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 8, por Pola de Siero, aparece un avión rojo que se aproxima, ahora sólo tira tres bombas por detrás de las Adoratrices.”

Vázquez Carril, que había entrado en Oviedo con su Batería, da testimonio de esta presencia en su diario (123), con las siguientes palabras:

“A la mañana temprano aparece el “Negus”, que empieza a soltar metralla, pero pronto dos cañones antiaéreos empiezan a funcionar, largándose más que deprisa.”

26 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 10, nos visitan 7 aviones de León bombardeando los objetivos que les encomiendan con otros tres cazas.

Los aviones rojos ya no vienen

Nos visitan dos aviones y tres cazas de León, vienen de Gijón.”

Vázquez Carril (124) nos refiere sin mucha precisión cuáles eran los objetivos de los aviones nacionales: *“Bajamos un poco más debajo de (La) Argañosa, empezando a soltar metralla (con los Schneider de 7 cm) sobre un pueblo que hay más arriba de Villamar (¿Santa Marina de Piedramuelle (125)?). Se origina el tiroteo y de pronto dos aparatos del Ejército toman también parte, parte activísima. Irán zumbando hasta el anochecer...”*

El periódico LA PRENSA, del 27, daba igualmente su particular versión de estos hechos:

123 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, pág. 194

124 Ibid. pág. 195

125 En esta jornada, las fuerzas nacionales estaban operando al Sur de la carretera San Claudio-Oviedo, a fin de alejar el frente de la misma para que pudieran circular por ella los convoyes de suministro; es decir en dirección a Santa Marina de Piedra Muelle, pueblo situado a más altura (cota 270), por encima, de Villamar (cota 205).

“Hacia días que los aviones enemigos no habían aparecido por Asturias (126). Ayer se presentaron sobre Oviedo tres aparatos que comenzaron a realizar observaciones sobre nuestras posiciones, arrojando después algunas bombas sin que las consecuencias fueran lamentables ni produjesen efecto alguno en la moral de nuestras tropas. Al atardecer los aparatos regresaron a sus bases.”

27 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Siguen visitándonos nuestra aviación y los rojos siguen cañoneando la población civil.”

EL NOROESTE, de Gijón, del día 28 lo confirmaba así: *“Por la mañana y a última hora de la tarde volaron sobre los campos de operaciones cuatro aparatos enemigos, los cuales bombardearon en la parte de San Claudio y San Esteban de las Cruces.”* Es decir, en los dos sectores por cuyo dominio se estaba combatiendo estos días en tierra.

Este mismo periódico anunciaba que *“La Alcaldía (de Gijón) ha dispuesto la habilitación de refugios, amplios y seguros, contra posibles agresiones de la aviación facciosa.”*

28 de octubre.-

El observatorio de la Catedral no incluye en su parte ninguna noticia relacionada con la aviación, como tampoco lo hará los días 29 y 30.

29 de octubre.-

En esta fecha se marchan a Ávila los Heinkel He.51 que habían operado desde La Virgen del Camino.

¹²⁶ Como hemos visto, esto no era cierto en absoluto.

A los Breguet XIX disponibles en la España nacional se les cambia el número de tipo de aparato que pasa a ser el 10, en lugar del antiguo 12.

Los supervivientes, una treintena, se distribuyen en cinco Grupos, numerados desde el 1-G-10 al 5-G-10 y cada uno de ellos contaría con dos escuadrillas de tres aparatos, numeradas desde la 1-E-10 a la 10-E-10. Al frente de Asturias, a La Virgen del Camino, le fueron asignados el Grupo 1-G-10 y, por tanto, las escuadrillas 1-E-10 y 2-E-10, en las que se encuadrarían los antiguos tres Breguet de León y los tres de Escalona que se habían incorporado el día 23.



Aparatos Breguet XIX de la Escuadrilla 2E-10, de León, luciendo en la matrícula su nuevo número de tipo: el 10. Ocupa casi totalmente la imagen el 10-136, uno de los veteranos, presente ya en La Virgen del Camino al estallar la guerra.

Por fin, se formaba “*oficialmente*” la denominada Escuadrilla Dragon-Fokker, que no había podido crearse anteriormente de hecho por la ininterrumpida actuación en diferentes frentes de los aviones que debían componerla. Ahora se reorganizaba como escuadrilla, cuando hacía dos

meses que se proyectara como grupo. La formaban los Fokker XII 20-5 y 20-6, los Fokker F-VIIb 3m 20-2 y 20-3 y los De Havilland D-H- 89 “Dragon Rapide” números 2 y 4. A estos “Dragon” se les cambió el número del tipo de aparato que pasó a ser el 40 y al mismo tiempo las matrículas, asignando al N° 2 la 40-1 y el N° 4 la 40-2, y los nombres de “Capitán Pouso“ al primero de ellos y de “Capitán Vela” al segundo; es decir, los nombres de los dos oficiales muertos cuando tripulaban el Dragon N° 5 al ser éste derribado por error por los pilotos alemanes de los primeros He.51. El Fokker F.VIIb 3m 20-4, como ya se ha dicho, había sido destinado a misiones de enlace y transporte.

30 de octubre.-

Dos Heinkel He.46, pilotados por el capitán Sebastián Rubio Sacristán y el ahora brigada Angel Bravo Alabau, efectúan un reconocimiento sobre Cantabria con el propósito de descubrir el nuevo aeródromo de Orzales. No sólo encuentran el aeródromo, sino que dan con un Breguet XIX estacionado en él, al que bombardean y ametrallan.



La imagen nos muestra al Fokker 20-4 en el aeródromo de Escalona tras uno de los He.51 de las primeras escuadrillas, a las que fue asignado como aparato de enlace.

31 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Aparece un avión rojo que arrojó dos bombas en la Cadellada y sigue a Santander.”

Los bombardeos aéreos sufridos por Oviedo en los meses de septiembre y octubre de 1936 fueron los más continuados, contundentes y, por tanto, más dañinos de que fue objeto la ciudad durante la guerra. Durante el año que aún faltaba para que se terminara ésta en Asturias, continuaría siendo objeto de cañoneos de artillería diarios y extremadamente duros que la convertirían en la capital de provincia más destruida de España; al menos, en términos relativos.

No dejaría de padecer nuevos ataques aéreos, pero sin comparación posible con los sufridos durante el cerco total.





De entre las numerosas fotografías que existen de las ruinas ocasionadas por los bombardeos en la ciudad de Oviedo, se ha elegido esta pequeña muestra de imágenes entresacadas de unos documentales ingleses y franceses rodados a poco de romperse el cerco, a finales de octubre o principios de noviembre de 1936. Ello nos garantiza que no se trata de destrozos causados con posterioridad a las fechas que hasta aquí se han tratado. Por otra parte, no aparecen en ellas ni boquetes de proyectiles de artillería, ni marcas de humo de incendios, lo que proporciona la certeza de tratarse de daños producidos por bombardeos aéreos.

CAPÍTULO IV

LA OFENSIVA DE NOVIEMBRE / DICIEMBRE de 1936

1 de noviembre.-

Al anochecer, tomaba puerto en Bilbao el mercante soviético “A. Andreiev” que transportaba un importante cargamento de material de guerra. Era el primer barco ruso que llegaba con armamento al Norte republicano dentro de la llamada “Operación X”, nombre aplicado al entramado de suministros de equipo bélico remitido por la U.R.S.S. a la República española. Cada uno de los viajes de dicha operación recibía un número “Y”, correspondiéndole al que ahora recalaba a Bilbao el “Y-7”.

De sus bodegas se descargaron 30 blindados, 21 cañones, 50 lanzaminas, 200 ametralladoras, 15.600 fusiles, 47.000 disparos de artillería, 19 millones de cartuchos y, lo más interesante en relación al tema que nos ocupa, 15 aparatos de caza Polikarpov I.15 “Chato”. Con ellos venían repuestos, gasolina, grasas, municiones... y el personal que debía dotar la escuadrilla: pilotos, mecánicos, armeros y, probablemente, un intérprete.

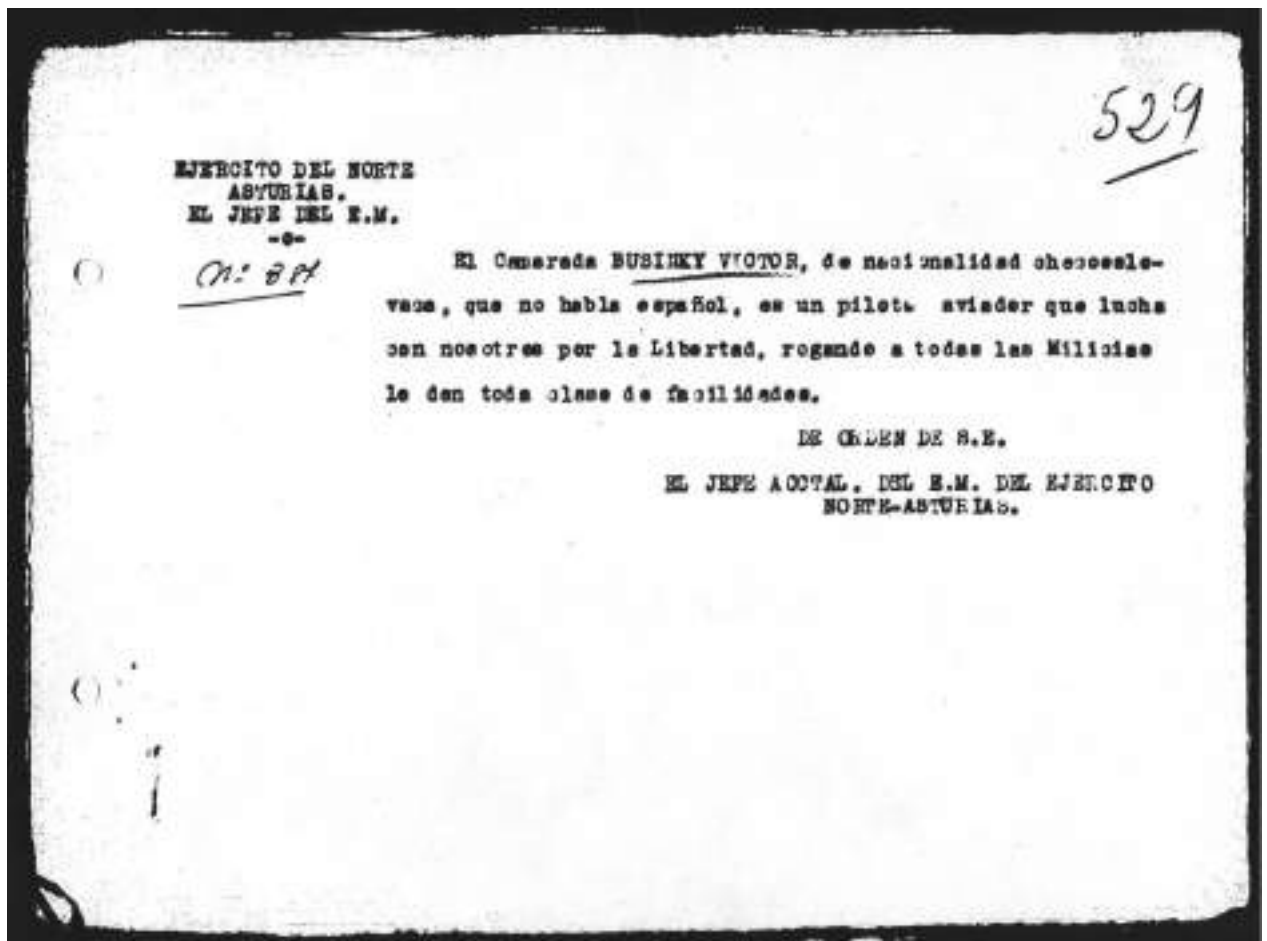
En el Archivo Histórico Provincial de Asturias (A.H.P.A.) se conservan los salvoconductos individuales –treinta y cuatro– extendidos al supuesto nombre de cada uno de ellos, en los que también se cita su aún más supuesta nacionalidad. He aquí la relación:

RELACION DE SALVOCONDUCTOS A PERSONAL EXTRANJERO DE AVIACION CONSERVADOS EN EL ARCHIVO HISTORICO PROVINCIAL DE ASTURIAS

Con fecha 19 de noviembre de 1936 y según el orden con que están colocados en el Archivo

Businky, Victor	Checo	Brang, Serguey	Lituano
Gurevich, Beny	Polaco	Nicollsky, Rotislav	Checo
Shneider, Andrev	Polaco	Truscacavsky, Vaslav	Polaco
Sanoov, Caroll	Búlgaro	Pavlovich, Riril	Serbio
Drevisky, Nicolai	Serbio	Carbutovsky, Boris	Estonio
Podollsky, Samoil	Polaco	Stetzky, Anatole	Polaco
Bibigold, Andrei	Rumano	Voitinsky, Tadeus	Serbio
Sakrevsky, Bronislav	Polaco	Susulevich, Victor	Polaco
Nisamutdinov, Sarvadin	Tártaro	Blek, Gans	Estonio
Ludkevich, Vladislav	Polaco	Poduvni, Georgi	Búlgaro
Asevich, Bebi	Checo	Valdimirsky, Vladimir	Polaco
Serpujov, Shan	Polaco	Dsiguilonov, Vladimir	Polaco
Popov, Georgy	Búlgaro	Dubrovsky, Nicolai	Polaco
Vetrov, Pavel	Rumano	Bugner, George	Rumano
Sniegov, Nikolay	Serbio	Yakuvovich, Pavel	Polaco
Sallsverg, Alexey	Estonio	Chipurna, Boris	Búlgaro
Smidt, Karl	Polaco	Coper, Yan	Checo (1)

1 Archivo Histórico Provincial de Asturias (A.H.P.A.). Caja J-37. Expediente 3



Los salvoconductos eran todos iguales, cambiando únicamente en lo que atañe a los datos personales de cada uno. La imagen muestra el extendido a nombre de Victor Businky, de nacionalidad checoslovaca, según se afirma en él.

Tabernilla y Lezamiz publican (2) un listado, obtenido a partir de las investigaciones del historiador ruso Seguey Abrosov, con los nombres auténticos de diez de los pilotos de nacionalidad soviética: comandante de brigada y jefe de la escuadrilla Borís Turzhanski, tenientes P.A. Antonets, K.G. Baranchuk, S.G. Bulkin, P.A. Goncharov, A.I. Ketov, N.T. Petrukhin, V.T. Sakhranov y P.T.Semenov, a los que añaden el nombre de Ballón, sin precisar su nacionalidad, que hacía las funciones de intérprete.

El I.15 “Chato”, como ya se ha dicho al hablar de sus posibilidades en lucha contra el Fiat Cr.32, era, al igual que éste, un biplano de última

2 “El Informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, págs. 240 y 241

generación, con los planos superiores en forma de ala de gaviota, de estructura mixta, tren de aterrizaje fijo –con dos patas independientes y patín de cola– cabina abierta, sin radio. Pero, aunque anticuado en su concepción general, Polikarpov había introducido en su diseño, especialmente en el de su célula, los refinamientos y adelantos que los últimos avances tecnológicos habían puesto a su alcance.

Por otra parte, tuvo la mala suerte de que la fabricación del motor que se había previsto montarle –el M.25-, versión rusa del norteamericano Wright Cyclone SGR-1820-F3, de 700 hp– comenzaba a iniciarse cuando quedaron listas las primeras células del I.15 y fueron reservados para el I.16, que en realidad era el avión “estrella” de Polikarpov, tomándose en consecuencia la decisión de motorizar los “Chatos” con el motor M.22 que habían llevado su antecesor, el I.5. El M.22 era el motor francés Gnôme-Rhone Jupiter 9ASB (3) de solamente 480 hp que llevaba tiempo fabricándose con licencia en la Unión Soviética. Con él, las prestaciones del I.15 mermaron, si bien continuaba conservando su excelente maniobrabilidad, que le permitía efectuar un giro de 360° en 8 segundos.

En estas condiciones, la U.R.S.S. construyó antes de 1936 cuatrocientos cuatro I.15 con motor M.22, más algunos otros con motores Cyclone montados con piezas originales norteamericanas. Por fin, los aparatos de las últimas series, una vez consolidada la producción del M.25, ya irían equipados con estos motores desde su salida de fábrica. Además, varios aparatos de las primeras series fueron remotorizados con el M.25. En España también se sustituyeron en algunos “Chatos” los motores M.22

3 Que, a su vez, era una variante del británico Bristol Jupiter

por los M.25 que la U.R.S.S. suministraba como repuestos para los I.16 (4) y para los I.15 que habían comenzado a montarse en Cataluña. Pero todo eso sería más tarde y por ello doy por supuesto que los I.15 de los primeros envíos, que combatieron en Asturias, debieron ser de los motorizados con M.22, con el que alcanzaban una velocidad máxima de 347 km/h, y sólo en posteriores envíos desde la Unión Soviética vendrían con el M.25 ya de serie.

Hay quien afirma –nunca son claros los datos, que suelen proporcionar en forma errónea incluso aquellos que volaron en estos aviones- que los I.15 de las primeras series montaban tan sólo dos ametralladoras.

Lo cierto es que nunca encontré referencias que confirmaran con seguridad la presencia en España de “Chatos” con sólo dos armas. Incluso García Lacalle, que fue asignado a la primera escuadrilla soviética que llegó al Centro, nos dice (5) que los aparatos de la misma montaban cuatro, aunque a continuación deslucen el testimonio cuando afirma que disponían “*...de 750 balas para cada una de las cuatro ametralladoras*”, cuando los I.15 llevaban realmente 500 cartuchos para cada una de las dos máquinas superiores y 1.000 para cada una de las inferiores; en definitiva, un total coincidente de 3.000 disparos, pero con diferente distribución.

4 Con los envíos de aviones solían llegar motores de repuesto, que no se cargaban aparte, pues iban incluidos en el precio del lote de aparatos pero, además de éstos, hay documentados numerosos envíos de motores individualizados. Así, los transportados por el “Escolano”, “Cabo San Agustín”, “Antonio de Satrústegui”, “Aldecoa”, “Artea Mendi”, “Bonifacio”, “Ain el Turk”

5 La aviación de caza en la guerra española”, pág. 174



Polikarpov I.15 “Chato” sin matrículas ni emblemas, tal como parece ser que actuaron en Asturias los que formaron la primera escuadrilla del Norte. Adviértanse en las **fotos de arriba y centro** la fijaciones bajo los planos inferiores para colocar los lanzabombas.

Tales **ametralladoras** ametralladoras eran del tipo Maxim PV.1, de 7,62 mm de calibre distribución y se ubicaban, dos, en la parte alta del motor y las otras dos a los costados del mismo, disparando todas a través del



Ametralladora Maxim PV.1 de la colección del Museo de la Academia de Caballería, de Valladolid, vista por ambos lados. Como quiera que iban montadas en parejas, las había de mano izquierda y derecha; en este caso, se trata de una ametralladora de mano izquierda. Como lo son también las dos que nos muestra el “Chato” de las fotografías inferiores colocadas en sus correspondientes emplazamientos.





Visor de puntería tipo Galileo OP-1 (licencia Goerz) que montaban los I.15.

círculo de giro de la hélice, con la que iban sincronizadas. La puntería se efectuaba mediante un visor tubular OP-1, tipo Galileo.

El “Chato” podía llevar una carga de bombas constituida habitualmente por 8 bombas de 10 kilos AO.10 albergadas en un lanzabombas externo ventral, desmontable, disponiendo, además, de soportes en los planos inferiores para transportar un total de cuatro bombas de 25 kg AO 25 M1 R-25 o dos FAB 50 SV R-50 de 50. Estas cargas de bombas penalizaban notablemente las prestaciones del aparato, por lo que su uso no solía ser del agrado de los pilotos, aunque finalmente no les quedaría más remedio que empeñarse en la modalidad de ataque a tierra ante la escasez de aparatos de asalto en la Aviación de la República.

Comuniquier que fuese, la llegada de estos quince “Chatos” suponía la superioridad aérea total para la Aviación del Norte republicano desde el momento en que la nacional no disponía en sus aeródromos de Castilla / León de un solo aparato capaz de hacerles frente.

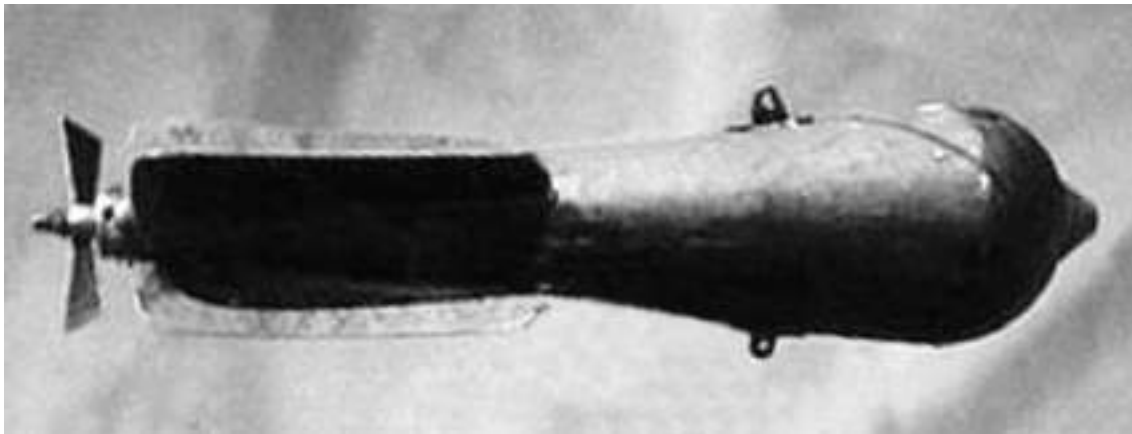


Montaje de los lanzabombas subalares en un I-15 “Chato”.





Polikarpov I.15 equipado con el lanzabombas para 8 bombas de 10 kilos.



Bomba de fragmentación rusa AO-10 de 10 kg



Restos de bombas rusas AO-10 encontrados en Asturias; concretamente, en los alrededores de Grado y Pola de Siero. (Museo Militar de El Cuetu y Museo Etnográfico y de Historia de Grado)



Fotografía conocida, ya que ha sido publicada en varias ocasiones sin identificar nunca el lugar en que fue tomada, que muy bien pudiera ser el Norte republicano. En cualquier caso, lo que aquí nos interesa de ella es que nos muestra los dos lanzabombas, para otra tantas bombas rusas de 25 kilos, montados bajo su plano inferior izquierdo.



Bombas rusas empleadas por los “Chatos” en los lanzabombas de sus planos inferiores: a la izquierda, la AO.25 M1, de 25 kg., de las que podía llevar dos bajo cada uno de ellos y, a la derecha, la FAB 50 SV R-50, de peso doble al de la anterior, de las que sólo podía transportar una bajo cada plano..



Mecánicos/armeros republicanos preparando, sobre el ala inferior de un I-15, los lanzabombas que montarán acto seguido en ese mismo aparato o en otro similar de su escuadrilla. El personaje de la izquierda es el cabo José Loredo.

En esas circunstancias, el “Circo Krone” nacional (6) del Teatro de

6 Utilizo a propósito esta denominación con el mismo derecho que se aplica habitualmente a la Aviación republicana del Norte, cuando se halló en similares circunstancias. Tabernilla y Lezamiz (“Informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, pág. 229) se preguntan “*cuándo nació la leyenda del Circo Krone*”. En mi opinión, nació en 1958 con la publicación en Méjico del libro “Sangre en el Cielo”. El libro de Francisco Tarazona gozó de dos grandes ventajas: el ser las primeras memorias de un piloto de caza de la guerra civil que se publicaban, cuando no había prácticamente nada sobre el tema, y el estar magníficamente escrito, hasta el punto de que se lee con el mayor agrado, como si fuera una novela. Por ello, causó un impacto tremendo –autorizándose incluso su publicación en la España de Franco en 1968, con el título “Yo fui piloto de caza rojo”– por lo que sus afirmaciones crearon escuela, suponiendo una enorme dificultad para quienes desearan, con posterioridad, rebatirlas históricamente. Es cierto que le había precedido el libro de García Morato, pero hay que reconocer que ésta es una obra muy anodina y con muy pocos detalles, tanto técnicos como históricos, con lo que no hay comparación posible entre ambos. En la página 47 de la edición española, Tarazona cuenta cómo Martín Luna, jefe de la Aviación republicana del Norte, le resume las disponibilidades de aparatos a sus órdenes: “*Cincuenta aviones. De los cuales quince o veinte son unas reliquias. El Circo Krone*”. Probablemente se trataba de una *boutade* personal de Martín Luna, aunque no podemos descartar que se usara coloquialmente en alguna que otra ocasión. Desde luego, nunca una denominación oficiosa ni, mucho menos, oficial. No me extraña que Rafael A. Permuy, que intercambió noticias con Tarazona cuando éste aún vivía en Méjico, expresara a Tabernilla “*que la Escuadrilla de Reconocimiento del Norte nunca fue conocida con ese nombre*”... de Circo Krone. (Ob. cit. nota 81, pág. 329). Igual sucede con otra expresión que Tarazona acuñó en su libro (págs. 224 y 283 de la edición española): la de FARE, que ha sido adoptada con más entusiasmo aún que la anterior, siendo hoy de uso común entre tirios y troyanos, cuando oficialmente nunca se llamó así la Aviación republicana. En 1936, existían la Aviación Militar, el Servicio de Aviación Naval y la Dirección de Aeronáutica Civil, dependiendo las tres de la Dirección General de Aeronáutica. El 16 de mayo de 1937 la Gaceta de la República publicaba un Decreto firmado por don Manuel Azaña “*...de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministro de Marina y Aire (Indalecio Prieto)*” por el que se creaba “*el arma (sic) de Aviación, que estará compuesta por todas las fuerzas y servicios aeronáuticos de la República...*” Quedaban así unificadas las aviaciones Militar y Naval, bajo la denominación de Arma de Aviación de la República Española o, simplemente, Aviación de la República Española, Nunca la entelequia de Tarazona.

Operaciones del Norte no podía actuar en los sectores con presencia de estos cazas soviéticos, como veremos.

Constituían las fuerzas aéreas asignadas a la Base de León:

Jefatura.- Julián Rubio López

Grupo 1-G-10 (Vicente Eyaralar Almazán)

Dos escuadrillas.-

1-E-10, con 3 Breguet XIX (Manuel Bazán Buitrago)

2-E-10, con 3 Breguet XIX (Francisco Iglesias Brage)

Escuadrilla 1-E-11, con 4 Heinkel He.46 (Carlos Martínez Vara de Rey)

Escuadrilla mixta Dragon/Fokker, con los Fokker F.VII 20-2 y 20-3, el Fokker XII 20-5 y los D.H.89 Dragon 40-1 y 40-2 (Juan Antonio Ansaldo Bejarano)



Los dos De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide naciones supervivientes con las nuevas matrículas 40-1 y 40-2 y los nombre “Capitán Pouso” y “Capitán Vela”, una vez encuadrados en la Escuadrilla Dragon-Fokker, al mando de Juan Antonio Ansaldo



Por parte republicana, al Breguet XIX 12-92, presente en el aeródromo de Cué, se había unido el del mismo modelo 12-107.

En dicho aeródromo, entre tanto, habían continuado las obras de mejora. Se había construido un edificio para las funciones de torre de control y mando y algunos almacenes y había proseguido la construcción del hangar proyectado por el ingeniero Joaquín Ortiz. Consistía éste en una bóveda rebajada de planta rectangular de unos cuarenta metros de frente por unos veinte de fondo, realizada totalmente en madera, a base de piezas ensambladas entre sí, que iban construyendo un grupo de carpinteros llaniscos, dirigido por el ebanista Simón Valderrábano Escandón, de acuerdo con las indicaciones del arquitecto. Los arcos escarzanos que la soportaban, asimismo de madera, descansaban sobre unos estribos de piedra asentados sobre zapatas de hormigón; la altura hasta el suelo en el centro de aquellos era de dieciséis metros, formando así el conjunto un espacio diáfano, sin columnas u otros apoyos en su interior, de gran amplitud y absoluta permisividad de movimientos.

El hangar fue levantado al Sur de la pista, en la ladera de la meseta que mira a San Roque del Acebal y a la sierra de Cuera que, al igual que las otras que la circundaban, presenta una considerable pendiente ya desde su inicio, por lo cual fue preciso excavar en ella un escalón en el que se asentaría la construcción a un nivel ligeramente inferior al terreno de vuelo, quedando así desenfilada de las vistas desde el mar y relativamente abrigada del posible fuego de los buques nacionales. Cuando poco más tarde, como veremos, los pilotos rusos operaron desde este aeródromo, en el hotel de Llanes en que se hospedaban se les oyó hablar con sorpresa y admiración del hangar proyectado por Joaquín Ortiz.



El curioso hangar del aeródromo de Cué en estado de avanzada construcción.

Por parte nacional, a finales de octubre o principios de noviembre se abrió al servicio el aeródromo de Jarrio (Coaña) y se trasladó a él la escuadrilla 1-E-11, de Heinkel He. 46. También lo utilizaban esporádicamente los Breguet XIX, aunque, en realidad, no estaba terminado y, mientras tenía lugar esta primera utilización, se continuaba trabajando en las obras. Bajo el terreno en que se había establecido discurría un túnel del futuro ferrocarril Gijón-Ferrol que no se había perforado aun enteramente, aproximándose bajo el subsuelo hasta el terreno de vuelo, donde comunicaba con la superficie a través de un pozo vertical. Dicho túnel fue destinado a polvorín del aeródromo y la boca del pozo fue cubierta con una pirámide de hormigón para eliminar toda posibilidad de entrada de una bomba. Se habían erigido las instalaciones indispensables: hangares, alojamientos para el personal –en parte, aprovechando algunas casas existentes en la zona– barracones para efectos y dos barbetas de mampuestos para otras tantas ametralladoras antiaéreas Flak 30 de 20 mm que constituirían su defensa antiaérea.



Uno de los primeros Breguet XIX de León que aterrizaron en Jarrio es objeto de la curiosidad popular. (Foto Colección Rafa Madariaga)



El Breguet 10-205 del 1-G10 fotografiado en Jarrio. Ante él posan los dos radiotelegrafistas del aeródromo.



El aeródromo de Jarrío en su primera configuración, con el terreno de vuelo de tierra. Arriba, hacia la izquierda y al pie de dos cobertizos, se ven un Breguet XIX y un Heinkel He.46. (Foto Colección Rafa Madariaga)



Una de las Flak 30 de 20 mm emplazadas en Jarrío. (Foto Colección Rafa Madariaga)

Fotos tomadas en 2008 de los vestigios del aeródromo



Izquierda, la misma barbata para la ametralladora A.A. cuya foto se muestra en la página anterior, en su estado actual.

Derecha, túnel del ferrocarril, bajo el campo, utilizado como polvorín (en 1936 aún no estaba calado, careciendo, por tanto, de salida, que ahora ya se ve en la foto).



Izquierda, mojón de la entrada del aeródromo. Aún se aprecia en él la marca dejada por el emblema de Aviación.

Derecha, casa utilizada como vivienda para los oficiales.

No se construyeron depósitos de combustible. En el aeródromo había una reserva en bidones y el acopio en cantidad se hacía en unos almacenes en el Puerto de Navia.

3 de noviembre.-

El periódico EL COMERCIO del día 4 inserta unas noticias contradictorias en relación a la actividad de ambas aviaciones. Por un lado, publica el Parte Oficial de Guerra de Madrid en que se afirmaba: *”La aviación republicana ha operado durante todo el día sobre las columnas enemigas de la zona de Grado”*. Pero la crónica de “nuestros enviados especiales” a los frentes no sólo no recoge dicha actividad, sino que relata la actuación de la enemiga: *“Como a las doce de la mañana, unos aparatos facciosos se dejaron ver por la parte de Soto del Barco y Grullas y arrojaron algunas bombas. Fueron bombas perdidas pues cayeron en lugares aislados en los que ningún daño produjeron. Hacia las tres y media de la tarde otra vez vimos aparecer por la misma zona los aviones facciosos, que no lograron mejorar su actuación anterior.”*

En realidad, teniendo conocimiento en la Base de León de la presencia de los “Chatos” en La Albericia, se había optado por restringir los vuelos de los aviones disponibles, pues resultaba suicida efectuarlos sin protección de caza, de la que carecían.

5 de noviembre.-

El Parte Oficial de Guerra, de Madrid daba noticia de que *“En Asturias, bombardeo de contingentes enemigos por la aviación republicana”* y volvería a insistir el Parte Oficial del día 8: *“En Asturias (...) la aviación republicana ha continuado su brillante labor sobre los focos enemigos.”*

Tales noticias no fueron recogidas por los correspondientes Partes Oficiales del Comité Provincial del Frente Popular, de Asturias, ni por la prensa, por lo que muy probablemente no tuvieron lugar o su importancia

fue tan nimia que fueron obviados, como correspondería a lo poco que podrían hacer los dos Breguet XIX presentes en Llanes.

7 de noviembre.-

Los Heinkel He.46 de la 1ª Escuadrilla se establecieron en Jarrio con mal pié, ya que en la noche del 6 al 7 fueron víctimas de un fuerte temporal que arrancó uno de los aparatos de sus anclajes (a pesar de haberse empleado anclajes dobles), dejándolo inutilizado y averió a los otros tres, debiendo todos ellos ser desmontados y trasladados a La Virgen del Camino para su reparación.

13 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Desde Luarca se ha visto cruzar en la tarde hoy una barco al parecer extranjero (sic) cargado hacia Avilés dando conocimiento a Ferrol y ordenando a primera hora reconocimiento aéreo en Avilés y Gijón.”

14 de noviembre.-

Tomaba puerto en El Musel, de Gijón, el barco detectado la víspera. Se trataba del británico “Thorpehall”, que, transportaba, según LA PRENSA del día 15, *“...un cargamento de harina y trece toneladas de material sanitario”*. Su capitán, J. Andrews, fue recibido por el gobernador general Belarmino Tomás.

No hay constancia de que se llevara a cabo el reconocimiento aéreo ordenado el día anterior; probablemente no se realizaría –o fue infructuoso– toda vez que se tomó la decisión de bombardear los dos puertos –el de Gijón y el de Aviles– una vez que, suponiendo al barco cargado de material de guerra, fue considerado como un objetivo lo

suficientemente importante para arriesgar un servicio, aún en la precaria situación a que se ha hecho referencia.

15 de noviembre.-

Despegaban de León dos Fokker F.VIIIb –el 20-2 (Jesús Montesinos e Ignacio Ansaldo) y el 20-3 (Joaquín Tasso)–, el Fokker XII 20-5 (Julián del Val) y un Heinkel He-46 (Jesús Rubio Paz), probablemente el único que habían logrado poner en servicio tras la “debacle” del día 7, con la misión de bombardear los buques fondeados en Avilés y Gijón. La formación llegó a efectuar el bombardeo del puerto de Avilés pero, a continuación, ocurrió lo inevitable: aparecieron los “Chatos” y los aparatos nacionales tuvieron que retirarse precipitadamente para evitar ser abatidos. El Heinkel de Rubio Paz y el Fokker F.VIIIb 20-2, de Jesús Montesinos, resultaron impactados por el fuego de los I.15, aunque ambos lograron tomar tierra en el aeródromo de Jarrio.

La prensa de Gijón echó las campanas al vuelo. EL COMERCIO del día 16 insertaba el Parte Oficial del Comité del Frente Popular de fecha 15, redactado en estos términos: *“Nuestros aparatos de caza sorprendieron a la altura de Ranón una escuadrilla de trimotores enemigos, persiguiéndolos y haciendo caer una de ellos al mar. El piloto se vio precisado a lanzarse al espacio en paracaídas. Otro de los trimotores dio sensibles muestras de haber resultado con graves averías. Los “cazas” no tuvieron novedad alguna.”*

Bajo un titular que rezaba *“Después de un emocionante combate nuestros cazas derriban un “Junker” (sic) enemigo y producen graves averías a otro.”*, publicaba la crónica “de nuestros enviados especiales al frente” con los detalles del combate:

“Poco después de las once de la mañana aparecieron sobre el cielo de San Juan de Nieva tres aparatos de bombardeo y uno de caza facciosos. Los aviones rebeldes describieron varios círculos sobre el puerto, dejando caer varias bombas sobre unos barracones viejos y produciéndose un pequeño incendio. Resultaron heridas leves cuatro personas, que fueron inmediatamente atendidas”. Continuaba describiendo el combate, con prolijos y complicados detalles hasta que el “aparato faccioso (...) seriamente tocado y dando tumbos de ala a ala, fue perdiendo altura. Sobre San Esteban de Pravia, cerca de Ranón, se vio perfectamente como el piloto, impotente para gobernar el aparato, que se iba a tierra irremisiblemente, se lanzaba al espacio provisto de paracaídas, yendo a caer mar adentro (...) En cuanto al aparato debió caer poco más allá de San Esteban de Pravia, también en el mar (...) otro aparato de caza leal se lanzó en persecución de los dos trimotores de caza (sic) que habían huido (...) uno de los atacados dio muy pronto muestras bien apreciables de que le habían hecho efecto los proyectiles. No obstante pudo ponerse junto con el otro fuera del alcance del caza, sin duda para tener que aterrizar en cortísimo plazo y quizá de mala manera. Tal había sido la calidad de las averías que le produjo el avión republicano. (...) El aparato derribado, como los otros dos, eran Junkers de gran potencia y considerables proporciones. Se cree que los tripulaban aviadores de nacionalidad alemana.”

Desde luego, los aparatos supuestamente derribados y alcanzados no eran Junkers, ya que en esos momentos no había ningún Ju.52 actuando en el Teatro de Operaciones del Norte, pues todos los existentes –seis escuadrillas de tres aviones, cuatro tripuladas por españoles y dos por

alemanes– estaban concentradas en el Centro, donde la batalla por Madrid se hallaba en pleno apogeo (7). Como se ha dicho, el Fokker, efectivamente averiado, no fue derribado, pese a los muchos testigos que aseguran haberlo visto, sino que pudo alcanzar el aeródromo de Jarrío y tomar tierra en él sin problemas, junto con el “caza” –en realidad, un Heinkel He.46–, asimismo tocado.

El Diario de Operaciones de la 8ª División incluía en su parte un informe que llegaba a destiempo, aun teniendo en cuenta que era un documento de uso interno, fuera del alcance del público: *“La aviación propia está totalmente inutilizada por plazo diez o doce días a causa averías producidas por temporal aparatos de Navia trasladados a León para arreglar”*. Lo cual no era cierto del todo, salvo que pretenda referirse exclusivamente a los He.46 destacados en Jarrío, considerando a los aparatos de La Virgen del Camino –el Grupo Ansaldo– como una unidad eventual, fuera de su ámbito de jurisdicción.

16 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“A las nueve horas quince fue bombardeado el aeródromo de Navia por cinco aparatos enemigos entre ellos tres cazas rusos que ametrallaron aparatos en tierra, averiándolos ligeramente. Personal sin novedad.

Poco después fue bombardeado Salas y Lomortera (sic, por La Mortera) ocasionando tres bajas militares.

Después seis aparatos reconocieron Oviedo y a las trece un grupo de quince aparatos bombardeó diversos puntos capital y cercanías

7 En ese mismo día 15 las tropas de las columnas del Sur cruzaban el Manzanares

produciendo daños materiales, cuatro muertos población civil. La Aviación de Navia inutilizada a causa del temporal está en reparación y la de León aunque con buen deseo llegó luego cerca de Oviedo y al parecer se retiró por inferioridad.”

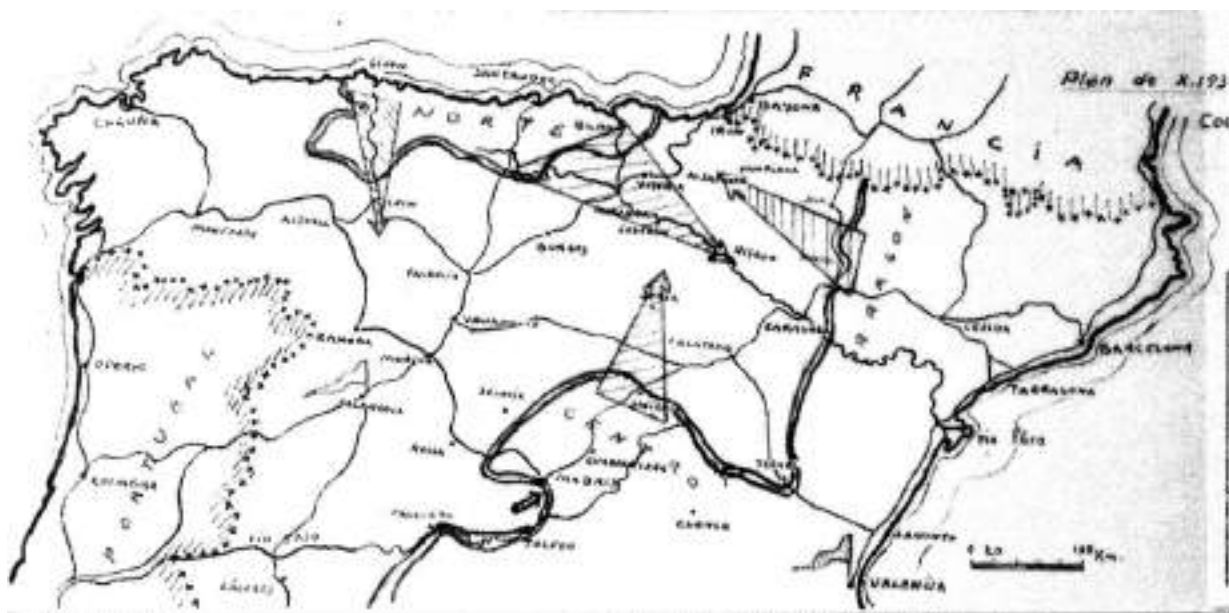
Según Rafael A. Permuy (8) el ataque al aeródromo de Jarrio lo ejecutaron el Dragon Rapide de Hernández Franch, un bimotor Monospar y tres cazas I.15 “Chato”. Los aviones nacionales objeto del ataque y “averiados ligeramente” eran los únicos presentes en el aeródromo: el Fokker 20-2 y el Heinkel He.46 de Jesus Rubio.

El Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular, publicado en el periódico LA PRENSA del día siguiente se complace en hinchar el bombardeo: *“A primera hora de la madrugada doce aviones leales bombardearon el aeródromo que los facciosos tienen en Navia, destruyendo totalmente dos aparatos enemigos y causando serias averías a otros varios, que se supone hayan quedado destruidos. Durante la tarde, nueve aparatos de la aviación leal bombardearon diversos objetivos señalados en Oviedo, acusando satisfactorios resultados”*. El cronista del periódico precisaba que habían logrado impactos en La Cadellada y el Cuartel de Pelayo, en su actuación sobre Oviedo.

El recrudecimiento de la actividad de la aviación republicana y el regreso a Carreño de varios aparatos no era sino el preludio de una ofensiva general que el Ejército del Norte republicano estaba a punto de iniciar.

8 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte” II, en E.E.H.M., nº 46, pág. 226

Atendiendo a las angustiosas peticiones que se recibían desde Madrid, duramente asediado por estas fechas, requiriendo se efectuaran ataques de distracción en el Norte, los Mandos de los tres Cuerpos de Ejército –Nº 1, Vizcaya; Nº 2, Santander y Nº 3, Asturias–, que guarnecían el Teatro de Operaciones, habían convenido emprender una ofensiva combinada con el objetivo inmediato de ocupar, el primero de ellos, Vitoria-Miranda de Ebro; el segundo, Villarcayo-Trespaderne y, el tercero, Carrocera-Riaño. Previendo, si el éxito les acompañaba, el corte del territorio nacional, bien hacia Guadalajara, en combinación con el Ejército del Centro, bien hacia Huesca con la colaboración de las fuerzas republicanas de Aragón. Plan ambicioso si los hay para llevar a cabo el cual disponían de 29 batallones vascos, 18 santanderinos y 29 –más doce compañías sueltas– asturianos. En total, unos 90.000 hombres; la mayor masa combatiente empleada hasta ese momento en la guerra civil.



Croquis de la idea general de maniobra para la ofensiva de noviembre/diciembre de 1936. Documento procedente del Archivo del Partido Comunista de España publicado por Guillermo Tabernilla y Julen Lazámiz en “El informe de la república por la pérdida del Frente Norte”, pág. 213

Las cosas empezaron a torcerse cuando los asturianos, obsesionados como estaban por tomar Oviedo, anunciaron que no iban a empeñarse en otro esfuerzo que no fuera la ocupación de la capital de Asturias. Ante la firmeza de su posición, el Mando se resignó a que operaran contra Oviedo y su corredor de comunicación con Grado, en lo que podría considerarse una acción de distracción, que sirviera al menos de ventosa para atraer sobre Asturias los reservas nacionales, facilitando así las rupturas de los frentes santanderino y vasco. Para conseguir este efecto, la ofensiva del III C.E, asturiano, tendría que adelantarse a las de los otros dos, tomándose la decisión de que comenzara el día 27, en tanto que cántabros y vascos, atacarían el 30.

De acuerdo con el nuevo planteamiento, el Ejército “prestaría” al C.E. de Asturias seis cazas Polikarpov I.15, los restantes aviones presentes en La Albericia –un De Havilland D-H 89 “Dragon Rapide”, dos General Monospar, un Farman 190 y un caza Nieuport 52 y probablemente el Fokker F.VIIb 20-5 que pilotaba Cascón, a los que se unirían los dos Breguet XIX de Llanes– pero todos ellos exclusivamente para los dos primeros días de combate, debiendo enviarlos de vuelta a Vizcaya el tercer día para que pudieran emplearse en la ruptura del frente vasco del 30 de noviembre (9). Así se explica que se dispusiera de tales aviones en Asturias desde el 14/15 y comenzaran a emplearse intensamente en acciones preparatorias del inminente ataque. Ambicioso ataque que el final quedaría en nada: en Asturias se prolongó la lucha, de forma intermitente, hasta el 10 de diciembre sin que las fuerzas republicanas consiguieran tomar un

9 Para ampliar detalles ver Artemio Mortera. “Oviedo a toda costa”, págs. 22 a 34

solo objetivo con carácter definitivo; algo parecido sucedió en Cantabria y en Vizcaya la ofensiva quedó frenada ante Villareal sin llegar a ocuparlo, pese a lo cual sería el nombre de este pueblo el aplicado históricamente a estos combates. La gran ofensiva de todo el Ejército del Norte republicano se quedaría en “la batalla de Villareal”.

17 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga constituida por un dragón (sic) y seis cazas bombardeó y ametralló aeródromo de Navia sin causar nuevos desperfectos materiales ni bajas personales.

Bombardeó después Santullano y Escamplero causando en esta última posición seis bajas.

También reconoció Naranco sin bombardear.”

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Durante el día de hoy, nuestros aparatos han realizado vuelos de observación, bombardeando con eficacia el aeródromo de Navia, así como las posiciones enemigas de Santullano y Escamplero.”

Los dos aparatos que permanecían en Jarrio averiados, habían sido trasladados a León para proceder a su reparación.

19 de noviembre.-

Tras ímprobos esfuerzos se había conseguido en Ferrol poner en vuelo de nuevo el hidro Savoia S.62 S-19. Ahora el Ejército nacional disponía de otro trozo de costa cantábrica tras la toma de Guipúzcoa, con lo que el hidro –en teoría, al menos– podía duplicar el radio de sus exploraciones al no tener que regresar forzosamente a las rías gallegas y eso fue precisamente lo que ensayó en este día 19, volando hasta San Sebastián –

con reconocimientos de Gijón, Santander y Bilbao—, donde amaró, tras permanecer seis horas en el aire, en la bahía de la La Concha. Un vuelo asombroso si tenemos en cuenta el estado achacoso del aparato y la posibilidad, nada extraña, de un encuentro con los cazas enemigos.

21 de noviembre.-

El hidro S-19, efectuó el viaje de vuelta desde San Sebastián, repitiendo los reconocimientos de la ida y arrojando idénticos riesgos, hasta Ribadeo, donde repostó para continuar vuelo a Ferrol.

22 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga bombardeó esta mañana Oviedo, las bombas cayeron muy cerca del Hospital objetivo que se pretendía alcanzar indudablemente, pues se trata de edificio inconfundible aislado y nuevo y muy conocido el fin que presta. Después bombardeó con escuadrilla de nueve aparatos cuatro veces Oviedo hiriendo gravemente al Teniente Coronel Teijeiro, leves dos Oficiales y cuatro soldados; en población civil resultaron dos mujeres y dos niños heridos y dentro de la Cárcel bombardeada por descabellada insistencia (sic) siete muertos de ellos un vigilante y noventa y seis heridos de ellos ochenta y cuatro graves y menos graves habiendo resultado muerto concejal socialista del Ayuntamiento Oviedo Luis Pérez Lozana...”

LA PRENSA del día 23, ofrecía su versión de los bombardeos: *“Un día magnífico el de ayer (...) Y que fue aprovechado de forma también magnífica. Ya de mañana alzaron el vuelo nuestros aparatos de caza y bombardeo tomando rumbo hacia Oviedo (...) Los aviones volaban a gran altura en perfecta formación. Cuatro escuadrillas comenzaron a describir*

grandes círculos sobre la capital, determinando los lugares escogidos para dejar caer la metralla que portaban. A los pocos minutos de volar sobre el cielo ovetense, de los aparatos comenzaron a caer bombas.



En el cuartel de Pelayo las bombas penetraban hasta los sótanos, quedando así probada su inutilidad como refugio

El cuartel de Pelayo, la Fábrica de Armas, la loma de El Villar y las estribaciones del Naranco, todo ello fue bombardeado a conciencia. Grandes columnas de acre humo se dibujaban en perfecto contraste sobre la neblina que envolvía esos objetivos (...) y por la tarde, a primera hora, volvieron a presentarse nuestros aviones sobre la capital, pero esta vez se realizó únicamente una labor de reconocimiento sobre las posiciones enemigas.”

Rafael A. Permuy (10) puntualiza las horas de inicio de ambos servicios: a las 10,10 y a las 12,55.

23 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación (republicana) bombardeó Peñaflores y caseríos próximos a Grado y después Oviedo sin consecuencias.”

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Nuestra aviación bombardeó eficazmente las posiciones enemigas en Oviedo y Monte de los Pinos (Sector de Grullas).”

EL NOROESTE añadía algunos detalles más: *“En Oviedo fueron perfectamente apreciables los efectos del bombardeo de nuestros aparatos en objetivos militares tan caracterizados como el cuartel de Pelayo, la estación del Norte y otros edificios de análoga condición, así como también sobre atrincheramientos de sus posiciones avanzadas.*

En el sector de Grullas actuó igualmente nuestra aviación con eficacia bien visible, de modo especial en el monte de los Pinos.”, indicando erróneamente –seguramente, al copiarlo del Parte Oficial, que comete el mismo error–, que el Monte de los Pinos se encuentra al Sur de Grado, como afirmaba correctamente el parte de la 8ª División. y no en el sector de Grullas.

24 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Aviación enemiga bombardeó ligeramente zona Cabruñana sin consecuencias.”

10 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte” II, en E.E.H.M., nº 46, pág. 226

Las ametralladoras antiaéreas ovetenses de 20 mm. derribaron el Farman 190 republicano, pero el Diario de Operaciones no recoge el hecho sino en el parte del día siguiente, como veremos.

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Nuestra aviación bombardeó eficazmente las posiciones enemigas en el sector de Grado.”

EL COMERCIO del día 25 añade algún detalle: *“También ayer dio fe de vida nuestra aviación (...) En las horas centrales del día efectuó vuelos de reconocimiento y por la tarde actuó sobre las posiciones enemigas en el sector de Grado. Nuestros aparatos dejaron caer buen número de bombas en distintos lugares y los observadores pudieron apreciar cómo los explosivos hacían su efecto, destruyendo uno de ellos un camión de los facciosos que circulaba por la carretera.”*

25 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga no actuó hoy. (...) Está confirmado que ayer nuestra artillería derribó un aparato enemigo que cayó destrozándose detrás del depósito de aguas.”

Era, como se ha dicho, el Farman 190, cuyos tripulantes tuvieron tiempo de saltar en paracaídas.

26 de noviembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Hoy tampoco actuó la aviación enemiga.”



Los reiterados bombardeos que sufrió Grado –tenía dos frentes: al Sur y al Norte– fueron arruinando su casco urbano (La foto de la izquierda, procedente de la Hemeroteca Nacional, nos muestra el edificio de la esquina calle Marqueses Vega de Anzo-Plaza General Ponte)

27 de noviembre.-

Comienza la ofensiva del C.E. asturiano contra todo el frente en torno a Oviedo y a lo largo del pasillo de comunicación con Grado. En contraste con la importancia de los combates en tierra, no deja de ser curioso el escaso relieve que, en las noticias de uno y otro bando, alcanza la actuación de la aviación republicana –la nacional no actuó–. El Diario de Operaciones de la 8ª División sólo recoge unas vagas generalidades sobre la misma: *“Al amanecer el enemigo ha atacado intensamente con artillería y aviación (...) los sectores de Gurullés, Cuero y Santullano, bombardeando también con aviación y artillería Grado. (...) En Oviedo (...) la aviación aunque voló con gran persistencia no bombardeó casi.”*

El Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular ni siquiera menciona a la aviación y los corresponsales de EL COMERCIO únicamente nos hablan el día 28 de su actividad en la zona de Grado/Grullos: *“Fue la de ayer una mañana de prueba para la aviación leal.(...) nuestros aparatos trabajaron sin descanso y bien en este sector de Grullos y también en el de Grado. (...) pudimos ir siguiendo muchas*

veces las evoluciones de los trimotores y los cazas y su incesante ir y venir como abejas para dejar caer su mortífera carga sobre los reductos de los facciosos.”

“(En Grado) Los efectos de nuestro bombardeo dejaron huellas fehacientes en aquella especie de cuartel general, pues conseguimos producir incendios de importancia en lugares de tanto interés como almacenes de pertrechos y otros.”

Tan sólo esto en un relato de los combates que ocupa una página completa del periódico –seis columnas– y más de dos columnas de la siguiente.

En el Archivo Histórico Provincial de Asturias (11) se conserva una relación de partes telefónicas recibidos a lo largo de toda la jornada de la que poca más información se puede extraer de sus ocho folios, como no sea la confesión implícita de la torpeza de sus fuerzas:

“8,-- A 200 mtr. Loma Posada (de Llanera) vuela aviación nuestra.

9,-- POSADA DE LLANERA Gente estacionada. La aviación no bate las posiciones enemigas con eficacia.

9,50 -- POSADA Nuestra aviación bombardea por Escamplero y Valduno no haciéndolo en el Monte de Largo, tenemos la gente estacionada por resistencia enemiga y poca ayuda aviación. Que se fijen señales marcadas de indicación.

10,35 POSADA DE LLANERA Comunica el comandante del sector de Posada de Llanera que la posición Pico del Árbol fue ocupada por nuestras fuerzas con facilidad (...) Dice también que la aviación pasó sin

11 C. L-548 Ex. 2

bombardear posición enemiga y que la artillería hace un fuego muy poco eficaz (...) visto lo cual para evitar una desmoralización se retiraron las fuerzas al punto de partida.”

El diario ovetense REGION, junto con el relato de los ataques sufridos, inserta en su número del día 28 un “Comunicado Oficial del Cuartel General del General Aranda” que se hacía eco de los incendios provocados en Grado por el bombardeo aéreo: “...*debe citarse la circunstancia de haber arrojado hoy abundante cantidad de líquido inflamable sobre Grado, especialmente sobre el Hospital del Equipo quirúrgico del doctor Sierra. Es posible que esto no llame la atención de los Frentes Populares del Extranjero.*”

Ante estos datos hay que preguntarse si la información sobre la actividad de la aviación es anodina, tal vez sea porque la actuación de ésta lo era realmente.

El III C.E., asturiano, no consiguió ocupar con carácter definitivo ninguno de los objetivos que se había marcado; algunas avanzadillas que había logrado ocupar hubo de abandonarlas ante los contraataques nacionales, sufriendo a cambio tal cantidad de pérdidas y bajas que la ofensiva hubo de suspenderse, aunque no cancelase, como veremos seguidamente.

28 de noviembre.-

Ateniéndose a las órdenes recibidas del Mando nacional –que había recibido informaciones sobre el inicio inminente de la ofensiva del I C.E. vasco–, despegaba de León a primera hora de la mañana en dirección a Burgos la Escuadrilla Dragon-Fokker, compuesta por los De Havilland D.H. 89 “Dragon” 40-1 y 40-2, el Fokker F.VIIb 20-3 y los Fokker F.XII

20-5 y 20-6, quedando en La Virgen del Camino el Fokker F.VIIb 20-2 al no haber terminado aún la reparación de las averías que le habían causado los “Chatos”. También quedaría en León el F.XII 20-6, pilotado por Ignacio Ansaldo que, tras haber emprendido el vuelo de traslado, se vio forzado a retornar a León por fallos en los motores.

Al haberse suspendido las operaciones terrestres, el Diario de Operaciones de la 8ª División no recoge tampoco actividad aeronáutica alguna, pero afirma, refiriéndose al día anterior que: *“Noticias confirman quebranto considerable (del enemigo) y señalan además la pérdida de un avión (republicano) que cayó en Lugones, sin que esto se haya confirmado, aunque desde luego sí puede afirmarse que la artillería antiaérea de esta base tocó uno de ellos, que quizá sea el mismo.”*

El derribo de este aparato no pudo confirmarse ni entonces ni ahora.

29 de noviembre.-

Tal como estaba previsto, se ordenó a la aviación basada en Carreño el regreso a Lamiaco (Bilbao), aunque previamente se dispuso cumplimentara un servicio de bombardeo sobre *“los puentes de Cornellana y Peñaflores, procurando su destrucción”*.

En cualquier caso, debió quedar en Carreño algún aparato; probablemente el Breguet XIX 12-107, que no se incorporaría a las operaciones sobre Villareal-Vitoria hasta el 8 de diciembre.

El fatigado Savoia S-19, llevando a los mandos al único piloto naval presente en Galicia, el incansable Torres Prol, se trasladaba de Ferrol a Ribadeo, con el propósito de operar sobre Asturias.

30 de noviembre.-

Comienza la ofensiva de los Cuerpos de Ejército I, de Vizcaya, y II, de Santander.

Al anochecer, el hidroavión S-19 lanzaba proclamas sobre Avilés y San Juan de Nieva.

1 de diciembre.-

El III C.E., asturiano, reanudó la ofensiva interrumpida concentrando el mayor volumen de fuerzas contra el frente al Sur de Grado, en un único intento de ocupar dicha población y cortar así el corredor de comunicación con Oviedo, que comenzaba en ella, como paso previo a la ocupación de la capital.

Al igual que ocurrió con los combates del día 27, el A.H.P.A. conserva los partes telefónicos correspondientes a estas operaciones que nos proporcionan tanto la prueba de que disponía de alguna aviación, como de las pocas posibilidades de la misma:

“12,55 A FRAPIO (asesor soviético), que dentro de media hora deberá pasar la aviación.

12,56 Se dice al Capitán Claudio (Claudio Martín Barco) que a las 13,20 aparecerá nuestra aviación, que operará picando. Que se debe estar preparado.

Y, por último: *13,20 FRAPIO dice que no puede salir la aviación, por el estado del campo.”*

2 de diciembre.-

La ofensiva del C.E. asturiano podía darse por absolutamente fracasada, siendo nuevamente suspendida, que no anulada. No obstante lo cual aún se produjeron algunos intentos en el sector del Monte de los Pinos

a los que se refiere el Diarió de Operaciones de la 8ª División: “...*enemigo continúa presionando el macizo de Gurullés.*”

EL NOROESTE del día 3, refiriéndose a estas escaramuzas del 2, nos informa que “*En el mismo sector (San Martín de Gurullés) y también de madrugada operaron ayer brevemente nuestros aparatos aéreos. Tres de éstos realizaron algunos vuelos sobre las posiciones enemigas de la zona, dejando caer varias bombas sobre la explanada de la Loma de los Pinos. Las bombas fueron lanzadas con gran acierto, cayendo casi todas sobre los parapetos y las alambradas de los facciosos.*”

El caso es que el Diario de la 8ª División confirma esta presencia, aunque lamentablemente no precisa detalles, aventurando la posibilidad: “...*de algún golpe desesperado a base de aviación, que ya hoy hizo reconocimientos, por lo que es urgentísimo y muy necesario disponer en León de aviación de caza.*”

Tres aparatos, decía EL NOROESTE... En caso de ser cierto, ¿cuáles podrían ser, si se había ordenado que partieran todos hacia Vizcaya? Ya se ha comentado el posible retraso con que lo hizo el Breguet 12-107. La única probabilidad es que hubiera permanecido también en Asturias algún “Chato”, pues el C.E. vasco, que antes del comienzo de su ofensiva tenía asignados seis Polikarpov I.15, recibió para ella –al menos, en principio– solamente otros tres procedentes de Asturias (12).

12 Ver Tabernilla y Lezámiz. Ob. cit. Pág. 242 y Jesús Salas Larrazábal. “Guerra Aérea. 1936-39” I. Pág. 236

3 de diciembre.-

En la mañana se presentó ante Avilés el acorazado “España”, acompañado de algunos “bous”, disparando unos cañonazos contra dicha plaza y su puerto.

EL COMERCIO recogía la noticia, añadiendo que *“...pronto aparecieron tres de los cazas leales, que se lanzaron sobre los buques facciosos, los cuales emprendieron rápidamente la retirada. Poco después llegaba también a aquella zona uno de nuestros hidros, practicando vuelos de reconocimiento.”*

En realidad, el hidro era el Savoia S-19 nacional que había sido enviado para reconocer los efectos del cañoneo naval. El Savoia aún efectuaría algún que otro vuelo de reconocimiento hasta el día 5 en que, encontrándose en un estado deplorable, regresó a Marín donde quedaría inmovilizado, sometido a “larga reparación”.

10 de diciembre.-

Tuvo lugar la tercera y última fase de la ofensiva del C.E. asturiano contra la plaza y el pasillo de comunicación de Oviedo, constituyendo, como las anteriores, un absoluto fracaso para los atacantes.

No hubo participación de la aviación por parte de ninguno de los dos bandos. Alguno, al menos, de los aparatos republicanos que quedaron en Asturias, había partido igualmente hacia Vizcaya. Así, hay constancia de la presencia del Breguet XIX 12-107, pilotado por el brigada Felipe del Río Crespo, en un bombardeo sobre Villarreal (Alava) el 8 de diciembre.

En cuanto a los nacionales, no quedaban en León, aparte de algunos Breguet, más que los cuatro Heinkel He.46 de la 1-E-11 y los dos Fokker 20-2 y 20-6, todos ellos en reparación de averías.

El Diario de Operaciones de la 8ª División se lamentaba de la ausencia de su aviación, comentando: *“...estando todo preparado para rechazar nuevos ataques si los intentara, de disponer hoy de aviación se hubiera podido destrozar fuertes masas enemigas. Por lo que se solicita que en el día de mañana vaya (sic, por venga) la aviación en previsión de nuevo ataque, por si la aviación enemiga actúa, que de haberlo hecho hoy paralizaría movimiento reservas con gran peligro para la defensa.”*

La aviación de León no acudiría –no podía–, al día siguiente como se le pedía.

12 de diciembre.-

El Diario de Operaciones de la 8ª División comentaba, en relación a la jornada del 10: *“...contra lo que afirman sus comunicados (republicanos) (...) ni han logrado conquistar posición alguna de las que tenemos en nuestro poder desde hace meses y para que se vea hasta qué punto fantasean sus relatos, aseguran ayer había actuado su aviación eficazmente en la conquista imaginaria del Pico de Larca (sic, por Pico del Arca) siendo así que la aviación enemiga no se ha visto sobre nuestra zona desde hace dos semanas.”*

La ofensiva, como se ha dicho, podía darse por fracasada y terminada pero no así los combates y golpes de mano que continuaron produciéndose casi diariamente, como era habitual en los frentes de Asturias.

13 de diciembre.-

El diario REGION, de Oviedo, del día 14 daba la noticia de que *“Nuestra aviación pasó ayer por Oviedo. Arrojó unas octavillas dirigidas por el general Franco a los campesinos. A las ocho y media de la mañana pasó sobre Oviedo un avión nacionalista. Se dirigió al campo enemigo*

donde arrojó unas octavillas...”. Agregando a continuación el texto íntegro de una de tales octavillas cuya reproducción entendemos que no encierra mayor interés.

El periódico gijonés LA PRENSA, asimismo del día 14, recogía el hecho: *“Hace días un avión enemigo dejó caer sobre algunos pueblos de Asturias, principalmente los cercanos a León, unas proclamas dirigidas a los campesinos españoles unas y a los mineros asturianos otras. Ayer otro avión (o el mismo) en los alrededores de Oviedo.”* Comentando seguidamente sus textos de acuerdo con las opiniones y el estilo de la época.

18 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación de gran bombardeo apareció al mediodía (sic) sobre Oviedo observándose que el enemigo no sólo quedó paralizado sino que se replegó en algunas posiciones completamente desmoralizado a pesar de que no actuó (en Oviedo) Se ha observado que Trubia está completamente a oscuras y que durante el bombardeo huían despavoridos numerosos coches.”

REGION, de Oviedo, de fecha 19, registraba la presencia de los aviones de León: *“Ayer hicieron su aparición sobre Oviedo, veintidós (sic) aviones nacionalistas. El público se echó a la calle para presenciar el vuelo de los aviones hasta perderse de vista.*

Al recibir el general Aranda a los periodistas empezó diciéndonos:

-Ya habrán visto ustedes volar sobre la ciudad veintidós aviones nacionalistas. Al mismo tiempo hicieron su presencia sobre Grado nueve

más, que hacen un total de 31 aparatos, de los cuales 2 eran de gran bombardeo y nueve de caza.

La presencia de estos aviones ha tenido por principal y única misión el llenar objetivos muy interesantes, que tienen por objeto el descongestionar a Oviedo rápidamente.

Dichos aviones continuarán haciendo visitas en días sucesivos.”

Por fin León enviaba sobre Asturias los aviones que se le habían requerido durante la ofensiva enemiga sin que entonces hubiera podido hacerlo. Ahora, con la ofensiva finalizada, efectuaban sobre Oviedo una demostración de fuerza. Bien es cierto que estos días se estaba combatiendo en tierra por la posesión de un puñado de casas en el barrio ovetense de Olivares, pero también lo es que los aparatos no bombardearon las posiciones en torno a Oviedo. Algunos –nueve, sin que quede claro si formaban parte de la formación principal o había que sumarlos al volumen de ésta, como hacía Aranda– sí lo hicieron sobre Trubia.





Los Heinkel He.46 de la 2ª escuadrilla, 2-E-11, llevaban en la cola el número romano II. En estas imágenes de los aparatos 11-156 y 11-157 tenemos buena muestra de ello.

Ahora bien ¿cómo era posible que de no tener prácticamente ninguno en vuelo –aparte de algunos Breguet XIX–, pudieran ahora reunir en un servicio cantidades como las que se están barajando? Hay que dar por supuesto varias cosas; una de ellas que habían sido puestos en servicio los

aviones que estaban en reparación: los cuatro Heinkel He.46 de la escuadrilla 1-E-11 y los dos Fokker 20-2 y 20-6 (los dos de “gran bombardeo” de que se habla). Por otra parte habían debido llegar (no se tiene la fecha exacta) a León los He.46 de la escuadrilla 2-E-11 (aparatos 11-155, 11-156, 11-157 y 11-158), que hasta este momento había operado en Aragón (14) y Vitoria. Mandaba esta escuadrilla el capitán Emilio Jiménez Ugarte y eran sus pilotos Sebastián Rubio, Angel Bravo Alabau, Quitard y Olaso. Según Jesús Salas (13), también estuvo en León por muy pocos días –hasta principios de enero– la 4ª Escuadrilla, 4-E-11 de Heinkel He. 46, que acababa de constituirse y mandaba Pérez Cela, cuyos aparatos tenían las matrículas de la serie 170; probablemente de la 11-170 a la 11-174. Y, por último, parece ser que también se estacionó en León, aunque por escaso tiempo una escuadrilla de Heinkel He.51 del Grupo J/88 (14) de la Legión Cóndor. En realidad, esta escuadrilla no estaba totalmente operativa, pues se hallaba en fase de organización y encuadramiento, por lo que el frente asturiano, sin los “Chatos” enviados a Vizcaya, era un buen lugar para que sus pilotos se fueran “rodando” sin problemas (15)

13 “Guerra Aérea en España”, I. Pág. 227.

14 Raul Arias Ramos, “Legión Cóndor. Su Historia 60 años después”, pág. 21 y Jesús Salas, “La Guerra de España desde el aire”, pág. 144, aunque éste nos dice que la mandaba Lehmann, cuando su jefe era realmente Werner Palm. Otto Lhemann mandaba la 2.J/88 cuando probablemente la destacada a León era la 1ª Escuadrilla

15 Adviértase que no se contabilizan los 6 Breguet XIX que por estas fechas ya no actuaban habitualmente al Norte de la cordillera Cantábrica

19 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La actividad de ambos bandos se ha reducido hoy a la actuación de nuestra aviación que ha bombardeado las posiciones enemigas en el sector Cadellada.”

El periódico gijonés LA PRENSA, del 20, da cuenta del ataque aéreo, pero situándolo en un sector del frente completamente opuesto: *“Ayer la aviación facciosa visitó nuestro frente de San Esteban de las Cruces. Soltó algunas bombas y como postre octavillas...”*

Ninguna de las dos informaciones nos da suficientes pistas para identificar a los aviones que llevaron a cabo el bombardeo. El diario REGION, asimismo del día 20, “afina” algo más: *“En la mañana de ayer han volado sobre Oviedo catorce aviones. Ocho de los cuales eran de caza y seis de bombardeo. Cuando cruzaban las posiciones de los rojos, éstos les hicieron disparos a granel de fusil y ametralladora, sin consecuencias.”*

Si el cronista está en lo cierto podría tratarse de los seis Heinkel He.51, de la media escuadrilla de caza alemana, y ocho Heinkel He.46 de dos de las escuadrillas de este aparato de cooperación, aunque intercambiando las cifras de uno y otro modelo.

20 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Frente de León. El enemigo hostilizó el ferrocarril de La Robla entre las estaciones de Matallana y La Vecilla, descarrilando (tren) mercancías (...) Fuerzas de La Vecilla y Matallana y la columna de León repelieron

la agresión huyendo el enemigo perseguido con fuego de Artillería y aviación.”



Rafael de Madariaga Fernández, en su libro “El Aeródromo de Navia”, publica varias fotografías en las que aparecen Heinkel He.46 con matrículas de la serie 170, lo que constituye buena prueba de la presencia de la 4ª Escuadrilla en dicho aeródromo en los últimos días de 1936.



Descarrilamiento del tren carbonero con el que comenzaron las operaciones el 20 de diciembre en el frente leonés. (Foto Hemeroteca Nacional)

El NOROESTE del día siguiente daba su propia versión de los hechos:

“En la zona de Pola de Gordón los milicianos se apoderaron de un tren carbonero destinado al enemigo (...) La aviación facciosa bombardeó el pueblecillo de Lombera (sic, por Llombera) causando desgracias entre los pobres aldeanos (...) nuestros aviadores hicieron una visita al aeródromo de los rebeldes, en La Virgen del Camino, bombardeándolo.”

Los aviones de León que cooperaron en la persecución de los incursores fueron, con toda probabilidad, los Breguet XIX del 1-G-10, toda vez que su estado de desgaste había obligado a reservarlos para el apoyo a las fuerzas que operaran al Sur de la Cordillera Cantábrica, ya que a estas alturas les resultaba casi imposible –habida cuenta de que se encontraban en pleno invierno– transponerla para actuar sobre Asturias.

Los Heinkel He.46, que también tenían dificultades para ello, se habían trasladado nuevamente al aeródromo de Jarrío, al Norte de la misma. Lo del ataque aéreo republicano al aeródromo de La Virgen del Camino, no era más que una ensoñación del periodista



Cargando bombas A.6, de 50 kilos, en un Breguet XIX de La Virgen del Camino.

Por cierto que, en estas fechas de finales de año, lluviosas si las hay, el citado aeródromo de Jarrío comenzó a encharcarse con la frecuencia suficiente para entorpecer hasta impedir las actividades de vuelo, pese a que, al explanar el terreno, se le había dotado de los oportunos drenajes. La única posibilidad de poder utilizarlo con normalidad pasaba por dotarle de pistas pavimentadas, siendo así como empezaron a construirse dos en forma de Y; la principal, con orientación SO- NE, de 550 metros de largo y 50 de ancho, con piso de hormigón, pero no de una planchada corrida, sino de losas de este material y, la secundaria, orientada al E- O,



Las pistas de hormigón de Jario en el estado en que se hallaban en 1950. Pienso que la principal fue la primera pista de hormigón que se construyó en España. Aunque es frecuente leer que Barajas ya estaba hormigonado en marzo de 1937, cuando tuvo lugar la batalla de Guadalajara, lo cierto es que nuestro “aeropuerto estrella” no tuvo pista de hormigón hasta 1943. (Foto Colección Rafa Madariaga).



Único y último trozo de pista de losas de hormigón del aeródromo de Jarrio que quedaba en 2008, poco antes de su soterramiento.

con una longitud de 350 m., un ancho de 50 y piso de macadam. Dichas pistas fueron destruyéndose –tras la reversión de los terrenos por parte del Estado– para construir sobre ellas algunos edificios de innegable interés público, como el Hospital Comarcal, el Tanatorio, un campo de fútbol, un Polideportivo... En 2008 todavía quedaba un pequeño trozo de la pista de losas de hormigón, que se consideró el lugar más idóneo –es de suponer que por su proximidad al Hospital y al Tanatorio– para construir un aparcamiento para camiones, previo enterramiento de los restos de la pista.

21 de diciembre.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación en la mañana y en la tarde de hoy reconoció y bombardeó las posiciones enemigas de San Esteban y Rezones y volando a muy escasa altura ametralló con visible efecto los grupos enemigos que abandonaban desmoralizados sus posiciones, siendo digno de señalar el valor y entusiasmo que ha demostrado hoy el personal de aviación.”



Carlos Martínez Vara de Rey. La M.M.I. que le fue concedida por la acción de las “Casas de Buylla” se sumaba a la Cruz Laureada de San Fernando que había obtenido por su actuación en Tablada (Sevilla) en 1936

No son muy explícitos los datos que proporciona, pero sabemos que algunos de los aparatos que volaron sobre Oviedo fueron los Heinkel He.46 de la escuadrilla 1-E-11, del capitán Martínez Vara de Rey. con la misión de localizar una batería.

Se trataba de dar apoyo a una operación planeada por el general Aranda con el fin de avanzar la línea del frente y obligar así a desalojar una batería que desde el Depósito de Agua batía Oviedo con mucha eficacia. El general ordenó personalmente al capitán Vara de Rey que efectuara un reconocimiento para localizar la batería, muy bien camuflada, misión que éste llevó a cabo en su Heinkel He.46 en la mañana del 21, llevando como observador al teniente López Sert. Consiguió avistar las piezas, que fueron atacadas por la tarde por la escuadrilla 1-E-11, así como las trincheras de

la zona llamada “Casas de Buylla”, que se trataba de ocupar. Aranda le había encomendado una puntualidad absoluta, a fin de coordinarse perfectamente con las tropas de tierra y una máxima precisión para no causar daños entre ellas. Para ello, la escuadrilla realizó el ataque en vuelo muy bajo, como recoge el parte, ametrallando y bombardeando hasta agotar las municiones. Vara de Rey ordenó a sus aparatos retirarse, pero él continuó dando pasadas a baja altura, pese a no poder hacer fuego, hasta conseguir desalojar las trincheras enemigas, volviendo a la base con numerosos impactos. Por esta acción le sería concedida la Medalla Militar Individual.

Pero no finalizaban así las acciones aeronáuticas recogidas por el parte del Diario de Operaciones, que proseguía:

“Frente de León. La columna de León efectuó reconocimiento sobre Correcillas donde se encontraban partidas enemigas que huyeron perseguidos (sic) por fuego de artillería y aviación – reconocimiento del citado pueblo que ardió a consecuencia de artillería y aviación (...) Al bombardear los puestos enemigos la aviación propia tomó la avanzadilla de Matallana por enemiga, debido a que la tropa tenía inmediatez del puesto extendida una manta encarnada, resultando 4 soldados muertos y 5 heridos y por análogas causas en avanzadilla número dos La Robla, resultaron heridos dos soldados.”

Como en las operaciones del día anterior, creo que estos bombardeos repartidos equitativamente entre propios y ajenos, debieron realizarlos los Breguet XIX del 1-G-10, cuyas actuaciones habían quedado restringidas a este frente.



Breguet XIX de la 2ª Escuadrilla 2-E-10 (Francisco Iglesias) del Grupo de León

27 de diciembre.

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación del Ejército bombardeó hoy a primeras horas de la tarde tenazmente, Trubia, sin que aún se tenga información de sus efectos.”

Efectos que, si hacemos caso al Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular, habrían sido muy escasos: *“La aviación enemiga se presentó sobre el pueblo de Trubia que bombardeó sin consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros cazas.”*

Ya se ha comentado como en un principio sólo tres de los seis “Chatos” de Carreño/Llanes habían acudido a Bilbao como refuerzo para la ofensiva del C.E. vasco. La duda es si los otros tres se les sumaron algo más tarde junto con el Breguet 12-107 o si no se movieron de Asturias. De aceptarse

la segunda opción (16), éstos debían de ser los aparatos que presentaron cara a la formación nacional. De no ser así, es que ya había retornado alguno desde Vizcaya, pues por estas fechas la ofensiva sobre Villarreal/Vitoria languidecía decididamente fracasada, aunque aún tendría lugar un combate aéreo al día siguiente 28 de diciembre.

El NOROESTE del día 29, refiriéndose al domingo 27, publicaba el fantástico relato de un bombardeo al que fueron sometidas las trincheras nacionales del frente de Oviedo por su propia aviación, sufriendo *“71 muertos y 80 heridos todos ellos graves”* (¡!).

Con el final de la citada ofensiva se disolvía la Escuadrilla Dragon/Fokker de Ansaldo, de la que algunos aparatos habían quedado de momento fuera de servicio. El Fokker XII 20-5 resultó derribado el 14 de diciembre por fuego antiaéreo, viéndose obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia a 5 kilómetros del aeródromo de Lacua (Vitoria), aunque sería recuperado, y el De Havilland D.H.89 “Dragon” matrícula 40-2, que ya había sufrido averías leves en tierra en un bombardeo que realizó la aviación republicana sobre Lacua el 12 de diciembre, fue sorprendido en el aire el día, 28 por cinco Polikarpov I.15 de Bilbao que lo ametrallaron a placer. Pese a ello consiguió alcanzar el aeródromo de Vitoria con más de 200 impactos, un motor parado y dos tripulantes heridos (17).

16 Muy poco probable, desde el momento en que sabemos que la aviación asturiana no apoyó los ataques del día 10, como hubiera hecho de disponer de aparatos y, más aún, de I.15

17 El derribo le fue acreditado a Felipe del Río; pero, en realidad, en nuestra guerra, para que un derribo se considerase efectivo era condición “sine qua non” que el aparato tocado no alcanzara a aterrizar en su base o quedara destruido al hacerlo, algo que evidentemente no fue así.



El F.XII “CAPITAN CASARES” (arriba) y el F-VIIIb 3m “VETERANO” (abajo) con sus nuevas matrículas 45-5 y 45-2

Por lo que se refiere a los aviones de esta unidad que habían combatido en Asturias, los Fokker F.VIIIb 20-2 y 20-3 fueron destinados a la Escuela de Tripulantes de El Coper (Sevilla). Al dejar de ser considerados bombarderos, se les cambió el número indicativo de aparato que pasó de ser el 20 a ser el 45, que comenzarían inmediatamente a lucir en sus nuevas matrículas 45-2 y 45-3. El ahora 45-2, llevando el nombre de VETERANO, que tan bien le cuadraba, fue el único de los F.VII nacionales que sobrevivió a la guerra; después de ésta pasó destinado a Las Canarias y, más tarde, a la 11ª Escuadrilla del Sahara donde, al parecer, aún estaba en vuelo en 1944. Y eso que se trataba de uno de los Fokker

construidos por Loring, que no gozaban de buena fama, al considerárseles de calidad inferior a la de los originales holandeses.

De los dos Fokker XII, el 20-6 debió ser también asignado a la Escuela de El Copero o a misiones de transporte, aunque sin tiempo a nada, pues por estas mismas fechas, a finales de año, resultaba destruido al sufrir un accidente en Tetuán (18). El 20-5 aún tomaría parte en la ruptura del frente de Vizcaya el 31 de marzo de 1937, pasando después a utilizarse como transporte, con la matrícula 45-5 y el nombre “CAPITAN CASARES”. Sobrevivió al final de la contienda, pasando después a la 11ª Escuadrilla, del Sahara.

En cuanto a los De Havilland D.H.89 “Dragon Rapide”, el 40-1 participó en los combates iniciales de la ofensiva sobre Vizcaya hasta principios de mayo de 1937, siendo a continuación retirado de misiones de guerra. Por lo que se refiere al 40-2, cuando en febrero de 1937 el comandante Juan Antonio Ansaldo fue nombrado jefe del Grupo 1-G-12, de Romeo Ro.37, se incorporó a él llevándolo consigo como aparato de enlace del mismo.

29 de diciembre.-

Parte Oficial del Comité Provincial del Frente Popular:

“Los barcos facciosos “España” y “bous” hicieron acto de presencia en nuestras costas, disparando catorce cañonazos sobre el Musel, sin

18 Jesús Salas, en la página 114 de su trabajo “Fokker y Dragones” (publicado en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, Nº 387), no está plenamente seguro de quién lo pilotaba en ese momento. Ofreciéndonos dos posibilidades: Maximiliano Pardo o Pío Rodríguez Novoa

consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros “cazas”, que les persiguieron, bombardeándolos eficazmente.”

En realidad, la formación naval que realizó el bombardeo estaba formada por el acorazado “España”, el destructor “Velasco” y los “cruceros auxiliares” “Dómine” y “Ciudad de Valencia”, que trataban de dañar al destructor “José Luis Díez” y a dos submarinos supuestamente fondeados en El Musel, según indicaba una información recibida, que resultaría errónea.

La escuadrilla de Heinkel He.51 de la Cónдор había abandonado a finales de diciembre el aeródromo de León en dirección a los frentes del Centro.

También por estas mismas fechas, el teniente de navío Silva, llevando como mecánico al auxiliar Bengoa, probaba en vuelo el Savoia S.62, matrícula S-23, que por fin había sido puesto en servicio.



El Savoia S.62 S-23 disimulado al pie de unos árboles en la base de Ribadeo

El S-23 comenzaría a realizar desde Ribadeo reconocimientos sobre el Cantábrico en apoyo de los buques nacionales, a los que se hará referencia más adelante.

A finales de año cesaba en la jefatura de la Zona Aérea del Norte el comandante Manuel Cascón, siendo relevado en el mando por el capitán José María del Valle González. Cascón partiría hacia Valencia en el mismo Douglas DC.2 que había llevado al capitán del Valle a La Albericia.

31 de diciembre.-

Parte Oficial de Guerra (Diario AVANCE) (19):

“En Pola de Gordón bombardeó intensamente la aviación enemiga, sin consecuencias, huyendo, como siempre, ante la presencia de nuestros cazas.”

Probablemente el ataque corrió a cargo de alguno de los Breguet XIX de La Virgen del Camino, aunque también cabe la posibilidad de que lo realizaran o les acompañaran alguno de los Heinkel He.46, que no se hubiera trasladado aún a Jarrio.

Precisamente en estos primeros días de enero abandonaban el aeródromo de León los Heinkel He.46 de la 4ª Escuadrilla 4-E-11 (Pérez Cela), con destino a Zaragoza, donde formaría el 2º Grupo de “Pavas”, 2-G-11, junto con la 3ª Escuadrilla 3-E-11 (Gancedo), que había permanecido en la capital maña.

19 Como se ha dicho, con el fin de año, desaparecían los periódicos gijoneses LA PRENSA, EL NOROESTE Y EL COMERCIO, sustituyéndolos los diarios C.N.T. y AVANCE. El parte del 31 de diciembre de 1936, que se cita, está tomado del Nº 1 de AVANCE, del 1 de enero de 1937

La 1ª Escuadrilla de Heinkel He.46, 1-E-11 (Martínez Vara de Rey) formaría en León, con la 2ª Escuadrilla, 2-E-11 (Jiménez Ugarte), el 1º Grupo, 1-G-11, de este material, del que tomaría el mando Alfonso Carrillo.

Otros pilotos del Grupo serían Vara de Rey, Jiménez Hugarte, Sebastián Rubio, Martiniano Valdizán, Bravo Alabau, Quitard, José Olaso y Jesús Rubio. Entre los observadores, figuran Ibor Alaix, Talavera Gaya, Madariaga Rizo, Teixeira, Díaz Aguilar, López Sert, Minguell Beltrán y Jiménez Guerra, que tripulaban ocho Heinkel He.46, parte de los cuales estarían habitualmente destacados en Jarrio (Coaña).

CAPÍTULO V.

LA OFENSIVA DE FEBRERO / MARZO de 1937

5 de enero de 1937.-

El diario AVANCE del 6 informaba de la llegada de un hidroavión a Gijón: *“En el Departamento de Marina sólo tenían ayer la noticia que se refería a la llegada al Musel de un hidro leal que traía rumbo Norte. Dicho aparato amarró a mediodía y permaneció en nuestro puerto exterior muy poco tiempo, pues antes de media hora volvió a elevarse para regresar a su base. La visita de este hidro a Gijón la hizo en servicio de reconocimiento y atendiendo las órdenes de vigilancia de costa que se tienen dadas por la superioridad.”*

Se trataba de uno de los Savoia S.62 de la escuadrilla de este material con base en la bahía de Santander -en la Parrilla de San Martín (Puertochico)-, a la que no se había hecho referencia hasta ahora, pues no se había encontrado noticia alguna de su presencia en la costa asturiana.

Habían sido enviados desde la bahía de Rosas, en Cataluña, realizando el vuelo sobre territorio francés, para lograr lo cual hubieron de aligerar los aparatos al máximo, a pesar de lo cual alcanzaron su destino con los depósitos al límite.



El S-24 fue uno de los cuatro Savoia S.62 que formaban la escuadrilla de Santander

Estaba formada la unidad por cuatro Savoia S.62 –los matriculados S-22, S-24, S-25 y S-26– al mando del capitán de la Aviación Militar Fernando Beneito. El resto del personal, perteneciente en su totalidad a la Aeronáutica Naval, lo componían los pilotos auxiliar Francisco Casals, auxiliar Enrique Pereira, maestre Ángel Orté y maestre Sebastián Baró; los observadores Jiménez Blaya, Martínez García, Checa Garrido y Vilches Ramírez y los mecánicos López Colungo, Morilla Esteve, Abad Huerta y Velasco Barrios.

Se dedicaron estos hidros a tareas de exploración y protección del tráfico naval, pero limitadas a unas escasas quince millas mar adentro, por lo que no solían aparecer frente a las costas de Asturias. Como se ha dicho, para realizar el viaje sobrevolando Francia se habían visto forzados a reducir el peso al máximo posible y no tuvieron mejor idea que desembarcar los equipos de radio, con lo que su labor resultaba muy poco útil, pues debían regresar a puerto para comunicar los resultados de sus

avistamientos, con lo que se perdían las oportunidades. Probablemente era esta la razón de que actuaran en un radio tan corto, en contraste con los dos renqueantes Savoia nacionales, que hacían vuelos de hasta 120 millas de la costa.

Cuando la Escuadra republicana venida al Cantábrico, retornó a su base de Cartagena, uno de los Savoia fue embarcado en el “Jaime I”, por lo cual en estas fechas había quedado la escuadrilla santanderina reducida a tres aparatos. El hidro embarcado no se utilizó durante el viaje de vuelta y fue desembarcado inmediatamente de su llegada a la Base cartagenera, por ser considerado únicamente como un estorbo.

7 de enero.-

Como contraste, el Savoia nacional S-23, realizaba un servicio de reconocimiento, de seis horas y veinte minutos de duración, a la búsqueda de barcos mercantes republicanos. Iba pilotado por el auxiliar Torres Prol, que había quedado nuevamente como único piloto en Galicia, tras el



El Savoia S-23, que había adoptado el nombre de “General Franco”, fondeado en Ribadeo. El primero por la izquierda de los personajes que aparecen en pié es el comandante Leopoldo Brage.

cambio de destino del teniente de navío Fernando Solís.

8 y 9 de enero.-

El Savoia S-23 realizó vuelos de reconocimiento del tráfico enemigo de casi siete horas de duración entre Ribadeo y Pasajes, que utilizaba como puntos de recalada, abriéndose hasta 90 millas de la costa.

10 de enero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación ha reconocido y bombardeado eficazmente la posición artillera Pico Llanero (sic; por Pico Llamero o Alto del Llamero).”

El Comunicado Oficial del Cuartel General de Aranda (publicado en REGION del día 12) lo confirmaba: *“Nuestra aviación ha actuado hoy bombardeando las posiciones enemigas de Grullas y reconociendo las de los frentes del Nalón y Trubia.”*

El diario AVANCE recoge el Parte Oficial de Asturias y León, en el que se dice: *“La aviación enemiga bombardeó caseríos, sin objetivo militar, en Valdemora y Santa Olaya, causando quince víctimas de la población Civil, en su mayoría mujeres y niños.”*

El cronista de AVANCE ampliaba la noticia: *“Tres trimotores facciosos hicieron también ayer vuelos de reconocimiento sobre nuestras líneas de Oviedo y al emprender la retirada a sus bases dejaron caer unas cuantas bombas, que no causaron víctimas. Antes de llegar a Asturias (¿?) bombardearon los pequeños pueblecitos de Valdemora y Santa Olaya, apartados de toda actividad militar. Como siempre que su metralla va dirigida a las poblaciones civiles, causaron víctimas preferentemente entre las mujeres y los niños.”*

Aparte de insistir en que los objetivos preferentes de la aviación nacional eran las mujeres y los niños, dice un par de cosas extrañas. Achaca el bombardeo a “tres trimotores” cuando en estas fechas no hay noticia de que hubiera en León aparatos de estas características y afirma que los aviones de León bombardearon los dos pequeños pueblos citados “antes de llegar a Asturias”, dando así a entender que se trataba de localidades leonesas, cuando en realidad se encuentran en el concejo de Candamo; no muy lejanos por cierto, del Alto del Llamero, donde los aviones nacionales buscaban un asentamiento artillero. Tal parece que el cronista no fue testigo de lo que relata y se dedica a “inflar”, fantaseando, el Parte oficial.

Un despliegue de aparatos nacionales de enero de este año 1937 (1), señala en León únicamente al 1º Grupo Heinkel He.46 1-G-11 (Alfonso Carrillo Durán) formado por las escuadrillas, de cuatro aparatos cada una, 1-E-11 (Carlos Martínez Vara de Rey) y 2-E-11 (Sebastián Rubio Sacristán) (2)

Y al 1^{er} Grupo Breguet XIX 1-G-10 (Vicente Eyaralar Almazán) formado por las escuadrillas, de tres aparatos cada una, 1-E-10 (Manuel Bazán Buitrago) y 2-E-10 (Francisco Iglesias Brage).

11 de enero.-

Parte Oficial de Asturias y León facilitado por la Consejería provincial de Guerra (esta es la denominación oficial pero, para que no resulte tan larga, en lo sucesivo, se citará como Parte Oficial de Asturias y León,

1 Jesús Salas Larrazábal. “Guerra Aérea.1936/39”, pág. 362

2 Adviértase que ha habido un cambio en el mando de la escuadrilla 2-E-11.

entendiéndose, además, que está tomado del diario AVANCE, que lo publicaba al día siguiente de ser emitido):

“Sin objetivo militar alguno, tres aparatos enemigos han bombardeado Villamanín (León), sin consecuencias.”

Es curioso que de esta noticia, si fue cierta, no haga mención el Diario de Operaciones de la 8ª División.

12 de enero.-

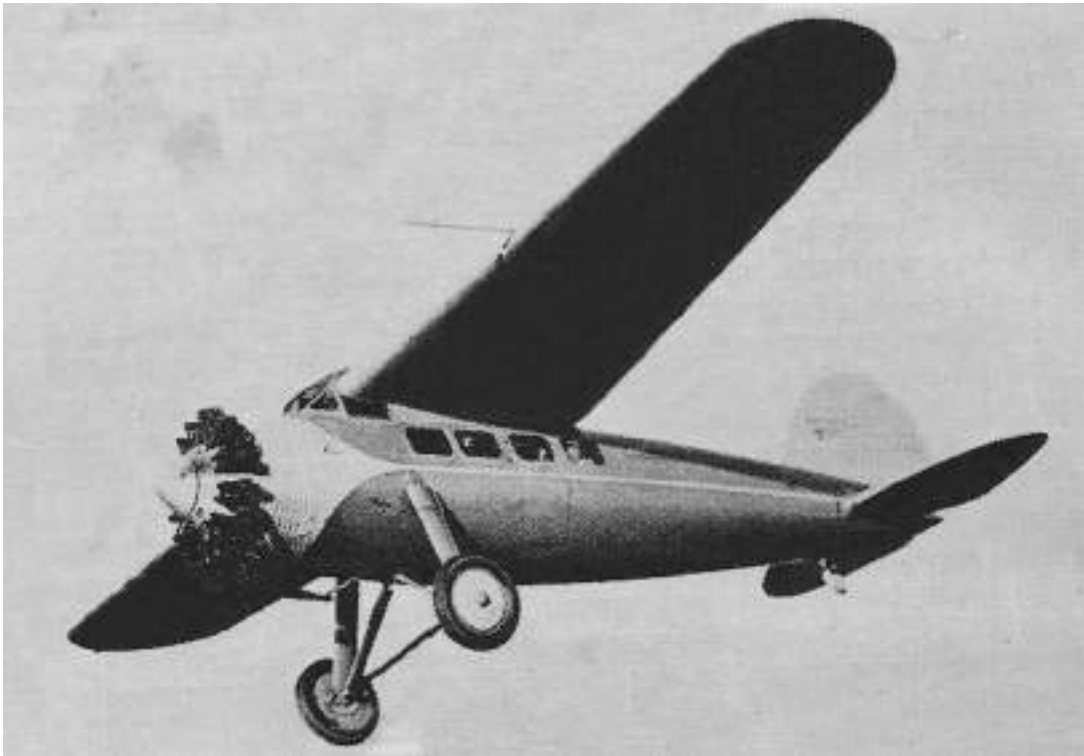
Por una Ampliación de la Orden de Operaciones N° 132 del Almirante Jefe de la Base Naval de Ferrol, se dispone que el Savoia n° S-23 efectúe una exploración para tratar de localizar al mercante “Sil” del que hay noticia que está a punto de recalar en alguno de los puertos republicanos del Cantábrico, transportando un cargamento de armas desde Méjico.

El hidro despegó de Ferrol, cubriendo un área al Norte del Cabo Ortegá hasta una distancia a 120 millas de la costa, sin conseguir localizar al citado buque.

13 de enero.-

El “Sil” tomaba puerto en Santander, desembarcándose del mismo, entre otras muchas armas y pertrechos militares, tres aviones de fabricación norteamericana. Los tres aparatos eran de la misma marca Lockheed, pero de tres modelos diferentes: un Mod. 5B “Vega”, un Mod. 8 “Sirius” y un Mod. 9 “Orion”. Se trataba de aviones comerciales pero muy modernos y veloces, cuya adquisición era fácil y barata por aquel entonces, toda vez que en los Estados Unidos acababa de prohibirse a las líneas aéreas comerciales operar con aviones de un solo motor, quedando buen número de ellos disponibles a la espera de compradores. El “Vega” y

el “Orión” eran transportes de pasajeros, con capacidad para siete el primero y para seis el segundo.



No se han localizado fotos de estos aparatos con los colores de la Aviación republicana, por lo que se incluyen éstas que los muestran en sus configuraciones anteriores. Arriba, Lockheed 5B “Vega”. Abajo, Lockheed 9 “Orion” con la matrícula norteamericana NC-12228



Lockheed 8 “Sirius”, con la matrícula mejicana X-BADA y el nombre “Anahuac”.

El “Vega” Modelo 5B, n/f. 103 y matrícula norteamericana NC-534M, era un monoplano de ala alta cantilever, estructura de madera y tren fijo. Equipado con un motor Pratt & Whitney Wasp C de 450 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 297 km/h y una de crucero de 273.

El Lockheed 9 “Orion”, n/f 186 y matrícula norteamericana NC-12228, era un monoplano de ala baja cantiléver, de estructura y recubrimiento de madera y tren plegable hacia el centro del fuselaje. Su motor, un Pratt & Whitney Wasp SC de 450 hp le proporcionaba una velocidad máxima de 338 km/h, o una de crucero de 290 km/h.

En cambio, El Lockheed 8 “Sirius” era un avión deportivo, un aparato de records; en realidad, el primero de este modelo había sido diseñado para Charles A. Lindbergh. Monoplano de ala baja cantiléver y de estructura en madera, como era habitual en los productos de esta firma por esa época, disponía de tren fijo carenado. El ejemplar que trajo a Santander el “Sil”,

el n/f. 149, matrícula mejicana X-BADA y nombre “Anahuac”, era un biplaza en tándem, con las cabinas abiertas, y motor Pratt & Whitney Wasp C, de cilindros en estrella, carenados por un anillo NACA, de 450 h/p de potencia con el que volaba a una velocidad máxima de 323 km/h o de crucero de 278.

Los Lockheed Vega y Orión eran propiedad del coronel mejicano Roberto Fierro Villalobos, Director General de Aeronáutica mejicana, que no tuvo inconveniente en vendérselos al embajador de España en la capital azteca, Félix Gordón Ordás, quien los embarcó en el “Sil” junto con el Orión, que a estas alturas se hallaba igualmente matriculado en Méjico como XA-BFC. La matrícula mejicana del Vega fue la XB-AAD. Los tres aparatos, una vez recibidos en Santander, fueron armados como bombarderos rápidos, equipándoles con los oportunos lanzabombas y, en esa configuración, los veremos muy pronto operar en los cielos de Asturias. Hay testimonios de que el Sirius –que no era precisamente un avión fácil de manejar– solía pilotarlo el jefe de la Aviación del Norte, capitán José María del Valle.

16 de enero.-

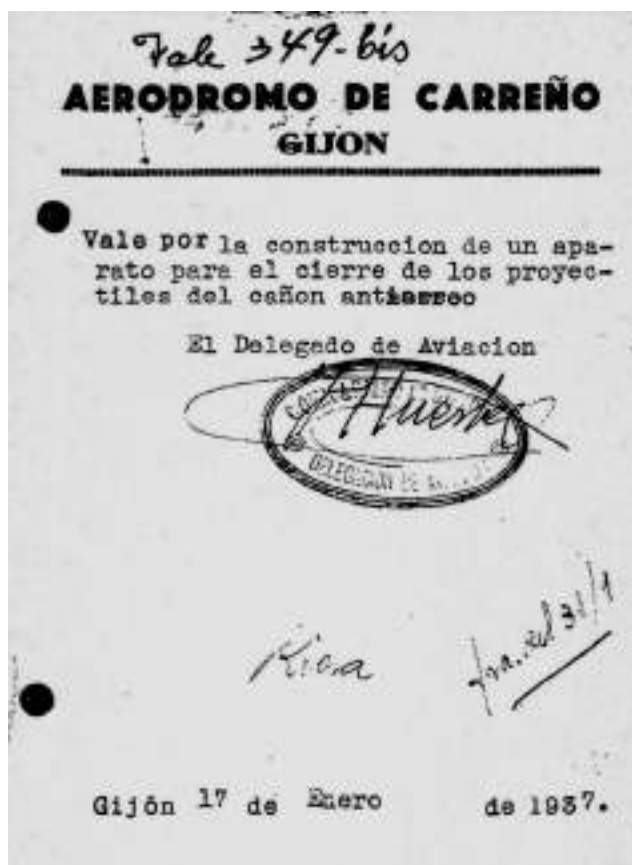
Parte Oficial de Asturias y León:

“La aviación enemiga bombardeó Llombera (León), sin consecuencias.”

El cronista de AVANCE presenta este bombardeo como una represalia por un corte de la vía del ferrocarril La Robla-Valmaseda, efectuado de madrugada por fuerzas republicanas, que ocasionó el descarrilamiento de un tren de carbón, a consecuencia del cual los aparatos nacionales bombardearon Llombera, en curiosa coincidencia con lo ocurrido el día 20

de diciembre. Continúa afirmando que el bombardeo no causó víctimas, siendo sus efectos la destrucción de tres o cuatro casas.

Otra curiosidad es que el Diario Oficial de la 8ª División no haga mención alguna, de la voladura de la vía, el descarrilamiento del tren y el bombardeo aéreo, contrariamente a lo sucedido el 20 de diciembre, en que se hizo eco de todo ello con bastante detalle.



17 de enero.-

Un “vale” expedido por el Delegado de Aviación (3) para construir un dispositivo para reconar vainas de artillería nos confirma la existencia de un cañón antiaéreo en el Aeródromo de Carreño. Lamentablemente, no facilita datos que nos permitan precisar el tipo de pieza pero, sabiendo que,

3 A.H.P.A. – L. I-28. Ex. 3.

por estas fechas, aún no habían llegado al Norte antiaéreos extranjeros de importación, debería tratarse de un modelo ya existente en España. Teniendo esto en cuenta, yo me inclinaría por un Vickers de 47 mm de tipo naval, que fabricaba la Constructora Naval de Reinosa.

En Vizcaya había antiaéreos dobles, asimismo navales, Vickers de 40 mm automáticos, pero no creo que los vascos hubieran cedido ninguno a Asturias, donde sólo llegarían con la retirada final en el mes de septiembre.

Por otra parte, sabemos por un artículo publicado en AVANCE del día 21 que Trubia, pese a los frecuentes bombardeos a que había sido sometida, carecía de piezas antiaéreas: *“...como existe una fábrica de mucha importancia, sería muy conveniente (...) fuese protegida por algunos cañones antiaéreos...”*

No deja de resultar extraño que una noticia así salga a la luz en un medio de información público.

1 de febrero.-

Parte Oficial de Asturias y León:

“Dos aviones facciosos bombardearon Pola de Gordón, sin causar bajas.”

El Diario de la 8ª División no recoge tal hecho.

Los buques de Ferrol montaban una barrera en el Cantábrico con la esperanza de interceptar a los petroleros republicanos “Campuzano” y “Campoamor” por si, en su viaje desde Estados Unidos, trataban de recalar a Santander o Bilbao. En dicha barrera participó el Savoia S.62 “General Franco”, S-23, siempre pilotado por Torres Prol, con salidas desde Ribadeo y San Sebastián sin que se localizaran los buques, que se habían dirigido al Mediterráneo.

4 de febrero.-

Según Rafael A. Permuy (4), se informaba que, a 11,30 horas, un Breguet XIX republicano bombardeaba con precisión el cuartel de Santa Clara, de Oviedo, tratándose probablemente del aparato 12-187 que, a lo que parece, había regresado a Asturias tras participar en las operaciones contra Villarreal.

5 de febrero.-

Al regresar a Ferrol de uno de sus vuelos de descubierta marítima el Savoia S.62 S.23 tuvo una parada de motor y, aunque consiguió alcanzar la base, volvería a quedar inmovilizado, en reparación.

6 de febrero.-

El diario AVANCE del día 7 publicaba: *“Los aviones facciosos despegaron ayer del aeródromo de León. Su paso fue registrado por algunos sectores de la zona leonesa, pero no pudieron remontar el Pajares y regresaron a sus bases al poco tiempo. Durante sus vuelos no realizaron acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”*

La prensa republicana confirmaba así las dificultades para trasponer la cordillera que encontraban los aparatos de La Virgen del Camino.

7 de febrero.-

En la mañana despegaba del aeródromo de Reus, en dirección al Norte republicano, una escuadrilla compuesta por nueve Breguet XIX, al mando del capitán Juan Macho Juárez, de la Aeronáutica Naval.

Para contribuir al traslado de esta escuadrilla, a finales de diciembre habían sido enviados tres pilotos “norteños”: los tenientes Jorge Panceira y

4 “Los Breguet XIX republicanos en el Norte”, III. En R.E.H.M. nº 47, pág. 28

Arsenio García Sainz y el brigada Benjamín Fernández Junco, en uno de los Douglas DC.2 de los que enlazaban el teatro de operaciones del Cantábrico con la zona Centro-Levante –el mismo en el que viajó el comandante Cascón y, a su vez, había volado a Santander al capitán del Valle–. Como en otras ocasiones, y a fin de no volar sobre territorio enemigo, buena parte del viaje debía efectuarse sobrevolando Francia.

No está muy claro por qué razón -pues en los informes tanto de los pilotos como de las autoridades francesas, nadie habla de niebla o de mal tiempo-, lo cierto es que, al cruzar los Pirineos, los Breguet se desperdigaron y se dirigieron por separado hacia su destino. Cuatro de ellos consiguieron llegar, dos a Bilbao y, otros dos a Santander; tres se estrellaron en Francia al intentar aterrizajes de emergencia y los dos restantes retornaron, al parecer, a Cataluña. El capitán Macho, piloto de uno de los aviones siniestrados, al estrellarse en Miramont de Guyenne, salió con bien del trance, reintegrándose a Cataluña por vía terrestre.

Los Breguet XIX que llegaron al Norte eran los 12-59, 12-141, 12-151 y un cuarto sin número. Sus pilotos: Jorge Panceira Ramallán, Eduardo Eguibar Muñiz, Benjamín Gutiérrez Junco y Arsenio García Sainz. Llevaban como observadores-bombarderos a Antonio Nogueira Gordaliza, Francisco Marín de la Carrera, Emilio Vega Estrada y Amancio Baltanás Franco.

Adviértase que tres de los cuatro aparatos llegados sin problemas iban



Restos de los Breguet XIX estrellados en Francia el 7 de febrero de 1937

tripulados por los pilotos enviados a Cataluña desde el Norte a recogerlos
(5).

5 Estos datos, así como las fotografías de los aparatos destruidos, provienen del magnífico artículo de Rafael A. Permy. “Los Breguet XIX republicanos en el Norte”, III. Publicado en R.E.H.M. nº 47, págs. 282-283, cuya lectura se recomienda a quien desee profundizar en los detalles

9 de febrero.-

A causa de un informe recibido en el Cuartel General del Generalísimo sobre un importante contingente de la Escuadra republicana que había zarpado hacia el Cantábrico, entre otras medidas, se ordenó al hidro Savoia S-23 realizar una exploración a fin de localizarla. Efectuó éste unos vuelos que no obtuvieron ningún resultado, dado que la citada información era falsa.

10 de febrero.-

Parte Oficial de Asturias y León:

“En las primeras horas de la mañana un buque “pirata” hizo varios disparos sobre San Juan de Nieva y poco más tarde el mismo buque disparó contra una lancha “Guardacosta” (sic). No hubo víctimas ni daños materiales.”

Lo que ocurrió en realidad fue que se había encomendado al destructor “Velasco” el sembrado de sendas barreras de minas en las entradas de los puertos de Avilés y El Musel. El minado de Avilés comenzó a 04,40 h y terminó 28 minutos más tarde, haciendo explosión una mina recién arrojada al mar, a seguido colocó una barrera entre cabo Torres y cerro de Santa Catalina, en Gijón, explotando otra mina cuando el destructor se alejaba.

El comentarista de AVANCE se hallaba mucho más acertado que el Parte Oficial, precisando que el buque enemigo había lanzado algunas minas, aunque, como aquel, confunde las explosiones de éstas con cañonazos disparados contra San Juan de Nieva y la lancha guardacostas. De cualquier modo, todo esto viene al caso por la información dada a continuación en el periódico de que *“Dos aparatos “Breguets” (sic)*

salieron en persecución de los buques piratas, que al advertir la presencia de nuestros aviones huyeron en dirección Oeste.”

De hallarse acertado el cronista, se trataría de los Breguet XIX 12-92 y 12-187, asiduos de los aeródromos asturianos, toda vez que los llegados al Norte desde Cataluña no vendrían a Asturias hasta unos días más tarde.

El Savoia S-23 nacional, proseguía su exploración a la búsqueda de los barcos de guerra enemigos que, obviamente, no descubrió.

14 de febrero.-

Parte Oficial de Asturias y León:

“En los frentes de León un aparato enemigo bombardeó Cármenes, sin causar bajas.”

16 de febrero.-

Parte de la Consejería General de Guerra.

“Frentes de León: dos aparatos enemigos volaron sobre nuestras posiciones sin lanzar explosivos.”

19 de febrero.-

El Ejército del Norte, republicano, estaba preparando una gran ofensiva sobre Oviedo. Contrariamente a la anterior, en la que dispersó los esfuerzos de los tres Cuerpos de Ejército que lo constituían a lo largo de todo el Teatro de Operaciones del Norte, ahora primaría la concentración del Ejército sobre un objetivo puntual y único: la capital asturiana y el pasillo que la comunicaba con su retaguardia. El III C.E., asturiano, organizó cuatro divisiones con todas las fuerzas que pudo reunir, a las que se sumarían dos brigadas vascas y una santanderina, más las tropas de Ejército: el Batallón de Carros de Combate, el Regimiento de Artillería Pesada y toda la aviación disponible.

Así, en este día 19, volaban desde Vizcaya y Santander hasta los aeródromos de Llanes y Carreño, siete cazas I.15 “Chato”, los cuatro Breguet XIX llegados desde Cataluña y los tres monomotores Lockheed que se recibieron en el “Sil”, los cuales, en unión de los dos Breguet ya presentes en Asturias, se organizaron de la siguiente forma (6):

Escuadrilla de caza (K. G. Baranchuk) (7).- 7 Polikarpov I.15

Escuadrilla de Asalto.- 6 Breguet XIX, números 12-59, 12-92, 12-141, 12-151, 12-187 y un sexto sin número (Pilotos Eduardo Eguibar Muñiz, Arsenio García Sáinz, Benjamín Gutiérrez Junco, Jorge Panceira Ramallán y José Rivera Llorente. Observadores/bombarderos Amancio Baltanás Franco, José M^a Fernández Liébana, Francisco Marín de la Carrera, Antonio Nogueira Gordaliza, Juan José Otero García, Manuel Riestra Alvarez y Emilio Vega Estrada)

Patrulla pequeña de bombardeo.- Un Lockheed 8 “Sirius” y un Lockheed 9 “Orion”.

Avión de reconocimiento.- Un Lockheed 5B “Vega”.

Por su parte, la aviación nacional en La Virgen del Camino / Jarrio contaba con (8):

6 Rafael G. Permuy. Artículo citado de la R.E.H-M- n° 47, págs..282-283, que toma los datos de la Orden General de Operaciones n° 20 del Ejército del Norte

7 Su primer jefe Boris Turzhanski había resultado herido el 8 de diciembre durante los combates aéreos sobre Villarreal. Entre los pilotos de los “Chato” figuraba el español Felipe del Río . El intérprete de la escuadrilla, Ballón, había sido relevado por María Fortus, que utilizaba el seudónimo de “Julita”. Su presencia continua entre los aviadores y el vestir con cierta asiduidad mono de vuelo, dieron en Asturias pie a la leyenda muy extendida de que entre los soviéticos figuraba una mujer piloto, de la que solían referirse notables hazañas.

8 Despliegue de la aviación de Salamanca en 16 de febrero de 1937. Publicado Por Jesús Salas en “Guerra Aérea.1936/37”. I, pág.370. Ver también pág. 271.

Grupo 1-G-11 (Carlos Martínez Vara de Rey) con dos escuadrillas
Heinkel He-46:

1-E-11 (Sebastián Rubio), con cuatro aparatos

2-E-11 (Jiménez Ugarte), con cuatro aparatos

(Otros pilotos: Martiniano Valdizán, Angel Bravo Alabau, Quitard,
José Olaso y Jesús Rubio).

Observadores/bombarderos: Ibor, Talavera, Madariaga, Teixeira, V.
Izquierdo, Díaz Vega, Díaz Arcaya y Cabeza).

Grupo 1-G-10 (Vicente Eyaralar Almazán) con una escuadrilla de tres
Breguet XIX y otra de cuatro:

1-E-10 (Manuel Bazán Buitrago)

2-E-10 (Francisco Iglesias Brage)

Un De Havilland DH. 89 Dragon Rapide.- 40-1

Un Fokker F.XII.- 20-5



El D.H. 89 Dragon Rapide 40-1, permanecería en La Virgen del Camino hasta su
marcha, a finales de marzo, hacia Vitoria para participar en la ruptura del frente

Diario de operaciones de la 8ª División:

“Nuestra aviación bombardeó concentraciones (de) camiones en (La) Raigada sobre carretera Grullos a Avilés.

Se incorporó aviación de reconocimiento (Heinkel He-46) (de) León a Navia.”

Noticia esta última que puede orientarnos sobre las fechas en que se terminó la pavimentación de las pistas del aeródromo de Jarrio.

El diario AVANCE del día 20 relataba así la actividad aérea de la jornada:

“Hacia las tres de la tarde de ayer se presentaron sobre el aeródromo de Carreño tres aparatos enemigos que volaban a gran altura y parecían dedicarse a trabajos de observación.

En el acto despegaron del citado aeródromo siete “cazas” leales, que se dirigieron hacia los aviones enemigos con ánimo de entablar combate con los mismos. Estos (...) por fin lograron evadirse, gracias a la ventaja de altura (...) y aunque los “cazas” dispararon repetidas veces sus ametralladoras, no pudieron alcanzar a los facciosos que emprendieron la huida hacia el Sur...”

Efectivamente, aunque la escasa eficacia y desgaste de los aparatos de ambos bandos podían considerarse más o menos equiparable, los siete “Chatos” de Baranchuk proporcionaban a los republicanos la absoluta superioridad aérea, desde el momento en que no había cazas enemigos que se les enfrentaran, lo que impedía la actuación de la aviación de León. Esta sería la tónica habitual en la primera parte de la ofensiva de febrero contra Oviedo.

20 de febrero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Sobre La Vecilla (León) volaron siete aviones arrojando bombas; por volar a gran altura se ignora si eran nuestros o rojos, desde luego no eran de Navia ni de León.”

Curioso parte.

Lo cierto es que el día anterior, 19, las tropas republicanas habían iniciado una serie de ataques en territorio leonés, en el sector La Robla / Matallana con el fin de atraer hacia el mismo las reservas nacionales. Llegaron a ocupar algunas posiciones enemigas, que en la jornada de hoy, 20, fueron contraatacadas y recuperadas, al menos en parte. Lógico es, pues, que los republicanos apoyaran estas operaciones con aviación, ahora que disponían de ella y así lo hacían constar en sus medios de información.

El diario AVANCE, del 21, refería así la actuación de los aviones republicanos:

“En la mañana de ayer nuestra aviación arrojó proclamas sobre Oviedo. (...) También dejó caer en nuestras líneas octavillas destinadas a los milicianos de la República (...) Al mismo tiempo, otra de nuestras escuadrillas bombardeó las posiciones enemigas de Matallana, La Robla y el aeródromo de León, con positivos resultados. Los aparatos de caza hicieron diversos servicios durante el día, de observación y vigilancia por diferentes frentes enemigos.”

Lo del bombardeo del aeródromo de la Virgen del Camino no era sino producto de la euforia del cronista ante tamaña demostración de poderío aéreo.

21 de febrero.-

A las 04,30 comenzaba la gran ofensiva sobre Oviedo.

Para seguir la actuación de la aviación nacional durante la misma contamos con varios niveles de información.

El más alto es el que se viene empleando hasta ahora habitualmente (Documento interno fuera del alcance del público): el Diario de Operaciones de la 8ª División, que recoge los acontecimientos sucedidos al Norte (Asturias) y al Sur (León) de la Cordillera Cantábrica. El documento procede del Archivo General Militar de Ávila - Sección Estado Mayor-Legajo 449 - Carpeta 21.

Descendiendo de nivel, tenemos los Partes de los Sectores de Oviedo y Grado-Escamplero, dependientes de la Comandancia de Asturias y asimismo en el Archivo de Ávila. El de Oviedo en Documentación Nacional - L. 4 - C. 47 y el de Grado-Escamplero en D.N. - L. 4 - C. 48. En lo sucesivo se denominarán “Parte del Sector Oviedo” y “Parte del Sector Grado-Escamplero”

Y, por último, tenemos los Partes de los Subsectores del Sector Grado-Escamplero, que abarcaban los Subsectores de San Roque y Naranco (que, en realidad, pertenecían al Sector de Oviedo), los del Sector de Pravia y los propios del Sector Grado-Escamplero: Subsectores de Escamplero, Santullano, Soto, Cuero, Peñaflor, Prioto y Grado. Estos se encuentran igualmente en el A.G.M. de Ávila, en D.N. - L. 4 - Cs. 48 y 50. Lamentablemente, no están completos, pues faltan los de varias fechas de distintos subsectores. Los denominaremos “Partes del Subsector... al que correspondan”

En cuanto a la información que pudiera aportar el diario ovetense REGION, nos quedamos sin ella, toda vez que el mismo dejó de editarse en este día 21 y ya no volvería a salir a la calle hasta el 8 de junio, en que se reanudó su publicación en Luarca.

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Aviación enemiga actuó débilmente en bombardeo y activamente corrigiendo fuego de sus baterías y atacando sus cazas como se esperaba, en cuanto empezara a actuar la nuestra, según anuncié a V.E. nuestros aparatos de reconocimiento averiaron uno.”

El comunicado está tan mal redactado y tan deficientemente puntuado que deja muy poco claro lo que quiere decir. Trataremos de interpretarlo comparándolo con los partes republicanos.

Parte Oficial de Asturias y León. En esta jornada de encarnizados e ininterrumpidos combates, el Estado Mayor del C.E. de Asturias estimó oportuno emitir dos partes. En el primero, dado a 12,30 h no se recogía actividad aérea alguna en Asturias y, en cambio, admitía la actuación de la aviación nacional en el frente de León:

“El enemigo atacó con artillería y aviación en la mañana de hoy las posiciones tomadas al enemigo en La Robla.”

El Parte Oficial del Sector de La Robla sobre los combates allí librados, detalla las unidades de Infantería enviadas como refuerzo para rechazar a las tropas republicanas, pero no cita para nada el envío o empleo de artillería ni aviación. El único apoyo a la infantería enviado fue una Sección de Morteros de 81 mm del 1º Batallón; es de suponer, del Regimiento Burgos Nº 31.

El segundo parte, emitido a 19,15 h, nos informa que:

“La aviación ha incendiado las inmediaciones del Cuartel de Pelayo. Hubo combate aéreo siendo derribado un avión faccioso que tomó tierra en Monte Agudo (sic, por Monteagudo).”

Lo del incendio de la zona del Cuartel de Pelayo, lo confirma, abundando en ello, el cronista de AVANCE:

“La aviación en estas últimas horas de la tarde cooperó en forma eficaz, a pesar (del fuego de) las ametralladoras antiaéreas enemigas.

Por la tarde nuestra aviación visitó los frentes de Oviedo y arrojaron (sic) numerosas bombas sobre el casco de la ciudad, sobre los objetivos militares ya conocidos.

Una hora después pudieron verse en Oviedo varios incendios, como consecuencia de los bombardeos efectuados por nuestros aviadores.”

En cuanto al derribo de un aparato nacional, a pesar de la precisión geográfica de su caída, no encuentra eco ni siquiera en la prensa republicana.

Ateniéndose al significado literal del parte del Diario de la 8ª División –“*atacando sus cazas (...) en cuanto empezara a actuar la nuestra (...) nuestros aparatos de reconocimiento averiaron uno*”– parece querer decir que los aviones de reconocimiento –es decir, los He.46– fueron atacados por los cazas republicanos, averiando los primeros a uno de estos últimos. O sea, exactamente lo contrario de lo que dice el parte del E.M. republicano. No he podido confirmar ni lo uno ni lo otro.

Todas las fuentes coinciden en el hecho de que la aviación republicana no pudo actuar hasta la tarde, por impedírselo el mal tiempo durante la mañana. Una reseña manuscrita de las acciones que se van sucediendo a cada hora, que se conserva en el Archivo Histórico del Principado de

Asturias (9), nos informa: *“A las 8,46 (...) se avisa repetidamente a Aviación, pero los aparatos no pueden volar a causa de lo bajo de las nubes”*. Una hora antes, se había insertado el siguiente comunicado: *“A las 7,52 (...) notifican de los frentes de León que la aviación enemiga aparece con dirección a Asturias”*.

Rafael A. Permuy (10) ha escrito dice que el capitán del Valle efectuó en un Breguet XIX un reconocimiento meteorológico a 12,50, constatando la mala visibilidad que, no obstante, fue mejorando algo más tarde, lo que permitiría cumplimentar tres servicios a 13,40, 16,05 y 16,50 horas, en los cuales se lanzaron 22 bombas R-50, de 50 kg, sobre el Cuartel de Pelayo, 48 A.5, de 12 kg sobre Grado y 4 R-10 (11), de 10 kg sobre las trincheras del frente de Oviedo.

Y, sin embargo, el Parte del Subsector Grado, nacional, nos dice que:

“A las 12 h. se presenta la Aviación enemiga que bombardea.”

22 de febrero.-

Parte del Sector Oviedo:

“A las 15 h. dos aviones rojos de bombardeo protegidos (sic) por varios cazas dejaron caer sus bombas sobre la zona de la (sic, por La) Vega, Pelayo y Cadellada”

Curiosamente, el Parte del E. M. del C.E. de Asturias, emitido a las 22,00 h no registra actividad aérea alguna. En cambio, el diario AVANCE del día 23 inserta un recuadro, bajo el título:

9 A.H.P.A. – C. I-50 – Ex. 3.

10 Artículo de R.E.H.M. ya citado, pág. 284

11 Las bombas R-50 y R-10 eran las bombas rusas FAB.50 SV y AO.10, respectivamente. Las A.5 eran las conocidas “Hispania”.

“LA AVIACION LEAL EFECTUO DIFERENTES SERVICIOS DURANTE LA JORNADA DE AYER.

Una escuadrilla leal de aparatos de “caza” realizó constantes servicios de observación y vigilancia, e igualmente protegió a nuestros bimotores (12) de bombardeo en sus distintos vuelos ofensivos.

Por la mañana se arrojaron bombas en Oviedo y por la tarde en este (mismo) sitio, (en) Santullano, Escamplero y Grado. (Es decir, en la zona opuesta más lejana a la señalada por el parte nacional)

Tampoco el día de ayer se prestó a la acción de nuestros aparatos, que sin embargo despegaron del aeródromo y cumplieron las órdenes recibidas del alto mando.”

Permuy puntualiza estas acciones en el tan citado artículo de R.E.H.M. afirmando que los Breguet XIX realizaron tres servicios sobre Oviedo, Santullano y Grado a las 07,55, 09,20 y 11,15 horas, empleando en total 16 bombas R-50 y 48 A.5. Nos refiere que, en el primer servicio de la jornada, sobre Oviedo, el Breguet 12-141 (piloto Benjamín Gutiérrez Junco y observador/bombardero Manuel Riestra Álvarez) fue alcanzado por un proyectil de 20 mm de las ametralladoras antiaéreas que hirió gravemente en la pierna al observador por lo que se vio obligado a regresar de inmediato a Carreño, donde las averías sufridas retuvieron al aparato

12 Es curiosa la insistencia del periodista, como continuaremos viendo, en calificar de bimotores a los aparatos de bombardeo republicanos. No sé si trata de magnificar el poderío de los mayores aviones de que disponían –los Lockheed– o si realmente intervinieron en estas operaciones los bimotores de turismo General Monospar, de los que la Aviación republicana aún disponía en el Norte, al menos, de un ST.12 y un ST.25, o como sugiere Jesús Salas en “Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 272, el D.H. 89 N° 1 que continuaba en la Albericia, aunque Hernández Franch hubiera marchado al Centro a primeros de año

varios días en tierra. Por O.C. de 26 de febrero de 1937, les fue concedido el ascenso al empleo de alférez a los dos aviadores.

Parte del subsector Escamplero:

“A las 10 horas, y tras fuerte preparación de Artillería y Aviación sobre Loma Gallegos y Carretera Trubia (atacó) con el apoyo de 8 blindados y carros de asalto.”

Parte Subsector Cuero:

“La Mata.- A las DOCE (sic, con mayúsculas) horas del día 22, se presentó la aviación enemiga, dejando caer en esta posición varias bombas, alcanzando una de ellas un puesto de escuadra situado en un hórreo.”

Parte Sector Grado-Escamplero.-

“La Aviación enemiga bombardeó a medio día la plaza de Grado y posición de La Mata, ocasionando como en el día anterior destrozos de consideración especialmente en las comunicaciones telefónicas y bajas.”

Los informes desde una y otra parte concuerdan, en general. No se contradicen, sino que se complementan.

23 de febrero.-

Ni el Diario de la 8ª División ni el Parte Oficial del Estado Mayor del C.E. de Asturias, registran acciones aéreas en esta jornada.

No obstante, contamos con el Parte Sector Grado-Escamplero:

“En (ilegible) actuó la aviación enemiga bombardeando esta plaza y (ilegible) posiciones.”



La asiduidad con que fue bombardeado Grado por la Aviación republicana durante la ofensiva de febrero de 1937 fue sembrando de ruinas la población (Foto Hemeroteca Nacional)

Espartano y de difícil lectura. Menos mal que Rafael A. Permu, una vez más, nos proporciona detalles sobre la actividad aeronáutica de la jornada. Nos refiere que los Breguet XIX efectuaron siete vuelos sobre Grado atacando la Comandancia Militar, en cuyo patio incendiaron un grupo de coches y camiones allí aparcados, que ardieron durante varias horas. En dos de los servicios –el de las 11,22 y el de las 11,50– dejaron caer sobre la villa moscona 6 bombas R-50 y 30 A.5.

El cronista de AVANCE, que no escribe nada en absoluto sobre estos bombardeos, se entretiene en hilvanar un fabuloso relato según el cual: *“Un trimotor “Junker” (sic), despegado seguramente de un aeródromo de la parte occidental, puso todo su empeño en acercarse a la capital. Uno de los cazas leales lo avistó a tiempo. La persecución fue accidentada (...) El*

trimotor pudo evitar el encontronazo y partió veloz por el sur de Oviedo, camino de Grado (...) Las gentes que presenciaban el combate aéreo aseguraban haber observado que el “Junker” (sic) renqueaba en los últimos momentos, cuando ya a las alturas de Trubia, fue dejado en paz por nuestro caza.”

Desde luego, no podía tratarse de un Junker, porque todos aquellos de que disponía la Aviación nacional se hallaban agrupados en la zona Centro, donde aún se estaba librando la enconada Batalla del Jarama. Sabemos que en la Virgen del Camino se encontraba un trimotor: el último de los Fokker F.XII, todavía con la matrícula 20-5, pero el enviarlo sobre Asturias, donde los republicanos seguían manteniendo la superioridad aérea que les procuraba la presencia de los “Chatos”, hubiera constituido un suicidio. En cualquier caso, tendremos alguna nueva información sobre este tema en los partes del día siguiente.

24 de febrero.-

Nuevamente el Parte Oficial del C.E. de Asturias se abstiene de incluir la actividad aérea. No obstante, sí lo hace el Parte del Ministerio de Marina y Aire que, aunque está fechado en Valencia el día 24, se refiere a los sucesos del día anterior:

“En Asturias fueron bombardeados los servicios centrales de las fuerzas facciosas de Grado, produciéndose incendio, que duró varias horas. Un «Héinkel» que apareció allí fue acosado por nuestros cazas y puesto en fuga. Por las trazas, fue averiado.”

Con esto los hechos cambian un poco. Ahora ya no se trata de un Junker, que no podía ser, o de un Fokker, que era muy poco probable. Si se trata de un Heinkel, obviamente He.46, el asunto adquiere mayores visos

de credibilidad, pues entra dentro de lo posible que uno de los aparatos de Jarrio –“de la parte de occidente”– hubiera arriesgado un servicio de reconocimiento tentando el albur de no toparse con la caza enemiga.

Diario de Operaciones de la 8ª División,

“Aviación, ante pasividad nuestra a falta caza actuó libremente y ha bombardeado Grado causando 4 soldados muertos, bombardeado y ametrallado Escamplero y Santullano.”

Rafael A. Permuy nos informa sobre ese actuar “libremente” de la aviación enemiga. Despegaron, a pesar de que el tiempo no era muy favorable, los Breguet XIX y el Lockheed 5B Vega, que pilotaba el capitán del Valle. Este último no pudo lanzar su carga de bombas por impedírsele la niebla; los Breguet, en cambio, bombardearon, en un servicio a 10,30 h, San Esteban de Pravia y, en un segundo servicio a 13,10, la villa de Grado, arrojando en total 6 bombas R-50 y 30 A.5.

Diario AVANCE del día 25:

“Nuestros aparatos realizaron ayer diversos vuelos de observación y bombardeo por diferentes sectores de nuestros frentes.

Por la mañana una escuadrilla de bimotores bombardeó Grado y San Esteban de Pravia, y por la tarde nuestros “cazas” realizaron continuos servicios de vigilancia sin advertir en ningún momento la presencia de aviones enemigos.

Por los frentes del cerco de Oviedo no pudo operar por falta de visibilidad.”

25 de febrero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La Aviación enemiga intensifica sus bombardeos gracias a la impunidad que le proporciona su caza.”

Por las informaciones procedentes del tan citado artículo de Rafel A. Permuy, sabemos que una patrulla, constituida por los únicos tres Breguet XIX que quedaban en vuelo efectuó un servicio sobre Oviedo, a 08,35 h, en el que arrojó veintitrés bombas R-50, veintidós A.5, seis R-10 y cuatro incendiarias, a más de panfletos de propaganda. Esta carga de bombas parece excesiva para un solo servicio de tres Breguet; debieron hacer un segundo servicio, como veremos.

Por otras fuentes (13) sabemos que las bombas cayeron en la zona de Ventanielles, sobre las posiciones de la 6ª Brigada republicana que al mando de Ramón Garsabal y apoyada desde el Norte por la 5ª Brigada, de Indalecio Menéndez Viejo, luchaba denodadamente por la conquista del edificio del Tribunal de Menores, que se interponía en su avance hacia la Fábrica de Armas. Al no lograr los resultados apetecidos, solicitó nuevo apoyo aéreo, volviendo a caer las bombas de nuevo sobre sus tropas que, pese a ello, lograban al anochecer tomar el dicho Tribunal de Menores e incluso trasponer momentáneamente la tapia trasera de la Fábrica de La Vega. En cualquier caso, estos errores de los aparatos de Carreño –por otra parte, explicables, dada la proximidad de atacantes y defensores– provocaron una orden del Mando republicano por la que, en lo sucesivo, debían limitarse los bombardeos aéreos al casco urbano de Oviedo, privando así a las tropas de tierra del apoyo directo de su aviación.

13 V.V.A.A. “Historia de Asturias”, Vol. 10 - Pág. 246.

El Breguet XIX 12-59, tripulado por Rivera Llorente y Juan José Otero, bombardeaba en solitario, durante un servicio emprendido a 09,35 h una concentración de camiones en Cornellana, sobre los que arrojó 16 bombas A-5.

26 de febrero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Su Aviación se mostró muy activa bombardeando Santullano Escamplero Grado y Oviedo.”

Parte del Sector Oviedo:

“Durante el día la aviación enemiga bombardeó sin éxito algunos sectores de la población.”

Parte Sector Grado-Escamplero:

“En esta jornada el enemigo se limita a hostilizar con cañón (...) y a bombardear con su Aviación la Plaza de Grado.”

Parece que el Parte Oficial del C.E. de Asturias ha renunciado definitivamente a incluir noticias sobre la actividad de la aviación.

En cambio, el diario AVANCE del día 27 relataba las actuaciones aéreas del día anterior:

“La acción de nuestros aviones estuvo concentrada durante la jornada de ayer en los frentes de la parte occidental de la provincia. Una escuadrilla de bimotores escoltada por otra de aparatos de caza, bombardeó con intensidad los pueblos de Grado, Cornellana, Santullano de Las Regueras y posiciones enemigas del Escamplero.

También ejerció constantes servicios por estas zonas para evitar concentraciones de fuerzas y acumulación de convoyes con destino a los rebeldes.

A las diez de la mañana se presentó sobre el aeródromo un aparato enemigo que volaba a enorme altura. Perseguido por nuestros cazas huyó rápidamente y ganando cada vez más altura en dirección oeste.”

Permuy confirma lo dicho en este parte, puntualizando que los Breguet XIX efectuaron servicios continuos entre las 10,40 y las 18,00 h, bombardeando sectores del frente de Oviedo, Grado, Cornellana, las baterías de artillería emplazadas en Santullano de Las Regueras y El Escamplero, arrojando sobre estos objetivos un total de catorce bombas R-50, cuarenta A.5 y veintiocho R-10. Esta notable actividad fue realizada a pesar de las malas condiciones meteorológicas, que obligaron al Breguet 12-59 a retirarse durante el servicio que había emprendido a 15,35 h sin haber podido lanzar su carga de bombas. También confirma el reconocimiento del aeródromo de Carreño por un aparato nacional; sin duda, un Heinkel He-46, de Jarrio.

Ante la imposibilidad por parte de la Aviación nacional de enviar al Norte aparatos de caza, retenidos en otros frentes donde estaban ocupados en diversas operaciones, se tomó la decisión de enviar a Asturias una batería antiaérea de cañones Flak 18 de 88 mm (88/56). Se trataba concretamente de la 2ª Batería, una de las seis del Grupo de este material organizado, mandado y servido por españoles. En estas fechas la Legión Cóndor disponía, asimismo, de otro Grupo, con tres baterías armadas con estas mismas piezas (14).

14 Poco después incorporaría una nueva batería y con estas cuatro, el grupo antiaéreo pesado de la agrupación Flakabteilung J/88 de la Cóndor adquiriría su orgánica definitiva con la que haría toda la guerra.



Baterías españolas de antiaéreos Flak 18 de 88/56

La dicha 2ª Batería, que mandaba el capitán Luis Micheo Casademunt y había estado hasta entonces dedicada a la defensa antiaérea del aeródromo de San Pablo, en Sevilla, partía hacia Asturias en este 26 de febrero.

Los cañones A.A. de 88/56, eran piezas de calidad sobresaliente, su potencia les confería una trayectoria extraordinariamente tensa, permitiéndoles batir a gran distancia en tiro directo y con notable precisión objetivos terrestres, aparte naturalmente del antiaéreo para el que tenía un alcance vertical (techo) de 9.100 m.

Disponían estos cañones de una teja cargadora de funcionamiento automático que, combinada con los movimientos del cierre, asimismo automáticos, le daban una cadencia práctica de tiro de 15 disparos por minuto, ya que el sirviente de cierre no tenía más que ir colocando los disparos completos en la teja y el sistema se encargaba de cargarse, disparar y expulsar la vaina vacía.



Dirección de tiro Mod. 36 para las baterías antiaéreas de 88 mm.

Pero lo más importante de estas piezas es que no estaba previsto utilizarlas individualmente, sino por baterías completas, a las que daba servicio una dirección de tiro Mod. 36, con su correspondiente telémetro

de 4 m de base, conectada con las cuatro piezas. Dicha estación de tiro iba enviando continuamente los datos de dirección, ángulo vertical y los precisos para graduar las espoletas de acuerdo con la altura del objetivo. Tales datos aparecían en unos círculos de lamparitas eléctricas, con lo que el sirviente no tenía más que ir orientado la pieza manualmente hasta que se apagaban las lámparas, momento en que quedaba el cañón apuntado. El envío de los nuevos datos a que daban lugar los sucesivos cambios en la posición del blanco iban encendiendo nuevas luces, que el sirviente volvía a apagar con el continuo movimiento de la pieza. Con este sistema se lograba una puntería especialmente eficaz: algo parecido a lo que en la Marina se llamaba “seguir agujas”.

La fecha de salida de la batería desde Sevilla está tomada de la Hoja de Servicios del capitán Micheo. Lamentablemente dicha Hoja de Servicios no vuelve a darnos más información sobre su actuación en Asturias, contrariamente a la prolijidad con que lo hace al referirse a sus destinos sucesivos en otros frentes. Así, no nos facilita el día en que llegó a su destino, ni el lugar en que emplazó su batería, ni recoge acción de fuego alguna, ni posibles derribos o bajas propias... hasta el 11 de marzo en que la dicha 2ª Batería –encuadrada desde el 1 de marzo en la Agrupación de Artillería Antiaérea– se trasladaba a Luarca.

27 de febrero.-

Desde esta jornada hasta el día 2 de marzo no volvería a actuar la aviación republicana y hasta el 5 de marzo la nacional, a causa del temporal que se desató sobre la zona, pese al cual prosiguieron los combates en tierra.

28 de febrero.-

Comenzó a nevar copiosamente. Es lo que en Asturias se conoce como “la nevadina de febrero”; antes muy habitual, aunque ahora cada vez va siendo menos frecuente. Por supuesto, las operaciones en tierra no se detuvieron.

2 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º Cuerpo de Ejército (Antes, 8ª División. Ha habido un cambio en la orgánica y, en consecuencia, en la nomenclatura):

”...el Sector de San Roque cuya posición de San Claudio ha rechazado esta tarde un fuerte ataque emprendido por el enemigo con toda clase de medios incluso aviación.”

Parte del Sector Oviedo:

“Hacia las 15 h- 30 m (sic) tres aviones rojos bombardean la parte que mira al Depósito de Aguas aunque sin consecuencias...”

Parte del Sector Grado-Escamplero:

“A las 15 horas el enemigo inicia fuerte preparación de Artillería sobre las posiciones Ermita de San Claudio y Cimadevilla (subsector San Roque) (...) Después de una hora de intenso cañoneo ha hecho su aparición la Aviación enemiga que descarga intensamente sobre dichas posiciones y ametralla en cooperación al ataque de la Infantería enemiga que se inicia a las 17 horas.”

Rafael A. Permuy, tantas veces citado, puntualiza un solo servicio que fue efectuado por el teniente Panceira y el cabo observador Antonio Nogueira con el Breguet XIX 12-151, entre las 14,45 y las 15,15, durante el cual fueron lanzadas sobre El Escamplero dos bombas de 50 kilos, lo

que no excluye que fuera acompañado por los cazas I.15, ya que el trabajo de Permuy solamente historia la actuación de los Breguet XIX.

Por otra parte, AVANCE, del día 4, informaba, en consonancia con el Diario del 8º C.E., que *“Ayer, a las cuatro de la tarde y después de un fuerte bombardeo de nuestra artillería y la actuación de varios aviones...”* daba comienzo el ataque contra San Claudio.

El Parte de Aviación de Valencia generaliza: *“Durante el día de hoy las Fuerzas de Aviación del Norte actuaron intensamente en las proximidades de Oviedo y sobre las posiciones enemigas del Escamplero, arrojando bombas en gran número. Además, nuestros aparatos volaron bajo, ametrallando a las fuerzas facciosas.”*

Queda claro, por la coincidencia de los partes de un lado y otro, que el Breguet 12-151 no actuó en solitario, sino en conjunción con otros aviones que, por el hecho del ametrallamiento a las tropas de tierra, eran sin duda Polikarpov I.15, que probablemente arrojaron también algunas bombas.

3 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación (enemiga) bombardeó Pravia sin consecuencias.” (15)

La información que nos proporciona Rafael A. Permuy es mucho más amplia al puntualizar que a las 10,15 de nuevo el Breguet 12-151, con los mismos tripulantes del día anterior, repetía el lanzamiento de dos bombas de 50 kilos sobre El Escamplero.

Indica que el bombardeo de Pravia citado por el Diario del 8º C.E., fue realizado por los Breguet XIX 12-59 (teniente José Rivera y sargento Juan

15 El Sector Grado-Escamplero emite un parte prácticamente igual

José Otero) y 12-187, que lanzaron cada uno 16 bombas de 12 kilos (Hispania A.5) y dos de 50 kilos sobre una concentración de camiones localizada en Pravia. El 12-187 averió el tren de aterrizaje al tomar tierra en Carreño a la vuelta del servicio. El 12-151 (Panceira y Nogueira) volvería a bombardear El Escamplero con dos artefactos de 50 kilogramos.

4 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8° C.E.:

“La aviación enemiga bombardeó Oviedo causando algunas bajas en la población civil y un guardia de Asalto muerto.”

Parte del Sector Oviedo:

*“Sobre las 10 h. un avión enemigo dejó caer varias bombas sobre la población hacia el Cuartel de Santa Clara.”*ç

AVANCE del día 5, bajo el titular: *“A PESAR DEL MAL TIEMPO NUESTROS AVIONES BOMBARDEAN REDUCTOS REBELDES DE OVIEDO”*, informaba: *“A las nueve de la mañana de ayer y a pesar del mal estado del tiempo, nuestros aparatos despegaron del aeródromo e hicieron vuelos sobre Oviedo, arrojando en las posiciones rebeldes una buena cantidad de bombas.*

Como el tiempo empeorase más a partir de esa hora, no pudieron realizar ningún otro servicio en el resto de la jornada.”

Es de nuevo Permuy quien puntualiza que “la buena cantidad de bombas” consistió en dos de 50 kilos que una vez más el Breguet XIX 12-151, de Panceira y Nogueira, lanzó sobre Oviedo, junto con numerosos folletos de propaganda, durante un servicio efectuado entre las 09,50 y las 10,25. Otros dos Breguet despegaron a las 10,15 h, pero las malas

condiciones meteorológicas les obligaron a regresar a Carreño sin haber podido cumplimentar el servicio.

5 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación propia hizo una rápida aparición regresando a León, la contraria actuando constantemente paralizó el ataque. Nuestras bajas han sido 200 heridos de ellos 8 Oficiales. Oviedo rechazó dos fuertes ataques inutilizando un avión enemigo y dos tanques.”

Parte del Sector Oviedo:

“A las 9 h.30 m. dos aviones rojos de bombardeo después de dar una vuelta sobre la ciudad dejaron caer dos o tres bombas sobre la Estación (de Ferrocarril) del Vasco.”

Parte del Sector Grado-Escamplero:

“...el Mando decidió no continuar la acción, durante la cual la Aviación contraria demostró extraordinaria actividad.”

La acción a la que se refiere el parte anterior fue un contraataque realizado por las tropas de Aranda en el Subsector de El Escamplero para amenazar Trubia y con ello descongestionar la plaza de Oviedo. Para efectuar éste se había pedido apoyo aéreo, pero sólo se pudieron enviar desde León el caza Fiat Cr.32, 3-13, de Julio Salvador y Díaz-Benjumea, que había llegado a La Virgen del Camino en solitario, y tres Heinkel He.70 de la Legión Cóndor, de reconocimiento y pequeño bombardeo, en uno de los cuales voló el capitán Enrique Cárdenas –jefe de información del aeródromo leonés-, como mejor conocedor del terreno que los pilotos

alemanes. El dicho contraataque resultó un sangriento fracaso en el que no se pudo ganar terreno alguno al enemigo.

Los He.70 “Rayo” habían llegado en noviembre, con la Legión Cóndor (16), y causaron sensación por sus características. En realidad, se trataba de los únicos aparatos realmente modernos que habían llegado con dicha unidad. Eran monoplanos, monomotores de fuselaje metálico, tren plegable, cabina cerrada y con equipo de radio. El He.70 era, como otros aviones alemanes de esos años una variante militarizada de un modelo comercial y lo que inmediatamente había atraído la atención de la Luftwaffe fue su alta velocidad, pues alcanzaba una máxima de 360 km/h.



El Fiat Cr.32, n/f 508, del teniente Julio Salvador y Díaz-Benjumea fotografiado en el aeródromo de La Virgen del Camino. Por estas fechas aún llevaba la matrícula 3-13 que, más tarde cambiaría a 3-52.

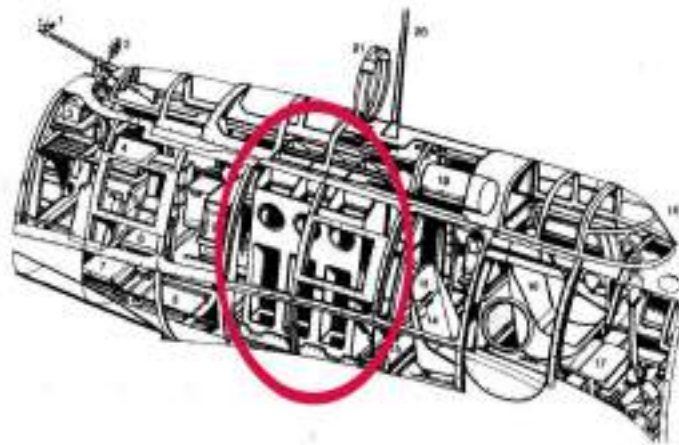
16 Quedaron encuadrados, en número de doce, en su unidad de reconocimiento A/88. En octubre, antes de la llegada de la Cóndor a España se habían recibido dos Heinkel He.70.



Los Heinkel He.70 recibieron el 14 como número de tipo y comenzaron a matricularse desde el 30. Las imágenes nos muestran al 14-37, al 14-36 y al 14-34 pertenecientes los tres a la primera remesa para la Legión Cóndor.



El Heinkel He.70 montaba como único armamento defensivo una ametralladora MG.15, calibre 7,92 mm, en la parte posterior de la cabina.



Ubicación de los dos lanzabombas verticales Elvemag, capaz cada uno de ellos para tres bombas de 50 kg ó 12 de 10 kg (El esquema sólo muestra el lanzabombas del lado derecho)

–superior entonces a la de los cazas en servicio- o una de crucero de 335 km/h que conseguía, aparte la potencia de su motor –un BMW VI de 660 hp–, con la finura de sus líneas aerodinámicas, que le valdrían el nombre de “Blitz” (Rayo). Como quiera que la idea era utilizarlo sin protección de caza, confiando en que pudiera zafarse de la enemiga merced a su velocidad, recibió por todo armamento defensivo una sola ametralladora MG.15 de 7,92 mm (8x57) emplazada en la parte trasera de su cabina. Los

aparatos llegados en principio a España eran de los Modelos He.70 E-1 de bombardeo –capaz para llevar una carga de 6 bombas SC 50, de 50 kilos, o 24 SC.10, de 10 kg almacenadas en el interior del fuselaje en dos lanzabombas verticales–, o He.70 F-1, destinado al reconocimiento fotográfico (17).

El Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte republicano decidía, por fin, romper el silencio sobre las actuaciones aéreas relatando así las de la jornada:

“DIVISION OVIEDO. Novena Brigada. La aviación leal bombardeó con éxito diferentes posiciones, destruyendo algunos refugios enemigos.

DIVISION DE TRUBIA. La aviación leal, sólo con su presencia, hizo huir al enemigo, abriendo fuego de ametralladoras sobre las concentraciones facciosas, haciendo gran número de bajas.”

AVANCE, del día 6, abundaba en estos hechos en términos parecidos:

“A partir de primera hora de la mañana de ayer, la aviación leal se dedicó a realizar diversos vuelos de vigilancia y reconocimiento.

Cerca ya de mediodía, nuestros “cazas” intentaron dar alcance a otros facciosos que trataban de llegar a nuestra provincia, regresando los leales sin poder cumplir sus propósitos, toda vez que los aviones facciosos les faltó tiempo para regresar apresuradamente a sus bases.

Durante el día nuestros aparatos efectuaron otros vuelos de bombardeo en diversas posiciones del Escamplero, Oviedo y San Claudio, dejando caer sobre ellas gran cantidad de bombas y algunos pasquines.”

17 Más adelante se recibirían nuevos Heinkel He.70 de la versión F-2

Una jornada más en la que el protagonismo aeronáutico corrió a cargo de los cazas I.15 “Chato” como, por otra parte, no podía ser menos. Sin desmerecer la actuación de los Breguet XIX de los que Rafael A. Permuy nos dice que lanzaron 8 bombas de 50 kilos, 38 de 12 y gran número de octavillas sobre Oviedo, El Escamplero y Santullano de las Regueras.

Asimismo, reproduce un parte de Avilés, cursado a 19,55 h. que informa:

“En Pravia, nuestra aviación arrojó tres bombas en los alrededores de la estación y destruyó un parapeto enemigo. Voló tres veces sobre Grado, arrojando proclamas.”



Heinkel He-51, probablemente fotografiado en el aeródromo de León.

La escuadrilla 2-E-2 de Heinkel He.51, recién organizada a las órdenes de Ángel Salas Larrazábal se trasladaba desde Sevilla a León. Previamente, se le había encomendado a Salas la organización de una

escuadrilla de caza equipada con aviones PWS.10, comprados en Polonia. Pronto se vio que tales aparatos no daban las prestaciones mínimamente requeridas para actuar como cazas, debiendo ser relegados a misiones de escuela. Por ese mismo tiempo, la Legión Cóndor comenzaba a recibir los primeros Messerschmitt, de la serie Bf.109A “Anton”, con los que equiparía la 2ª Escuadrilla del Grupo J/88. En consecuencia, los Heinkel He.51, de que había dispuesto hasta entonces, fueron cedidos a los españoles. Al mismo tiempo el J/88 disolvía su 4ª Escuadrilla, traspasándose sus He.51 igualmente a la Aviación Hispana. Esta organizó con tales aparatos tres escuadrillas de caza de siete aviones cada una, quedando la 2ª Escuadrilla, la 2-E-2, bajo el mando de Ángel Salas que, como se ha dicho, la condujo a León este 5 de marzo. Sus pilotos, aparte de Salas, eran Javier Allende Isasi, Joaquín Ansaldo Bejarano, Rafael Mazarredo Trenor, Jorge Muntadas Claramunt, Jesús Rubio Paz y Manuel Vázquez Sagastizábal.

6 de marzo.-

No hay vuelos de ninguna de las dos aviaciones por impedirlo el tiempo atemporalado.

7 de marzo.-

Parte del Sector Oviedo:

“...a las 15 h. 30 m. hicieron incursión sobre la población 5 aviones enemigos disparando con ametralladoras.”

Parte del Sector Grado-Escamplero.-

“En esta jornada del 7 la Artillería y la Aviación enemigas bombardearon Grado.”

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación actuó en el día de hoy con gran acierto ametrallando concentraciones enemigas.”

El diario AVANCE, del día 8, informaba que “...dos escuadrillas de nuestros aviones se dedicaron a hacer maniobras en las inmediaciones del frente de Oviedo. Los milicianos tomaron estas maniobras como espectáculo, y se dedicaron a contemplar el juego de nuestros aviones, alguno de los cuales se metió, por puro ensayo, por las trincheras enemigas del Villar. Esto despertó un gran entusiasmo entre los leales, que vitoreaban desde la retaguardia a nuestros aviadores.”

Por lo visto, emocionado como estaba, no se había enterado del ametrallamiento ni, mucho menos, del bombardeo de Grado.

Llegaban a León, a las órdenes de Carlos Rute Villanova, los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 1-E-22 del Grupo 1-G-22. Los aparatos eran los 22-49, 22-51 y 22-52. Sus primeros pilotos, además de Rute, eran Juan Antonio Gómez Trenor y Ultano Kindelán; los segundos pilotos Eugenio Gross, José María Osborne y Ramos y los tripulantes Heraclio Gautier, Santiago Avial y José Iñiguez Sánchez-Arjona.



Los Junkers Ju.52 encontraron notables dificultades para operar en Asturias, al tener que sobrevolar la Cordillera Cantábrica con mal tiempo





Cargando bombas en los pozos delanteros de los Ju.52. Izquierda, bombas SC50, de 50 kilos. Derecha, SC 250 de 250 kg.



Un armero procede a cargar bombas SC10 de 10 kg en un Junkers Ju.52

Igualmente llegaban a La Virgen del Camino los Ju.52 de la recién creada Escuadrilla Nocturna bajo el mando de Carlos Haya. Eran sus aparatos los 22-47, 22-61, 22-62 y 22-64; sus primeros pilotos Carlos Haya, Uselod Marchenco, Luis Bengoechea y Carlos Muntadas; segundos pilotos Joaquín Ansaldo Bejarano y Jaime Díaz de Rivera y sus tripulantes

Vicente Muntadas Claramunt, Abelardo Carazo Calleja, José Luis Plaza Barrios, José Luis Larrazábal Barrios, Francisco Morillo Simón, Emilio Muñoz Gutiérrez, José Llaca, Velasco y Francisco Canalejo Castell.



Junkers Ju.52 22-47 que operó en Asturias encuadrado en la Escuarilla Noctuna de Haya. La fotografía está tomada poco después, cuando fue tranferido por muy escaso tiempo a la 6ª Escuadrilla (6-E-22) del 3-G-22.

8 de marzo.-

El mal tiempo y las nubes bajas impidieron el vuelo normal de ambas aviaciones. No obstante, la escuadrilla de Carlos Haya, sobrevoló con sus Ju.52 el mar de nubes, llegando al Cantábrico, donde efectuó un reconocimiento de la costa.

El crucero nacional “Canarias” capturaba frente a Santander a la motonave “Mar Cantábrico” que transportaba desde Estados Unidos y Méjico un importante cargamento de material bélico. El “Canarias” consiguió llevar al mercante a Ferrol con dotación de presa, pese a que el barco tenía un incendio a bordo que iba provocando el estallido de las

municiones que transportaba, pues el crucero se había visto obligado a disparar contra él para forzar su captura. Entre los materiales que llevaba a bordo figuraban 8 aviones, todos de construcción norteamericana, de los que sólo uno quedaría ligado al tema que nos ocupa. Se trataba de un anfibia Fairchild, n/f 9401, y matrícula estadounidense NC14743.

Un hidro-canoa anfibia, de alas altas, que montaba en solo motor –Pratt & Whitney Hornet S.2E-G, radial, de 750 hp– ubicado sobre la cabina de pilotaje, con el que alcanzaba una velocidad máxima de 275 km/h y una de crucero de 243 km/h. La Marina nacional consiguió que le fuese cedido a la representación de la Aeronáutica Naval en Galicia a la que se incorporó, permitiendo así la baja en el servicio de los dos Savoia S.62, que tantos problemas habían dado. Y no es que se tratara de aviones muy viejos, como suele escribirse, sino que habían agotado sus motores y los de repuesto para ellos sólo los había en Barcelona.

Volviendo al Fairchild, fue matriculado 63-1, bautizado “Virgen del Chamorro” y dedicado exclusivamente al reconocimiento a favor de la flota nacional en el Cantábrico por lo que no recibió ningún tipo de armamento. Su piloto era el inevitable Torres Prol, pues seguía sin haber otro, y su observador el igualmente inevitable Leopoldo Brage.

Entre las armas de fuego que viajaban en el “Mar Cantábrico” venían seis ametralladoras Semag Tipo L de doble empleo –terrestre y antiaéreo– dos de las cuales fueron destinadas a la defensa contra aviones del aeródromo de Jarrío, en sustitución de las anteriores, mejores y más modernas, Flak 30.



Motonave republicana “Mar Cantábrico” a su salida de Nueva York. Destacan en sus cubiertas los grandes cajones en los que transportaba los aviones. Si bien “nuestro” Fairchild no viajaba en ellos, sino en la bodega nº 5.



El anfibia Fairchild 91 matriculado 63-1 y con el nombre “Virgen del Chamorro”, ostentaría en su proa una variante del marinero Popeye, que ya habían lucido sobre el Cantábrico sus predecesores Savoia S.62



El “Virgen del Chamorro”, en tierra. Se ve su rueda izquierda entre los personajes que “posan” frente a él, en el centro, con cazadora de vuelo, el piloto Ángel Torres Prol.



Ametralladoras Semag de 20 mm Tipo L en configuración de tiro terrestre.



Acoplándoles unos mástiles supletorios a contera de la cureña, las Semag Tipo L quedaban dispuestas para el tiro antiaéreo. También podían quitársele las ruedas y darle, con otros mástiles, una configuración de trípode más “convencional”.

9 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Esta tarde tres trimotores y seis cazas nuestros bombardearon Trubia al parecer eficazmente.”

Se trataba de tres de los Junkers de la Escuadrilla Nocturna, de Haya, y seis de los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, de Salas.

AVANCE, del 10, ve así el bombardeo:

“Hacia las cinco de la tarde de ayer se presentaron sobre Oviedo tres aparatos “Junkers” de bombardeo, y tres cazas, que volaban a una altura elevadísima. Los tres cazas permanecieron a la misma altura en los breves instantes que permanecieron sobre la capital. Los de bombardeo dieron

dos o tres vueltas rapidísimas sobre nuestras líneas de El Fresno y Olivares, pero sin precisar posiciones. Lanzaron unas cuantas bombas ineficaces y a los cinco minutos desaparecieron sobre las altas crestas de nieve camino de León.

En nuestras líneas no hubo la menor baja a causa de este bombardeo.”

La Escuadrilla 1-E-22, de Carlos Rute, abandonaba el aeródromo leonés, dirigiéndose a Arauzo (Peñaranda).

10 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E:

“...no apareció nuestra aviación porque al parecer la densa niebla impidió salir de León.”

Los aviones llegaron a despegar de La Virgen del Camino, pero no pudieron trasponer la cordillera. El problema de las malas condiciones meteorológicas estaba revelándose insalvable, razón esta que probablemente aconsejó retirar de León a la 1ª Escuadrilla de Junkers, hacia otros frentes donde pudiera emplearse sin problemas. El caso es que en estos días 9 y 10 las tropas de Aranda habían iniciado un fuerte contraataque para recuperar la posición de la Loma de Pando (de La Argañosa), que los republicanos habían tomado en los primeros momentos de la ofensiva, cortando la carretera de Oviedo a San Claudio e interrumpiendo así el pasillo de Grado. Desde entonces se había construido entre los Sanatorios del Naranco y Lorianana una pista pavimentada que permitía el paso de vehículos automóviles, pero la citada carretera era la comunicación natural y, por tanto más cómoda, razón por la que se emprendía este ataque, cuyo fracaso podemos adelantar, al igual que los de los días siguientes, quedando Pando y esta situación inamovibles hasta el

fin de la guerra en Asturias. Para realizar este ataque se había solicitado apoyo aéreo que, como hemos visto, llegó a enviarse y, pese a ello, la operación hubo de emprenderse sin él.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación leal bombardeó con éxito concentraciones en Escamplero y Grado.”

Rafael A. Permuy da cuenta de tres servicios en esta jornada. El primero de ellos, llevado a cabo entre las 14,00 y las 14,45, lo efectuaron dos Breguet XIX –uno de ellos el 12-92 que, una vez reparado, volaba el teniente Rivera– a los que daban escolta cuatro “Chatos”, lanzando en conjunto 2 bombas de 50 kilos y 16 de 12 sobre Lorianana y Grado.

El segundo servicio lo llevó a cabo a 16,15 h un Breguet XIX que arrojó dos bombas de 50 kilos sobre El Escamplero. El tercero, fue cumplimentado por tres Breguet y tres Polikarpov I.15 de escolta que despegaron a las 17,00 y bombardearon Santullano de Las Regueras, Grado, El Escamplero y Lorianana con 6 bombas de 50 kilos y 13 de 12.

El diario AVANCE del día 11 corrobora los hechos, incluida la información del despegue de los aviones de León:

“La Aviación leal bombardeó durante la tarde de ayer, y en diferentes ocasiones, las posiciones rebeldes de Lorianana, Escamplero y Santullano de Las Regueras. También bombardeó con intensidad el pueblo de Grado, cuartel general de los facciosos en Asturias, donde logró disolver algunas concentraciones enemigas.

Nuestros “cazas” también realizaron diversos servicios de vigilancia y avisados que desde León habían partido varios aparatos enemigos en dirección a Asturias, salieron a su encuentro sin conseguir descubrirlos,

por lo que se supone que los aparatos facciosos volvieron a sus bases sin realizar acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”

Como se ha dicho anteriormente, la 2ª Batería de 88/56 de la Agrupación Antiaérea cambiaba su emplazamiento a Luarca.

12 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación enemiga voló sobre el Sector de Pravia, Cornellana lanzando algunas bombas sin consecuencias.”

Permuy facilita detalles sobre este servicio de los aparatos republicanos, puntualizando que se llevó a cabo entre las 16,50 y las 17,30 horas, efectuándolo cuatro Breguet XIX, acompañados por tres cazas Polikarpov I.15, que lanzaron sobre Cornellana y San Esteban de Pravia seis bombas de 50 kilos y veintitrés de 12.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“La Aviación leal bombardeó Cornellana, Santa Eufemia y Grado, con éxito.”

La Escuadrilla Nocturna del capitán Haya partió de León hacia Andalucía, siendo sustituida en La Virgen del Camino por las dos escuadrillas del Grupo 3-G-22 (Gil Mendizábal):

La 5-E-22, que mandaba el capitán Eduardo Prado Castro y formaban los Junkers 22-48, 22-64 y 22-65. Los primeros pilotos, además de su jefe, eran Eduardo Pardo y Pedro Atauri Manchola.

La 6-E-22 estaba formada por los Junkers 22-66, 22-67 y 22-68 y mandada por José Larrauri. Junto con él, volaban de primeros pilotos José Alvarez Pardo, y Francisco Alonso Pimentel

Eran segundos pilotos en el Grupo 3-G-22 Cándido Pardo Pimentel, Enrique Nadal y Enrique Martínez Culler y actuaban de tripulantes Orduña, Lorenzi de la Vega, José M^a Novo González, Félix Álvarez Pardo, Eloy Becedas Harina, César González Yagüe, Juan Frutos Rubio, Luis López de Rego, José Iñiguez Sánchez-Arjona, Enrique Velasco Martín, Narciso Masoliver y Luis Alfonso Villalaín (18).

13 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La Aviación propia bombardeó esta mañana cercanías Oviedo.”

Parte del Sector Oviedo.-

“El día 13 nuestra Aviación actuó por el Depósito de Aguas, Asilo del Fresno, Olivares y Trubia.”

Se trataba del primer servicio efectuado por los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 6-E-22 a los que daban escolta los Heinkel He.51 de la escuadrilla 2-E-2, de Ángel Salas. Según su hermano Jesús, los objetivos atacados fueron el Cementerio y el Depósito de Aguas.

La versión del Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte era:

“Esta mañana apareció la aviación facciosa, que dejó caer varias bombas sin consecuencias, huyendo ante la presencia de nuestros cazas.”

Y el comentario de AVANCE del día 14.-

“Los aparatos rebeldes se presentaron (...) sobre Oviedo. Evolucionaron por encima de nuestras posiciones e insistieron en manera especial en buscar la vertical de Pando (de La Argañosa). Cuatro, cinco

18 Se presentan reunidos los nombres de los segundos pilotos y tripulantes del Grupo, porque Jesús Salas (“Historial de los Junkers Ju.52”, en Revista de Aeronáutica y Astronáutica nº 394, pág. 681), de quien se toman estos datos, no relaciona separados los que volaban en la 5ª Escuadrilla de los de la 6ª

bombas de gran potencia. Diez o doce pequeñas de las utilizadas por los aparatos de “caza”. Y nada más.

A los pocos minutos tres aparatos leales de combate vinieron a estorbar a los “Junkers” y a los “Fiat” (sic) Y la escuadrilla rebelde puso sus hélices hacia el Sur y desapareció en el horizonte en busca de su base.”

El Heinkel He.51 de Salas, aterrizaba en Jarrío en un vuelo hecho por éste para reconocer el aeródromo y sopesar sus condiciones para operar desde el mismo.

El Savoia S.62 “General Mola”, matrícula S-19, terminada su reparación en Marín, fue probado en vuelo. Durante el mismo volvió a averiarse y se vio forzado a tomar agua en su base para quedar de nuevo en obras.

15 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La Aviación enemiga actuó débilmente y la de caza de León efectuó reconocimiento sin resultado.”

Permuy precisa que los servicios efectuados por los Breguet XIX republicanos fueron dos. Despegando en el primero a las 09,50 para bombardear Pravia y, a las 12,10 en el segundo, en que atacaron El Escamplero. Las bombas arrojadas en total fueron 32 Hispania A.5 de 12 kilos.

En cuanto a la actuación de la Aviación nacional, la resume Jesús Salas (19) al informarnos que los Junkers de la 6-E-22 llegaron a despegar de León, pero el mal tiempo les impidió sobrepasar la cordillera, debiendo regresar a La Virgen del Camino. Los Heinkel He.51 de escolta, que habían conseguido pasar a Asturias, tras realizar –o intentar realizar– un reconocimiento, en vez de retornar a León se dirigieron hacia Occidente para tomar tierra en el aeródromo de Jarrío, donde se establecerían, junto con el Fiat Cr.32 del teniente Salvador Díaz-Benjumea.

Parte Oficial del E.M. del Ejército del Norte:

“Durante el día de hoy la aviación enemiga intentó realizar vuelos de reconocimiento sobre nuestras posiciones, desapareciendo ante la presencia de nuestros aparatos que efectuaron bombardeos sobre las posiciones enemigas, particularmente en Pravia, donde produjeron algunos incendios.”

AVANCE, del día 16:

“La actividad en nuestros frentes durante el día de ayer corrió principalmente a cargo de la aviación leal, que realizó contundentes servicios de vigilancia y bombardeó, además, diversos reductos y posiciones enemigas de la parte occidental de la provincia.

Una patrulla (propia) de aparatos de caza y bombardeo, compuesta de diez unidades, se presentó sobre El Escamplero, Grado y Pravia, en cuyos

19 “Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 273.

sitios dejó caer abundantes bombas y ametralló, además, en vuelos bajos, las trincheras rebeldes.

El bombardeo más intenso se hizo en Pravia, donde nuestros aparatos arrojaron su carga sobre los emplazamientos artilleros que los facciosos tienen en dicho pueblo. Asimismo se castigó duramente los puntos donde el enemigo tiene establecidos cuarteles y lugares de concentración de fuerzas. Desde Peñaullán se pudo apreciar la declaración de varios incendios en Pravia, que se produjeron por efecto de la acción de los aviones leales.

Por la mañana intentó acercarse a nuestros frentes una escuadrilla enemiga, que fue perseguida por los cazas que la pusieron en franca huida.”

16 de marzo.-

Parte del Sector Oviedo:

“A las 17 h. 20 m. aviones nuestros de bombardeo han bombardeado el Cristo (de las Cadenas), Depósito de Aguas y Loma de Pando (de La Argañosa).”

Crónica del diario AVANCE.-

“Una patrulla de aparatos leales salió esta madrugada en dirección a la parte occidental de la provincia y llegó hasta Navia cuyo aeródromo bombardeó con intensidad.

Por la tarde hizo varios vuelos sobre Oviedo y arrojó bastante carga en las posiciones enemigas de la capital, especialmente en el Pico del Paisano. Desde el Naranco hicieron los rebeldes funcionar sus antiaéreos sin conseguir alcanzar a nuestros aparatos, que continuaron

bombardeando entre las nubecillas blancas de los proyectiles disparados desde abajo.



Fiat Cr.32 n/f. 597 de Miguel Guerrero con la matrícula primitiva 3-5. Posteriormente, se cambiaría a 3-54.

Posteriormente y como desde nuestros observatorios se acusase el paso hacia Asturias de una escuadrilla rebelde, se levantaron nuestros “cazas” y salieron al encuentro de los aviones enemigos los cuales rehuyeron el combate y regresaron a sus bases sin realizar acto alguno de agresión contra nuestras líneas.”

A lo que parece, cada uno cuenta “lo suyo” sin preocuparse demasiado del contrario.

Es muy probable que fuera esta la fecha en que fue derribado uno de los Polikarpov I,15 durante el bombardeo que realizaron sobre el



Fiat Cr.32 n/f. 262 de García Morato. Con anterioridad había llevado la Matrícula 3-17, pero probablemente ya la había cambiado a 3-51 cuando vino a Asturias

aeródromo de Jarrio. Son numerosos los testigos presenciales que lo certifican, además, con absoluta seguridad, pues el aparato cayó en la cabecera de la pista, donde todos pudieron contemplar sus restos. Sin embargo, ninguno ha podido precisar la fecha, aunque esta del 16 de marzo parece propicia, ya que el campo no volvería a ser atacado por los “Chatos”. El derribo lo causó la ametralladora manejada por el maestro armero Erce y el mecánico Cumplido.

Los otros tres Fiat Cr.32 de la Patrulla Azul, de García Morato –el 3-51(20), que volaba su jefe, el 3-53, de Narciso Bermúdez de Castro y el 3-5, de Guerrero– se dirigieron desde Salamanca a León, para operar en Asturias. Desde La Virgen del Camino emprendieron el “salto” hacia Jarrio pero las nubes que cubrían la cordillera les impidieron el paso, debiendo regresar al aeródromo cismontano.

20 El Fiat de García Morato, n/f. 262, había ostentado la matrícula 3-17, pero es fácil que llegara a Asturias con la 3-51, pues fue el primero en cambiarla. Por las fotografías, sabemos que el de Salvador, n/f. 508, llevaba en Asturias la antigua 3-13, que después pasaría a ser la 3-52. Miguel Guerrero, Fiat n/f. 597, debía llevar la primitiva 3-5, antes de cambiarla a 3-54. En cuanto a Bermúdez de Castro, no hay la absoluta certeza de que pilotara el 3-53 ni, por tanto, de su matrícula anterior.



El Cr.32, 3-53, era el volado frecuentemente por Bermúdez de Castro



El Fiat Cr.32, 3-13 de Salvador y Díaz Benjumea en la pista de losas de hormigón de Jario. Más tarde, pasaría a ser el 3-52.

17 de marzo.- Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Hubo actividad en el día de hoy de la aviación propia y la enemiga sin consecuencias.”

Parte Oficial de la Consejería de Guerra, Gijón:

“La Aviación leal bombardeó con gran resultado San Esteban de Pravia y Grado.”

Versión de AVANCE del día 18:

“Han vuelto a volar ayer sobre Oviedo los aviones facciosos. (...)

Ayer por la mañana hicieron su aparición. Pero marcharon en seguida, sin arrojar una sola bomba. Un vuelo rápido y apresurado que no alcanzó siquiera la totalidad de nuestras líneas.

Llegaron, dieron media vuelta y a León otra vez. (...)

Los sitiados de Oviedo (...) sin pararse en averiguaciones ni en identificar con quien tenían que enfrentarse, comenzaron a disparar sus antiaéreos con gran precipitación.

Por la tarde, la actividad correspondió a la aviación leal. Una escuadrilla de aparatos de caza realizó servicios de vigilancia y observación e impidió que los aviones enemigos repitiesen la visita de la mañana.

Otra patrulla de bombardeo se dirigió hacia la parte occidental de la provincia y bombardeó intensamente en Grado y San Esteban de Pravia los reductos que los rebeldes tienen en dichos pueblos.”

Rafael A. Permuy nos dice que a las 13,14 horas los sesquiplanos de Carreño bombardearon Peñaflor, arrojando 16 bombas Hispania A.5 de 12 kilos.

Por lo visto, resulta difícil precisar cuál o cuáles fueron los puntos bombardeados. Coinciden las dos fuentes republicanas, lo cual era de esperar, pues el periódico recogía los datos del Parte Oficial. En cuanto a Peñaflor, se podría considerar que forma parte de Grado, ya que se encuentra a 2,8 kilómetros de dicha población.



Una imagen ya clásica de García Morato subiendo a su 3-51.



Heinkel He.51 de la 2-E-2 en Jarrio. Con gorra de plato, el observador Felipe de Madariaga Rizzo. (Foto Colección Rafa Madariaga)

Y por lo que se refiere a los aviones nacionales que se vieron sobre Oviedo, podrían ser perfectamente los Fiat Cr.32 de la Patrulla Morato, pues en esta jornada se desplazaban desde León a Jarrio y muy bien pudieron alargarse a echar un “vistazo” a la capital asturiana, ya que no hay constancia de que se efectuara un servicio programado. Asimismo, resulta natural que se marcharan rápidamente, si es que, como aparatos prácticamente desconocidos que eran, fueron recibidos con fuego propio desde Oviedo.



El He.51, 2-25, de la Escuadrilla 2-E-2 sobre la pista de losas de hormigón de Jarrio
(Foto Colección Rafa Madariaga)

18 de marzo.- Parte Oficial de la Consejería de Guerra, Gijón:

“Nuestra aviación persiguió a un bou faccioso que intentó cañonear algunas embarcaciones pesqueras leales.”

Permuy puntualiza que el servicio tuvo lugar a 17,00 h. al Norte de Cabo Peñas y que fue realizado por los Breguet XIX –tripulado uno de ellos por Eduardo Eguibar y Amancio Baltanás–, quienes no consiguieron avistar al “bou”.

Según el diario AVANCE, del 19:

“...nuestra aviación realizó algunos vuelos de reconocimiento, pero cuando los aparatos republicanos reconocían toda la costa no pudieron encontrar ninguna embarcación enemiga, por lo que se cree fundadamente que el bou en cuestión salió huyendo a toda máquina.”



Tras un periodo de inactividad forzosa, al final de la batalla, con la protección los He.51 y los Cr.32, las “Pavas” pudieron volver a operar sobre el frente de Oviedo.

19 de marzo.- Joaquín García Morato registra en su Diario de vuelo (21) un servicio desde Navia de protección de los Heinkel He.46 sobre Oviedo.

El cronista de AVANCE apuntaba: “De nuevo ayer por la mañana nuestros observadores advirtieron el paso de la aviación, que procedente de la parte occidental de la provincia se dirigía hacia Oviedo

21 “Guerra en el Aire”, pág. 102.



El Grupo de “Pavas” en vuelo hacia sus objetivos

Avisados nuestros cazas, despegaron del aeródromo y se dirigieron al encuentro de los aviones facciosos, a los que avistaron en las proximidades de Trubia. Los aparatos leales pretendieron buscar combate con los contrarios, pero éstos rehuyeron todo contacto y sin realizar el menor acto de agresión dieron la vuelta precipitadamente hacia sus bases.”

“La Aviación leal bombardeó con gran resultado San Esteban de Pravia y Grado.”

Jesús Salas (22) asegura que los He.46 de Jarrio efectuaron dos servicios, escoltados, en uno de ellos, por los He.51 de Ángel Salas y, en otro, por los Fiat Cr.32 de Morato.

22 “Guerra Aérea. 1936 / 39” I, pág. 273

21 de marzo.- La Aviación nacional repetía, prácticamente, la actuación del día 19. Dos servicios de bombardeo en el frente de Oviedo por parte de los Heinkel He.46; uno con escolta de la Patrulla de García Morato y, otro, acompañados por los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, de Salas. Una vez realizado este servicio, los He.51 simulaban retirarse hacia Jarrío, volviendo de nuevo al frente desde otra dirección para sorprender a los Polikarpov I-15; vieron como cinco de éstos despegaban de Carreño, pero no lograron que aceptaran el combate (23).

22 de marzo.- El mal tiempo impidió cualquier actividad aérea sobre Asturias.

23 de marzo.- La Patrulla de García Morato retornó a León desde el aeródromo de Jarrío.

24 de marzo.- Los cuatro Fiat Cr.32 de la Patrulla Azul abandonaron La Virgen del Camino, dirigiéndose a Salamanca y, a continuación, a Andalucía.

25 de marzo.- Los tres Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 6-E-22, acompañados por cuatro de los He.51 de Salas, bombardearon el puerto de El Musel, en Gijón. El Parte Oficial del Estado Mayor del III C.E. de Asturias informaba del bombardeo en estos términos:

“En el día de hoy la aviación enemiga bombardeó el puerto del Musel, causando algunos desperfectos en un buque mercante que se encontraba maniobrando en el puerto”

Más precisa resulta la crónica del día 26 del periódico C.N.T., de Gijón: *“Hacia las once de la mañana de ayer, aparecieron sobre Gijón*

23 Ibid.

tres trimotores y cuatro cazas facciosos que produjeron entre la población civil la consiguiente alarma, marchando inmediatamente hacia el Musel sobre el que en dos veces descargaron unas doce bombas de gran potencia pero con tan poca puntería (...) que aquellas fueron a caer en su casi totalidad al agua.

No obstante esto, aún los aparatos facciosos consiguieron volar el puente del vapor costero “Ichas-Ondo” (por “Itxas-Ondo”), que es el antiguo “José María” de la matrícula de San Sebastián (...) a consecuencia de la explosión resultó muerto el patrón.

También la metralla llegó a alcanzar al “Asunción” y dicho buque resultó con desperfectos, aunque no de gran consideración.

Además resultaron heridas unas catorce personas, aunque no de gravedad (...)

Comunicado lo ocurrido con la rapidez debida a las autoridades, salieron nuestros cazas hacia el Musel, pero no pudieron encontrar ya a los aparatos que habían bombardeado.”

26 de marzo.- Cinco Ju.52 de las escuadrillas 5-E-22 y 6-E-22, seis Heinkel He.46 del Grupo 1-G-11 y cinco cazas He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, atacaban el puerto de El Musel y el aeródromo de Carreño.

Parte Oficial de la Consejería de Guerra de Asturias.-

“La aviación enemiga repitió hoy sus excursiones al Musel, pero sin conseguir causar daños ni bajas.”

No podían callar algo que había visto toda la población de Gijón; lo único que cabía era minimizar los efectos del bombardeo y, por supuesto, no hablar del ataque a Carreño, que era algo mucho menos notorio. En

cuanto a las bajas, se produjo al menos un herido, entre el personal de tierra del aeródromo.

Según el periódico C.N.T. del día 27: *“De nuevo volvió a bombardear ayer el Puerto del Musel la criminal aviación facciosa, aunque como anteayer no pudo cumplir ninguno de los objetivos que se proponía.*

Poco después de las doce hizo su aparición sobre Gijón una escuadrilla facciosa formada por cuatro trimotores y seis cazas que descargaron sobre el puerto exterior de doce a quince bombas de poca potencia y cayendo todas al agua, a excepción de tres que fueron a caer contra el muelle Trasatlántico.

Igualmente la metralla alcanzó a los buques “Sotón”, “Asón”, “Sund” y “Gaviota” resultando dichas embarcaciones con desperfectos de poca importancia.

Por los efectos del bombardeo resultaron heridos los obreros Miguel Vázquez y Juan Calvo (...)

Cometida su villana acción, los aviadores facciosos emprendieron la huida y nuestros cazas, que se elevaron, no consiguieron darles alcance.”

En cualquier caso, el mayor éxito que tuvo la incursión, que no excursión, de los aviones nacionales fue el conseguir que la Aviación republicana abandonase el aeródromo de Carreño –al menos, temporalmente–, trasladándose al de Colunga, más alejado de los frentes asturianos y de las bases de sus adversarios.

Era éste un aeródromo del que no se había hablado hasta ahora por haber entrado en servicio muy recientemente, siendo en estos momentos cuando comenzaba a utilizarse. Había sido acondicionado en un valle

próximo a Colunga, al pie del pequeño pueblo de Sales del que distaba aproximadamente un kilómetro.



Estado actual de las instalaciones del aeródromo de Sales, en Colunga



Derecha, lo que fuera la cocina del aeródromo, arruinada no por el paso del tiempo –que también– sino por el impacto de una bomba en 1937

Sus instalaciones eran inferiores a las de Carreño o Cué pues de momento tenía consideración de aeródromo auxiliar. Más adelante iría ganando en importancia.

Ambos bandos daban por terminada la ofensiva de febrero sobre Oviedo. Como hemos podido ver, en lo que a las operaciones aéreas se refiere, los grandes protagonistas fueron la difícil orografía astur-leonesa y el mal tiempo. Durante la primera parte de la batalla, en la que las tropas republicanas estuvieron a punto de alcanzar sus objetivos, no pudieron coordinar en modo alguno las operaciones terrestres con la deseada cooperación de su aviación a pesar de tener la superioridad aérea, pues los aviones, que las apoyaba lo hacían si podían y cuando podían, a causa del mal tiempo.

Por parte nacional, cuando se logró enviar al Norte aparatos suficientes para disputar a los republicanos el dominio aéreo, –al final; ya fracasada la ofensiva republicana -aunque en tierra continuaran los combates con el mayor encarnizamiento-, las dificultades para cruzar la cordillera con el mal tiempo reinante, les impidieron actuar en fuerza. Por La Virgen del Camino pasaron sucesivamente cuatro escuadrillas de Junkers Ju.52 que, en total actuaron individualmente sobre Asturias en sólo cuatro ocasiones –días 9, 13, 25 y 26–, viéndose obligadas a abortar, al menos, otras dos incursiones –días 8 y 15–, permaneciendo la mayor parte del tiempo los aviones inmovilizados cuando tan necesarios eran en otros frentes. No se trataba de falta de protección por parte de la caza que, establecida en Jarrio, estaba en condiciones de prestársela cumplidamente, sino de dificultades meteorológicas. Por otra parte, había quedado establecida por los republicanos una red de alerta temprana, que advertía con suficiente

antelación el paso de los aviones hacia Oviedo, procedentes tanto de León como del Occidente asturiano. Podía haber mejorado algo la situación si los trimotores se hubieran trasladado a Jarrío, pero este aeródromo no estaba en condiciones de atender a dos escuadrillas de bombardeo, dos de asalto y dos de caza y, por otra parte, tal aglomeración de aparatos hubiera quedado absolutamente expuesta a un golpe afortunado de la aviación enemiga que hubiera podido provocar un auténtico desastre.

ANEXO

Diario AVANCE del día 13 de marzo de 1937

Nota que da la Consejería de Obras Públicas para en caso de bombardeos de la aviación fasciosa, se hallan (sic) habilitados refugios en los lugares siguientes:

Fábrica de Tabacos	Antiguo Colegio de Santo Angel	Calle de Linares Rivas
Calle del Agua	Calle Numa Guilhou (Auto Salón)	Calle General Torrijos
Calle Pelayo	Calle Menéndez Valdés, 1, 3 y 5	Calle Menénde Valdés, 11, 13 y 15
Calle Cabreles, 81	Calle Menéndez Valdés, 39 y 45	C/Uría, esquina Pedregal
C/ Jovellnos	Fábrica Del Gas (personal)	Fábrica de Laviada
Fábrica de Cervezas	Escuela de Trabajo (Llano)	Avda. Schultz (Llano del Medio)
C/Mariano Pola (Macelo)	Fábrica de Loza	Fábrica Orueta (Llano de Arriba)
Túnel de Natahoyo	C/Daniel Cerra (La Calzada)	

Refugios en Sótanos

Anselmo Cifuentes, 11	Ave María, 81	Benito Conde, 11 (Colegio), 13, 16, 17 y 24
Benot, 1, 3 y 7	Batería, 2	Blasco Ibáñez, 9, 14 y 113
Cabrales, 18. 83, 93, 101 y	Capua, 14, 16, 18, 33, 35 y 27	Campo de las Monjas (Fábrica de Tabacos)
Caridad, 3, 6 y 8 (colegio)	Casimiro Velasco, 2 y 241	Caveda, 22
Celestino Junquera, 4	Celestino Junquera, 4	P. Juan Alvargonzález (Hnos. Posada)
Concepción Arenal, 10	Covadonga, 86, 88 y 90	Cura Sama, 4, 5, 6 y 8
Dindurra, 2	Eladio Carreño, 12	17 de Agosto, 11, 14 y 16
Estanislao Figueras, 2	García, 16	Ezcurdia, 14, 16, 18, 20, 50 y 86
Francisco Ferrer, 1, 66 y 91	Fernando Morán Lavandera,12	Garcilaso de la Vega, 2 y 21
Instituto, 80	Jacobo Olañeta, 7 y 9	Hermanos Felgueroso (Patronato)
Juan Alonso, 5	Langreo, 12	Leopoldo Alas, 2
Manuel Azaña, 9, 12 y 36	Marqués de San Esteban, 38	Marqués de Casa Valdés, 2-4, 6-8, 49, 51 y 53
Martínez Abades, 20, 22 y 24	Pablo Iglesias, 6	Padilla, 12 y 14
Ramón Alvarez García, 8 y 10	Paseo de Begoña (Círculo Mercantil y Cuartel M. Gorki)	
San Francisco de Asís, 21	Travesía de García, 3	Ruiz Gómez, 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13 y 15
Uría, 52	27 de Diciembre, 1	Ramón y Cajal, 13 (colegio) y 15
Casimiro Velasco, 4	Subida a Santa Catalina (Grupo escolar de niños)	
	Subida a Santa Catalina (Grupo escolar de niñas)	

Relación de refugios en portales y bajos

Artillería, 18	Blasco Ibáñez, 52, 72 y 74	Vicente Innerárity, 37
Ruiz Gómez, 1	Linares Rivas, 16 y 18	Covadonga, 1 y 12
Pí y Margall, 43 y 45	Travesía del 6 de Agosto, 6	Anselmo Cifuentes, 1
Menéndez Valdés, 34 y 54	Cabrales, 58	Pí y Margall, 55, 57, 43 y 45
Benito Conde, 11	Libertad, 36 y 55	Avenida de Oviedo, 2
Blasco Ibáñez, 70	Covadonga, 1 y 58	Corrida (portal del Manacor)
Leopoldo Alas, 2	Ramón Alvarez García, 6	Marqués de Casa Valdés, 18
Capua, 7	Plaza de San Miguel, 3	Innerárity (Escuela de Comercio)
Eladio Carreño, 13	Fernández Vallín, 10	Marqués de Casa Valdés, 40
Garcilaso de la Vega, 19	Fernando Villaamil, 6 y 7	Francisco Ferrer, 32
17 de Agosto, 5	Manuel Azaña, 9 y 10	García, 27
Libertad, 8 y 51	Langreo, 2 y 3	Numa Guilhou, 4
Santa Rosa, 12	Marqués de Abades, 4 y 6	

Diario AVANCE del día 23 de abril de 1937

REFUGIOS CONTRA LA AVIACIÓN

“Fueron desestimadas las nóminas presentadas por los obreros que trabajaron en los refugios de los barrios de Arnao y Las Cavadas durante los meses de enero, febrero y marzo, por haberse comprometido dichos obreros, según informe del ingeniero director, a ejecutar las obras sin más remuneración que la comida.”



Refugio en construcción en la calle Menéndez Valdés, de Gijón



Entrada al refugio de Cimadevilla, que aún sobrevive; al menos, en parte.



Estado actual de uno de los sótanos acondicionados como refugios en Gijón

CAPÍTULO VI.

LA OFENSIVA DE AGOSTO de 1937

26 de marzo.-

El Grupo 1-G-10, de Breguet XIX, de León abandonaba La Virgen del Camino para dirigirse a Vitoria a fin de tomar parte en la ofensiva nacional sobre Vizcaya que estaba a punto de comenzar.

En realidad, ya no era esa su denominación, pues se había cambiado en marzo por la de “2º Grupo de Aviones de Bombardeo Táctico”, al haber sido sustituidos durante dicho mes los Breguet de la Escuadrilla 2-E-10, que mandaba Francisco Iglesias Brage, por cuatro Heinkel He.45 cedidos por la Legión Cóndor. El grupo, de flamante y complicado nombre, continuó bajo la jefatura de Vicente Eyaralar. Francisco Iglesias dejó el mando de la 2-E-10 al ser nombrado para la Jefatura del Estado Mayor de la Región. El capitán Enrique Cárdenas tomó su relevo en la, ahora denominada Escuadrilla 1-E-15 –ya que el 15 fue el número asignado a los He.45-. La otra escuadrilla del Grupo, anteriormente 1-E-10, conservó sus Br.XIX y fue renumerada como 2-E-10; el 24 de abril disponía tan sólo de dos aparatos.

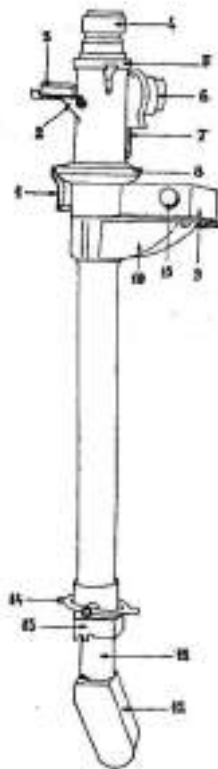


Heinkel He.45. Abajo, el 15-4.



Puesto del observador/bombardero de un Heinkel He.45 y detalle de su ametralladora MG. 15; destaca la bolsa para la recogida de las vainas vacías de los cartuchos disparados

El Heinkel He.45 era un avión destinado al reconocimiento cercano y al apoyo a las tropas de tierra, en una línea similar a la del He.46. Ambos modelos figuraban en la plantilla de la Legión Cóndor a su llegada a España, siendo rápidamente rechazado por ésta el He.46, al considerarlo notoriamente inferior al He.45, ya que este último -de un tamaño parecido- era más robusto, más pesado, más rápido y mejor armado. Por lo demás se trataba de un aparato de concepción anticuada, biplano de estructura mixta -madera y tubo metálico con recubrimiento de chapa y tela-, biplaza, con tren de aterrizaje fijo -que, por cierto, puso de manifiesto muy pronto su escasa resistencia que sería causa de frecuentes accidentes en los aterrizajes- y sin radio, lo que era una carencia importante para un aparato de reconocimiento.



Visor de bombardeo Goerz tubular

Montaba un motor BMW VI de 750 hp que le confería una velocidad máxima de 290 km/h o de crucero de 220. Su armamento consistía en la

clásica ametralladora Mg.15, de 7,92 mm (8x57) de torreta a disposición del observador, a más de una MG.17, del mismo calibre, emplazada en el morro, sincronizada con la hélice, que manejaba el piloto, lo cual mejoraba sus posibilidades de ataque al suelo. Sus lanzabombas verticales internos tenían capacidad para 30 bombas SC de 10 kilos; más del doble de los que cargaba su “*alter ego*” He.46. El visor de bombardeo era un Goerz 260R, tubular (1).

27 de marzo.-

Las Escuadrillas de Ju.52 5-E-22 y 6-E-22 partían de León para dirigirse a Andalucía y Marruecos.

28 de marzo.-

Los Breguet XIX republicanos, que se encontraban en el aeródromo de Colunga, recibieron la orden de dirigirse a La Albericia, trasladándose en esta misma jornada.

31 de marzo.-

Daba comienzo la ofensiva nacional sobre Vizcaya con la ruptura del frente en el sector de Ochandiano, tomando parte en ella el antiguo Grupo de León, que había vuelto a ser rebautizado como “1º Grupo de Asalto”, recibiendo su bautismo de fuego los nuevos Heinkel He.45 de la 1-E-15 con pilotos españoles.

El Diario de Operaciones de la 8ª División comunicaba: “*Puede afirmarse que la construcción campo de aviación (republicano) inmediaciones de Villamanín (León) es un hecho.*”

1 Era muy similar al OPB-1 soviético, que empleaban los SB.2 Katiuska, pues la firma Goerz había cedido la licencia de fabricación a la Unión Soviética por considerarlo un modelo ya desfasado.

1 de abril.-

Parte Oficial de la Consejería de Guerra:

“La aviación enemiga ha efectuado varios vuelos sobre nuestras líneas, dejando caer en Agüera ocho bombas, sin causar daños ni víctimas.”

En referencia a un servicio realizado por las “Pavas” de Jarrío al Sur de Grado, con escolta de los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2.

2 de abril.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Confirmada (...) la existencia aeródromo de Villamanín en frente León.”

Al parecer, los asturianos apetecían una solución similar a la de los nacionales con el establecimiento de un aeródromo al otro lado de la cordillera. En cualquier caso, nunca pasaría de un simple terreno de vuelo de emergencia.

5 de abril.-

Los Heinkel He.46 y He.51 de Jarrío efectuaban un nuevo servicio sobre el frente de Oviedo.

Que el Parte Oficial de la Consejería de Guerra minimizaba cuanto podía:

“La aviación facciosa voló sobre nuestras posiciones, lanzando ocho bombas en el Pinar del Naranco, sin causar daño ni víctimas.”

En el mismo sentido se expresaba el diario AVANCE, estirando en lo posible la breve noticia tomada del Parte Oficial, aunque nos aclara de dónde procedían los aparatos:

“De nuevo los aviones facciosos se presentaron ayer sobre Oviedo. Realizaron un vuelo rápido y apresurado (...)

La aviación enemiga evolucionó brevísimamente por encima de alguna de nuestras posiciones. Su vuelo no llegó a alcanzarlas todas, y haciendo un semicírculo pusieron su dirección hacia Occidente que era por donde habían venido. Antes de marcharse cruzaron el Naranco y dejaron caer unas bombas de escasa potencia sobre los Pinares, que no lograron causar el menor daño.”

6 de abril.-

En esta jornada –o, tal vez, en la siguiente (2)– resultaba destruido en La Albericia, el De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide, N° 1 de la Aviación Militar, a causa de un bombardeo efectuado sobre dicho aeródromo por la Legión Cóndor. La noticia no guarda ya relación con Asturias, pero no se puede ignorar el destino final de un aparato que, llevando a los mandos a Hernández Franch, había arrojado tanta metralla sobre Oviedo

7 de abril.-

Información del diario AVANCE del día 8:

“Poco después de las tres de la tarde comenzaron a sonar con insistencia las sirenas de alarma de Gijón. Nuestros observadores habían registrado el paso de ocho aparatos enemigos en dirección a nuestra

2 El aeródromo de La Albericia fue bombardeado el 6 y 7 de abril. Gerald Howson (“Aircraft of the Spanish Civil War. 1936-1939”, pág. 107) nos dice que el D.H.89 fue destruido en el bombardeo del 6, sin embargo también dice que lo fue al mismo tiempo que el D.C.2 EC-BFF, que otras fuentes aseguran fue destruido al día siguiente.

Parte de la Legión Cóndor de 6 de abril: *VB/88* (bimotores rápidos experimentales)-
Han bombardeado el Aeródromo de Santander y Bilbao

Boletín de Información nº 110, Sevilla, 7 de abril: *“Legión Cóndor.- Los VB/88 (von Moreau) bombardean Santander, aeródromo de Albericia, destruyendo dos aviones rojos, y el aeródromo de Bilbao, sin precisar los efectos en este último.”*

población, y las sirenas funcionaron para avisar de la proximidad de los aviones.

Sin embargo los aparatos no llegaron a, sino que dieron vuelta a la altura de Avilés y regresaron a sus bases desde dicho punto. Al marcharse y pasar sobre Salinas dejaron caer unas cuantas bombas de escasa potencia que no produjeron daños ni víctimas.”

¡Naturalmente! ¡Como era lo habitual!

10 de abril.-

Partían de Jarrio, en dirección a Aragón, las dos escuadrillas Heinkel He.46 –Grupo 1-G-11- y la de cazas Heinkel He.51, 2-E-2, que mandaba Angel Salas.

Con esta marcha se quedaba Asturias sin aviones, pues los aparatos republicanos hacía ya días que se habían incorporado a la batalla por Vizcaya.



Aspecto un tanto desolado del aeródromo de León tras la marcha del Grupo 1-G-10, dejando en él los Breguet XIX pendientes de reconstrucción, amén de restos de otros aparatos recogidos para su aprovechamiento.

Como se ha visto, las últimas acciones de la Aviación nacional desde Jarrio no tuvieron oposición aérea enemiga alguna. Podía descansar tranquila la población de la Asturias republicana, indefensa ante los ataques aéreos; aunque, ciertamente, no debió ser mucha la intranquilidad que le habrían causado las actuaciones de los aviones nacionales si nos atenemos a los partes y la prensa de Gijón, que aseguraba una y otra vez que la aviación enemiga en las muy raras ocasiones en que conseguía dejar caer sus bombas, eran éstas escasas y de pequeño tamaño, además de no causar bajas ni daños.

16 de abril.-

El crucero “Almirante Cervera” capturaba, a la altura de Ribadeo, al mercante de bandera panameña “Hordena”, procedente Gdynia (Polonia). El buque transportaba, entre otro material de guerra –fusiles, cartuchería, uniformes...– veintidós aviones checos Aero Ab.101, 18 motores de repuesto para los mismos y toda clase de equipos y accesorios: armamento de a bordo, lanzabombas, aparatos radiotransmisores... incluso bombas.

Es decir, un grupo aéreo totalmente equipado y dispuesto para poder emplearse una vez montados los aviones. Para ello, todo el material aeronáutico que transportaba el “Hordena” fue remitido desde Ferrol al Parque Regional del Noroeste, en León, donde se efectuaría el montaje y puesta a punto a lo largo del resto de los meses de abril y mayo.

Los primeros Aero que estuvieron listos fueron entregados al 1^{er} Grupo de Asalto -el antiguo 1-G-10- de León que se encontraba, como se ha dicho, combatiendo en Vizcaya por lo que, de momento, los aparatos checos tomaron el camino de Vitoria sin llegar a actuar en Asturias. Se

volverá a hablar de ellos más adelante, cuando comiencen a operar sobre la región.



Los primeros Aero Ab.101, denominados “Ocas”, ya listos, en el aeródromo de La Virgen del Camino.



17 de abril.-

Llegaban a León los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 2-E-22 (Ricardo Conejos Manens) (3), atraídos por una embestida republicana que había ocupado el día anterior las alturas al N.O. de Boñar (4) y cortado las carreteras Boñar-Lillo y Boñar-La Vecilla.



Junkers 22-55 (Pablo Benjumea) de la Escuadrilla 2-E-22 del Grupo 1-G-22

18 de abril.-

La Escuadrilla 2-E-22 apoyaba los primeros contraataques locales emprendidos por los nacionales para contener al enemigo y fijar el frente.

3 Escuadrilla 2-E-22. Aparatos y tripulaciones:

Avión 22-54.- José Sanchiz, Lisardo Pérez, José Manuel Amores, Julio Andrés y José Corrons

Avión 22-55.- Pablo Benjumea, Manuel Romero, Fernando Martínez Vara de Rey, Rafael Luján y Ángel González

4 Según el parte de la 14ª Brigada republicana, habían ocupado “Pico Cueto, Oville, Valdecastillo y Rucayo, dominando Boñar y cortando de una manera efectiva su comunicación con Lillo”

El anfíbio Fairchild 91 “Virgen de Chamorro” efectuaba su primer servicio de guerra consistente en un vuelo de reconocimiento hasta el meridiano del Cabo de Peñas a la búsqueda del tráfico mercante enemigo.

20 de abril.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León.- (...) eficazmente y entusiasta la colaboración prestada por la Aviación.”

Refiriéndose al apoyo prestado por los Ju.52 de la Escuadrilla 2-E-22 a un contraataque nacional efectuado por tres columnas que, partiendo respectivamente de Valdepiélago, Puente de Boñar y Vegamián, recuperaron las alturas perdidas el día 16, apoderándose del macizo de Cerecedo y la sierra al Norte de Oville y Valdecastillo, restableciendo las comunicaciones de Boñar con Lillo y La Vecilla. Finalizado el servicio, la 2-E-22, partía de León, dirigiéndose a Zaragoza.

21 de abril.-

Nuevo servicio del “Virgen del Chamorro”, explorando en esta ocasión a mayor distancia -hasta 60 millas de las costas gallegas, con amaraje en Marín a su regreso.

25 de abril.-

Diario AVANCE:

“Las autoridades facciosas han comunicado al Embajador francés en España que considerarán como beligerantes a los aeroplanos que ejercen el servicio postal aéreo Biarritz y Bilbao, por considerarlo como una violación del acuerdo de no intervención.”

Esta postura tendrá, como veremos más adelante, consecuencias materiales.

30 de abril.-

El acorazado “España” se hundía frente a Santander tras haber tocado con una mina (5). La dotación se salvó íntegra al ser tomada a su bordo por el destructor “Velasco” en una complicada maniobra que se realizó bajo el bombardeo de aviones republicanos. Al recibirse noticias del suceso en Ferrol, se envió al anfíbio Fairchild 91 para que prestara toda la ayuda que fuera posible. Como quiera que, cuando llegó, la totalidad de los náufragos ya había embarcado en el “Velasco”, el “Virgen del Chamorro” se limitó a escoltarle en su viaje de regreso a la base ferrolana.

1 de mayo.-

Se destinaba a Galicia la 1ª Escuadrilla de hidroaviones Dornier Wal del Grupo 70 a disposición del Almirante de Ferrol, donde amarraban a 17,00 tras realizar el vuelo Cádiz-Marín-Ferrol, los Do. Wal 70-21 y 70-24

El Dornier Wal era un magnífico y robusto hidroavión con casco de canoa. Monoplano, si bien presentaba dos semi-alas inferiores que, en vuelo, mejoraban la sustentación y en el agua actuaban como estabilizadores. Los primeros aparatos adquiridos en Italia, montaban dos motores en tándem Hispano Suiza 8, de 300 hp que dieron un resultado insatisfactorio por lo que fueron reemplazados por Rolls Royce “Eagle IX”. Los construidos por C.A.S.A. para la Aeronáutica Naval fueron motorizados con dos Hispano Suiza 12 Nbr, de 600 hp y los encargados por la Aviación Militar llevaban los motores, Elizalde A5 de 450 hp que no eran sino Lorraine 12 Ed producidos bajo licencia. Al sobrevenir la guerra civil, todos los aparatos equipados con los Elizalde estaban fuera de

5 No nos detendremos en los detalles del hundimiento del acorazado, pese a su interés, por haber tenido lugar en la costa cántabra y no en la asturiana

servicio por haberse encontrado un fallo en los motores que aconsejó enviarlos a la fábrica de Barcelona para solucionarlo. Los que quedaron en estas condiciones en el bando nacional fueron puestos en vuelo con motores italianos Isotta “Asso” de 500 hp.

En 1936 sus prestaciones se habían quedado algo escasas por lo que podía considerársele anticuado, pero no por ello dejaba de ser un buen avión. Con el motor Hispano Suiza de 600 hp alcanzaba una velocidad máxima de 197 km/h y de crucero de 180 km/h. Disponía de dos puestos para ametralladoras con anillos Scarff en los que podían montarse una o dos máquinas que, en principio, fueron Darne, pero durante la guerra admitiría cualquiera de los modelos empleados por la Aviación nacional.

Ambos puestos eran dorsales; uno a proa y otro detrás del bloque de motores. Su carga de bombas ascendía a 1.000 kilos, en cuatro lanzabombas situados bajo las alas. Si montaba un motor de menos potencia que el Hispano Suiza, debía reducirse la carga a 700 kilos. El visor de puntería era el británico Wimperis, también conocido como Drift Sight. A los Wal nacionales se les montarían ya en la guerra dos soportes para cargas de profundidad a banda y banda de la proa. Disponía de un equipo de radio Marconi.

El personal que manejaría los dos hidros era el siguiente:

Pilotos.- Capitán Pablo Bazán Buitrago; tenientes Luis Lerdo de Tejada, Salvador Alvarado Ballesteros y Rodolfo Bay Wright.

Observadores.- Capitán Enrique de la Puente Bahamonde (Jefe de la Escuadrila), alféreces Ramón Adarraga Díez, Luis Zavala Igartúa, Justo Fernández-Trapa y Ricardo Terrades Burgos.

Mecánicos.- Brigadas Antonio Navarro Pérez, Alberto Fadón Pérez; sargento Luis Costea Estrada; cabos Enrique Domínguez Marpillar y José López Contreras.

Radios.- Alférez Luis Expósito Herrán; cabos Jaime Vázquez Fariñas y Antonio Amenedo López

3, 5, 6,7 y 8 de mayo.-

Durante estos días los Dornier Wal efectuaron servicios individuales de reconocimiento naval hasta el meridiano de Santander.

10 de mayo.-

Llegaba a León los He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, que ahora mandaba el capitán Martín Campos. Eran sus pilotos Pablo Atienza, Carlos Serra, Manuel Ferreras, Rafael Simón, Isidro Comas, Carlos Bayo, Ignacio Alfaro y, más tarde, Gonzalo Queipo de Llano

Nuevos servicios de reconocimiento de los Dornier Wal 70-21 y 70-24.

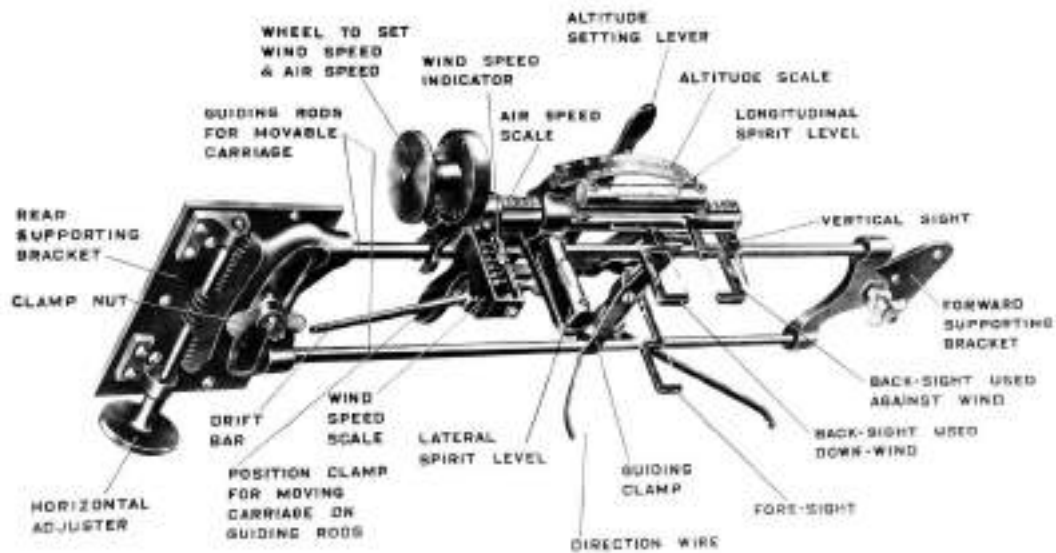


El Wal 70-24, junto con el 70-21, fueron los dos primeros hidros de la escuadrilla que llegaron a Ferrol; posteriormente, se les unirían los que faltaban para completarla.



Primer plano de la proa de un Dornier Wal. A destacar el puesto doble de pilotaje, la torreta de ametralladoras proel, con el anillo Scarff, y el soporte para cargas de profundidad de babor.

BOMB SIGHT MARK IA



Visor de bombardeo Drift Sight, de Henry Wimperis, que montaban los Do.Wal.

11 de mayo.- Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“... bombardeado Oviedo sin consecuencias por patrullas aviación enemiga integrada por 5 aparatos procedentes Carreño donde han vuelto a establecerse.”

AVANCE del día 12: *“A las cinco y media de la mañana de ayer ya estaban nuestros aviones en el aire en dirección a la capital. Volaron cuatro aparatos de bombardeo protegidos por tres cazas. Su presencia sobre la población sitiada debió de pillar dormidos a los vigilantes de los observatorios, porque durante breves momentos pudieron volar con toda tranquilidad, localizando los objetivos.*

Varias bombas cayeron matemáticamente sobre la Fábrica de Armas de la Vega y sobre el Cuartel de Pelayo, levantando grandes columnas de humo rojo. Una que cayó sobre el primero de los objetivos apuntados produjo una terrible explosión, abriendo un enorme boquete en el tejado



En realidad, algún aparato ya había vuelto a Asturias con anterioridad. Estas imágenes, tomadas por Constantino Suárez el 1 de mayo, nos muestran un Breguet XIX republicano sobrevolando Gijón. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias. Gijón)

de uno de los pabellones. Despertados por el terrible estruendo, los antiaéreos de la capital trataron, ya a última hora, de cortar el vuelo de nuestros aparatos, perdiendo en salvas bastantes centenares de cartuchos. Todos los aparatos, después de su excelente operación, se retiraron a su base sin el menor daño.”

Probablemente uno de los participantes en el bombardeo fue el Breguet XIX tripulado por el sargento piloto Eduardo Eguíbar y el cabo observador Baltanás que, con anterioridad se había establecido en el aeródromo de Carreño, procedente del de Colunga. El resto de los aviones, aparte la posible presencia de algún Breguet más, serían Koolhoven FK.51 y/o Gourdou-Lesseurre GL.32, que actuaban por primera vez en Asturias, pese a estar presentes en el Norte desde hacía algún tiempo, habiendo desplegado anteriormente su actividad en Santander y Vizcaya.



La Fábrica de Armas de la Vega había recibido –y continuaría recibiendo- innumerables impactos de artillería y aviación, pese a que no se trabajaba en ella desde julio de 1936 ni era sede del E.M. de Aranda desde octubre de ese mismo año. (Fotos Museo del pueblo de Asturias. Colección Florentino López “Floro”)



El Koolhoven era un biplano, biplaza de puestos abiertos que había sido desarrollado para emplearlo en el reconocimiento táctico o como entrenador avanzado. Su diseño estaba en la línea de los otros biplanos de dos plazas que hemos visto, como los Breguet XIX, el Heinkel He.45, el Aero... Es decir, ya anticuados cuando sobrevino la guerra civil. Era de construcción mixta –armazón tubular y recubrimiento de tela para el fuselaje y madera revestida de contrachapado para las alas– y tren de aterrizaje fijo. Los Koolhoven habían sido adquiridos antes de la guerra, tras una demostración de los mismos efectuada en Madrid y fueron suministrados ya durante la misma, la mayoría en vuelo, atravesando Francia hacia la zona Centro/Levante.

Se recibieron con dos tipos de motores: Armstrong Siddeley “Jaguar”, de 450 HP o Wright Whirlwind R-975E, asimismo de 450 HP. Los primeros recibieron la designación republicana EJ y los segundos EK, siendo los de motor Jaguar la mayoría –o, tal vez, la totalidad– de los enviados al Norte, al que llegaban en vuelo desde Cataluña en un goteo intermitente. El armamento habitual eran dos ametralladoras Vickers Mk II Clase E, de calibre .303 (7,7 mm), fijas en el plano superior, disparando por afuera del disco de la hélice y una tercera móvil a disposición de observador en el puesto trasero. Como quiera que lo que se necesitaba en el Norte republicano eran bombarderos, fueron inmediatamente provistos de los clásicos lanzabombas para las Hispania A.5 de 12 kilos. En definitiva, prestaciones bajas –del orden de los 250 km/h de velocidad máxima y 215 de crucero–, y escasa carga militar.



Única foto conocida de un FK.51 en el Norte, en la que se muestra uno de tales aparatos –o, más bien sus restos– sobre un camión del Parque Móvil de Santander. Puede tratarse del capturado en Asturias, ya que en Cantabria no se tomó ninguno.



Koolhoven FK.51. Se aprecian las dos Vickers de 7,7 en el plano superior y los lanzabombas. La foto está probablemente tomada en Valencia.

El Gourdou-Lesseurre era un aparato muy diferente. Había sido proyectado en los “años veinte” como avión de caza y como tal fue usado por L’Armée de l’Air hasta que sus prestaciones fueron resultando

inadmisibles para desempeñar dicho cometido. En la década siguiente la firma constructora efectuó ensayos para convertir el modelo en un bombardero ligero y, como quiera que se trataba de un aparato de pilotaje muy agradable, decidió volver a producirlo en 1936 con destino, en principio, al mercado civil. Todo esto daría lugar a una serie de variantes y modificaciones que tuvieron su presencia en España. Los primeros cuatro llegados al Norte, en octubre de 1936, habían sido adquiridos por el Gobierno vasco y eran del modelo original GL.32, que el Ejército del Aire francés cedió de sus propios depósitos. Es fácil que estos aviones llegaran a Bilbao con algunas modificaciones que permitieran utilizarlos como bombarderos. Más adelante, llegaron el GL.32 n/f. 5 –otro de los originales modificado–, el GL.410 –prototipo para ensayos de bombardeo en picado realizado sobre un GL.32 de los primitivos– y, por lo menos, dos Gourdou de nueva fabricación.

El Gourdou Leseurre era un monoplaza, de puesto descubierta, monoplano de ala alta –parasol– con tren de aterrizaje fijo que llevaba un eje central uniendo las dos ruedas. El motor que usaba más comunmente era el Gnome-Rhône 9 AC “Júpiter” de 480 hp. Como se ha dicho, estos aparatos fueron objeto de diversos cambios, el primero y más importante de los cuales fue la supresión del eje entre las ruedas que constituía un estorbo para lanzar una bomba ubicado bajo el fuselaje. Los primeros modelos tenían los extremos de los planos rectos, pasando más tarde a ser redondeados. El armamento que portaban en España consistía en dos ametralladoras Vickers Mk.II Clase E, de 7,7 mm (.303 British) en las alas y un lanzabombas central bajo el fuselaje para una bomba de 100 kilos o



Como ocurre con los Koolhoven, las únicas fotos de Gourdou-Leseurre tomadas con plena certeza en el Norte, pertenecen a aparatos capturados por los nacionales. En este caso, tras haber perdido el recubrimiento a manos de los cazadores de recuerdos.



Estas imágenes están tomadas en el aeródromo de La Albericia (Santander) tras su caída en poder de las tropas nacionales.



Con el paso del tiempo, los restos del Gourdou-Leseurre abandonado en La Albericia fueron degradándose hasta convertirse en pura chatarra.



Gourdou-Leseurre de última fabricación, derivado del GL.432. Se aprecian las dos ametralladoras en el ala y el lanzabombas ventral.

dos de 50. Disponía, además, de sendos lanzabombas para un total de ocho bombas de 12 kilos en los montantes de las alas.

El enviar estos tipos de aviones, junto con los Breguet XIX; a operar en Asturias y Santander cuando tanta falta de aviación había en Vizcaya, donde la ofensiva nacional estaba en todo su apogeo, se debe, sin duda, al enorme riesgo que suponía emplearlos en un frente “caliente” donde el enemigo detentaba sin discusión la superioridad aérea (6). En Asturias, como se ha visto, su estreno consistió en un bombardeo de la ciudad de Oviedo.

La 2ª Batería Antiaérea de 88 mm, que había cambiado de número el 1 de mayo, pasando a ser la 7ª Batería de la Agrupación Antiaérea, partía de Luarca, donde había permanecido emplazada hasta esta fecha, con destino a Zaragoza.

17 de mayo.-

Diario AVANCE de fecha 18:

“Ayer, ya de madrugada, intentaron (los nacionales) una operación para arrebatarnos la sierra. Primero fue una escuadrilla de aviación la que voló sobre nuestras trincheras de lo alto, lanzando abundantes bombas que por la situación de las líneas de defensa no hicieron el menor efecto...”

Se trataba de los Heinkel He-51 de la Escuadrilla 2-E-2 y la acción se enmarcaba en un fuerte ataque llevado a cabo por los republicanos en la

6 No lo entendía así el Presidente Aguirre cuando escribía a Indalecio Prieto: *“Contamos once aparatos bombardeo totalmente inútiles no sé si por ineptitud pilotos o porque se nos envía material inadecuado. Este es el momento que no han verificado ningún vuelo de bombardeo (en Vizcaya)...”*

zona Boñar-Lillo de características muy parecidas al que había tenido lugar el mes anterior, si bien empleando mayores fuerzas y más nutrida artillería: cañones de 75 mm, obuses de 105 y lanza-minas de 152. Había comenzado el día 14 con un ataque simultáneo en todo el frente de La Robla-Boñar-Lillo-Riaño, que fue rechazado en los dos extremos –La Robla y Riaño–, logrando penetrar en la ya dicha zona de Boñar-Lillo donde, como en la ocasión anterior, cortaron la comunicación entre los dos pueblos. Inmediatamente comenzaron los contraataques nacionales que, el día 15 conseguían reabrir la carretera cortada, pero los combates se prolongaron los días 16 y 17, en que los republicanos atacaron duramente en la zona Boñar-Valdecastillo, si bien fueron rechazados, con el apoyo de los He.51 de la 2-E-2 ya mencionado.

Los dos hidros Dornier Wal daban protección antisubmarina al crucero “Almirante Cervera” durante su recalada a Ferrol.

20 de mayo.-

Llegaba a León, su sede inicial, el “1º Grupo de Asalto” descendiente del antiguo 1-G-10. Sus dos escuadrillas habían combatido en Vizcaya equipadas, en principio, con Heinkel He.45, la 1-E-15, y con Breguet XIX, la 2-E-10. Estos últimos habían sido sustituidos en Vitoria por los Aero Ab.101 capturados en el “Hordena”, pasando a denominarse la escuadrilla 1-E-17. Ahora retornaban a León para proceder a una total reorganización; Los Aero de que disponían pasaban al antiguo Grupo 2-G-10, de Logroño, que unificaba así todo su material, recibiendo ahora la denominación 5-G-17, con dos escuadrillas de seis Ab.101 cada una. El “1º Grupo de Asalto”, de León recibía nuevos Heinkel He.45, con los que reequipaba su 2ª Escuadrilla, quedando las dos unificadas con este tipo de aparato y, en

consecuencia –pues el 15 era el número de código del He.45–, se rebautizaba como Grupo 6-G-15.

Tomaba el mando del mismo el comandante Cipriano Rodríguez. Las dos escuadrillas 1-E-15 y 2-E-15, con seis aparatos cada una, quedan a las órdenes de los capitanes Manuel Bazán Buitrago y Enrique Cárdenas. Otros pilotos eran Antonio Peñafiel, Sánchez Pascual, Merino, Juan Crespi, González Valverde, Jiménez Guerra, Goizueta, Victorino Santos y Antonio Olivera y los observadores/bombarderos Luis Gómez del Barco, Antonio García Gil, Willy Wakonigg, Gabriel Martínez Mata, Martínez de Velasco y Florencio García Sánchez.

21 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- La aviación propia bombardeó con eficacia posiciones enemigas frente a Lillo y concentraciones en Isoba y Cofiñal.”

Naturalmente, se trataba de los Heinkel He-51 y, muy posiblemente, los He-45 que, en estas primeras operaciones desde León, irían todavía mandados por Vicente Eyaralar.

La miniofensiva republicana al Sur de la divisoria aún coleaba y, en estos días se combatía por las posiciones de Rebollada y Pico del Águila.

22 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“(Frente de Asturias) A última hora de la tarde se presentaron cuatro aviones enemigos que lanzaron ocho bombas al parecer de 100 Kg sobre el puente de Peñaflor, sin consecuencias.”

Frente de León- Artillería y Aviación propias bombardearon con eficacia posiciones enemigas frente a Lillo y La Vecilla y concentraciones enemigas en Isoba y Cofiñal.”

El puente de Peñaflor era el único de que disponían los nacionales sobre el Nalón para comunicarse desde Oviedo con Grado y su retaguardia. El ataque fue sin duda llevado a cabo por los Gourdou Leseurre, de los que existía una escuadrilla de seis basada en Llanes (7), aunque hay la posibilidad de que en el grupo atacante se incluyera algún Koolhoven o, incluso, Breguet XIX.

Los aparatos nacionales que atacaron posiciones y destacamentos en la zona Boñar-Lillo no podían ser otros que los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2 y He.45 del Grupo 6-G-15, únicos presentes en León.

Diario AVANCE del día 23.-

“Durante la mañana y parte de la tarde de ayer una escuadrilla de la aviación leal voló sobre Peñaflor y trincheras enemigas del borde del Nalón, y descargaron abundantes bombas sobre terreno contrario, La actuación de nuestros aparatos causó gran efecto en las líneas enemigas...”

El Fairchild “Virgen del Chamorro”, que había venido efectuando servicio de reconocimiento marítimo desde la base de Pasajes, retornaba a Ferrol para someterse a un recorrido general.

Se incorporaba a Ferrol, con escala en Aveiro para repostar, un tercer hidro de la Escuadrilla 1-E-70: el Dornier Wal 70-27.

7 Jefe de la escuadrilla: Carlos Lázaro Casajust. Otros pilotos: Prieto, Juan Carrasco, Antonio García Borrajo, Menéndez y Pedro Lambás Bernal.

23 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8° C.E.:

“Diez aviones enemigos bombardearon Pravia sin consecuencias.”



Hidroavión Dornier Wal 70-27 de la Escuadrilla 1-E-70

Diario AVANCE del día 24 *“La jornada de ayer en nuestros frentes registró de nuevo la presencia de la aviación republicana. Nuestros aparatos evolucionaron mañana y tarde sobre los núcleos principales en los que se hace fuerte el enemigo y realizó diversos bombardeos de castigo en las posiciones rebeldes de las inmediaciones de Grado y Sierra Sollera.”*

Las fuentes nacionales no recogen estas incursiones.

24 de mayo.-

Diario AVANCE del día 25

“Ayer las tropas facciosas atacaron por el Puerto de Pinos sobre las posiciones de Peñaubiña (sic) y Villarrobledo (...)

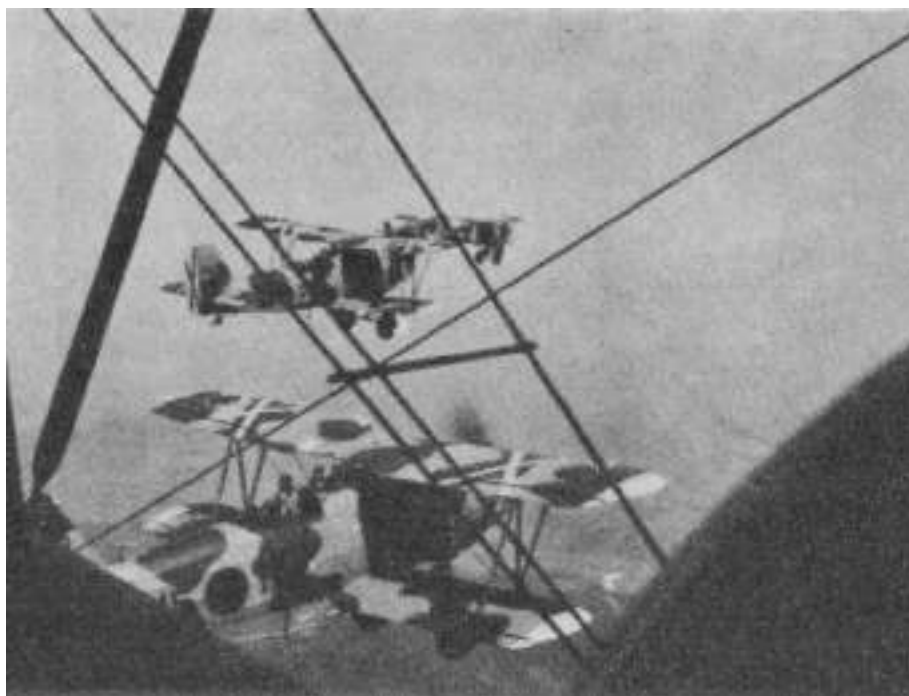
Con la artillería colaboraron doce aviones enemigos de bombardeo que también dejaron caer gran número de bombas sobre lo alto de nuestras posiciones...”

José Luis Jiménez-Arenas (8), que participó en el ataque al mando de la primera patrulla de la Escuadrilla 1-E-15, nos confirma que fueron los Heinkel He.45 del 6-G-15 quienes efectuaron el servicio, precisando que bombardearon la casa de Mieres, además de Peña Ubiña.



Los Heinkel He.45 “Pavos” del 6-G-15 operando sobre las Ubiñas: la Grande y la Pequeña.

8 “Cadenas del aire”, págs. 159-160. La casa de Mieres es un mesón ubicado en el puerto de Pinos o “de Mieres”.



Los He-45 de León sobrevuelan la divisoria Cantábrica. En primer término el 15-17 de Juan Crespi.

En otro servicio arrojaron periódicos nacionales y proclamas en los pueblos entre La Robla y Villamanín y en Santa María del Puerto.

26 de mayo.-

Diario AVANCE del día 27:

“En los sectores de León no hubo más actividad en esta jornada que la presencia de varios aparatos de aviación enemiga que lanzaron algunas bombas sobre las posiciones Huerga y Llombera sin que por la gran altura a que fueron arrojadas pudieran conseguir hacer el menor daño en nuestras líneas.”

28 de mayo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- ...se ha terminado en el sector de San Emiliano la limpieza de la Peña Ubiña Grande y Pequeña, en la que colaboró muy eficazmente nuestra aviación.”

5 de junio.-

Finalizaba la reparación del anfibio “Virgen de Chamorro”, que realizó unos vuelos de prueba con resultado satisfactorio.

6 de junio.-

El Fairchild 91 se trasladaba a Ribadeo y, desde allí, efectuó un vuelo de exploración antisubmarina hasta la costa francesa, amarrando en Pasajes.

15 de junio.-

Diario AVANCE del día 16:

“En la tarde de ayer se levantaron de uno de nuestros aeródromos una escuadrilla de “caza” compuesta por tres aparatos, que realizaron vuelos de observación y vigilancia por la costa.

Luego de cumplido su cometido, regresaron a sus bases sin novedad.”

Más impreciso y anodino, imposible. No detalla nada, aunque ciertamente la noticia carecía en absoluto de importancia. Es de suponer que los “cazas” serían los monoplazas Gourdou de Llanes. Como estamos viendo, apenas hay actividad de las dos aviaciones sobre Asturias en este mes de junio.

19 de junio.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León- En accidente aviación se inutilizó un aparato de caza pereciendo el piloto alférez D. Pablo Ruiz Vázquez.”

El alférez Ruiz Vázquez había sido destinado a la Escuadrilla 2-E-2 pero, de hecho, no llegó a incorporarse, pues falleció en uno de los primeros vuelos de adaptación al Heinkel He.51, tipo de aparato con que la citada Escuadrilla estaba dotada, como sabemos.

21 de junio.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Frente de León – Al amanecer de hoy nuestras fuerzas mediante un golpe de mano ocuparon las posiciones enemigas de Peña Cerrado, Las Rubias y Sierra Grajos quedando dominado el Puerto de la Cubilla al pié de las citadas posiciones. Enemigo huyó desordenadamente perseguido por bombardeo aviación, causándole gran número de bajas...”

22 de junio.-

“Resumen de los hechos” acaecidos en el sector de las Ubiñas, emitido por el comandante jefe del Batallón republicano 206, Laurentino Tejerina Marcos (A.H.P.A.):

“...salió el resto del Batallón para Puerto de Pinos. A nuestra llegada a dicho pueblo bombardeó y ametralló la aviación fascista en número de tres aparatos de bombardeo y seis cazas no habiendo novedad por nuestra parte.”

26 de junio.-

Los Dornier Wal 70-24 y 70-27, que habían llevado a cabo a lo largo del mes numerosos servicios de exploración sobre el Cantábrico, se trasladan desde Galicia a Bilbao, tomado el día 19. El 70-21 permaneció en Ribadeo, donde se hallaba basado desde principios de mes. De forma que se repartían los reconocimientos desde los extremos E. y O. del Cantábrico hasta el meridiano de San Vicente de la Barquera

29 de junio.-

“Resumen de los hechos” acaecidos en el sector de las Ubiñas, emitido por el comandante jefe del Batallón republicano 205, Isaac Pérez García (A.H.P.A.):

“Día 29. A las doce horas del día de hoy volaron sobre nuestras posiciones siete aparatos enemigos y media hora más tarde volvió a volar otro a gran altura. Su misión debía de ser de reconocimiento.”

30 de junio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205:

“Hoy a las once de la mañana volaron sobre nuestras posiciones doce aparatos facciosos, que hicieron una nutrida descarga de bombas y fuego de ametralladoras sobre nuestra posición de Rosapero e inmediaciones del puesto de mando.”

2 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 3):

“En la tarde ayer (día 2) volaron sobre nuestras posiciones seis aparatos facciosos.”

El “resumen de los hechos” facilitado por el Batallón 206, que se encontraba en línea a la derecha (Oeste) del 205 y fue el que sufrió el ataque de los aviones de León, nos da nuevos detalles no del todo coincidentes con el anterior:

“... a las once de la mañana tres aviones enemigos bombardearon y ametrallaron intensamente nuestras posiciones de Terreros y Cerreo sin consecuencia alguna.”

3 de julio.-

A 09,45 entraba en El Musel (Gijón) el vapor estonio “Viiu” que, junto con otras armas terrestres, transportaba el siguiente material aeronáutico: ocho aviones Bristol “Bulldog” Mk.II y otros ocho Potez 25 A.2., cinco motores de repuesto, 59 ametralladoras aeronáuticas de 7,7 mm (.303 British) –18 Darne, 17 Vickers y 24 Lewis–, dos millones de cartuchos de

7,7 para ellas y 5.000 cohetes luminosos de señales Cal. 4. Todo el material que componía este cargamento fue vendido por Estonia a August Tschudnowskt, de Paris (Contrato Nr 5/30-s, de 24.04.1937), y había sido cargado en el “Viiu” con destino ficticio a Siam (9).



No se conocen otras fotos del Bristol “Bulldog” en España que no sean las del ejemplar exhibido en la “Exposición de Material de Guerra tomado al Enemigo”, que se organizó en San Sebastián. A falta de ellas, se insertan éstas correspondientes a los “Bulldog” de la Aviación estonia que, al fin y al cabo, fueron los que llegaron al Norte republicano.

Bristol “Bulldog” Mk II flamante, recién entregado a la Eesti Õhuvägi.

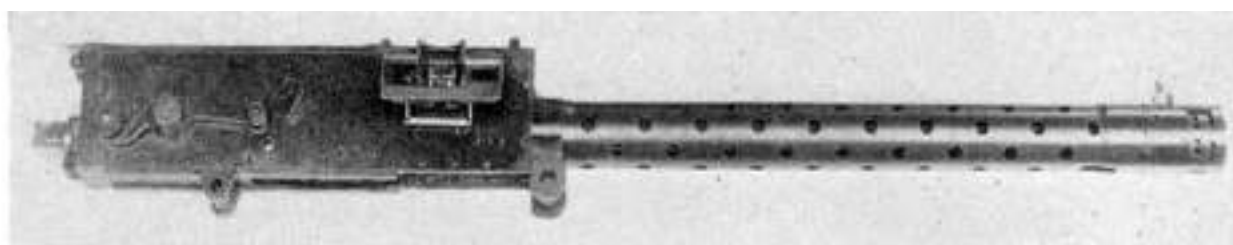


“Bulldog” estonios ya con las matrículas 131, 132 y 133. La docena de aparatos adquiridos por la república báltica habían sido matriculados desde el 122 al 133.

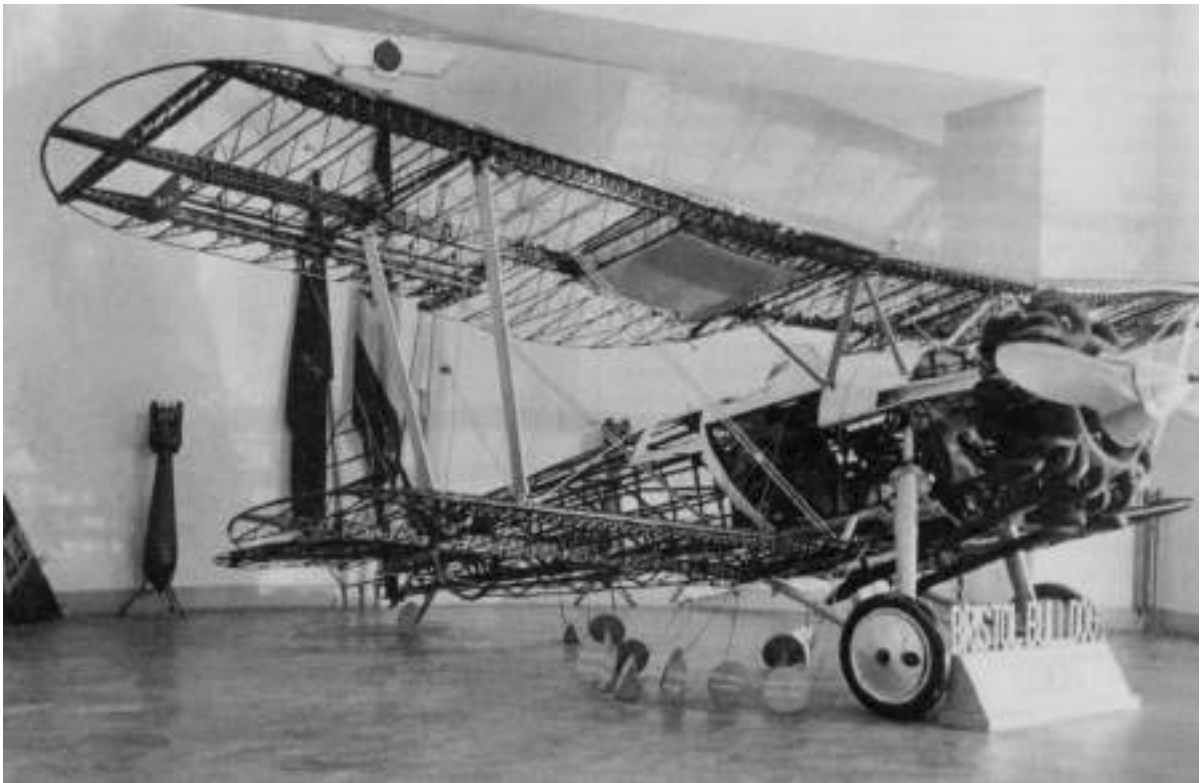
9 Archivos del Estado de Estonia (ERA), fondos 498, 507 and 2553. Datos obtenidos a través del historiador estonio Urmas Salo.

El Bristol “Bulldog” Mk.II era un avión de caza, biplano, monoplaça, de estructura metálica entelada, cabina descubierta y tren de aterrizaje fijo de dos patas con un eje central que unía las dos ruedas, cuyo prototipo voló por primera vez en 1927. Estonia adquirió en 1930 una docena de estos aparatos –n/f. 7447 a 7458– equipados con motor Gnome-Rhône “Júpiter” VI F de 477 hp con el que alcanzaba una velocidad máxima de 270 km./h. Su armamento era el clásico en la década de los “treinta”: dos ametralladoras Vickers Mk II de 7,7 mm (.303 British) emplazadas a un lado y otro del morro, disparando, por tanto, a través del círculo de giro de la hélice, coordinadas con sus revoluciones mediante un sincronizador oleodinámico Constantinescu. Bajo cada uno de los planos inferiores podía montar cuatro lanzabombas para otras tantas bombas de 9 kilogramos. En resumidas cuentas, un caza típico de los años “treinta” cuyas prestaciones se fueron quedando escasas hasta dejarle obsoleto. La R.A.F. lo mantuvo en sus escuadrillas de caza hasta 1936.

Los Bristol fueron montados en Gijón por personal de los Talleres de la Aviación del Norte, que se desplazó desde La Albericia. El equipo de montaje estaba dirigido por el teniente mecánico Jaime Bosch Portas.



Ametralladora Vickers Mk. II de 7,7 mm. (.303 British)



El Bristol "Bulldog" Mk II mostrado al público "en esqueleto" en la Exposición de Material de Guerra tomado al Enemigo que abrió sus puertas en San Sebastián en 1938.



Otras dos vistas del Bristol "Bulldog". Aún continuaba expuesto en el Kursaal meses después de terminada la guerra.

El Potez 25 era un aparato francés de reconocimiento próximo y pequeño bombardeo. Había efectuado su primer vuelo en 1925 y era un producto clásico de la aviación entre las dos guerras mundiales. Alcanzó

un éxito asombroso ya que, durante ese periodo fue el avión producido y vendido en mayor número. Sirvió en multitud de países, algunos de los cuales lo construyeron bajo licencia. No era, pues, un mal avión... para su tiempo. En 1937 su fórmula y características habían sido superadas por completo. Frente a los nuevos modelos que estaba empezando a entrar en servicio, un biplano, biplaza de puestos descubiertos, de estructura de madera entelada, con tren fijo de dos patas –enlazadas por un tirante partido, con una unión elástica en el centro– no tenía nada que hacer. Al estallar la guerra civil, Francia ofreció a los comandantes republicanos Juan Aboal e Ismael Warleta una partida de diecisiete Potez 25, que éstos rechazaron. Pero en 1937 el nivel de exigencia había descendido bastante y podía decirse que valía cualquier aparato capaz de portar bombas y eso el Potez aún estaba en condiciones de hacerlo, siempre y cuando no debiera enfrentarse a otros aviones enemigos. Por ello se aceptó la oferta de Tschudnowskt de ocho aparatos de este tipo de la Aviación estonia, que vinieron en el “Viiu”, junto con los Bristol “Bulldog”, asimismo estonios.

Los Potez 25 A2 de la Eesti Lennuvägi montaban un motor Gnome-Rhône “Júpiter” IV 9Ac de 420 CV con el que alcanzaban una velocidad máxima de 220/230 km/h o una de crucero de 180/190 km/h. Iba armado con dos ametralladoras Vickers Mk II de capot, sincronizadas con la hélice y una o dos ametralladoras Lewis o Darne sobre torreta Scarff en el puesto trasero a disposición del observador/bombardero. La carga de bombas era de 400 kilogramos en lanzabombas externos, distribuida en cuatro bombas de 50 kilos bajo el fuselaje y otras cuatro del mismo peso bajo las alas.



No se conocen fotos de los Potez 25 A2 tomadas en el Norte republicano. A fin de dar una idea de cómo era el aparato, se utilizan imágenes del mismo en servicio en la Aviación estonia.



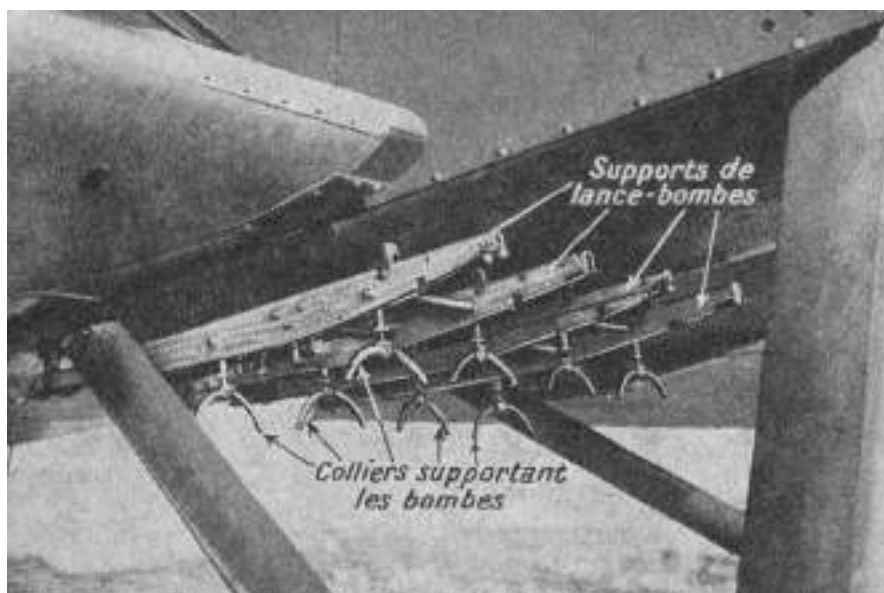
Potez 25 A2 de la Eesti Lennuvägi provisto de esquíes



Bonito perfil de un Potez 25 A2 estorniano



Puesto del observador bombardero de un Potez 25 armado con dos ametralladoras Lewis de 7,7 mm (.303 British) sobre anillo Scarff.



Lanza-bombas ventral de un Potez 25 para cuatro bombas de 50 kilogramos.

El Mayor Antonio Martín Lunas, jefe de la 6ª Región Aérea (Norte) solicitó el envío de pilotos desde el Centro para tripular los aparatos desembarcados en Gijón, llegando en la última decena de julio a la Albericia en un Douglas Dc.2 un grupo de pilotos formados, en su mayoría en las escuelas de vuelo de la Unión Soviética. Para el mando de la escuadrilla de Bristol “Bulldog” fue designado el teniente José González Feo, veterano de los Polikarpov I.15 del Norte. Los aparatos fueron probados por varios pilotos de la Aviación del Norte, pasando a volarlos finalmente los sargentos Juan Antonio Ibarreche Garategui, Miguel San José Andrade y Julián Fernández Martínez (listado incompleto) (10)

10 Ver Rafael A. Permuy y Artemio Mortera- “Bristol “Bulldog” (II), pág. 39

5 de julio.-

Las escuadrillas de Breguet, Letov, Gourdou-Leseurre y Koolhoven de la Aviación del Norte se fundían en una sola unidad, bajo el mando del teniente Panceira, que tomaría la denominación de Escuadrilla de Reconocimiento del Norte; escuadrilla, que se estrenaría sobre Asturias como tal en esta misma jornada.

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“(Frente de Asturias) Tres aparatos enemigos arrojaron ocho bombas sobre aeródromo Navia sin consecuencias.

Frente de León – Fuerzas combinadas de Asturias y León han realizado durante esta noche un doble envolvimiento del Puerto de Somiedo (...) Otro batallón enemigo procedente de Trubia que durante la noche descendió (?) a reforzar las posiciones del Puerto, fue detenido por una columna de Asturias que con el apoyo de la caza de León, lo rechazó causándole gran número de bajas. (...) Merece citarse como muy distinguida la aviación de caza de León, cuyos aparatos regresaron a su base con gran número de impactos y dos gravemente averiados no obstante lo cual pudieron llegar a su base.”

Por lo que se ve, los Heinkel He-51 de la Escuadrilla 2-E-2 se iniciaban en las acciones de ataque rasante a las tropas terrestres, a las que poco más tarde se consagrarían con carácter definitivo al constituirse oficialmente las “cadenas”. También experimentaron los efectos dañinos de los fusiles y ametralladoras enemigos, que se admitirían como normales cuando se atacaba “rascando” el suelo.

El diario REGION, del 6 de julio, que había comenzado a publicarse el 8 de junio, ahora desde Luarca, se hacía eco de las actuaciones de los

aviones propios -los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2- y de los enemigos:

“Nuestra aviación tuvo, como siempre, una actuación lucidísima, pues los cazas volando a escasa altura, casi a ras de suelo ametrallaron al enemigo y le causaron numerosas bajas (...)

A las diez y media de la mañana de ayer el disparo de palenques anunció al vecindario la presencia de aviones rojos sobre Luarca. Las gentes abandonaron sus casas y se refugiaron en los sitios previamente designados por las autoridades.

Los aviadores rojos, al cruzar el mar, vieron a dos “bous” que venían protegiendo al “Don Quijote de la Mancha”, de 365 toneladas, que se dirigía a este puerto con carga general y le arrojaron varias bombas. Los “bous” hicieron funcionar sus antiaéreos y los cobardes aviadores se elevaron a gran altura y desaparecieron, según más tarde se supo con dirección a Ferrol.

Según nos informan, los mismos aviones al pasar por Navia dejaron caer sobre el campo de aviación cinco bombas sin consecuencias.”

Los Letov S.231 eran unos aparatos de caza checoslovacos que, en número de ocho, habían llegado a Santander en el vapor “Sarkani” el 17 de marzo. Bastante antes, por tanto, que los Bristol y Potez que acabamos de comentar, pero es el caso que fueron enviados directamente a combatir a Vizcaya y, más tarde, se basaron en Cantabria, siendo esta la primera vez que actuaron en Asturias... creo yo. A menos que hubieran participado en la incursión del 11 de mayo; aunque son muy pocas probabilidades de que fuera así e incluso es posible que tampoco lo hicieran en ésta. Se mencionan aquí tan sólo porque el ataque a Jarrio fue sin duda alguna



Lo de los “antiaéreos” de los “bous” no dejaba de ser un eufemismo. Cuando más, llevaban una ametralladora Hotchkiss de 7 mm de infantería, con el suplemento antiaéreo puesto en el trípode. En más de una ocasión utilizaron cohetes de feria.



realizado por aparatos de la Escuadrilla de Reconocimiento del Norte y los únicos tres Letov supervivientes, acababan de incorporarse a ella para que actuaran como aparatos de reconocimiento y bombardeo, una vez que habían agotado todas las posibilidades de utilizarse como cazas. En cualquier caso, como veremos, no participarían en la ofensiva que el Ejército del Norte preparaba para el 1 de agosto, siendo ellos y los Breguet, los únicos aviones de la Escuadrilla que se quedaron en Cantabria. El Letov S.231 fue un caza del tipo habitual a finales de los años “veinte” y principios de los “treinta”, que había nacido con retraso, pues el primer vuelo del prototipo no tuvo lugar hasta marzo de 1933. Construido por la firma Vojenska Letadla Tovarna (LETOV), de Praga, era un biplano monoplaza, con las alas de envergadura desigual, de estructura de duraluminio entelada y fuselaje de tubos de acero soldados, con la parte delantera y superior recubiertas de chapas ligeras de duraluminio desmontables y el resto revestido de tela. Tren de aterrizaje fijo, de patas independientes atirantadas, y patín de cola. Los Letov llegados al Norte de España montaban un motor radial Walter Merkur VS.2 de 560 CV, que movía una hélice bipala de madera; equipo este que les proporcionaba velocidad máxima de 348 km/h a 5.000 metros de altura, y de 310 en régimen de crucero.



Las únicas fotografías que se conocen de los Letov S.231 en Asturias son las de un ejemplar que quedó abandonado en el aeródromo de Carreño al derrumbarse el frente Norte



Variante checa CZ.1930 de la ametralladora británica Vickers Clase “E” con la que estaban armados los Letov S.231 que recibió la Aviación republicana.

Los aparatos montaban durante su servicio en la Fuerza Aérea Checoslovaca cuatro ametralladoras C.Z.1930, de 7,92 mm (8x57), dos de ellas, a lado y lado del morro, sincronizadas con la hélice, y otras dos en los planos inferiores (11). Dicha Ametralladora, también conocida como 30(t), era una versión muy elaborada de la británica Vickers Clase “E”, desarrollada por la firma Česká Zbrojovka, de Praga. Contaba para su

11 En el prototipo se ensayó la colocación de las cuatro ametralladoras en el plano superior, pero se reveló inmediatamente como una mala solución, pues vibraban de tal forma que afectaban incluso a la estructura del aparato

accionamiento con un dispositivo neumático y se alimentaba mediante cinta metálica de eslabones desintegrables tipo Prideaux. El Letov S.213 disponía de seis enganches bajo los planos inferiores en los que podían colocarse lanzabombas, asimismo de funcionamiento neumático del sistema checo Pantof, para otras tantas bombas de 10 kilos.

La venta de los aviones a la España republicana se efectuó figurando Estonia como comprador ficticio. El “Sarkani” zarpó del puerto de Gdinya (Polonia) el 9 de marzo llevando a bordo, entre otras muchas armas, ocho Letov, junto con motores de repuesto, ametralladoras, sincronizadores y otros numerosos accesorios.



Letov S. 231 de la 71ª Escuadrilla, en la zona de Levante. Adviértase la ametralladora del plano inferior izquierdo

Como se ha dicho, los Letov llegaron a Santander desmontados y embalados en grandes cajones individuales. Fueron montados por ingenieros del País Vasco y, al efectuar los vuelos de prueba dos de los aparatos sufrieron sendos accidentes, aunque sus averías resultaron fácilmente reparables. Este hecho dio lugar a una fábula que relataba cómo los aviones habían llegado a España sin planos de montaje y los mecánicos

no acertaron con el ángulo de decalaje correcto, lo que les ganó fama de inseguros. Juan Olmos Genovés, piloto de la escuadrilla de Letov en Vizcaya, donde fue derribado a bordo de uno de ellos, aseguró a David Gesalí (12) que la leyenda no se ajusta en absoluto a la realidad; los accidentes fueron fortuitos, dentro de lo normal, y los aviones resultarían de fácil y agradable pilotaje. Por otra parte, se dio un ligero retraso en la entrada en combate de los aparatos pues, a pesar del número de repuestos y accesorios con que llegaron, andaban escasos de los eslabones metálicos con los que se formaban las cintas de munición, por lo que hubo que pedirlos a la zona Centro y aguardar a que llegaran. Parece ser que en el Norte sólo montaron las dos ametralladoras del morro; en cambio, en alguna foto de los que actuaron en los frentes del Centro, se aprecia que éstos también llevaban las ametralladoras de los planos inferiores.

7 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205:

“En el día de la fecha un aparato faccioso dio dos vueltas sobre nuestras posiciones.”

Una vez paralizadas las operaciones en torno a las Ubiñas, con los dos bandos acomodados en las posiciones establecidas, dejaron las republicanas de ser un objetivo apetecible para los Heinkel He.51 de León, aunque no renunciaran, como veremos, a observarlas y vigilarlas. Los He.51 de la Escuadrilla 2-E-2 eran los únicos aparatos presentes en León, pues los He.45 del Grupo 6-G-15 habían abandonado el aeródromo de la Virgen del Camino para situarse en el de Osorno, con vistas a la ofensiva

12 “Delfin””, págs. 150 y 181

sobre Santander. Sin embargo, hubieron de partir precipitadamente hacia Avila para tomar parte en la contención del ataque emprendido por los republicanos en Brunete.

12 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 13)::

“Ayer a las 11 de la mañana, volaron sobre nuestras posiciones dos aparatos enemigos.”

13 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205 (parte del día 14)

“Ayer volaron sobre nuestras posiciones ocho aparatos facciosos.”

16 de julio.-

“Resumen de los hechos” ... Batallón 205:

“También en el día de hoy la aviación facciosa visitó nuestras posiciones, en núm. (sic) de dos aparatos.”

Lo cierto es que las operaciones aéreas sobre Asturias habían prácticamente cesado, concentrada la aviación republicana en Santander y la nacional a la expectativa de ello, pues, una vez ocupada Vizcaya, el Ejército del Norte nacional se preparaba para lanzar su ofensiva contra La Montaña. La Escuadrilla de Reconocimiento de la Aviación del Norte trataba de estorbar cuanto podía tales preparativos, empleando en ello todos sus medios. Incluso el Breguet XIX de los sargentos Vicente Ferrer Campaña y Amancio Baltanás, que había sido destacado a Colunga, aparte de efectuar algunos servicios de protección de costa, operó desde este aeródromo sobre Espinosa de los Monteros, Barruelo de Santullán y Aguilar de Campóo.

17 de julio.-

Ocurría un curioso suceso en el aeródromo de Cué. Un mecánico en él destinado, de nombre Eugenio García Menéndez, hombre muy aficionado a la aviación, aunque no tenía instrucción alguna de vuelo, consideró que, con la experiencia adquirida en el contacto con los aparatos, era perfectamente capaz de volar en ellos. Deseoso de hacer la prueba y, al finalizar la revisión de motor de un Gourdou Leseurre, juzgando la ocasión propicia pues, a las 13,30 horas que marcaba el reloj no había nadie circulando por el campo, rodó el aparato hasta sacarlo del hangar y orientarlo hacia la cabecera de la pista –lo que no llamó la atención del personal de guardia, pues era una práctica habitual– y ni corto ni perezoso inició el despegue, consiguiendo elevarse unos seis metros antes de estrellarse con el Gourdou en el propio aeródromo. Salió con bien físicamente, aunque el aparato quedó destrozado; fue detenido y procesado, acusándole de haber realizado un sabotaje o, incluso, de pretender pasarse al enemigo con el avión. Finalmente, acabó considerándose que había efectuado el desaguado sin otros impulsos que su ignorancia, irresponsabilidad y desmedida afición, lo que le valió, como castigo, la pérdida de su destino y la incorporación forzosa al frente con las tropas de tierra.

24 de julio.-

El crucero auxiliar “Ciudad de Valencia” capturaba al mercante inglés “Mirupanu” cuando trataba de entrar en Gijón con un cargamento de víveres. Emilio Herrera Alonso (13) asegura que en dicha captura

13 “Entre el añil y el cobalto”, págs. 68-69

intervino el Dornier Wal 70-24, avistando al buque y dirigiendo hacia él al “Ciudad de Valencia”; no obstante las cosas no parece que fueran así. Pues el “Mirupanu”, junto con otros dos barcos británicos –el “Marion Moller” y el “Jenny”– se encontraban frente a Gijón al amparo del destructor H.M.S. “Boreas”, a la espera de un descuido de los buques nacionales para tomar puerto, por lo que no necesitaba ser localizado por el hidro ni el crucero auxiliar ser dirigido hacia él. Si el 70-24 estaba presente, lo único que pudo hacer fue prestar apoyo al “Ciudad de Valencia”.

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Un avión enemigo voló sobre San Estaban de Pravia arrojando tres bombas sin consecuencias.”

A finales de julio también dejaban León los Heinkel He.51 de la 2-E-2 con destino a Calamocha (Teruel) para hacer frente a una nueva embestida republicana en Albarracín.

No quedaba así unidad aérea nacional alguna en disposición de operar sobre Asturias.

Apenas culminada la ocupación de Vizcaya, el Ejército, nacional, comenzó a reunir en la parte Norte de las provincias de Palencia y Burgos todos los medios necesarios para pasar a la ofensiva sobre Santander, como paso previo a la liquidación definitiva del Teatro de Operaciones del Norte. El ataque desencadenado por el Ejército Popular en el frente de Madrid, en el sector de Brunete, interrumpió, no obstante, tales planes, obligando a llevar a los frentes del Centro buena parte de las fuerzas nacionales acumuladas al pie de la divisoria Cantábrica; entre ellas, la mayor parte de la aviación.

El Ejército del Norte republicano –desde el 21 de junio al mando del general Gámir Ulibarri– decidió, de común acuerdo con la opinión de su asesor soviético, Goriev, aprovechar la coyuntura y pasar a la ofensiva, toda vez que desde Madrid se le estaba pidiendo una vez más que realizara un esfuerzo con el fin de aliviar la contundente respuesta que el Ejército de Franco estaba dando a su acción de Brunete.

La Jefatura del Ejército del Norte, republicano, tras consultar a los Estados Mayores de sus tres Cuerpos de Ejército –que ahora pasaban a denominarse XIV, vasco, XV, santanderino, y XVII, asturiano (14)– decidió montar dos ataques: uno de ellos, secundario, para ocupar la ermita de San Roque y San Sebastián de Golitza y el monte Sabugal, en la zona vizcaína de Valmaseda.

La acción principal que se desarrollaría en Asturias; pretendía como no podía ser de otra forma, dada la atracción que despertaba el Oviedo sitiado, cortar su pasillo de comunicación con Grado para volver a completar el cerco.

En ambas se emplearían prácticamente la totalidad de los aparatos de la 6ª Región Aérea que, por aquellas fechas, disponía de:

Una escuadrilla de caza con 12 Polikarpov I.16 “Rata/Mosca” llegada a Santander a finales de junio conducida por Ujov y, ahora, al mando de Evseiev, con todos sus pilotos soviéticos; entre ellos Néstor Demidov, Alexander Zaitsev, Nikolai Kozyrev, Valdimir Zhunda, Vasisli Nikolaiev y Serguei Kuznetsov. Algo más tarde se incorporarían a ella los españoles Jaime Magriñá y Rodríguez Panadero.

14 En Asturias había otro Cuerpo de Ejército -el XVI- consagrado a la defensa de los puertos de la divisoria con León.

Una escuadrilla reforzada de caza con, al menos, 16 Polikarpov 1.15 “Chato” en la que se reunían los aparatos de este tipo supervivientes de la primitiva “Escuadrilla Vasca” y de las expediciones que condujeron al Norte Gil, Riverola y Puparelli. Hay constancia de un servicio concreto efectuado por aquellas fechas para realizar el cual se emplearon los siguientes aparatos y pilotos:

1ª Patrulla	Chato nº 57	Leopoldo Morquillas Rubio
	Chato nº 13	Rafael Magriñá Vidal
	Chato nº 35	Jaime Buyé Berní
	Chato nº 29	Calvo
2ª Patrulla	Chato nº 12	Esteban N. Ortiz Bueno
	Chato nº 50	Miguel San José Andrade
	Chato nº 28	Miguel Galindo Saura
	Chato nº 20	Andrés Rodríguez Panadero
3ª Patrulla	Chato nº 59	Juan Comas Borrás
	Chato nº 30	José González Feo
	Chato nº 62	Miguel Zambudio Martínez
	Chato nº 23	Ladislao Duarte Espes
Reserva		Julián Barbero López
		Francisco Rodríguez Jordá
		Antonio Miró Vidal
		Ramón Llorente Castro

José González Feo pasó a los “Bulldog”, como sabemos, relevándole en los I.15 Juan Caballé Puignous.

Una escuadrilla de caza con 8 Bristol “Bulldog”, al mando de José González Feo, trasladado de los I.15, siendo los otros pilotos Juan Antonio Ibarreche Garategui, Miguel San José Andrade y Julián Fernández Martínez (listado incompleto).

Una escuadrilla de reconocimiento y asalto con 8 Potez 25. Entre otros pilotos, Rafael Alonso de la Madrid y Antonio Soler Salvador.

Una escuadrilla mixta de reconocimiento con 7 Gourdu-Leseurre GL.32, 3 Letov S.231, 4 Koolhoven FK.51 y 4 Breguet XIX. Al mando de José Vilanova Román. Entre otros pilotos, Dionisio Expósito Nuévalos.

27 de julio.-

El XIV C.E. efectuaba el ataque a la ermita de San Roque y al Sabugal. Obteniendo como resultado un total y absoluto fracaso. Los atacantes vascos no lograron tomar ni uno solo de sus objetivos, sufriendo a cambio pérdidas muy sensibles. Uno de los “Chatos”, al despegar, rompió la bancada del motor; otro capotó al tomar tierra y dos más sufrieron averías de menor importancia, lo que reduciría el número disponible para la inminente ofensiva del 1 de agosto.

El ataque principal, a desarrollar en Asturias, en vez de dispersar los esfuerzos en torno al “corredor” y al perímetro de la capital, como en las ocasiones anteriores, iba a concentrarse sobre un frente reducido para romper el cual se acumulaba una masa de tropas importante. El punto de aplicación elegido era el sector al Norte del “corredor” comprendido entre Cuero y Valduno que deberían encargarse de perforar la División de Choque asturiana (mayor Bárzana), siguiendo la dirección La Manga-Cotaniello hasta alcanzar Peñaflor-Cuero-alturas de Figaredo-Agüera, y la División de Reserva del III C.E. (mayor Garsabal), en dirección Monte

Cimero-Pico del Arca-La Parra. Se mantendría a retaguardia de las mismas la División de Choque montañesa (teniente coronel San Juan Cañete), en reserva, aunque con instrucciones de sobrepasarlas en cuanto despejaron el camino hacia los objetivos últimos (15); una vez amenazados éstos, se pondrían en marcha las fuerzas al Sur del corredor para confluir con aquellas, consumando el corte. El Ejército del Norte envió una compañía de “*carros de asalto*” con órdenes de concentrarse en La Raigada, a disposición del Jefe del C. de E. Veintiún baterías, más una sección (dos piezas) de ametralladoras antiaéreas Oerlikon de 20 mm (16) constituían la artillería de conjunto y la divisionaria pero, además, estaba dispuesto que las fuerzas del Sur del Pasillo cooperaran con otros tres grupos, situados respectivamente en Báscones, Llera y Loma Roja. Un total, pues, de unas treinta baterías.

Por lo que atañe a la aviación, vinieron a Asturias las tres escuadrillas de caza –I.16, I.15 y Bristol “Bulldog”–, la de asalto Potez 25 y la Escuadrilla Mixta de Reconocimiento. Esta última dejó en Santander los tres Letov 231 y los cuatro Breguet XIX.

En cuanto a los Polikarpov I.16, eran los primeros aviones de caza de la nueva generación que habían entrado en servicio y al aparecer en España, sobre Madrid, supusieron una desagradable sorpresa no sólo para los cazadores del bando nacional, sino también para las aviaciones de todo el

15 Orden General del C. de E. III, de 26-VII-37 (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 6) y partes telefónicos (A.H.P.A. – C. I-15 – Ex. 7)

16 No eran las únicas, pues en la Orden General de Operaciones se disponía: “*Por el Gr. a/a. del Ej. Se trasladarán dos baterías para la defensa de los aeródromos...*” debiendo las máquinas ir emplazadas sobre camiones para poder desplazarlas si se considerara necesario.

mundo, que no se habían enterado – o no se habían querido enterar- que la Fuerza Aérea soviética (la VVS) los tenía en servicio desde finales de 1934.



Polikarpov I-16 Tipo 5, llamado "Rata" por los nacionales y "Mosca" por los republicanos, fue la primera variante que recibió la República y a ella pertenecían la casi totalidad de los aparatos empleados en Asturias

Construidos de acuerdo con las ideas que se impondrían universalmente tras de la experiencia española, eran interceptores puros, ligeros, monoplanos, de cabina cerrada y tren retráctil, aunque no todo era en ellos el colmo de la modernidad. De construcción mixta, metal y madera, con recubrimiento de contrachapado y chapa ligera; con arranque externo –a mano o mediante camión–, aún tenía patín de cola; el tren de aterrizaje se plegaba a mano, con una manivela a la que había que dar ¡¡44 vueltas!!; sin radio; la cubierta que cerraba su cabina era de un celuloide de tan mala calidad que acabaría por suprimírsele, ya que perdía rápidamente su transparencia.

Pero, en cualquier caso, el Tipo 5 –que fue el primero recibido por la República– era capaz de alcanzar una velocidad máxima de 454 km/h merced a la combinación del motor M.25, de 700 Hp y su liviano peso



El “Rata / Mosca” Tipo 5 en vuelo.



Polikarpov I-16 Tipo 5 capturado por los nacionales.

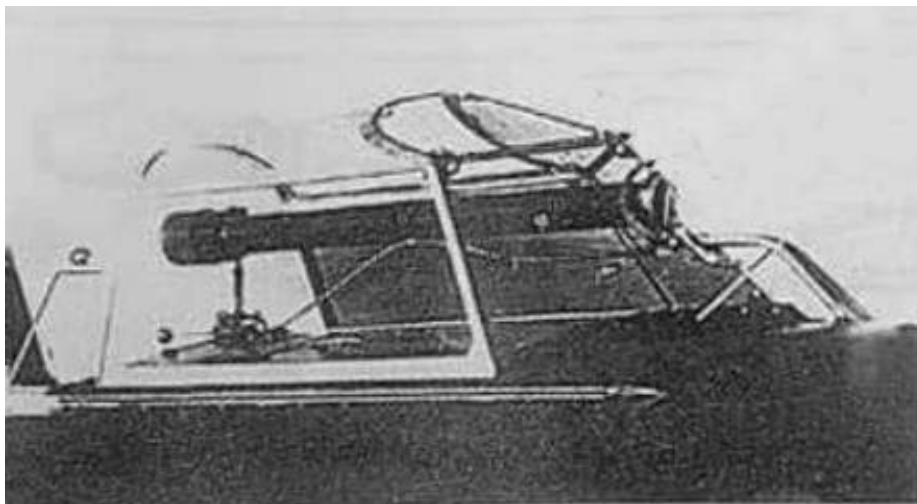
de 1.460 kg a plena carga y ello conservando una excelente maniobrabilidad. El inconveniente era que sus prestaciones comenzaban a mermar notablemente en cuanto superaba los 3.000 metros, por lo que su techo operativo era relativamente bajo, hasta constituir su mayor desventaja, como veremos.

El Tipo 5 iba armado con una ametralladora ShKAS KM.33, de 7,63 mm (7,62x54R) en cada ala con 750 cartuchos, capaz de disparar 1.500/1.800 disparos por minuto; sin duda, la mejor ametralladora aeronáutica que pasó por la guerra civil.

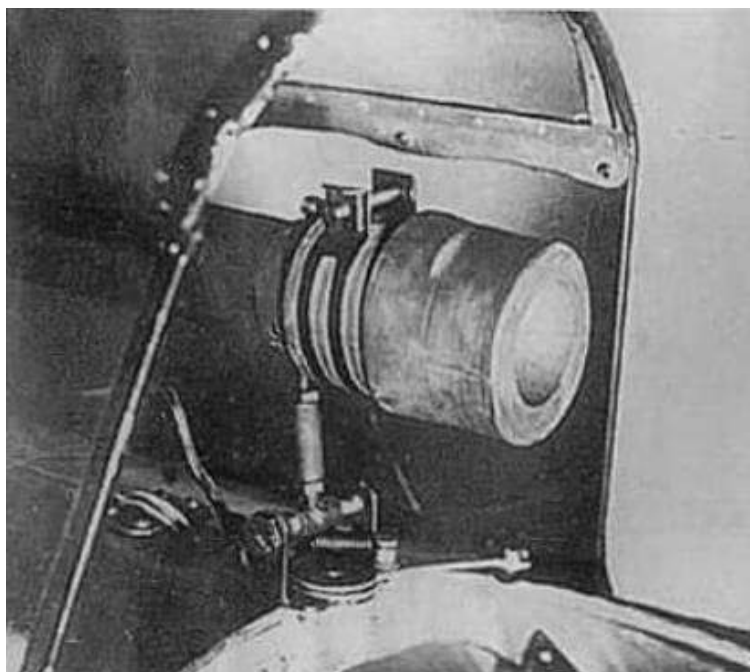


Ametralladora ShKAS KM.33, para ala. Fue la mejor ametralladora aeronáutica que actuó en la guerra civil.

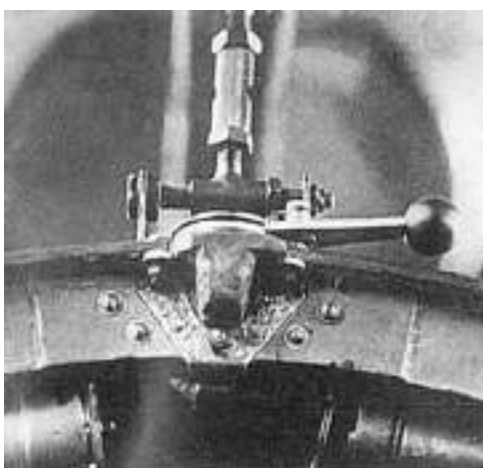
Sin embargo, como ya se ha apuntado anteriormente, el I.16 no era precisamente la mejor plataforma de tiro, desde el momento en que las alas no eran suficientemente resistentes para evitar la vibración de las máquinas en fuego lo que aumentaba la dispersión del tiro que, ya en principio, estaba penalizada por hallarse bastante separadas una de otra. Pero, además, el colimador tubular OP-1, tipo Galileo por el que el piloto efectuaba la puntería era inferior a los visores réflex que ya montaban otros aviones presentes en España.



Visor OP-1 de un I.16 Tipo 5. Obsérvese el soporte elástico delantero situado fuera del parabrisas.



Detalle del mismo visor OP-1, mostrando el apoyo de caucho para la frente



Mecanismo de corrección de la puntería en altura del visor OP-1. Véase ubicación en la imagen superior.

Al filo de la caída de Bilbao, habían llegado al Norte. Como ya se ha dicho, los primeros I.16: una escuadrilla con una docena de aparatos dirigidos por Ujov, ya tarde para la defensa de Vizcaya, por lo que pasaría a operar directamente desde Santander. Probablemente la totalidad de los I.16 que la componían eran del Tipo 5, pero cabe la posibilidad de que, entre ellos figurara alguno del Tipo 6, pues los primeros de esta variante

habían llegado a Cartagena a bordo del carguero “A. Satrústegui” el 13 de marzo. De todas formas, a efectos prácticos, no merece mucho la pena distinguir un modelo de otro pues, aunque el Tipo 6 montaba un motor M.25A de 730 Hp –más potente, pero también más pesado que el del Tipo 5– y, como quiera que el nuevo modelo de aparato había sido objeto de refuerzos estructurales, que asimismo aumentaron su peso cargado a 1.660 kg, no sólo no superaba en velocidad al anterior sino que resultaba algo más lento, quedando su velocidad máxima en 440 k/h. En realidad, su única ventaja operacional era la de tener una carrera de despegue más corta.

En cuanto a las fuerzas nacionales que defendían el frente terrestre, las constituían un muestrario de pequeñas unidades: el 3º Batallón del Rgto. de Infantería de Mérida Nº 35, la 1ª Compañía del Batallón de Infantería de Marina, una centuria de la 6ª Bandera del Requeté Gallego y una sección de la 10ª Compañía de Zapadores en Cotaniello y La Manga (para los nacionales, Lomas de Cuero) y una Compañía del 9º Batallón del Rgto. de Infantería de Zaragoza Nº 30, en Cimero, cota 292 y La Parra (para los nacionales, Trasperana). En total, no llegaban a ocho compañías. Bastante más consistente era el apoyo artillero de que disponían: tres baterías y media en el sector Prahúa-Picaroso; cuatro en el sector Santullano y una en el sector Prioto; una sección (dos piezas) de ametralladoras a.a. Flak 30 de 20 mm en Grado y un cañón anti-tanque (en realidad, una pieza de acompañamiento de infantería de 7 cm) en el subsector de Cuero.

Por lo que se refiere a la aviación, ya se ha dicho que ni en León ni en Jarrio quedaban aparatos nacionales.

La Orden de Operaciones para la Aviación, firmada el 31 de julio por el Jefe del III C.E., se dividía en dos apartados. En el primero se ordenaba una acción por todos los aparatos de bombardeo con protección de cazas a realizar a la hora H-1, para complementar la preparación de artillería que comenzaría a la hora H-2.

El segundo disponía que, a partir de la hora H, se mantuvieran formaciones de aparatos atacando los objetivos, relevándose continuamente para no dar respiro a los defensores.

1 de agosto.-

Podemos comprobar cómo cumplió la Orden la Aviación republicana del Norte, pues disponemos de los partes telefónicos cruzados entre el Mando republicano, las dos divisiones atacantes en primera línea y los servicios de retaguardia (17), lo que permite seguir los combates que tuvieron lugar en la jornada casi de cuarto en cuarto de hora. Se transcriben a continuación solamente los textos relacionados con las actividades aéreas:

06,23.- OBSERVACION AIRE. Buen tiempo, con niebla baja que se disipa rápidamente.

06,30.- Comunica TRUBIA que hay muy poca visibilidad por aquel sector.

06,47.- OBSERVACION AIRE. Hay más niebla.

07,13.- BARZANA dice que está abriendo algo la niebla.

07,16.- OBSERVACION AIRE. Niebla desaparece.

07,27.- EL PEDROSO: Visibilidad perfecta

07,33.- OBSERVACIÓN AIRE. Niebla desaparecida. Sol radiante.

08,20.- OBSERVACIÓN AIRE. Niebla que tiende a desaparecer.



EJERCITO DEL NORTE

ASTURIAS

ESTADO MAYOR

SECCIÓN 3.ª

OPERACIONES

Núm. 1.034

ORDEN A LA AVIACION

A la hora H-2 se encontrarán sobre los objetivos marcados en la Orden General del C.R. todos los aparatos de bombardeo, que protegidos convenientemente por la caza bombardearán con toda intensidad los mencionados objetivos, regresando a sus aeródromos base, donde se repostarán inmediatamente, al objeto de encontrarse dispuestos para actuar a la hora "H".

A partir de la hora "H" se encontrarán sobre los objetivos los aparatos de bombardeo y caza posibles para mantenerse constantemente sobre los mismos, efectuándose relevos en el aire, bombardeando los objetivos de Prehna, P. seroso y los que el Mando señale desde el C.G., y antrallando las reservas que pudieran oponerse al avance de nuestro Ejército, para facilitar la conquista de las posiciones. Los aparatos se repostarán convenientemente al objeto de mantener los relevos indicados.

Gijón 31 de julio de 1.937
EL JEFE DEL III C. DE E.

EL COMISARIO DEL C. R.

Sr. Jefe de las Fuerzas Aereas.
Archivo.

- 10,20.- TRUBIA comunica que ya se ven los objetivos a batir.
- 10,34.- Se avisa a AVIACION que la hora "H" son las 13,45.
- 11,02.- OBSERVACIÓN AIRE. Tiempo completamente despejado.
- 11,45.- Comunican de GIJON que a la altura de La Providencia han chocado en el aire dos aparatos de bombardeo, que cayeron al mar. Que por esta causa se retrasará algo la llegada de la Aviación, por haber perdido los aparatos la formación a causa del accidente.
- 11,52.- Pasa la aviación sobre el Cuartel General.
- 11,55.- Vuelan quince aparatos sobre posiciones.
- 12,05.- Se comunica al General a la Brigada, el accidente de Aviación.
- 12,18.- Aviación - Gijón pregunta si aviación tira ya. Contéstase que no.
- 12,35.- BARZANA comunica que (...) la Aviación hizo un buen bombardeo.
- 13,10.- Comunica Aviación que los aparatos que cayeron en La Providencia fueron un "Potetz" (sic) y un "Gordou" (sic). Todos los tripulantes resultaron muertos.
- 13,17.- Avisa el CAPITAN LLUCH que se recuerde a Aviación esté de nuevo sobre los objetivos a la hora señalada.
- 13,18.- Se da a AVIACIÓN el aviso anterior. El Comandante Martín Luna dice que estará a la hora en punto.
- 13,38.- Comunica AVIACION que ya están los aparatos en el aire.
- 13,40.- Se comunica dicha noticia a EL PEDROSO.
- 13,45.- Manifiesta el COMANDANTE MARTIN LUNA que ya salió la caza y que en este momento salen los aparatos de bombardeo.

- 13,46.- *Se comunica al Tte. Coronel Linares, quien acuerda comenzar el asalto a la llegada de la Aviación.*
- 13,47.- *Se comunica a BARZANA comience el asalto a la llegada de la Aviación.*
- 13,55.- *Pasa la Aviación sobre el Cuartel General.*
- 13,57.- *Llega la Aviación.*
- 14,33.- *Se comunica a AVIACION que el enemigo trata de llevar refuerzos de Grado, para que lo tenga en cuenta para el próximo bombardeo.*
- 14,35- (...) *el Tte. Coronel (LINARES) dice se ordene a Aviación vuele sobre Cimero y La Manga para evitar suban los refuerzos que vienen por Peñaflo.*
- 14,38.- *Se comunica esta orden a AVIACION. Contesta que los aparatos que están volando ya tienen objetivo marcado, pero que a los próximos se les dará el ordenado.*
- 14,45.- *BARZANA comunica que la Artillería enemiga de Picaroso está tirando sobre nuestra Infantería. Pide se haga contrabatería o vaya la Aviación a bombardear.*
- 15,45.- *Avisa COMANDANTE MARTIN LUNA que se diga al Tte. Coronel que la Aviación pedida llegará las 4,30.*
- 15,52.- *Se transmite al TTE. CORONEL LINARES el aviso de Martín Luna (...) Pide se ordene a la Aviación bombardee Cimero entre 4,30 y 5 menos cuarto.*
- 16,00.- *Se da a Aviación la orden del Tte. Coronel Linares. Martín Luna dice que ha aterrizado una caza, cuyo piloto está herido.*

- 16,12. *Desde el C.G. se ve caer un aparato de caza hacia la parte de Castrillón. El aparato caía incendiado y el aviador se arrojó con paracaídas.*
- 16,15.- (...) *AVIACIÓN pide se le diga visibilidad, pues han regresado tres aparatos con su carga por no haber podido precisar los objetivos a causa de la bruma.*
- 16,47.- *Se comunica lo anterior al TTE. CORNEL LINARES, quien dice que no hay bruma, solamente un poco por la parte de Grado.*
- 16,50.- *Se da cuenta al COMANDANTE Luna, quien contesta ha salido ya otra patrulla, con orden de descargar las bombas sobre Grado en caso de no precisar los objetivos marcados, y no saliendo otra escuadrilla hasta el regreso de la que está en vuelo.*
- 17,00.- *Teniente Coronel Jefe III C.E. ordena a Aviación-Gijón vuele Aviación y procuren localizar artillería enemiga que bate falda Cimero.*
- 17,50.- *Comunican AVILES que el piloto de caza derribado se encuentra hospitalizado en dicha plaza. Sufre quemaduras de pronóstico reservado.*
- 18,00.- *La PRIMERA BRIGADA comunica que entre Soto del Barco y Riberas ha aterrizado un avión nuestro, que venía escoltado por otros dos.*
- 18,05.- *Se comunica a AVIACION el aterrizaje del aparato entre Soto y Riberas. Contesta que ya lo saben y que el aparato sólo tiene ligeras averías.*
- 18,20.- *EL JEFE DE AVIACION comunica falta otro aparato, y pide nos enteremos de su paradero.*

18,59.- La PRIMERA BRIGADA comunica que uno de nuestros aparatos arrojó bombas sobre San Román de Candamo, causándonos un muerto y tres heridos, del Bón 261 (republicano).

19,30.- Avisa COMANDANTE MARTIN LUNA que la Aviación no puede realizar más vuelos a causa de la poca visibilidad.

Se ha considerado oportuno incluir este listado de partes telefónicas, que nos permiten seguir paso a paso las incidencias de la ofensiva, pero ello no nos dispensa de reseñar íntegro el parte emitido tras ella por la Sección de Información de la Sexta Región Aérea que se transcribe a continuación:

“DIARIO DE OPERACIONES correspondiente al día 1 de Agosto de 1937

A las 11,25 despegan 6 Gordous (sic) chocando sobre Gijón el Gordu (sic) 42 con un Potez pilotado por el sargento Dionisio Expósito, resultando éste muerto (18).

Los aparatos regresan a la base sin llegar al objetivo por mala visibilidad y pérdida de formación.

A las 11,27 salen 12 Chatos y 3 Bristol bombardeando y ametrallando la Manga y Cimero. También se ametralló a 6 camiones en la carretera de Peñaflor.

A las 11,40 despegan 6 Potez uno de los cuales se encuentra con un Gordu (sic) sobre la playa de Gijón cayendo al mar y resultando muertos el piloto Rafael Alonso y el bombardero Francisco Marín de la Carrera. Otros dos aparatos regresaron a su base sin bombardear.

18 En realidad, Dionisio Expósito era el piloto del Gourdou. Los tripulantes del Potez se identifican más adelante.

El resto de los aparatos bombardean la Manga y Cimero.

A las 11,40 salen 8 monoplanos (I.16) en servicio de protección. Uno de ellos regresó por avería en el tren de aterrizaje.

El resto de los aparatos ametralló a muy baja altura las posiciones de Cimero y la Manga.

A las 11,45 3 Koolhoven bombardean la Manga y Cimero ametrallando a continuación.

A las 13,05 despegan 6 biplanos de caza (I.15) que en 8 pasadas ametrallan Cimero y la Manga.

A las 13,50 3 Koolhoven bombardean La Manga y Cimero ametrallando a continuación.

A las 13,45 salen dos monoplanos (I.16) en servicio de protección ametrallando también las posiciones citadas.

A las 14,20 salen 5 Gordus (sic) regresando poco después uno de ellos –el Gordu (sic) 56 por avería- el resto bombardean el cruce de la carretera de Peñaflor arrojando 8 bombas de 50 kilos y 16 de 12. Dos de los aparatos no arrojan las bombas pequeñas por avería del lanzabombas.

A las 14,40 5 Bistol ametrallan Cimero y la Manga.

Cuando llevaban 20 minutos fue tocado por un antiaéreo uno de los aparatos cuyo piloto José Antonio Ibarreche resultó herido impidiéndole continuar en el frente por perder el depósito de gasolina. El aparato averiado será reparado en breves días.

A las 14,55 una patrulla de monoplanos (I.16) realiza vuelo de protección reconociendo al mismo tiempo la carretera de Cabruñana a Grado sobre la que vieron una concentración de unos 20 camiones.

A las 15,30 6 biplanos (I.15) ametrallan la cota 292-Cimero y la Manga. También fueron ametrallados 6 camiones en la carretera de Peñaflor.

Al salir de un ametrallamiento fue incendiado a causa de un antiaéreo el aparato número 50 (I.15) pilotado por el teniente Miguel San José que se arrojó en paracaídas.

A las 15,20 5 Potez arrojaron sobre Grado 10 bombas de 50 kilos y el resto de bombas sobre la Manga y Cimero.

A las 15,45 una patrulla de monoplanos (I.16) ametralla las baterías antiaéreas colocándose para ello a una altura de 100 mts.

A las 16,20 3 Koolhoven (no) bombardean por mala visibilidad.

A las 16,30 2 monoplanos (I.16) ametrallan la carretera de Cabruñana a Grado sobre concentraciones de camiones y gente.

A las 17,05 5 Gordous (sic) bombardean la carretera paralela al río Nalón lanzando 10 bombas de 50 kilos y 39 de 12.

A las 17,10 5 biplanos caza (I.15) ametrallaron la Manga y Cimero por 6 veces así como grupos de camiones y gente en el pueblo de Peñaflor.

A las 17,30 una patrulla de monoplanos (I.16) ametralla una caravana de automóviles en carretera de Grado.

A las 17,12 cuatro Bristol ametrallan a 400 metros las posiciones de la Manga y Cimero.

En la última pasada tocó un antiaéreo al aparato tripulado por el sargento piloto Julián Fernández quien al tomar tierra chocó con una casa incendiándose el aparato con el piloto adentro.



El Bristol “Bulldog” del sargento Julián Fernández, incendiado, chocaba contra una casa de Grullas a la que transmitió las llamas sin que nunca llegara a ser reconstruida. Este es el aspecto actual en una imagen tomada por J. Enrique Menéndez Vega.

Otro de los aparatos (un I.15) tripulado por el teniente José González Feo por parada de motor se vio obligado a tomar tierra en unos prados próximos a Avilés resultando herido y el aparato destrozado.

A las 17,30 una patrulla de monoplanos (I.16) ametralla las baterías antiaéreas tratando a continuación de hacer un reconocimiento sobre el aeródromo de León no pudiendo hacerlo por encontrar el paso cerrado debido a la niebla.

A las 18,30 5 cazas biplanos (I.15) ametrallan por 5 veces Cimero y la Manga. También se ametralló un grupo de camiones en la carretera de Soto a Grado.

A las 18,30 salen 5 Potez que bombardean la Manga y Cimero.

Gijón 1 de agosto de 1937.”

El Diario Oficial del 8º C.E. revela un absoluto desconocimiento de la actuación de la aviación enemiga en la jornada:

“Después de intensa preparación de Artillería y Aviación sobre Cuero, Cimero y Trasperana (...) (se) lanzó al ataque en oleadas (...) acompañados de intenso fuego de Artillería y Aviación (...) se calculan en más de mil bajas las sufridas por el enemigo, dejando más de doscientos muertos (...) entre las alambradas. Al mismo tiempo bombardeó con Artillería y Aviación Grado destruyendo algunos edificios.

Las ametralladoras antiaéreas han derribado un avión que ha caído envuelto en llamas en Grullos. (...)

Número aparatos enemigos ha sido 20 de ellos tres ratas Potez (sic) y 16 de reconocimiento Faivey (sic).”

2 de agosto.-

El mismo Diario de Operaciones del 8° C.E. perfilaba algún detalle más sobre los combates del día anterior tras recoger algunos datos de los ataques de la División Bárzana que tuvieron lugar después de la media noche:

“Enemigo reiteró anoche ataques (...) alcanzando la cifra de más de 1500 bajas en la jornada de ayer (...)

Está comprobado que fueron dos los aviones perdidos por los rojos pues además del caído en Grullos otro cayó incendiado en las proximidades de Trubia.”

En el parte del Sector Grado se decía:

“A las 11,46 (...) en el momento de dar por terminada la intensa preparación (de artillería), aparecen en el espacio hasta 22 aviones enemigos que arrojando potentes bombas y nutrido fuego de sus ametralladoras tratan de quebrantar la acción de nuestra Infantería (...) a las 12 horas 45 minutos subió a las posiciones de La Cimera (sic, por

Cimero), *una Cia. Del 5º Bon. R.I. de Mérida 35, que lo hizo bajo el fuego de Artillería y aviación (...). Algunas baterías (de campaña) que por su situación no tenían intervención en la fase del asalto, puestas en asentamientos preparados de antemano, hicieron fuego antiaéreo, dificultando la acción de la Aviación. Un avión enemigo fue abatido cayendo envuelto en llamas en el pueblo de Grullos.*

II.- BAJAS (propias): DE JEFES Y OFICIALES Alférez Prov. D. Ceferino Rodríguez Martínez, del 3º Bon. Mérida 35 (muerto). Alférez P. D. José Faimil Sueiro, del Tercio de Requeté (muerto).

III.- BAJAS DE SUBOFICIALES Y CONTRATADOS: un sargento de la Cia. de Ametra. (muerto) y tres sargentos más heridos.

IV.- BAJAS DE TROPA: Veintinueve muertos; ciento setenta y cuatro (sic) heridos y nueve contusos.

VIII.- MUERTOS Y PRISIONEROS COGIDOS AL ENEMIGO: Seiscientos cuatro muertos; un prisionero y tres evadidos.”

Como queda claro en estas partes las unidades de la defensa sólo se enteraron del derribo del Bristol “Bulldog” de Julián Fernández en Grullos, aunque al día siguiente “comprobaron” que había sido derribado un segundo aparato enemigo. Pobre información.

Las bajas de los defensores de las Lomas de Cuero (La Manga y Cotaniello) y Trasperana (Cimero) fueron dos alféreces, un sargento y 29 soldados muertos; 3 sargentos y 174 soldados heridos y 9 soldados contusos. En total 30 muertos, 177 heridos y 9 contusos.

Colosal contraste con los 604 cadáveres enemigos recogidos o las “más de 1.500 bajas” en total de los republicanos. Ciertamente es que siempre se exagera algo y, sobre todo, en la euforia de la victoria, pero como término

de comparación podemos apuntar las “...870 bajas en unos momentos.” que el teniente coronel Francisco Buzón Llanes, Jefe de la Sección de Información del E. M. del Ejército del Norte republicano, reconoce que sufrieron en un informe destinado al Presidente de la República, presentado el 21 noviembre de este mismo año de 1937.

Los atacantes habían perdido cinco aviones –un Gourdou Leseurre, un Potez, un I.15 “Chato” y dos Bristol “Bulldog”-, otro aparato –un tercer Bristol “Bulldog”- había sufrido serias averías y habían muerto cuatro pilotos –Dionisio Expósito, Rafael Alonso, Miguel San José, Julián Fernández- y un observador –Francisco Marín de la Carrera- y otros dos pilotos resultaron heridos –José Antonio Ibarreche y José González Feo- y todo ello sin tener enemigo aéreo enfrente. Este elevado número de pérdidas fue origen de una leyenda que circuló por Asturias en la que se aseguraba que los aviones habían sido saboteados, vertiendo azúcar en la gasolina. Incluso se identificaba al causante: un jugador de fútbol conocido como “Herrerita”, muy popular por haber jugado en los equipos de Oviedo y Gijón y en algún que otro partido internacional. Se llevó a cabo alguna investigación oficial sobre el tema que no dio ningún resultado, por lo que el citado “Herrerita” no sufrió sanción alguna.

El esfuerzo republicano no había obtenido el menor éxito; no llegó a ocupar permanentemente ni una sola posición nacional y, a cambio, se convirtió en un auténtico baño de sangre.



La ametralladora alemana Flak 30 de 20 mm. fue el arma antiaérea que constituyó la base de la defensa contra aviones a baja cota del Ejército nacional.

La defensa antiaérea nacional había consistido en dos ametralladoras Flak 30 de 20 mm en el sector de Grado, otras dos en el Escamplero y dos más en Oviedo –en la Fábrica de Armas- pertenecientes todas ellas a la Sexta Compañía de la Agrupación de Infantería Antiaérea (19). De estas seis máquinas sólo tuvieron ocasión de disparar sobre los aparatos enemigos, obviamente, las dos de Grado y, tal vez en algún momento en que los dichos aviones hubieran podido entrar en su radio de acción- las de El Escamplero. A ellas se unió sin duda el fuego de ametralladoras terrestres de infantería y, como se ha visto, algunas piezas de artillería de campaña emplazadas en asentamientos especiales.

El Ejército republicano del Norte disponía en ese momento de 10 ametralladoras Oerlikon de 20 mm Mod. 1S, sobre equipo JLaS; 14

19 Archivo General Militar de Avila – L. 495 –C. 189

ametralladoras Oerlikon de 20 mm de “modelo anticuado” –algunas de ellas, al menos, Semag Tipo “L”-, 5 cañones automáticos dobles de 40 mm Vickers; 3 cañones Vickers de 47 mm y 7 ametralladoras antiaéreas, sin más precisión, que supongo serían máquinas de infantería (20). De todas ellas llevó sólo dos Oerlikon al frente del Nalón que, al carecer de objetivos aéreos, se usaron contra las tropas de tierra enemigas hasta agotar las municiones. Hemos visto que, además, se ordenaba afectar dos compañías sobre camiones a la defensa contra aviones de los aeródromos, sin especificar modelo; aunque muy probablemente Oerlikon de 20 mm ya que los Vickers de 47/50 y doble de 40 mm eran de traslado y emplazamiento engorrosos, por tratarse de piezas navales.



Ametralladora antiaérea republicana Oerlikon 1S de 20 mm sobre montaje JLaS



El cañón A/A Vickers de 47/50 (arriba) y el también Vickers doble automático de 40 mm (abajo), eran piezas navales. El primero de ellos lo construían los Talleres de San Carlos en La Carraca (Cádiz) y el segundo la S.A. Placencia de las Armas. La foto está tomada en las instalaciones de la Constructora Naval de Reinosa.





Ametralladora Oerlikon de 20 mm JLaS sobre camión.

Los soldados nacionales del Regimiento Mérida, que defendían las Lomas de Cuero, fueron reforzados por los infantes de Marina, que situaron una sección en Lomas de Cuero (La Manga) y otra en Pico de Cuero (Cotaniello); el Cimero recibió el refuerzo de la compañía de reserva situada en Bolgues y, a última hora ya, a 22,45, una compañía de fusiles y una sección de ametralladoras del 5º Batallón del Rgto. Mérida nº 35 se situaron en refuerzo de la línea desde el Nalón a Cotaniello. Es decir, que el combate por parte nacional se resolvió prácticamente con las reservas locales sin que apenas tuvieran que intervenir las del Sector. ¿Por qué esta tremenda diferencia entre las bajas de uno y otro bando?... En esta ocasión no se trataba de los moros o legionarios que invariablemente esgrimía la propaganda republicana, sino de “quintos” gallegos; pero los infantes de los regimientos de Galicia –Zamora Nº 29, Zaragoza nº 30 y

Mérida nº 35-, los infantes de Marina y los voluntarios del Tercio de Requetés, después de un año de guerra, eran unos magníficos soldados y funcionaron como un mecanismo perfectamente engrasado. Aguardaron serenos a que el enemigo se colocase en donde a ellos les convenía para barrerlo con el fuego cruzado de sus ametralladoras, emplazadas en asentamientos cuidadosamente estudiados. A tan contundente éxito contribuyó no poco el inapreciable apoyo que les prestó la artillería, batiendo con absoluta eficacia unos blancos que había venido cañoneando una y otra vez, con sectores y alcances ensayados durante meses. La Agrupación Artillera del Sector, a las órdenes del comandante José Vila Fano del 15º Regimiento Ligero, desde Prahúa-Picaroso machacaba con sucesivas barreras preestablecidas las zonas en que el enemigo se situaba a distancia de asalto, haciendo imposible la supervivencia en ellas, e impidiendo la llegada de refuerzos. La Agrupación Artillera del Subsector de Santullano, bajo el mando del comandante Luis Molezún Núñez del 16º Regimiento Ligero, actuó asimismo intensamente con sus baterías, como la del capitán Evaristo Martínez Lorenzo, que hizo ella sola más de 2.000 disparos en la jornada (21).

Mientras la artillería republicana, muy superior en número, efectuaba preparaciones incompletas e, incluso, fuera del objetivo, llegando a disparar –no se olvide que había baterías haciendo fuego desde el Norte y el Sur del pasillo– sobre sus propias fuerzas, el teniente Julián de Pablo Pérez, del Rgto, Zaragoza nº 30, jefe de la posición de Trasperana, actuaba como observador avanzado de la masa artillera, *“corrigiendo el fuego (...)*

21 Las baterías nacionales efectuaron el día 1 de agosto 6.055 disparos. La Infantería consumió 190.339 cartuchos de fusil y ametralladora y 603 granadas de mano

propio sobre las avenidas de La Cimera (sic, por Cimero), *y dando constantemente cuenta al Jefe del Sector de su eficacia y movimientos del adversario*". Incluso participó en el apoyo a las posiciones atacadas la 11ª Batería del 16º Regimiento Ligero -armada con cuatro cañones Krupp de 77/32-, del Subsector de Prioto, desde su emplazamiento al Sur de Grado. El resultado no podía ser otro que el que fue; el valor con que las tropas republicanas fueron al asalto bajo un diluvio de fuego no sirvió más que para aumentar su número de bajas.

En los primeros días de agosto la escuadrilla de hidroaviones 1-E-70 fue reforzada con la incorporación del Dornier Wal 70-29, que se unió a los otros dos basados en Las Arenas (Bilbao), mientras que el 70-21 continuaría actuando desde Ribadeo.

3 de agosto.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

"...cinco aviones caza y dos bombardeo, bombardearon Pravia y Muros sin consecuencias."

Cumplimentado el servicio, los aparatos de caza republicanos que actuaban en Asturias recibían orden de trasladarse al aeródromo de Penilla de Cayón, en Santander.

Por su parte, regresaban a León los Heinkel He.45 del Grupo 6G15, pero no con la misión de operar sino para descanso y reorganización tras la dura brega de Brunete.

Por estas mismas fechas o, tal vez, algo antes, también vuelan a la Virgen del Camino los Aero Ab.101 del Grupo 5-G-17 que ahora mandaba el comandante Antonio Llorente Solá. Después de Brunete, las tripulaciones y los aparatos necesitaban un periodo de descanso y recorrido

que, en lo que a los Aero se refiere, duró hasta el día 9 de agosto durante el cual, como veremos, comenzaron a operar sobre Asturias.

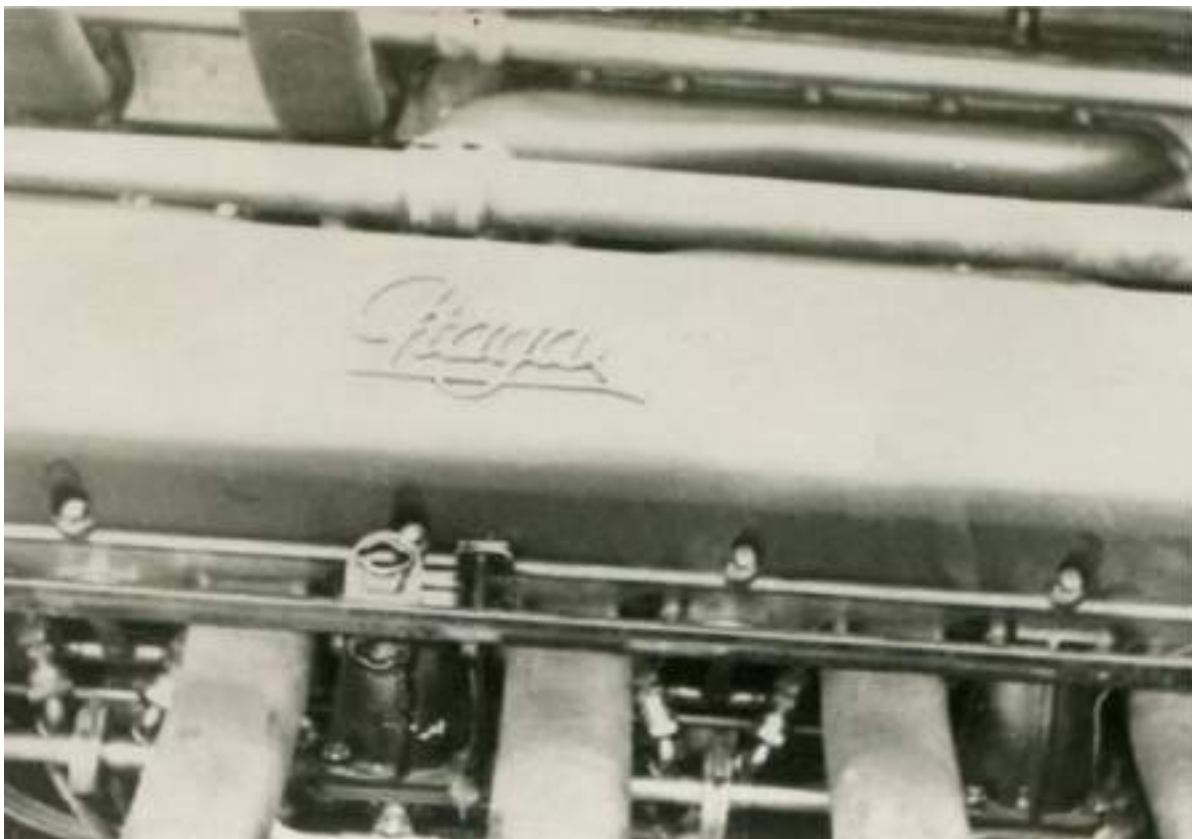
Sobre los Aero checos ya se ha hablado brevemente cuando se dio noticia de que 22 de ellos, que viajaban hacia la España republicana en el mercante “Hordena”, capturado en el Cantábrico por el crucero nacional “Almirante Cervera”, fueron desembarcados en el Ferrol y enviados al Parque Regional Noroeste de La Virgen del Camino para su montaje y alistamiento. Recibirían el número de código 17 y las matrículas 17-1 a 17-22; familiarmente fueron denominados “Ocas” o “Pragas”, por figurar este segundo nombre en el bloque de sus motores. Conforme iban entrando en servicio, en mayo, se trasladaban a Vitoria para integrarse en el Grupo de Breguet XIX 1-G-10, de León, destacado allí por estas fechas en apoyo de la ofensiva nacional sobre Vizcaya. En junio comenzaron a incorporarse los siguientes Ab.101 al también Grupo de Breguet XIX 2-G-10, de Vitoria, basado en estos momentos en Lasarte (San Sebastián) e igualmente involucrado en las operaciones sobre Vizcaya. Finalmente, el Grupo 1-G-10 unificaría su dotación equipándose al completo con aviones Heinkel He-45 y recibiendo la nueva designación 6-G-15, al tiempo que cedía sus Ab.101 al antiguo Grupo 2-G-10, con lo que su componente quedaba asimismo unificada bajo la denominación de Grupo 5-G-17.

El Aero Ab.101 había sido proyectado como aparato de bombardeo ligero y reconocimiento cercano. Biplano de alas desiguales, de estructura de madera recubierta de tela, mientras que el fuselaje era de armazón de tubos metálicos, asimismo, entelado. Biplaza, con ambos puestos descubiertos; de tren fijo y patín de cola. Montaba un motor Praga HS 12 Ydrs –que no era sino la versión checa del italiano Fraschini Asso-1000 –,



Aero Ab.101. Como puede verse, los aparatos de este tipo que empleó la Aviación nacional llevaban una banda negra en torno al fuselaje que llegaba hasta la base de la deriva; probablemente, para resaltar su identificación de cara a los Aero que utilizaba la republicana.

refrigerado por agua, con una potencia de 860 HP, bajo el que se ubicaba, en posición frontal, un enorme y antiestético radiador. La hélice era de madera, bipala. Alcanzaba una velocidad máxima de 260 km/h y una de crucero de 205. En definitiva, un aparato diseñado en la línea de otros biplanos biplazas que hemos ido viendo desfilar por estas líneas, pero proyectado y nacido anticuado –su primer vuelo tuvo lugar en marzo de 1934– y, a estas alturas, no satisfacía ya los requisitos de la Fuerza Aerea checoslovaca que, aprovechó la guerra civil española para deshacerse de él, algo que estaba deseando.



El Ab.101 llevaba estampada en el motor la palabra PRAGA, que sería utilizada, incluso oficialmente, para designar al aparato.



Aero Ab.101, matrícula 17-17 aparcado junto a una avioneta Farman F.193.



Ametralladora C.Z. 1930. Una versión muy sofisticada de la Vickers Mod. "E"



Montaje de metraladoras Lewis en el puesto del observador/bombardero. La imagen nos lo muestra en posición replegada, en la que no sobresalía del dorso del fuselaje



Montaje doble de ametralladoras Lewis en el puesto del observador de un Ab.101 nacional. Adviértase la barra central que soporta los elementos de puntería: una parrilla y un punto de veleta (wind vane). Lo vemos aquí desplegado, en disposición de fuego, manejado por el alférez Ricardo del Arco Martín.

Su armamento consistía en una ametralladora C.Z.1930, de 7,92 mm, a disposición del piloto, en el costado izquierdo del morro, sincronizada con la hélice, y un montaje escamoteable con dos ametralladoras Lewis, calibre .303 (7,7) en el puesto del observador/bombardero.

En cuanto a la carga lanzable, parece ser que la estándar eran *“tres bombas de 100 kilos verticales en el puro y cuatro horizontales bajo las alas”* Al menos, así informaba el alférez Ramón Escudé Gibert, piloto de Aero, a su amigo, el también alférez José Luis Jiménez-Arenas (22), que pilotaba los He.45.

Sin embargo, las fotos que se conocen tomadas en primer plano de la carga externa de bombas de varios Aero demuestran que en la Aviación nacional dicha carga solía ser variable con combinaciones diferentes en

22 “Cadenas del aire”, pág.170

número y tipo de bombas, si bien es difícil precisar la cantidad, pues aparecen tan apiñadas bajo las alas y la panza que no resulta fácil contarlas. En las operaciones que efectuarían sobre Asturias durante los meses de septiembre y octubre llevaron definitiva e invariablemente, como veremos, ocho bombas Hispania A.6 de 50 kilogramos.



La imagen nos muestra la carga de bombas externa de un Ab.101 nacional. En este caso, Hispania de 50 kilos en lanzabomas individuales, pero resulta difícil decir cuántas. En su campaña asturiana llevaron siempre ocho de estos ingenios..



En esta foto vemos que el Aero porta en primera línea seis bombas Hispania de 50 kg, pero hay una segunda línea con un lanzabombas triple en cada ala para ingenios... ¿de 12 ó de 50 kilos? También puede verse, en el suelo, el montaje doble de ametralladoras Lewis.



Una tercera fotografía muestra, tras las bombas de las alas, bajo el “puro”, una bomba más Hispania A.6 de 50 kilos.

4 de agosto.-

Cuando despegaba de Gijón la Escuadrilla de Potez 25 uno de sus aparatos tuvo un fallo de motor, quedando destruido al caer a tierra. Afortunadamente, sus dos tripulantes salieron ilesos del trance.

9 de agosto.-

Parte de la Región Aérea del Norte (nacional):

“León. Servicio de bombardeo por dos Aero en el sector de la Robla.”

Finalizaba así el periodo de descanso del Grupo 5-G-17.

10 de agosto.-

Parte de la Región Aérea del Norte:

“León. Servicio de bombardeo, por seis Aero, en el sector de Peña Ubiña”.

El transporte armado “Ciudad de Palma”, al que se había asignado pomposamente la categoría de “crucero auxiliar” y el minador “Júpiter” fueron bombardeados por aviones republicanos a 10,30 h. de la mañana y de nuevo a 18,15 h. de la tarde. cuando se hallaban en misión de bloqueo de la costa asturiana entre Gijón y Tazones. En el primer ataque los aparatos republicanos lanzaron sobre el “Ciudad de Palma” una docena de bombas que no consiguieron ningún impacto. Los buques rechazaron a los aviones en ambas ocasiones con su artillería antiaérea: dos cañones Ansaldo-Armstrong de 76,20/40 Mod. 1916, muy desfasados y elementales del crucero auxiliar y cuatro Krupp de 105/45 in MPL C/30 de doble empleo del “Júpiter”, bastante más potentes y eficaces ya que a sus características, de por sí superiores, se sumaba el disponer de una dirección de tiro EWA que les permitía realizar puntería centralizada.

11 de agosto.-

Diario de Operaciones del 8° C.E.:

“Aviación enemiga bombardeó alturas Nalon y Pravia sin consecuencias y reconoció el campo de aviación de Navia.”

Diario de Operaciones de la Región Aérea del Norte:

“León. Servicio de bombardeo, por tres Aero. En el sector de Peña Fontañán (Pola de Gordón).”

El 6-G-15 partía de La Virgen del Camino para establecerse en el aeródromo de Osorno con vistas a su intervención en la ofensiva sobre Santander.

12 de agosto.-

Diario de Operaciones del 8° C.E.:

“Aviación enemiga bombardeó Grado y Valsera.”

Diario AVANCE del día 13:

“En las primeras horas de la tarde de ayer, nuestros puestos de observación entre Cabruñana y Grado, dieron cuenta del paso de un fuerte contingente de tropas enemigas hacia este último pueblo (...)

Inmediatamente se avisó a nuestros campos de aviación (...) se elevaron cinco aparatos ligeros de caza y bombardeo. (...) Después de hacer algunos vuelos de observación, se lanzaron rápidamente sobre la columna de coches, dejando caer sobre ella más de treinta bombas de gran tamaño. Varios camiones volaron hechos astillas.

Después los aparatos dejaron caer algunas bombas sobre núcleos de tropas que trataban de buscar refugio en los edificios de Grado (...).

Como algunos de los camiones sorprendidos trataran de realizar la retirada hacia Cabruñana, conduciendo parte de las tropas, los aparatos

se lanzaron sobre ellos en vuelo rasante, abriendo fuego de ametralladora (...) se le han ocasionado al enemigo cuantiosas bajas.

Poco después otros dos aparatos de caza leales se dedicaron a buscar los emplazamientos artilleros que los rebeldes tienen en Rivielle (sic, por Riviellas) haciendo sobre ellos numerosos disparos de ametralladora.”

El Diario de Operaciones del 8º C.E., documento interno que todos los días daba a la Superioridad el número de bajas, nos dice que éstas fueron en el total de los frentes de Asturias *“18 entre ellas el Alférez de Infantería (herido) sin evacuar Alvaro Lastra”* Por otra parte, en Riviellas, por su inmediatez al frente, no tenían los nacionales emplazamientos artilleros.

13 de agosto.-

Diario AVANCE del 14:

Tras publicar una noticia disparatada y muy detallada sobre el bombardeo de la ciudad de León por los Junkers nacionales para sofocar la rebelión de un batallón de ese mismo bando que se había sublevado, nos informa que *“Poco antes de la una de la tarde de ayer sonaron las sirenas de nuestro pueblo (Gijón) señalando la presencia de la aviación enemiga. La Población acudió a los refugios en previsión de un ataque.*

Momentos después se presentaba (sic) en nuestro cielo cuatro aviones enemigos que volaban a una altura elevadísima. Las baterías antiaéreas abrieron fuerte fuego contra ellos, impidiéndoles que se adentraran sobre la población. Tres cazas leales salieron a su encuentro, sin conseguir darles alcance, pues debido a la gran altura a que se hallaban y haberse percatado sin duda de la presencia de los aparatos del Gobierno, emprendieron rápida fuga, sin que volvieran a hacer acto de presencia durante la jornada.”

14 de agosto.-

Comienza la ofensiva nacional sobre Santander. Como es natural, las operaciones aéreas pasan a desarrollarse en los cielos de dicha provincia.

Parte de la 6ª Región Aérea:

“A primera hora de la mañana despegaron del campo de Vega (Gijón) para trasladarse a ésta cinco biplanos de caza (I.15). Dos de ellos tomaron tierra sin novedad en la base de Santander.

Los otros tres, debido a la poca visibilidad y a encontrarse las nubes muy bajas se perdieron entre éstas, estrellándose uno de ellos contra un monte, resultando el piloto ileso. Otro tomó tierra violentamente en el kilómetro 14 de la carretera Gijón-Villaviciosa, destrozándose el aparato y resultando el piloto también ileso, y por último, el tercero se vio obligado a aterrizar en la playa de Relindes (sic, es de suponer que se refiera a la playa de Rodiles) (Villaviciosa), inutilizándose el aparato, no sufriendo ninguna lesión el piloto.”

22 de agosto.-

Los Savoia S.79 del Grupo XXIX de la Aviación Legionaria bombardeaban el aeródromo de La Albericia consiguiendo, según parte de la 6ª Región Aérea, republicana, destruir un Polikarpov I.16 y un Potez 25 y averiar otros dos I.16, dos Koolhoven FK.51, un Gourdou-Leseurre GL.32 y otro Potez 25.

La razón de incluir aquí este devastador bombardeo que tuvo lugar en Santander, es porque a causa del mismo, por la evidente exposición de los aparatos a nuevos desastres, se dio la orden de traslado inmediato de todos los aviones de la Escuadrilla de Reconocimiento –en la que ahora también se hallaban encuadrados los cazas “Bulldog”– a los aeródromos asturianos

Capítulo VII.

LA BATALLA FINAL

25 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (únicamente se registran las acciones que tuvieron lugar sobre Asturias):

“He.111.- (Bº rápidos) Ocho aviones bombardearon el aeródromo de Gijón (23) (...) B.F.109 (Messerchmit (sic)) Efectuaron dos servicios de protección a los He.111y Do.17.”

El diario AVANCE del día 26 refería así esta incursión:

“Próximamente a las dos de la tarde, aparecieron ayer sobre Gijón, volando a gran altura, varios aparatos facciosos. Dadas las señales de

23 Esta expresión de “bombardeo del aeródromo de Gijón” la encontraremos a partir de ahora con mucha frecuencia, ya que es la forma en que la Legión Cóndor daba el parte al Estado Mayor del Aire nacional. El problema es que en Gijón había dos aeródromos: el de Las Mestas –o de La Guía-, al Este de la población y el de Vega, al Oeste. Pero, además, también se encontraba muy próximo al núcleo urbano un tercero –el más importante– de Carreño –o El Valle–, al que los alemanes consideraban como “de Gijón”, por lo que es muy difícil saber a cuál de ellos se referían. Como vemos, la crónica periodística no nos aclara a qué parte de “los extrarradios” se refieren y así persistirá habitualmente la duda de cuál es el aeródromo atacado. Duda que, si en algún momento pudiera aclararse, se haría inmediatamente la precisión oportuna

alarma el público procedió serenamente a buscar refugio.

Los aparatos extranjeros al servicio de los rebeldes dejaron caer algunas bombas en los extrarradios de la población, donde causaron algunas víctimas.

Una vez que las sirenas dieron las señales de haberse alejado el peligro, lo que ocurrió a los pocos minutos, ya que las defensas antiaéreas funcionaron inmediatamente, la ciudad volvió a su natural fisonomía.”

El ataque no parece que revistiera mucha importancia, como no sea la de constituir el inicio de los bombardeos sobre Asturias por parte del Grupo K/88 de la Legión Cóndor como preliminar a la ofensiva nacional sobre territorio astur desde el Oriente que se preveía inminente.

En cuanto a “las defensas antiaéreas”, las piezas salvadas de la retirada de Santander de entre las relacionadas páginas atrás, en su mayor parte, sino en su totalidad, habían sido desplegadas en Asturias en la defensa de los aeródromos o de algunas industrias importantes, como la Fábrica de Trubia, por lo que la reacción contra los aviones desde el suelo debió proceder –al menos, en su mayor parte– de las unidades de las Fuerza Navales del Norte que, con la entrada en El Musel en esta misma jornada del destructor “José Luis Díez”, quedaban concentradas en su totalidad en dicho puerto. Esto, por una parte, atraería los bombardeos de la Aviación nacional y, por otra, serían sus cañones los que se encargarían de la defensa antiaérea a Gijón.

Dichas unidades navales y sus piezas antiaéreas eran las siguientes:

Destructor “José Luis Díez”. Un cañón a/a Vickers de 76,2/45 Mk S.S. y un montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 25 mm.

Destructor “Císcar”. Un cañón a/a Vickers de 76,2/34 Mk F.F.y un montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 13,2 mm.

Submarino “C-2”. Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Submarino “C-4”. Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Submarino “C-6”. Un cañón a/a de 76,2/45 Mk S.S.

Torpedero N° 3. Sin armas antiaéreas. (24)



Izquierda. Cañón a/a. Vickers de 76,2/45 Mk. S.S.artillado en el “José Luis Díez, del tipo normalizado para los destructores Clase “Sánchez Baegáiztegui”. Derecha. Vickers de 76,2/45 Mk S.S. –del mismo tipo- montado en el submarino “C-6”.

24 Artemio Mortera. “La Artillería naval en la Guerra Civil española. 1936/39”). El armamento antiaéreo del “Císcar” era inferior al del “J. L. Díez” porque aquel, más moderno –uno de los últimos alistados por la República–, hubo de armarse rebañando los almacenes, con las piezas que quedaban en ellos.



Izquierda. El Vickers de 76,2 mm. Mk. F.F. que montaba el “Císcar” era más antiguo y de peores características que el Mk. S,S, del “Díez” y de los demás destructores de su serie. Derecha. Montaje a/a. doble Hotchkiss de 25 mm del “José Luis Díez”.



Montaje a/a. doble Hotchkiss de 13,2 mm. del tipo del artillado en el “Císcar”.

De este conjunto, continuarían empleándose en lo sucesivo las pertenecientes a los buques que permanecieron en El Musel que, como se verá, no serían todos los relacionados.

Según los hermanos Moreno de Alborán y Reyna (“La guerra silenciosa y silenciada”, II. Pag. 1299) las dotaciones de los tres submarinos no hicieron el menor intento de cubrir durante los bombardeos los cañones que montaban, restando así a las defensas de Gijón tres de los mejores cañones disponibles. En cambio en los destructores, sus equipos antiaéreos permanecían al pie de sus piezas devolviendo el fuego contra los aviones que los bombardeaban, si bien es cierto que el resto de la marinería y la oficialidad desembarcaban al sonar la señal de alarma y buscaban refugio en el túnel, muy próximo, del ferrocarril de Aboño.

26 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (únicamente se registran las acciones que tuvieron lugar sobre Asturias):

“He. 111 (B° rápidos). Una E^a ha efectuado dos servicios de bombardeo sobre el puerto de Gijón. En el 1º servicio incendiaron tres barcos en el puerto del Musel.

Do.17.- Un avión ha efectuado dos servicios de reconocimiento y bombardeo sobre el aeródromo de Gijón.

Bf.109 (Messerchmit (sic)), Una E^a efectuó dos servicios de protección de los aviones de bombardeo. En el 1º servicio entabló combate con nueve cazas enemigos, sobre Gijón, derribando a uno de éstos.”

Así se describían los bombardeos en el diario AVANCE del día 27:

“Nuevamente nos visitó ayer la aviación extranjera al servicio de los insurrectos. Los aparatos negros hicieron su primera aparición a la una y

media de la tarde y a su encuentro salieron seguidamente los cazas republicanos, cuyas ametralladoras funcionaron cuando los aviones facciosos se alejaban apresuradamente.

Las sirenas se volvieron a dejar sentir a las seis y media de la tarde, no dando la señal de vuelta a la normalidad hasta media hora más tarde. Parece que en esta ocasión los aparatos enemigos dejaron caer sus explosivos en las afueras de la ciudad, constantemente acosados por los disparos de nuestras defensas antiaéreas.

En la incursión de primera hora de la tarde resultaron algunas víctimas, en su mayoría mujeres y niños.”

El bombardeo había sido llevado a cabo por los Heinkel He.111 de la 4ª Escuadrilla del Grupo K/88, escoltados por cazas Messerschmitt Bf. 109 de la 2ª Escuadrilla del Grupo J/88 que realizaron dos servicios sobre El Musel. Los cazas republicanos salieron al aire en número de nueve, entre I.15 e I.16, sosteniendo un breve combate con los Messers, en el que resultó derribado un “Curtiss” (como llamaban los nacionales a los “Chato”) por el alférez Reinhard Seiler.

Un solitario Dornier Do.17 bombardeó por dos veces el aeródromo de Gijón.

El ataque constituyó una sorpresa para los republicanos, no porque no se lo esperaran, sino por su inusitada violencia, a la que contribuyó no poco la concentración de buques presentes en el puerto de El Musel, pues fueron varios los mercantes nacionales y extranjeros, fondeados junto con las unidades de las Fuerzas Navales del Cantábrico, que en mayor o menor medida resultaron alcanzados. Entre ellos el petrolero “Elcano”, que había llevado a Gijón combustible para las Fuerzas Navales del Norte. Al ser

alcanzado derramó petróleo por toda la dársena, que se incendió, convirtiéndose en un infierno, del que trataban de huir los buques que podían moverse, entre fintas y encontronazos, mientras continuaban cayendo las bombas.

La relación de buques alcanzados habla por sí sola, dándonos una idea de la debacle producida por el bombardeo:

De las Fuerzas Navales del Norte, el destructor “José Luis Díez” sufrió perforaciones en los tanques de combustible, con pérdidas de fluido, causadas por una bomba que explotó en su proximidad, y el submarino “C-4”, cinco perforaciones en el casco por metralla, que serían reparadas provisionalmente en el mismo Gijón

Entre los mercantes españoles, el petrolero “Elcano” (5.295 toneladas de registro) fue alcanzado e incendiado, lo que obligó a remolcarlo fuera del puerto, ante el temor a que explotara, hasta encallarlo en un roquedal frente a Jove, donde se le dejó ardiendo a su albur. El “Sotón” (1.373 toneladas de registro) resultó hundido por una bomba que entró por una escotilla de la bodega de popa, atravesando el casco; asimismo, fue hundido el pontón “Sud”; el “Luis Caso de los Cobos” tuvo un incendio a bordo, de no mucha importancia, pero muy aparatoso y el “Gaitero” sufrió grandes destrozos, si bien se mantuvo a flote.



El petrolero “Elcano”, calcinado y embarrancado frente a Jove, tras el bombardeo del 26 de agosto.

De los mercantes británicos, el “Hilde Moller” buscó su salvación en la huida del puerto, logrando arribar a La Pallice con heridos de metralla, averías a proa y una vía de agua. En el “African Trader” se produjeron vías de agua, pese a lo cual abandonó El Musel, siendo escoltado, ante su precario estado, por dos destructores de la Royal Navy hasta dejarlo en franquía en la Isla de Ré. El petrolero “Stanbrigde” fue alcanzado en las máquinas, que resultaron inutilizadas, lo que le impidió zarpar, y el “Stanwood” –que no está muy claro si acababa de iniciar la descarga o si había llegado siquiera a tomar puerto– ante el pánico causado entre la tripulación por la caída de metralla a bordo, que no causó víctimas, aunque sí daños de alguna consideración, se negó a volver a entrar en El Musel, radiando un mensaje a su armador en el que daba cuenta de su decisión; describía los bombardeos e informaba de los daños en otros buques de su

mismo pabellón, retirándose sin descargar por considerar muy peligrosos la costa y puertos de Asturias.

A más de estos daños puntuales, el bombardeo aéreo causó otros perjuicios aún mayores desde el momento en que en los días siguientes, poniendo como excusa las averías sufridas, los submarinos “C-2” (25) y “C-4” desertaron a puertos franceses –Brest y Le Verdon, respectivamente– y el destructor “José Luis Díez” al británico de Plymouth. Las piezas antiaéreas de la Marina que, de esta suerte, quedaban en Gijón eran: el cañón Vickers de 76,2/34 Mk F.F junto con el montaje doble de ametralladoras Hotchkiss de 13,2 mm del destructor “Císcar” y el antiaéreo de 76,2/45 Mk S.S. del submarino “C-6”. Como se ha dicho, los artilleros del submarino eran muy poco dados a emplear su cañón mientras caían las bombas desde los aviones enemigos, siendo los del “Císcar” los únicos que les hacían frente con su Vickers de 76.2/34. En tanto que el resto de las dotaciones corrían a buscar refugio en tierra.

La ofensiva desde el aire sobre Asturias había comenzado, para no detenerse ya. Esta campaña se desarrollaría en dos ciclos de operaciones aéreas, coincidentes en la mayor parte de su duración, pero separadas por completo geográficamente y sin relación o coordinación de la una con la otra. La primera –la que acababa de iniciarse– sería protagonizada por la Legión Cóndor y se consagró al apoyo a las Brigadas de Navarra que penetraron en Asturias por el Oriente, desde Santander, así como al ataque de los aeródromos y puertos de la costa y la segunda en el tiempo, correría a cargo de una serie de unidades de la Aviación nacional que habrían de

25 Este submarino tenía uno de sus dos motores eléctricos prácticamente inútil desde la campaña de Vizcaya.

cooperar al avance de las tropas que, al mando del general Aranda, progresarían de Sur a Norte, hacia la divisoria Cantábrica, desarrollándose, salvo en los últimos momentos, en tierras leonesas. Como más adelante se verá hubo algunas, muy escasas, excepciones a esta conducta.



Fotografía vertical del aeródromo de La Albericia tomada el 2 de julio de 1937

La Aviación republicana realizó también un empleo selectivo de sus medios, dedicándose exclusivamente al enfrentamiento con la amenaza proveniente del Este, con la Legión Cóndor, absteniéndose casi por completo de actuar al Sur de la divisoria Cantábrica, aunque esta actitud puede tener su explicación en la dificultad que suponía operar sobre la cordillera, en la que tanto se ha venido insistiendo a lo largo de este trabajo, en relación a las operaciones aéreas nacionales.

A lo largo de estas páginas ha quedado suficientemente patente el absoluto protagonismo que el aeródromo de La Virgen del Camino había tenido, por parte nacional, en la guerra sobre los cielos de Asturias, así como las dificultades que, para operar desde él, suponía el tener que

sobrevolar la cordillera Cantábrica. Con la ocupación de Santander y el inicio sin solución de continuidad de las operaciones sobre Asturias desde el Oriente, serían los aeródromos cántabros –ex republicanos, recién capturados–, los que cobrarían importancia por hallarse más próximos al nuevo frente de combate y no resultar afectados por dificultades orográficas, ya que su proximidad al mar permitía una cómoda aproximación a los objetivos y una fácil retirada, sobrevolando el Cantábrico a lo largo de la costa. La Legión Cóndor –que constituía el componente aéreo más importante en la ofensiva aérea sobre Asturias–, se basó en los aeródromos próximos a Santander: La Albericia y Pontejos, y las escuadrillas “hispanas” que cooperaban con ella se asentaron en el aeródromo de Los Corrales (Torrelavega) hasta mediados de septiembre en que pasaron a León para dar cobertura al ataque desde el Sur hacia los puertos de montaña, siendo éstas las únicas operaciones que se llevaron a cabo desde La Virgen del Camino.

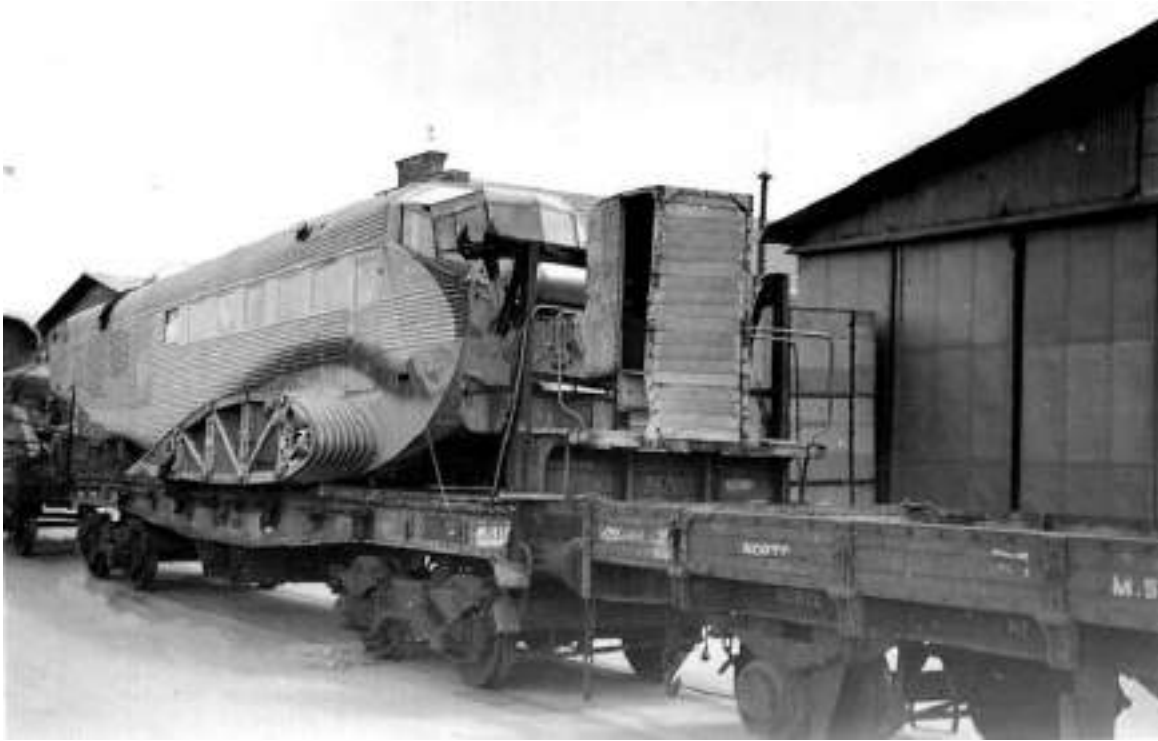


Fotografía oblicua del aeródromo de La Albericia tomada cuando aún estaba en poder de la Aviación republicana, tras haber sido objeto de un bombardeo nacional.

No obstante, la Maestranza del aeródromo leonés adquiría, al mismo tiempo, una actividad y una relevancia de enorme importancia al convertirse en la base logística de la Legión Cóndor y tomar a su cargo la recepción, montaje, mantenimiento y reparaciones de sus aviones, para lo cual se enlazó la base, mediante un ramal de ferrocarril, con la capital, donde se recibían los aparatos transportados por vía marítima hasta los puertos gallegos. Conviene hacer aquí una mención a la Aviación Legionaria, italiana, porque son numerosos los relatos que recogen su intervención en la campaña de Asturias; por ello es oportuno dejar claro que, desde el inicio de ésta, ni un solo avión “legionario” pilotado por italianos combatió en los cielos astures en septiembre/octubre de 1937, como tampoco participaron soldados ni carros, ni artillería del C.T.V. en los combates terrestres.



Desde el momento en que La Virgen del Camino se hizo cargo del mantenimiento y puesta a punto de los aviones de la Legión Cóndor sus pistas e instalaciones se vieron colmadas de aparatos de todo tipo y su tráfico creció de forma inusitada.



Los aparatos suministrados por Alemania llegaban a la Base de León directamente en ferrocarril desde Vigo o La Coruña.



Bf.109A “Anton” –adviértase la hélice de madera– en trance de revisión rutinaria, al aire libre, en el aeródromo leonés.



Junkers Ju-52 aguardando, ante uno de los hangares de León, el momento de pasar a talleres.



En La Virgen del Camino se fueron acumulando los restos de los aviones siniestrados a la espera de ser recuperados o canibalizados. La imagen nos muestra, en primer plano los del Bf.109A 6-4, derribado en Brunete, y, tras él, los de otro Messer, que podría ser el 6-3, accidentado en La Albericia.

Poco había volado la Legión Cóndor hasta ahora sobre los cielos de Asturias. En concreto solamente una vez lo habían hecho tres Heinkel He.70 que apoyaron el 5 de marzo del 37, con escaso éxito, un ataque emprendido por las tropas de Aranda contra Trubia, con el que se pretendía descongestionar el acoso del que estaba siendo víctima la capital asturiana. Incluso en los momentos culminantes de la ruptura del cerco de Oviedo, en octubre de 1936, en la que actuaron algunos aparatos y pilotos alemanes, no pertenecían éstos a la Cóndor –se trataba de los llamados “precursores”–, ya que la tal Legión no se constituiría hasta el siguiente mes de noviembre.

La Legión Cóndor era una unidad con un volumen de alrededor de un centenar de aviones de todas las especialidades, con sus correspondientes servicios. La constituían:

Plana Mayor –**Stab S/88**-

Un Grupo de Caza –Jagdgruppe-88 ó **J/88**- con tres escuadrillas de doce Heinkel He.51 B a las que se unió, como cuarta, la que ya se encontraba en España.

Un Grupo de Bombardeo –Kampfgruppe-88 ó **K/88**-, con tres escuadrillas de diez Junkers Ju.52 3m. Se integró en el mismo el personal que ya estaba en España pilotando los Ju.52, pero los aparatos que volaban anteriormente fueron cedidos a los españoles.

Una Escuadrilla de Reconocimiento –Aufklärungsstaffel-88 ó **A/88**-, con doce Heinkel He-70 E y F (diez de nuevo envío más otros dos ya presentes en España) y seis Heinkel He.45.



La imagen nos muestra los tres tipos de aparatos que utilizaba la Escuadrilla A/88: en primer término, el Donier 17 (matrícula 27-4); tras él, el Heinkel He.45 (matrícula 15-2) y, en el aire, iniciando la maniobra de aterriaje, el He.70.

Una Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo Marítimo Aufklärungsgruppe See-88 ó **AS/88**— que, de momento, sólo disponía de cuatro hidroaviones: dos Heinkel He59B-2 y dos He.60E.

Un Grupo de artillería antiaérea (26) –Flakabteilung-88 o **F/88**— compuesto por dos baterías pesadas a cuatro cañones Flak 18 de 88/56, recibidas en noviembre, más una tercera que organizaría con los cuatro antiaéreos de ese tipo ya presentes en España, que fueron entregados a los alemanes por la dotación española con la que ya habían entrado en combate; dos baterías ligeras, armadas cada una de ellas con 16 ametralladoras Rheinmetall Flak 30 de 20 mm, una batería de reflectores y una batería de municionamiento.

26 En Alemania la D.C.A. estaba cargo de la Luftwaffe.

Un batallón de transmisiones y protección de vuelo – Luftnachrichtenabteilung 88 ó **LN/88**- con cuatro compañías: tres de radio y una de teléfonos –procedentes de la Luftwaffe, como todas las unidades hasta aquí relacionadas– y otras menores de carácter auxiliar, como un Grupo de Mantenimiento y Parque de Material –**P/88**–, un Hospital de campaña –**Laz/88**– y equipo médico –**San/88**–, una estación meteorológica –**W/88**–... En fin, todo lo necesario para poder funcionar, al menos en principio, con una cierta autonomía (27).

Apenas empezó la Legión Cóndor a operar en España, los alemanes que la componían advirtieron consternados que sus modelos de aviones se hallaban anticuados y eran incapaces de enfrentarse con posibilidades de éxito a los suministrados por la “atrasada” Unión Soviética. Los Junkers Ju.52, los Heinkel He.45 y no digamos los He.46, se hallaban imposibilitados para efectuar sus misiones sino era con una superioridad aérea total y los Heinkel He-51 de caza estaban muy lejos de poder proporcionársela. Los únicos aparatos que se salvaban de este chasco eran los monomotores rápidos de reconocimiento Heinkel He.70 que, desde un principio, y merced a su velocidad, pudieron empezar a operar sin protección de caza. El poner en el aire a los pilotos alemanes con tal equipamiento, frente a los Polikarpov I.15 e I.16 soviéticos era enviarlos a un sacrificio inútil.

27 Existía, además, un componente terrestre –del Herr– constituido por especialistas en muy diversas materias, tales como carros de combate, lanza-llamas, guerra química, lanza-minas, transmisiones terrestres, artillería, etc. con misiones exclusivas de instrucción, organización e inspección.

Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Heinkel He.111 B-0 y B-1

El propio von Moreau, que había estado al mando de las primeras escuadrillas de Ju-52 –los “precursores”: “Pedros y Pablos”–, ahora disueltas e integradas en el Grupo **K/88** de la Legión Cóndor viajó personalmente a Alemania para explicar la situación a Hitler y a Göring, haciéndoles ver que la Legión Cóndor no podía realizar su cometido en España si no se la equipaba con los modernos aviones que se estaban desarrollando para la Luftwaffe. Los altos dignatarios germanos se mostraron comprensivos con sus razonamientos, pero el problema era que tales aviones no existían en la realidad; sólo había en vuelo algunos prototipos, sin mencionar los que ni siquiera había pasado de la mesa de dibujo. Ante la apurada situación, se decidió como solución provisional enviar a España tales prototipos y algún que otro de los aparatos de preserie que volaban en pruebas de desarrollo. Y eso fue lo que se hizo. A finales de 1936, llegaron a España un prototipo del Heinkel 112 y dos del caza Messerschmitt Bf.109; de estos últimos se hablará más adelante (28).

Y, en cuanto a los bombarderos... Se decidió suministrar cuatro ejemplares de preserie de tres modelos diferentes de bimotores con los que se constituiría el Grupo experimental **VB/88**. Eran éstos el Heinkel He 111, el Dornier Do.17 y el Junkers Ju.86. Este último, no tenía del todo a punto sus motores de aceite pesado –que constituían su gran innovación– de suerte que en tres meses perdió por averías de motor tres de los cinco

28 No así del prototipo del He.112, que, si bien combatió en el Jarama, en Vizcaya y en Brunete, nunca lo hizo sobre en Asturias.

aparatos suministrados (29): no se volverá a hablar de él, ya que nunca volaría sobre la región que aquí se trata.

Se ha escrito con mucha frecuencia que en febrero de 1937 llegaron a la España nacional treinta bombarderos Heinkel He.111. No podía ser. No los había. Lo que ocurrió es que, a partir de febrero fueron llegando –en realidad, treinta y uno– de forma escalonada, según iban recibiendo sus certificados de vuelo, a lo largo de siete meses. Otra cosa que –en este caso– no se ha dicho es que los TRES primeros Heinkel He-111, que comenzaron a volar en España el 14 de febrero de 1937 (30), eran del Modelo He-111 B-0; una preserie de la que sólo se construirían seis aparatos. A los tres llegados a España se les asignó el código 25 y fueron

29 El primero en perderse fue el 26-1, caído en la zona de Andújar el 23 de febrero de 1937, por avería de uno de sus motores. El 29 de abril o, quizá, el 1 de mayo, un segundo Ju-86 no regresaba a su base tras efectuar un servicio sobre Bilbao; probablemente, por fallo de sus motores, aunque cabe la posibilidad de que fuera alcanzado por la D.E.C.A. vizcaína. Otro más *“debido a averías del motor, tuvo que hacer un aterrizaje de emergencia al Este de Durango y resultó destruido”* el 29 de mayo. Algo más tarde, el restante Ju.86 (el 26.4) fue cedido -junto con el 26-5, recién llegado desde Alemania- a los españoles que, no obstante su demostrada peligrosidad, operaron con la pareja de JU.86 hasta el final de la guerra sin mayores problemas.

30 Rafael A. Permuy y Lucas Molina Franco, que han escrito un extraordinario libro sobre estos aparatos experimentales alemanes en España, utilizan la información que proporcionan los Boletines de Información de la Sección de Operaciones del Aeródromo Militar de Tablada (Sevilla) que, en su apartado Movimientos y Servicios registran las entradas y salidas de tales aparatos en dicho aeródromo. Las fechas recogidas son, pues, las de su primer vuelo DESDE TABLADA, que no tendría lugar necesariamente el mismo día de su llegada a España, sino que, en ciertos casos, podrían haber arribado algún día antes que se emplearían en revisión, puesta en servicio y, a veces, traslado desde otro aeródromo antes de hacer acto de presencia en el citado sevillano.

matriculados y bautizados 25-1 “Pedro 2”, 25-2 “Pedro 3” y 25-3 “Pedro 1” (31).



Heinkel He.111 B-0 “Pedro 2” matrícula 25-1 fotografiado en el aeródromo de La Virgen del Camino, ante el Breguet XIX 10-175.

31 La razón de este pequeño desorden fue que von Moreau, jefe del Grupo –y, obviamente, PEDRO 1– eligió para volar él personalmente el aparato 25-3. Cabe también mencionar que inicialmente los tres modelos constituyeron una ESCUADRILLA, pero se utiliza la designación GRUPO porque, poco después, se otorgó la consideración de escuadrillas a cada uno de los tres cuartetos: las E-25, E-26 y E-27 respectivamente.



Imagen del mismo Breguet de la foto anterior que nos ha permitido leer su matrícula completa

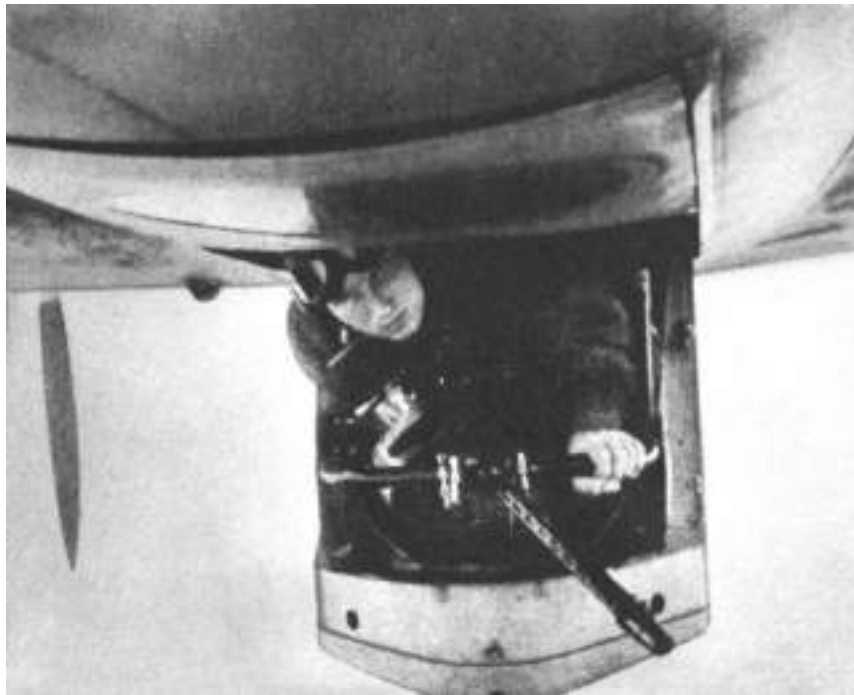
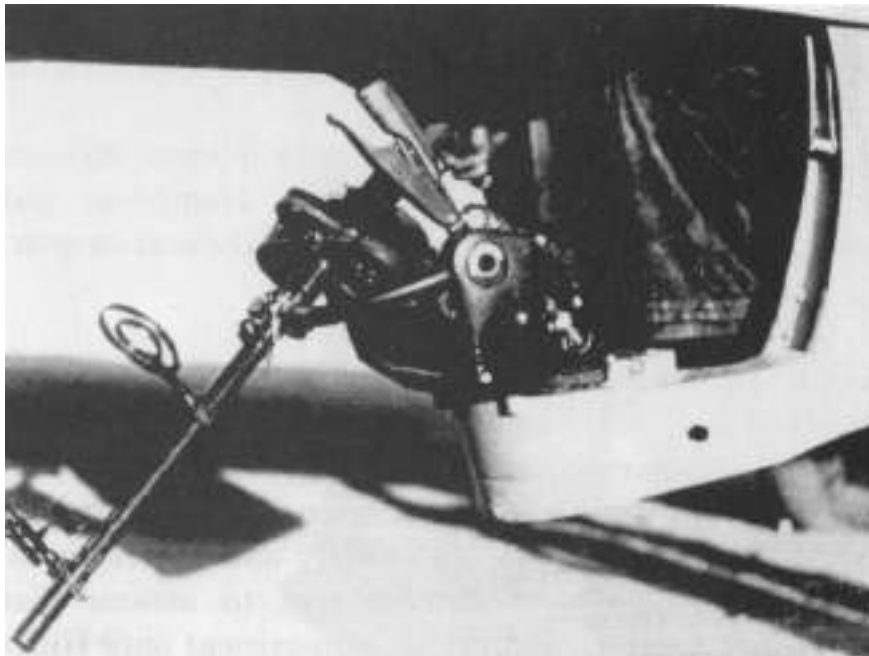
Estos aparatos eran bastante más primitivos y elementales que los He-111 empleados por los alemanes en la 2ª G.M., que son los que han quedado en la percepción de las gentes, confundiéndolos con los que realmente volaron en nuestra guerra, aquejados estos últimos de importantes limitaciones respecto de los nuevos modelos que los sucedieron y desplazaron en la gran conienda de 1939/45.

Las diferencias entre la variante B-0 y la B-1, que la seguiría inmediatamente, se reducían al puesto de ametralladora proel, a la carga de bombas y a los motores. Comentaremos en principio los aspectos comunes, para finalmente detenernos en las diferencias.

El Heinkel He.111, variante militar de un avión desarrollado como aparato comercial de línea, cosa bastante frecuente por aquellos tiempos, era un bimotor totalmente metálico, monoplano de ala baja tipo Cantilever,

con tren de aterrizaje plegable, en la idea, ahora ineludible, de cuidar al máximo la aerodinámica. De hecho, fuselaje, alas y empenajes debían mucho a su predecesor el Heinkel He.70. La cabina, por supuesto, cerrada, con parabrisas independientes del morro -configuración esta que en alguna ocasión he oído llamar “tipo Dakota”- y el propio morro en gran parte acristalado para proporcionar buena visión al observador/bombardero y, al mismo tiempo, tirador de la ametralladora, que montaba en su parte frontal.

Componían su armamento defensivo tres ametralladoras de calibre de fusil, MG.15, para cartuchos de 7,92 mm (8x57 Mauser), –una en el morro, como se ha dicho, otra en un puesto dorsal y la tercera en otro ventral–, armamento este que ya entonces comenzaba a resultar escaso y poco adecuado; especialmente, la ametralladora ventral, montada en un puesto eclipsable que, aparte de su incomodidad, cuando se desplegaba al exterior alteraba de tal manera las condiciones aerodinámicas del avión, que penalizaba sensiblemente sus prestaciones por lo que se aconsejaba desplegarlo en el momento del combate, frente a la presencia de la caza enemiga; es decir, cuando más se necesitaban velocidad y maniobrabilidad. ¡Menuda solución!



Heinkel He.111. Puesto de ametrallador ventral desplegado. Adviértase –abajo- la incómoda postura que debía adoptar el ametrallador, cuyas piernas se ven –arriba- en la posición que quedaban cuando aquel se hallaba sentado, con la mitad superior del cuerpo dentro del fuselaje.

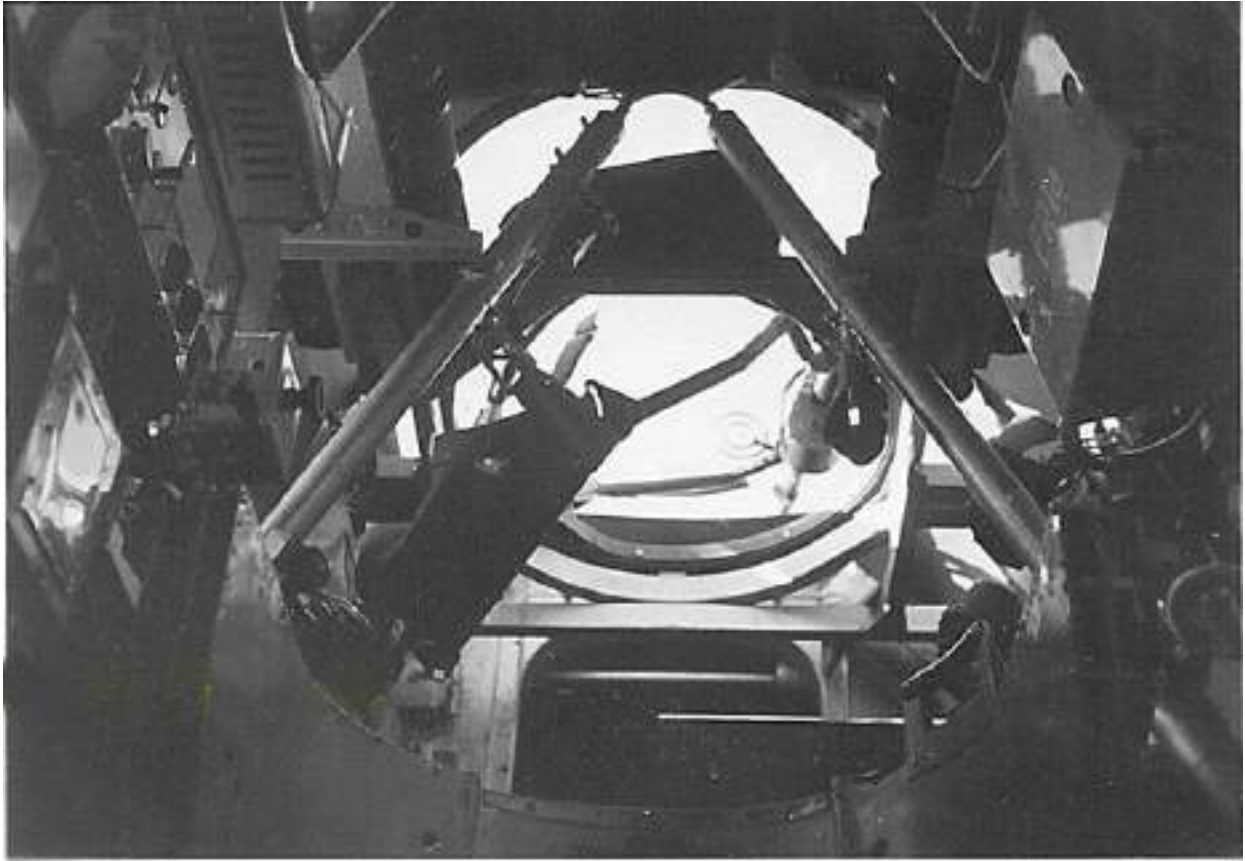


Puesto y ametralladora ventrales, fotografiados desde el interior de un Heinkel He.111

La ametralladora dorsal iba en un puesto abierto sobre un anillo Drehkranz D.30, similar al empleado en el Junkers Ju.52 y, al igual que en aquel, protegido por un pequeño parabrisas que limitaba el fuego de la máquina hacia adelante



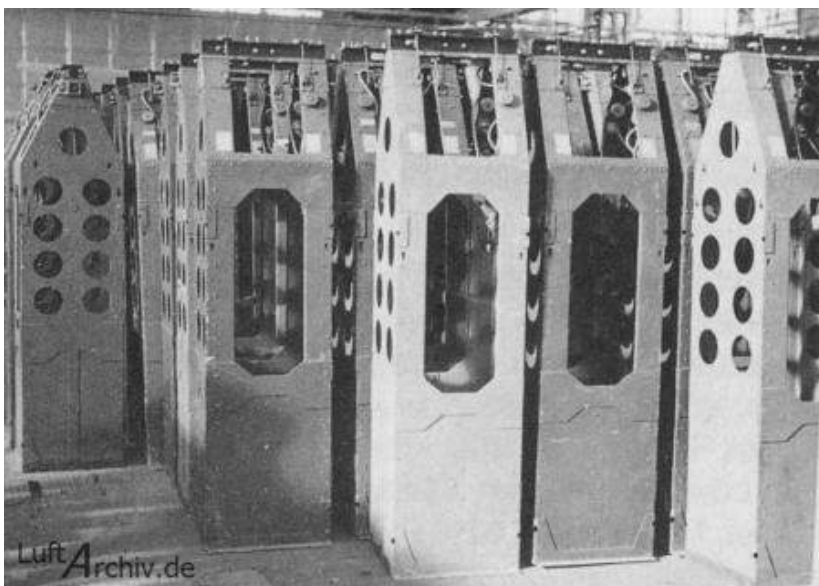
Puesto defensivo dorsal armado con una ametralladora MG.15 de 7,92 mm. En la foto de la derecha se ve claramente –a la izquierda– el pequeño parabrisas que protegía al ametrallador.



Puesto de ametralladora dorsal de un Heinkel He.111 fotografiado desde el interior del aparato. A la derecha del anillo puede adivinarse –más que verse– la Mg.15, con su cargador de doble tambor.

Las bombas iban estibadas en el interior en unos lanzabombas muy parecidos a los DESAC 250/VIII de los Ju.52, de los cuales no dejaba de ser una variante, cuya mayor diferencia con éstos era la de ser independientes, en vez de ir emparejados. Cada lanzabombas, designado ESAC/250/IX, albergaba en posición vertical una carga idéntica a la del DESAC/250/VIII; es decir, una bomba de 250 kg o 4 bombas de 50 kg o 16 de 10 kg o 4 contenedores BSK.36 con capacidad unitaria para 36 bombas incendiarias de un kilo. El lanzamiento de todas estas cargas se efectuaba eléctricamente. También disponían de un contador eléctrico que indicaba cuantas bombas iban quedando en cada pozo. Los He.111 llegados a España llevaban inicialmente el anticuado visor de bombardeo

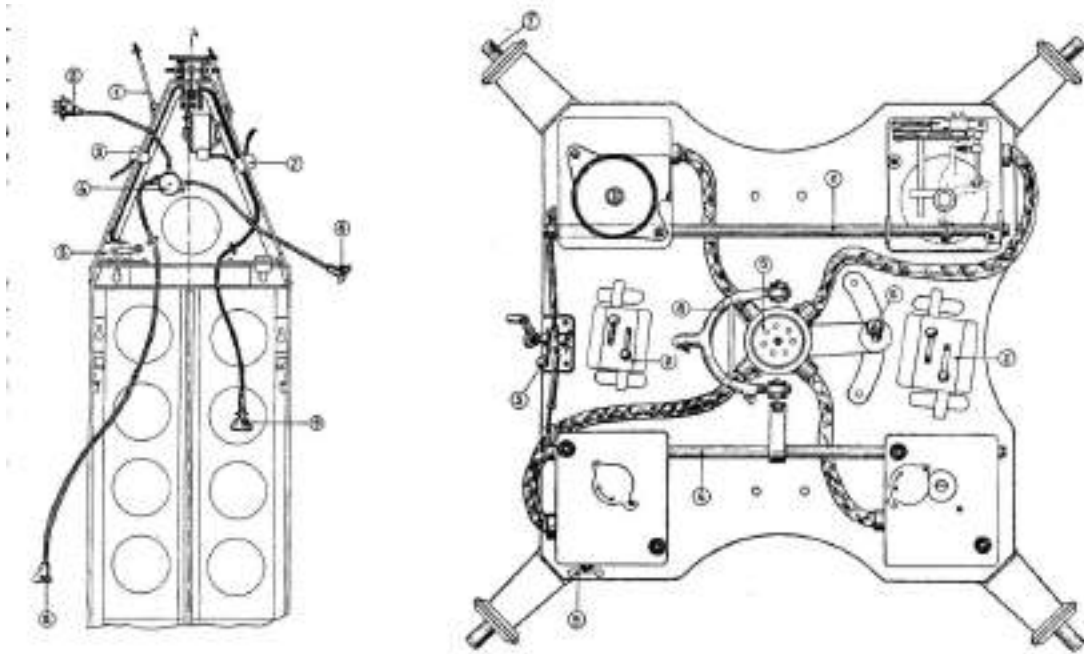
mecánico Goerz Vizier 6V.219d, el mismo que ya vimos utilizaban los Junkers Ju.52. Los aviones recibidos con la guerra bastante más avanzada ya venían con visores electro-ópticos Bofe 1 (Bombenfernrohr 1) o las primeras versiones del Lotfe (Lotfernrohr 2C), visores estos que llegaron a reemplazar algunos de los Goerz que llevaban los He.111 más antiguos.



Izda.- Lanzabombas ESAC/250/IX usados por los Heinkel He.111, individualizados, como puede verse. Dcha.- Cargando bombas “negrillas” de 10 kg en un Heinkel He.111.



Izda.- Foto de un Heinkel He.111 B1 en la que se ve el puesto de ametralladora frontal, parte del cockpit y los lanzabombas ESAC/250/IX alineados frente a frente. Dcha. Bomba SC.250 a medio cargar en el pozo izquierdo delantero.



Izda.- Esquema del lanzabombas ESAC/250/IX. Dcha.- Cuadrante o suplemento necesario para emplear bombas de 50 kg o contenedores BSK 36 de incendiarias en el lanzabombas ESAC/250/IX



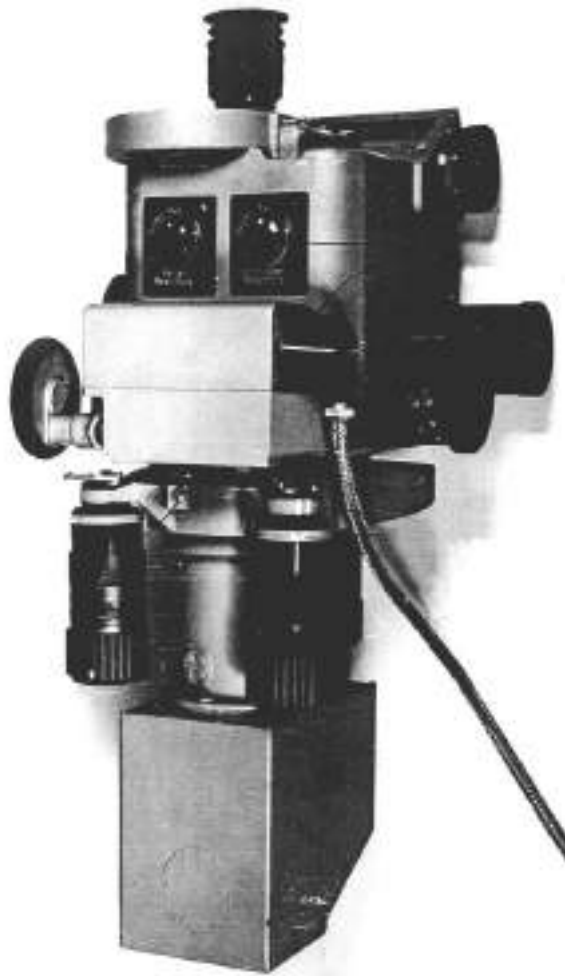
Heinkel He.111 B1 equipado con montaje de ametralladora GD-A 114, de Ikaria Werke y un visor de bombardeo Goerz Vizier 6V.219d.



Puesto proel del ametrallador/bombrdero de otro Heinkel He.111 B1 armado como el anterior con un ametralladora MG.15 y un visor de bombardeo Goerz Vizier 6V.219d. Destaca, en el centro de la imagen el cronómetro que se necesitaba para el manejo de dicho visor.



Visor de bombardeo Goerz Vizier 6V.219d de la Colección de Guerra Civil en Asturias del Museo Etnográfico e Histórico de Grado.



Visor electro-óptico Bofe 1.

Pasando ya concretamente a las diferencias entre los tres He.111 B-0 y los siguientes B-1 consideraremos en principio el diferente montaje de la ametralladora proel de dichas variantes. El Modelo B-0 llevaba un carril semicircular horizontal a todo lo ancho del diámetro máximo de la semiesfera acristalada que remataba la proa (32), mientras que en el B-1 y las series que le seguirían la MG.15 iba emplazada en un montaje cruciforme que sería ya definitivo: el GD-A 114, más conocido como Ikaria por el nombre de la firma que lo construía: la Ikaria Werke GmbH, de Velten (Berlín). Más adelante, aprovechando la reparación a que fueron

32 El mismo que llevaban los Heinkel He.111A vendidos a China

sometidos el 25-1 y el 25-3 tras haber sufrido sendos accidentes, les fueron sustituidos los montajes semicirculares de proa por otros del tipo Ikaria.



Izda.- Montaje semicircular de los He.111 A y He.111B-0. Dcha.- Montaje cruciforme Ikaria de los He.111 B-1 y siguientes.



Ambos montajes anteriores vistos desde el interior del avión. Izda. He111 B-0. Dcha. He.111 B-1



El 25-3 “Pedro 1” y el 25-1 “Pedro 2” mostrando los montajes semicirculares de la ametralladora de proa originales, con los que llegaron a España.



Los mismos aparatos aparecían tiempo más tarde con los montajes proeles del tipo Ikaria, que habían sustituido a los anteriores. Continuaban, no obstante, llevando los motores DB 600 Aa como sugiere la permanencia de las tomas de aire suplementarias en sus cubiertas.

Otra de las diferencias entre los tres aparatos de la variante He.111 B-0 y los de la He.111 B-1 era que unos y otros montaban motores diferentes. El B-0 iba motorizado con dos Daimler Benz DB 600Aa, en tanto que los B-1 los llevaban DB 600C. La potencia de ambos era parecida, unos 950

hp el primero y del orden de 900 hp el segundo, aunque con diferente relación en los engranajes de reducción. El aspecto externo era también muy similar, con seis tubos de escape a la vista a cada lado del motor y una generosa cubierta semicilíndrica que protegía la toma de refrigeración del carburador. Sin embargo, resulta fácil distinguirlos externamente porque los del He.111 B-0 presentaban tras la hélice dos pequeñas tomas de aire en la parte de arriba de los motores y otras dos iguales en la de abajo que, por lo visto, requería el DB 600Aa. Estas tomas suplementarias sólo las llevaban los He.111 B-0, desapareciendo en los motores posteriores de la serie 600.



Imagen del Heinkel He.111 B-0 “Pedro 3” 25-2, mostrando en sus motores las cuatro tomas de aire suplementarias que precisaba el DB 600Aa.



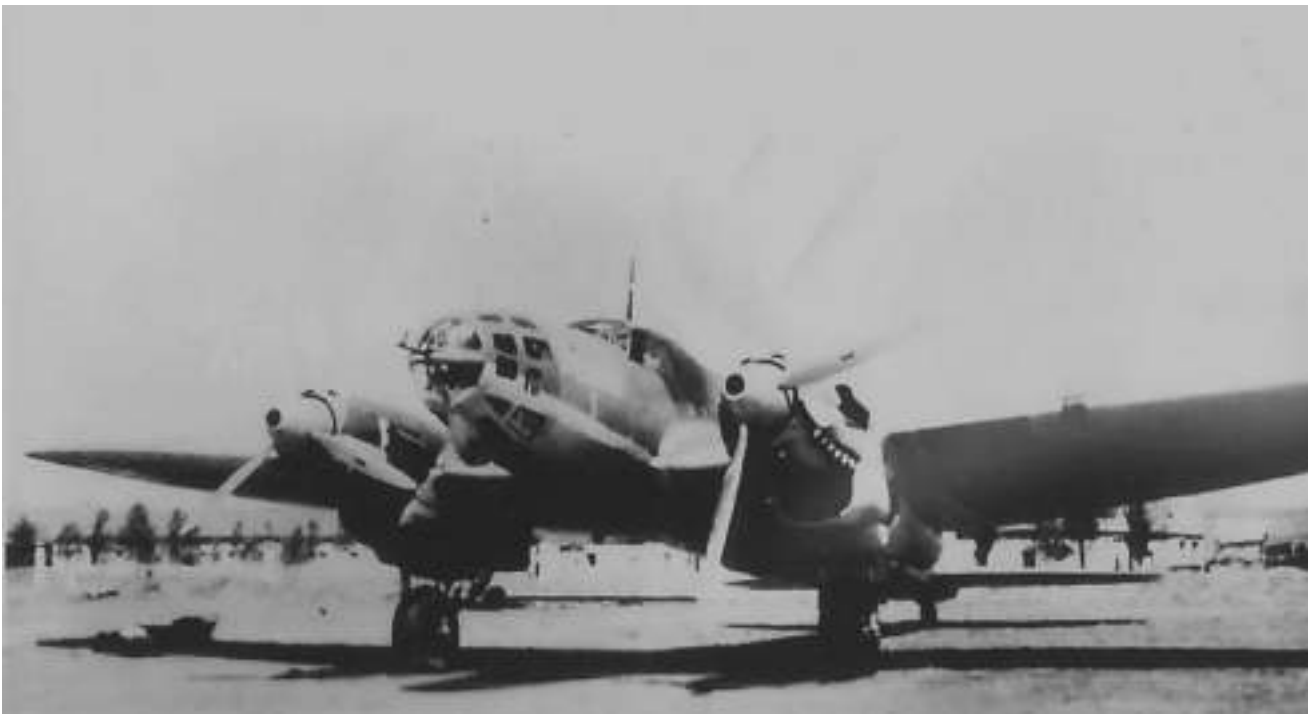
Motor DB 600 Aa de un He.111 B-0



En cambio, el “Pedro 4” 25-4, como todos los que le siguieron, presentaba la carcasa del Motor DB 600C lisa -sin las tomas suplementarias- y el montaje cruciforme Ikaria de la ametralladora frontal normalizada para los He.111 de la serie B-1 y siguientes



Los seis Heinkel He.111 de la preserie B-0, fotografiados en Alemania, con matrículas civiles. Con la misma configuración de los aparatos representados en las fotografías anteriores si bien, en esta imagen, no tienen colocadas las ametralladoras de proa.



“Pedro 1” 25-3 mostrando las tomas de aire suplementarias de sus motores, el montaje de la ametralladora de proa semicircular y la ventilación del carburador larga, características externas de los Heinkel He.111 B-0



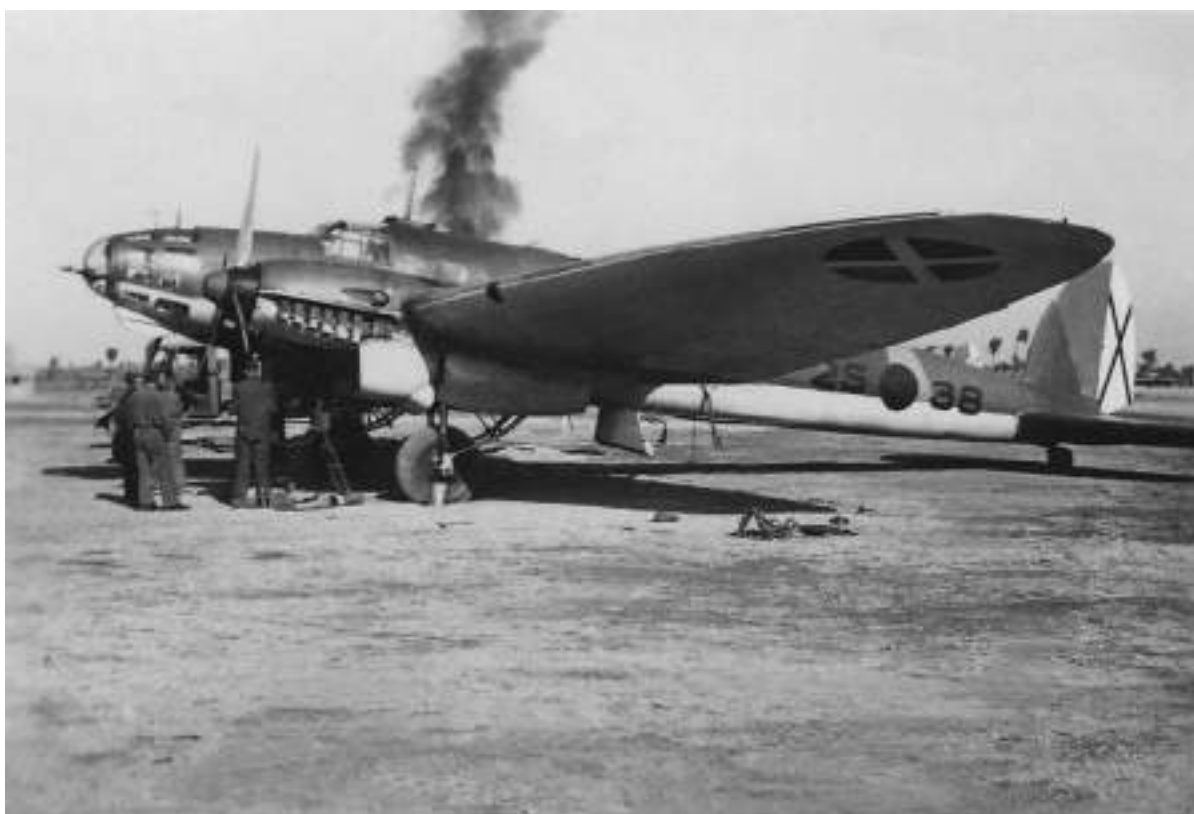
El “Pedro 2” 25-1, con idénticas características a las del 25-3 de la foto anterior propias de los bimotores de la preserie He.111 B-0.



El “Pedro 6”, con las carcasas de sus motores lisas, los tubos de escape cortos y el montaje Ikaria de la ametralladora proel es un ejemplar representativo de la variante He.111 B-1

A partir de la tercera decena de Heinkel He.111 B-1, –con la batalla de Asturias ya finalizada– comenzó a suministrar Alemania ejemplares del nuevo He.111 B-2 que difería de la variante anterior por el cambio de los motores DB 600C por los DB 600CG, sobrealimentados, de 1.000 hp de

potencia. Con los que alcanzaba una velocidad máxima de 370 km/h y una velocidad de crucero de 345 km/h. La diferencia externa que distingue al B-1 del B-2, consiste en que en los motores de este último desaparece la cubierta semicilíndrica de la aireación del carburador, quedando ésta reducida a una simple boca dentro de un alvéolo en forma de gota de agua horizontal. Por otra parte, los tubos de escape son más largos y, por tanto, más sobresalientes.



Heinkel He.111 B-2 25-38. Adviértase la toma de aire para el carburador de tamaño muy reducido y los tubos de escape más largos. El hecho de que empezaran a recibirse aparatos de la variante B-2 no quiere decir que cesaran los envíos del B-1 pues, como se ha dicho, Alemania enviaba lo que iba teniendo disponible y en España se matriculaban según el orden de recepción independientemente de la variante que fueran.



Motores DB 600 CG de un He.111 B-2

Más tarde, a partir del 25.44, cuando ya hacía tiempo que finalizara la campaña del Norte, comenzarían a llegar a España los Heinkel He.111 E – con velocidad de hasta 419 km/h y capacidad para 2.000 kg de bombas (ocho ESAC/250/IX) –, pero éstos desbordan cronológicamente los límites de este trabajo. En cualquier caso, nos encontramos con un avión “raro” que podría ser un prototipo del He-111 E, una variante de ensayo intercalada en la producción de la serie B o una recomposición realizada en España. Se trata del 25-17 que montaba unos motores con los tubos de escape reunidos en un colector único, como los llevaban los motores Junkers Jumo 211A-1 de los aviones de la serie E, pero conservaba la cubierta semi-cilíndrica larga de aireación del carburador de la serie B-1.



Heinkel He.111 matrícula 25-17 con colector para los escapes del tipo usado por la variante E, si bien mantiene la toma de refrigeración del carburador larga de la variante B-1.

La tercera diferencia a comentar entre los Heinkel He.111 B-0 y los He.111 B-1, tal vez la más importante, aunque no se aprecia desde el exterior, es que el primero montaba tan sólo cuatro lanzabombas ESAC/250/IX, con una capacidad máxima de carga de 1.000 kilos, en tanto que el segundo llevaba lanzabombas idénticos, pero en número de seis y, por tanto, podía cargar hasta un total de 1.500 kg. La más pequeña carga del He.111 B-0 queda claramente reflejada en los partes de la Legión Cóndor de las primeras acciones realizadas tras la constitución del VB/88, en los días 20, 23 y 25 de marzo de 1937, en los que los Heinkel He.111B-0 llevaban invariablemente 16 bombas de 50 kg, cuatro por cada uno de los cuatro lanzabombas. Habría, pues, que revisar los cálculos de carga de bombas que se han venido haciendo, a base de 2.000 kg. por aparato He-111, en relación a bombardeos sobre Vizcaya, pues los Heinkel empleados en ellos únicamente podían cargar como máximo 1.500 e, incluso tres de los cuales, sólo 1.000.

Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Messerschmitt Bf.109A y B1

Continuando con los aviones que operaron por primera vez sobre Asturias el 26 de agosto de 1937, ha quedado dicho que los Heinkel He.111 iban escoltados por Messerschmitt Bf.109. Asimismo, quedó recogida la noticia de la llegada a España de dos prototipos de tal aparato – Bf.109 V3, *Werk-Nr.* 878, y V4, *Werk-Nr.* 810– en diciembre de 1936, que fueron matriculados respectivamente 6-2 y 6-1. El 11 de febrero de 1937, el 6-2, pilotado por el Lt. Rehahn, se estrelló al despegar del aeródromo de Cáceres resultando el aparato destruido y el piloto muerto.



Messerschmitt Bf.109, matrícula 6-1. Se trataba del prototipo V4 (*Werk Nr.* 878) que, a su llegada a España, montaba un motor Jumo 210B de 640 Hp con una hélice bipala de madera de paso fijo. Estaba armado con dos ametralladoras MG-17 de 7,92 mm de capot, sincronizadas con la hélice



El Bf.109 matrícula 6-2 era el prototipo V3 (Werk Nr. 810). Montaba un motor Jumo 210C de 640 Hp que movía una hélice tripala Schwarz que, tras romperse en un accidente, fue sustituida por una de madera de dos palas, tal como aparece en la fotografía. El armamento era idéntico al anterior. Adviértase que en sus primeros momentos en España los Bf.109 llevaban la matrícula completa detrás del círculo negro que, además, era bastante más grande de lo que sería más tarde.



Bf.109 6-3 era el prototipo V6 (Werk Nr. 880). Llegó a España motorizado con un Jumo 210D de 670 Hp con hélice de madera bipala de paso fijo. No está claro si llevaba sólo 2 ametralladoras MG-17 sobre el morro o bien tres, disparando la tercera a través del buje de la hélice; pero, al menos, venía preparado para montarla.

Para reponerlo fue enviado desde Alemania el prototipo V.6 (*Werk-Nr.* 880), que recibió la matrícula 6-3. Estos aparatos, como prototipos que eran, presentaban y habían sido probados con distintas soluciones de armamento y motorización, aparte de otros cambios en diferentes sistemas.

A comienzos de marzo comenzaron a llegar a España quince aparatos de la serie Bf.109 A (“Anton”). El inicial fue matriculado 6-4 y operaba por primera vez el día 7, recibiendo los catorce restantes las matrículas 6-5 a 6-18, pues se respetaron las asignadas a los tres prototipos anteriores, incluido el ya destruido 6-2. La construcción de esta serie –o, más bien, preserie– A, se ha venido negando durante mucho tiempo, entre otras razones –como la destrucción de gran parte de los documentos referentes a los mismos–, porque nunca llegaron a incorporarse a la Luftwaffe. Recientemente la infatigable labor de varios historiadores ha dado como fruto la identificación de los números de fabricación (*Werk Nr*) de diecinueve “Anton” y sus matrículas alemanas, invariablemente civiles, de los veinte o veintidós aparatos que, según diferentes testimonios llegaron a producirse:



Formación de “Mesers” Bf.109A de la única partida recibida de este modelo alineados en el aeródromo de La Virgen del Camino

<i>Werk Nr. 808</i>	<i>matrícula DgIIBA,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 809,</i>	<i>matrícula D-IUDE,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 810,</i>	<i>matrícula D-IHNY,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 883,</i>	<i>matrícula D-ITGE,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 884,</i>	<i>matrícula D-IXZA,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 994,</i>	<i>matrícula D-IMRY,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 995,</i>	<i>matrícula D-IPLA,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 996,</i>	<i>matrícula D-IVSE,</i>	<i>motor Jumo210B</i>
<i>Werk Nr. 997,</i>	<i>matrícula D-IZQE,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1000,</i>	<i>matrícula D-IMTY,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1001,</i>	<i>matrícula D-IPSA,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 1002,</i>	<i>matrícula D-IQMU,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 1003,</i>	<i>matrícula D-IVTO,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 1004,</i>	<i>matrícula D-ILZY,</i>	<i>motor Jumo 210B</i>
<i>Werk Nr. 1005,</i>	<i>matrícula D-IJFY,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1006,</i>	<i>matrícula D-IBLE,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1007,</i>	<i>matrícula D-IHDU,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1008,</i>	<i>matrícula D-IYTY,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>
<i>Werk Nr. 1009,</i>	<i>matrícula D-IOMY,</i>	<i>motor Jumo 210D</i>

Quince de estos aparatos fueron enviados a España, de los cuales han podido identificarse las matrículas y números de fabricación de trece:

Werk Nrs. 883, 995, 996, 997, 1000, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008 y 1009.



Bf.109A 6-6. Vemos como, ya integrados en la Escuadrilla 2J/88 (“Sombrero de Copa”) continuaban llevando la matrícula completa tras el círculo negro.

Eran, pues, aviones experimentales en los que resaltaban sus indiscutibles virtudes, si bien resultaban éstas penalizadas por algunas deficiencias, producto de una apresurada puesta a punto y de la poca claridad en las ideas que presidieron tanto su desarrollo como su empleo. Bien es cierto que pertenecían a una generación de aparatos nueva: interceptor de caza rápido, monoplano de ala baja Cantilever, de estructura metálica, con tren de aterrizaje plegable, cabina cerrada y ruedecilla de cola cuya concepción sería inmediatamente adoptada de forma universal, pero también lo es que el Polikarpov I.16 –contra el que ya habían combatido en Brunete y Santander y ahora se aprestaban a hacerlo sobre Asturias– se le había adelantado más de dos años al entrar en servicio en la Fuerza Aérea Soviética (VVS) a finales de 1934 y ya perfectamente

evaluado, definido su empleo y corregidos sus defectos de desarrollo— cinco meses en su presencia en combate sobre los cielos de España.

Precisamente su aparición —junto con la del biplano Polikarpov I.15— en la batalla de Madrid, en noviembre de 1936, constituyó una desagradable sorpresa para los pilotos alemanes que combatían con el bando nacional, imposibilitados de hacerles frente con los aparatos anticuados —de improviso— que poseían. Los alarmantes informes sobre aquellos remitidos a Alemania propiciaron el inmediato envío a España, en diciembre de 1936, de los dos primeros prototipos armados del Bf.109, junto con el prototipo V.3 del Heinkel He.112. Para reemplazar la pérdida del 6-2, que resultó destruido en un despegue, llegaba a primeros de marzo un tercer prototipo, el V.6, que acabaría por ser considerado el cabeza de serie Bf.109A e, inmediata y sucesivamente, comenzaron a recibirse quince aparatos de esta serie “Anton”. Estos diecisiete Bf.109 serían asignados, a medida que iban quedando listos para el vuelo, a la 2ª



Los Messers 6-10 y 6-14 fueron dos de los Bf.109 A que se integraron en la 2ª escuadrilla del Grupo J/88. Adviértase que llevan seguidos los dígitos de las matrículas, detrás del círculo negro.

Escuadrilla del J/88, al mando del Oblt. Günther Lützow, que participó con nueve aviones –mientras quedaban otros cinco en Sevilla, aún en montaje, y tres más pendientes de recepción–. en la campaña de Vizcaya, que culminaron sin sufrir una sola baja en el personal o en el material, no obstante haber derribado un caza Letov S.231 y tres Polikarpov I.15 “Chato” republicanos y de averiar algunos más de estos últimos. Aunque es bien cierto que en Vizcaya no tuvieron que combatir con los I.16 “Rata/Mosca” que aún no había subido al Norte.

En la batalla de Brunete intervino ya con una docena de aparatos en vuelo y en su confrontación contra los I.16 sufrió tres derribos, que le costaron la pérdida de dos aviones –el 6-4 y el 6-14– y un piloto muerto –el Uffz. Hönes– y otro prisionero –el Uffz. Haarbach–, si bien se apuntaron a cambio once I.16 derribados, aparte de algunos aviones de otros tipos.

Los Bf.109A montaban un motor Jumo 210/B del 640 hp o 210/D, de 670 hp que movía una hélice bipala de madera Schwarz de paso fijo (33) y pesaban cargados casi 2.000 kg, lo que nos da 3,125 o 2,985 kg (según el

33 A lo largo de la guerra, aprovechando de forma habitual periodos de reparaciones o mantenimiento, las hélices de madera les fueron sustituidas por otras metálicas VDM de paso variable. José Luis González Serrano –en el número 27 de la revista “Aeroplano”– llega a la conclusión de que no se introdujeron estos cambios, sino que algunos B.1 recibieron las matrículas de otros tantos Bf.109A que habían causado baja. En realidad, esto lo afirma únicamente como una posible solución al enigma de que, siendo 139 el número total de los Bf.109 recibidos en España, la matrícula más alta que se les asignó fuera la 6-131. Lo que no entiendo es por qué habría de aplicarse esta práctica únicamente a los Messers, en tanto que no se hizo con ningún otro de los diversos modelos de aparatos suministrados por Alemania a la Aviación nacional y no se contempla lo que se hacía habitualmente en los aviones de otros tipos, reconstruidos tras un siniestro, en los que se sustituían determinados elementos originales por otros de mejor rendimiento de los que se disponía como repuesto o por “canibalización”.

motor que montara) por caballo de potencia del BF.109A. En tanto que el Polikarpov I.16 Tipo 5 era más ligero –1.460 kg cargado– y tenía un motor más potente: el M-25 de 700 hp, con lo que su ratio de kilogramos por caballo era de 2,086 kg.

Pese a ello, el caza alemán alcanzaba una velocidad máxima horizontal de 460 k/h en tanto que el I.16 Tipo 5 no superaba los 454 km/h. No era mucha la diferencia pero, en cambio, este último era bastante más ágil y maniobrero, a lo que contribuía no poco su corta longitud, y subía más rápido, de suerte que, perseguido por un “Anton”, podía virar en un radio mucho menor y atacarle de frente e incluso ganarle la cola mediante un “looping”, lo que hacía que el combate individual resultara muy peligroso para el Bf y el evitarlo, una actitud muy prudente. A Brunete los cazadores de la Cónдор llegaron aleccionados por sus enfrentamientos con los I-15 en Vizcaya, donde aprendieron que no debían dejarse envolver en una “pelea de perros” y ahora, si bien era cierto que las características del I.16 le convertían en un enemigo muy peligroso, esto ocurría en alturas entorno a los 3.000 metros. No lo era, en cambio, a mayor altitud, en la que el I.16 iba perdiendo rápidamente prestaciones hasta el punto de no poder alcanzar el techo del Bf.109. Esta circunstancia se convertiría en la gran baza del caza alemán que adoptaría una táctica consistente en acechar al enemigo a una altitud en la que resultaba inaccesible a la espera de sorprender a la formación adversaria desprevenida o a que algún enemigo se quedara aislado, para atacar en un fuerte picado, ametrallarles en una pasada y romper el contacto, continuando el picado en el que era más rápido que el I.16 –al que frenaba la gran superficie frontal de su motor en estrella– para recuperar a continuación su techo y repetir la maniobra.

El “Antón” iba armado con dos ametralladoras de montaje manual (34) MG.17 de 7,92 mm de calibre montadas sobre el morro, con 500 disparos cada una y cadencia de tiro que superaba en muy poco los 1.000 d.p.m.; armamento escaso pero, de momento, suficiente pues el de sus adversarios era parecido. Concretamente, los “Rata” Tipo 5 llevaban en cada ala una ametralladora ShKAS de 7,62 mm con 750 cartuchos, capaz de disparar 1.500/1.800 disparos por minuto. Dicho así, podía considerarse superior el armamento del aparato soviético pero no lo era tanto porque las alas del I.16 no tenían suficiente resistencia para evitar la vibración de las máquinas en fuego lo que aumentaba la dispersión del tiro que, ya en principio, era superior a la del alemán por ir emplazadas mucho más separadas; por otra parte, la puntería se efectuaba en el I.16 Tipo 5 mediante un colimador tubular OP-1, inferior a los visores réflex que montaban los Bf.109A, del modelo Revi 3C o, algunos, del más moderno Revi C/12B.

Originalmente se había decidido instalar en el Bf.109A un lanzabombas vertical interno Elvemag 5 C-10, capaz para cinco bombas de 10 kilos pero, tras unas primeras pruebas, se desistió definitivamente de su empleo.

34 El sistema electro-neumático EPAD 17 para el montaje de las ametralladoras aún se encontraba en estado experimental cuando llegaron a España los Bf.109A. Más adelante, cuando las siguientes series comenzaron a recibirse con el EPAD 17 montado de fábrica, a varios -si no a todos- los “Anton” supervivientes les fue cambiado el sistema de montaje manual por el automático.



(Izda.). Cockpit de un Bf.109 mostrando el visor reflex Revi C/12B para la puntería de las ametralladoras (con el cristal apenas visible a causa de la transparencia). (Dcha) El más primitivo visor réflex Revi 3C que asimismo montaban algunos de los Bf.109A que operaron en España.



Ametralladora MG.17 de 7,92 mm (8x57 Mauser). Por aquel entonces la ametralladora estándar de los Bf.109 como arma de capot sincronizada con la hélice



Dos ametralladoras MG.17 expuestas en la posición en que iban colocadas sobre el morro del avión –la izquierda algo adelantada en relación a la derecha-; adviértanse los depósitos de las cintas y las tolvas de expulsión de las vainas vacías que imponían tal emplazamiento. Ambas máquinas tienen colocados los sistema de montaje automático EPAD 17 (Foto Museo de la Academia Básica del Aire, León)



Vista de un Bf.109 sometido a revisión. Se aprecia claramente el posicionamiento de la MG.17 izquierda.



Imagen (muy mala pero que, aún así, permite leer su matrícula 6-78) de un Bf.109D con el mástil para antena de radio. Es la foto con la matrícula más baja que conozco de un Bf.109 con la antena de radio en España. Los Bf de las serie E1 y E-3 llevaban radio en su mayor parte y, obviamente, muestran en sus fotografías el mástil, el cable de la antena y su fijación en la cola.

Se había previsto en principio montarles aparatos radiotransmisores, pero a España, tanto los “Anton” como los B-1 Bruno, llegaron sin ellos (la foto más antigua de un Bf.109 con el mástil y la antena de la radio es la de un tipo D, con matrícula 6-78. Llegado a España ya en 1938). En definitiva, estos aviones estaban muy lejos aún de lo que serían los Bf.109E, que empezarían a operar con la Aviación nacional a comienzos de 1939, y no digamos de los Me.109 que combatieron en la 2ª G.M.

A mediados de julio comenzaron a llegar, despiezados, los primeros Bf.109 B-1 de una partida que se compondría de 26 aparatos. Su mayor diferencia con la versión anterior era que éstos venían provistos de una hélice de dos palas, metálica VDM9-11072, tipo Hamilton, de paso variable (35). Presentaba ésta ventajas tan evidentes que, como se ha dicho, iría aplicándose a los aparatos de la variante A en sustitución de la

35 Como quiera que los Bf.109 de hélice de madera habían sido confundidos en España con los B-1, cuando llegaron los auténticos B-1 con hélice metálica tipo Hamilton, se les aplicó para distinguirlos de los anteriores la designación B-2 que, al parecer, no llegó a existir oficialmente como tal subvariante.

hélice de madera. Montaban motores Jumo 210 Da/Ea, con mejoras respecto al modelo anterior, como la sobrealimentación de dos etapas, que proporcionaba 680 Hp a nivel del mar, con los que alcanzaba una velocidad máxima de 465 km/h. El armamento de estos aparatos había sido aumentado a tres ametralladoras MG-17, disparando la tercera a través del buje de la hélice; sin embargo, esta última dio problemas de sobrecalentamiento y vibraciones que indujeron a no montarla en algunos de los aviones o a retirarla en otros que ya disponían de ella. Sólo una parte de los Bf.109 B-1 mantuvo la tercera MG-17, aunque todos estaban preparados para recibirla. El visor réflex de puntería Revi C/12C, que montaba, también incorporaba algunas mejoras respecto de los anteriores modelos.



El 6-19 en La Virgen del Camino. Fue el primer Bf.109B-1 llegado a España ya con la hélice metálica tipo Hamilton de origen.

Estas dos variantes del Bf.109 –la A (“Antón”) y la B (“Berta”/“Bruno”)– serían las únicas que combatieron sobre el Teatro de Operaciones del Norte.



Cabina de un Bf.109 B-1 en la que destaca el visor réflex Revi C/12C.



Visor Revi C/12C conservado en el Museo de la Academia Básica del Aire, en León

Presencia de nuevos aviones sobre Asturias: los Dornier Do.17 E1 y F1

Nos queda por tratar un tercer avión que tuvo su bautismo de fuego sobre Asturias el 26 de agosto. Se trata del Dornier Do.17 que formaría parte de uno de los cuartetos –escuadrillas– del VB/88. Su llegada a España fue algo más tardía que la de los otros dos modelos que componían el citado Grupo VB/88 debido a que, como se viene insistiendo, aún no estaban del todo listos por tratarse de ejemplares experimentales, y sólo podían enviarse a la Legión Cóndor conforme iban quedando operativos. Así, cuando llegaron a Sevilla a mediados de febrero del 37, los aparatos con los que se organizaría el Grupo Experimental, únicamente se recibió un Do.17 E-1 que fue matriculado 27-3. El 27 por ser el número asignado en España a este tipo de aparato y el 3 por estar aguardando la llegada inminente de los otros aviones que completarían la patrulla o escuadrilla E-27. Hasta el 7/8 de marzo no llegarían a Sevilla el 27-2 “Pablo 2” y el 27-1 “Pablo1”, mientras que el 27-4 “Pablo 4” aún tardaría un mes en incorporarse a la escuadrilla, pues se recibió en España en torno al 6 de abril. A finales de junio llegaron el 27-5 y el 27-6 y un mes más tarde el 27-7 y el 27-8 otros tres, 27-9 a 27-12, sumando así una docena los Do.17 recibidos por la Legión Cóndor al comenzar la batalla de Asturias, pero no intervendrían en ella los doce, toda vez que de este total habría que descontar dos aparatos perdidos, uno sobre Bilbao, el 27-2, derribado el 18 de abril por los “Chatos” de la Escuadrilla del Norte republicana y otro en Brunete, alcanzado por el fuego de tierra el 24 de julio.

En realidad, Alemania enviaría al VB/88 Dornier Do.17 de dos variantes: la Do.17 E-1, de bombardeo, y la Do.17 F-1, de reconocimiento estratégico; si bien no se distinguían externamente, pues la diferencia entre

ellas consistía en que la versión E-1 iba provista de lanzabombas internos, en tanto que éstos eran sustituidos por cámaras fotográficas en la F-1. Precisamente esa dificultad para poder distinguir a unos de otros dio pie a una serie de teorías contrapuestas, siendo yo –creo– el primero en enfocar el tema en la dirección correcta en un artículo sobre los Do.17 que publiqué en la Revista Española de Historia Militar en el ya lejano año 2012 (36). Por aquel entonces la versión en circulación más admitida era que los Do.17 de bombardeo eran los que presentaban un bulbo en la parte inferior derecha para proteger el visor de puntería, mientras que aquellos que no lo llevaban eran los Dornier de reconocimiento. El problema es que los cuatro primeros que llegaron a España carecían de tal bulbo y, no obstante, eran bombarderos E-1 y como tales fueron empleados continuadamente en misiones de bombardeo y, además, siempre con la carga máxima de 500 kg de bombas que admitían. Estudiando el tema, llegué a la conclusión de que efectivamente era imprescindible que los bombarderos dispusieran de un visor de puntería pero no necesariamente del bulbo sobresaliente de protección, dependiendo del tipo de visor que montaran. Con ello creo que dejaba claro el asunto, al tiempo que eliminaba el criterio que hasta entonces se había utilizado para distinguir a unos de otros, consistente en considerar bombardeos Do.17 E-1 a los que llevaban el bulbo protector del visor, pero si no lo llevaban no tenía que serlo necesariamente y podían ser tanto E-1 como F-1. Volveremos sobre el tema cuando se trate el armamento de estos aparatos.

36 Artemio Mortera. “Dornier DO.17E/F en la Guerra Civil española. Confusión y especulaciones”. R.E.H.M., números 134 y 135. Octubre/Noviembre de 2012

El Do.17 tenía una silueta súper-estilizada que le valdría el sobre nombre de “Lápiz volador”. Bimotor, de fuselaje monocasco metálico, con morro acristalado, doble deriva, tren de aterrizaje eclipsable, ruedecilla de cola, provisto de radio... era el arquetipo de la nueva generación de



Motores BMW VI 7,3, utilizados por los Dornier Do.17, con los mecánicos dedicados a labores de revisión. Advértase que sus capós se levantan hacia arriba y hacia adelante,



Curiosa estampa la que ofrecían los Do.17 cuando se levantaban los capós de sus dos motores. Obsérvense, preparadas, las diez bombas de 50 kilogramos que constituían su carga máxima

aviones que comenzaba a imponerse, dejando de golpe obsoletos a todos sus predecesores. Montaba dos motores BMW VI 7,3 de 750 Hp con los que alcanzaba una velocidad máxima de 355 km/h y una de crucero de 330.

Iba armado con tres ametralladoras MG.15 de 7,92 mm en los puestos tradicionales dorsal, ventral y proel y, hasta la publicación de mi autocitado artículo publicado en la R.E.H.M., siempre se había afirmado que esta última iba emplazada en el cristal derecho del parabrisas, como, así, ocurriría más tarde. Pero lo cierto es que los primeros aparatos construidos –entre ellos, por supuesto, los llegados a España– montaban la MG.15 de proa en un afuste semirrígido sujeto al piso de la cabina, asomando apenas por la cristalera del morro, por lo que había pasado desapercibida, ya que resultaba difícil distinguirla en la mayoría de las fotos. Más tarde y, en general, aprovechando reparaciones –pues los Do.17, que aún no estaban totalmente a punto, sufrieron numerosos accidentes, tanto en España como en Alemania–, se les iría sustituyendo el montaje semirrígido del morro, por el de rótula en el parabrisas.

Los mencionados accidentes suelen achacarse a fallos del sistema hidráulico. Lo cierto es que son numerosas las fotos de aviones siniestrados en los aeródromos en el momento del aterrizaje. Dichas fotografías parecen todas iguales: toma de tierra sobre la panza con las hélices dobladas al golpear en el suelo (37) y, en algunos de ellos, los más

37 También son frecuentes las fotos de accidentes provocados por fallo de una sola pata del tren de aterrizaje

violentos, rotura del fuselaje. El caso es que imágenes similares se encuentran asimismo con notable frecuencia entre las tomadas por la



Arriba. Ejemplos de tomas de tierra con capotaje de los Dornier 27-1 (izda.), en La Albericia, y 27-3 (dcha.)

Abajo Izda, Otra de las numerosas tomas de tierra por fallo del tren de aterrizaje; en este caso, el del 27-11, en Burgos y una más (dcha.), similar a las anteriores, si bien se trata de un Do.17E del Grupo KG77 de la Luftwaffe en la que, igualmente, fueron numerosos los Dornier siniestrados de esta, misma forma



De los Dornier Do.17 accidentados en el aterrizaje por fallo de una sola pata del tren elegimos dos ejemplos representativos: el 27-4 (izda.) y el 27-9 (dcha.)

Luftwaffe a los Do.17 que por esas mismas fechas tenía en servicio e, incluso, en variantes más modernas, lo que parece confirmar que el problema persistía de forma endémica sin solucionar.



Ametralladora de proa de un Do.17 E-1 en afuste semirígido. A la derecha de ella, algo retrasado, se ve el visor de bombardeo Goerz Vizer 6V.219d que montaban los primeros bombarderos Do.17 E-1 llegados a España.



Sistema de engarce de la ametralladora MG.15 al afuste semi-rígido de proa.



Otra vista de la MG.15 montada en la proa de un Do.17 E-1 sobre montaje fijo. El tubo vertical que se aprecia en el ángulo inferior derecho es el soporte del visor Goerz que, en este caso, se pierde por la derecha del encuadre, si bien nos deja ver el cronómetro que se necesitaba para utilizar dicho visor.



Vista externa del emplazamiento de la MG.15 de proa sobre montaje fijo en un Do.17 no identificado.



El Do.17 E-1 27-7 –“Gato Erizado”– nos muestra desde el exterior el emplazamiento de la ametralladora de proa. Obsérvese que la boca del arma apenas sobresale de la cristalera del morro.

El montaje semi-rígido de la ametralladora de proa sería sustituido – pasando la MG.15 a una rótula en el parabrisas derecho– en varios de los Do.17; al menos, en los 27-7, 27-8 y 27-9, de entre los que combatieron en Asturias, y en los 27-13, 27-14 y, probablemente, en los 27-20, 27-24 y 27-25, entre los que llegaron más tarde.

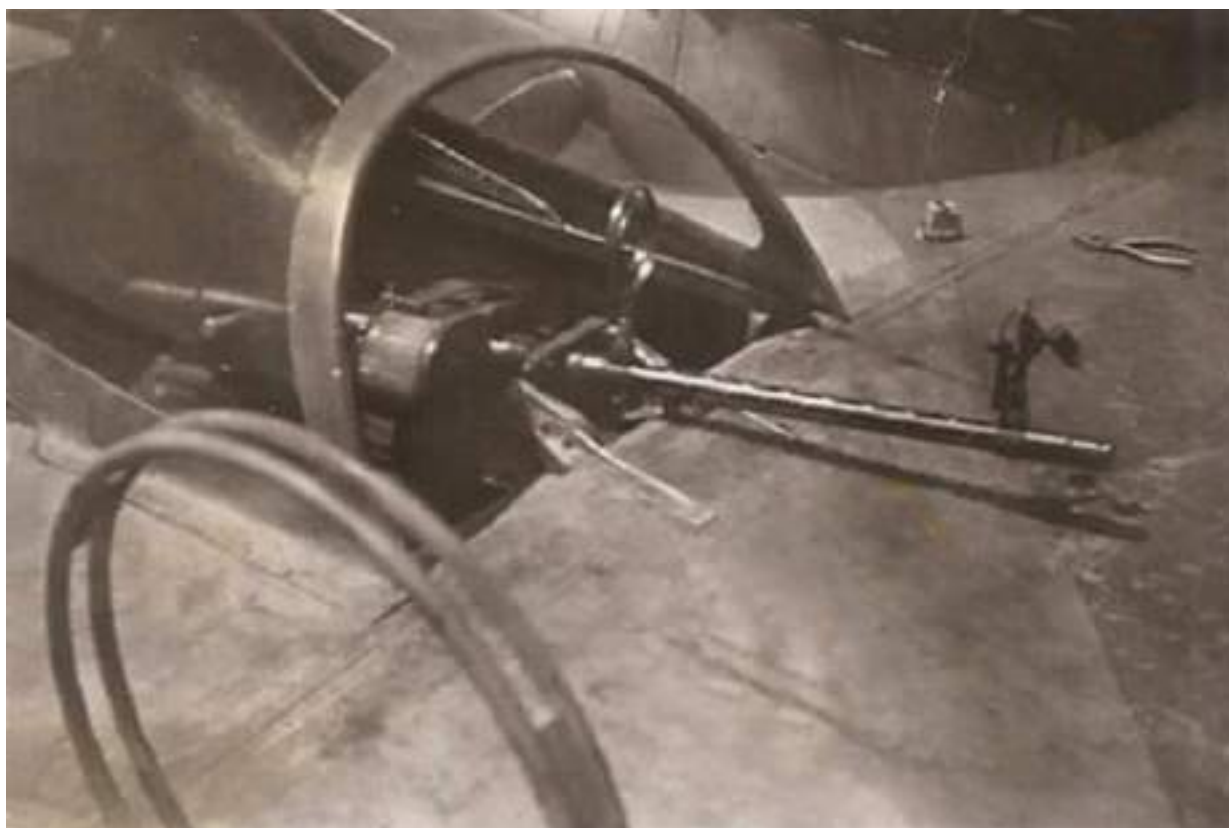


Como ejemplo para ilustrar el cambio de ubicación de la ametralladora de proa, se han seleccionado dos fotos del 27-14 “Schnucke” al que vemos, arriba, con la ametralladora en el montaje semi-rígido (elegida por su calidad, que nos deja ver perfectamente la MG.15 con el doble tambor de alimentación colocado) y, abajo, con ella en el parabrisas.





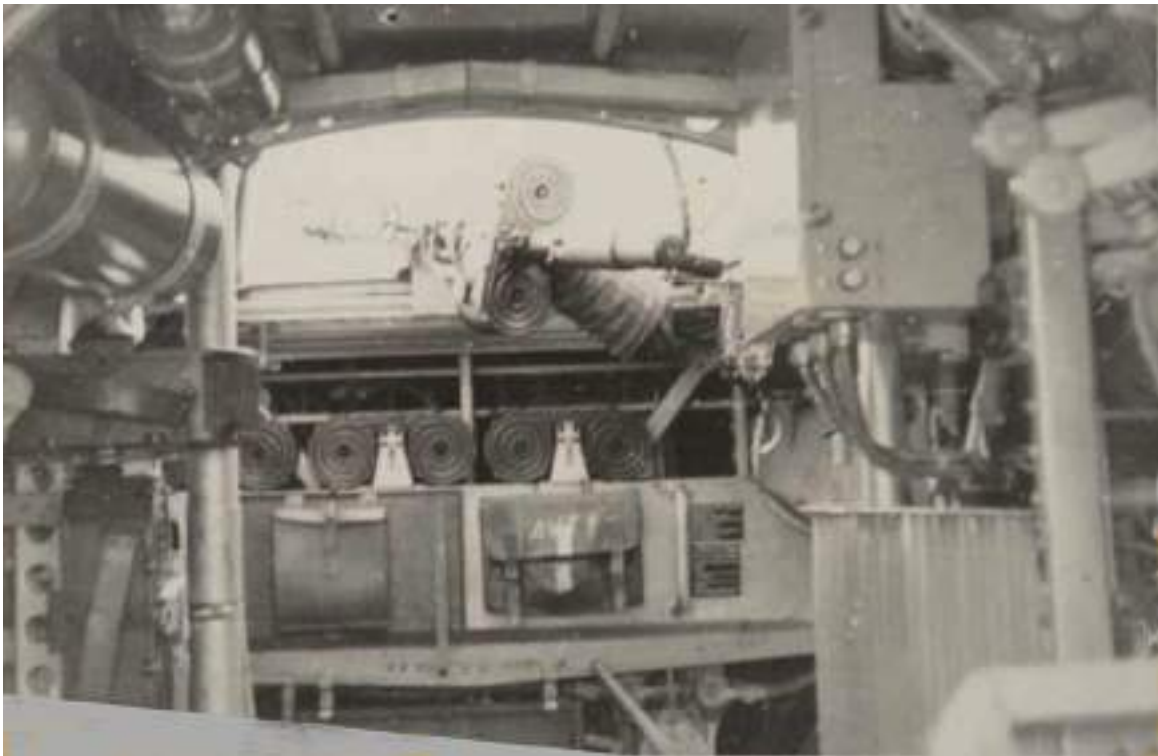
El 27-9 es el único Do.17 del que conozco imágenes que muestran la permanencia simultánea –al menos, durante algún tiempo– de las dos ametralladoras: la de proa y la del parabrisas.



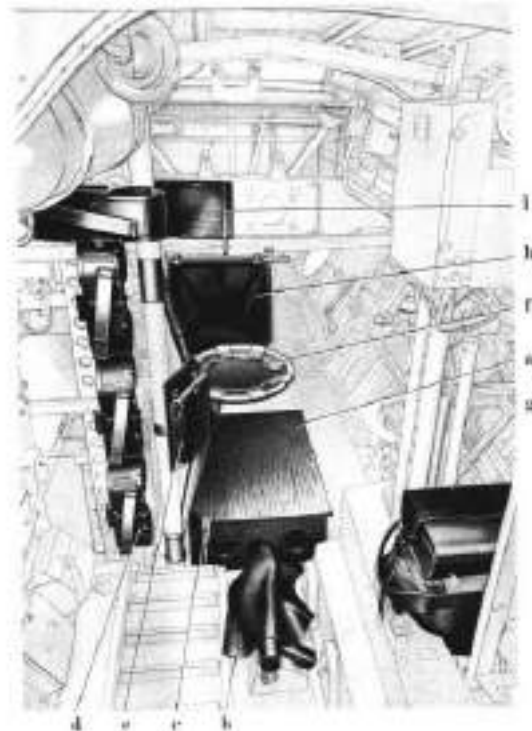
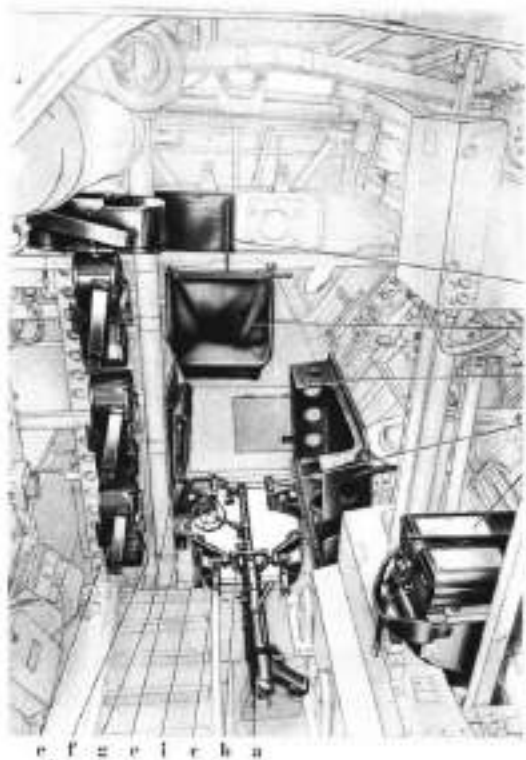
Vista exterior del puesto de ametralladora dorsal de un Do.17. Resulta ostensible que la MG.15 no disponía precisamente de un gran sector de tiro: desde luego, no podía disparar en modo alguno hacia adelante.



Ametrallador dorsal de un Do.17 E/F fotografiado en su puesto desde el interior del aparato.



Una imagen más del puesto de ametralladora dorsal en la que pueden apreciarse nuevos detalles.



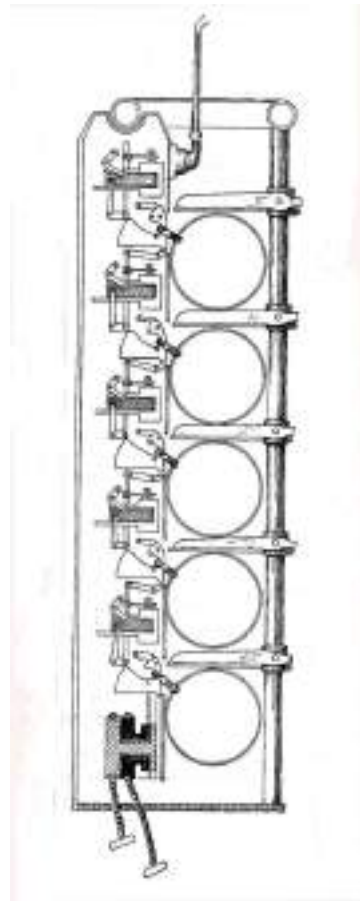
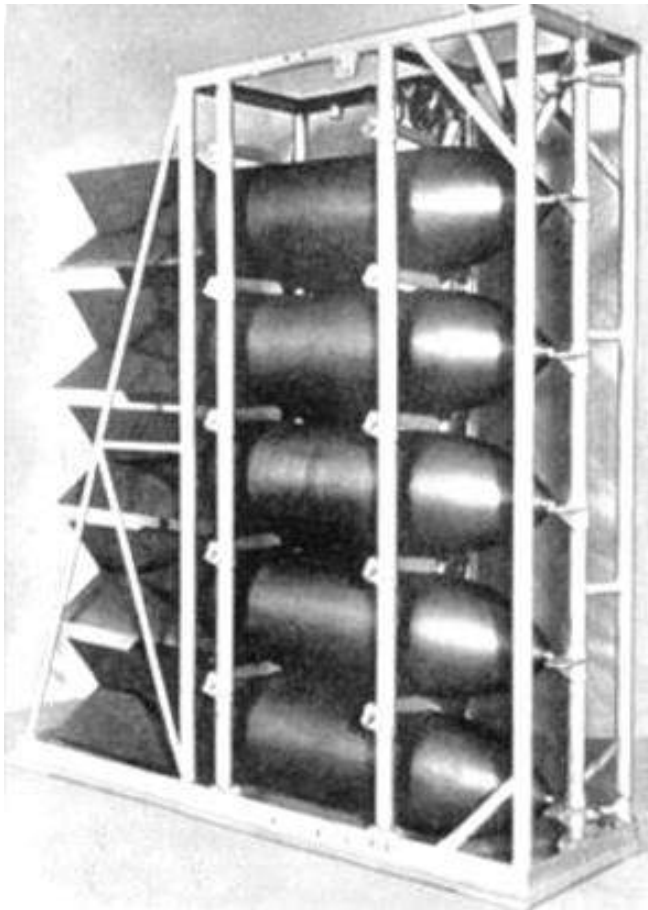
Puesto de ametralladora ventral de un Do.17. A la izquierda, abierto, listo para el empleo de la MG.15; a la derecha. cerrado.

En cuanto al armamento ofensivo, ya se ha comentado que su carga máxima de bombas era de 500 kg que se repartían en dos lanzabombas internos horizontales Maga 5. C-50, cada uno de los cuales podía albergar 5 bombas de 50 kilos o 20 bombas de 10 kilos, en contenedores de 4, o bien cinco contenedores BSK.42, con un total de 210 bombas incendiarias B.1.E de un kilo. En el citado artículo de la R.E.H.M. escribí en su día que también podía llevar dos bombas SC/250, suponiendo erróneamente que las cinco de 50 kg de cada lanzabombas podían sustituirse por una de 250. No es así. No vale la equivalencia de peso; simplemente, no caben en el lanzabombas.

El contenedor de bombas incendiarias funcionaba igual que el empleado por los Ju-52 y los He.111, pero admitía 42 bombas en lugar de 36.



El 27-7 fotografiado ante diferentes tipos de bombas preparadas en el suelo del aeródromo para su carga. Vemos entre ellas bombas SC/250, de 250 kilos; SC/10 de 10 kilos y, lo más interesante, tres contenedores para bombas incendiarias B.1.E de un kilo.



Lanzabombas horizontal Maga 5. C-50 y su corte esquemático frontal. El Do.17 E llevaba uno a cada lado de la bahía de bombas. Como bombardero no era una gran cosa.



Imagen tomada desde el interior de un Do.17 del lanzabombas Maga 5.C-50, cargado con bombas de 50 kilogramos.



Exhibición ante un Do.17 E-1 de la menguada carga de bombas que utilizaba habitualmente: diez SC/50 de 50 kilos.

Los visores de puntería que traían los primeros Do.17 llegados a España eran, al igual que en los restantes bombarderos suministrados por Alemania, los Goerz Vizier 6V.219d que, más tarde, irían reemplazando por visores electro-ópticos Bofe 1 o Lotfernrohr 2C. Para éstos se precisaba el bulbo bajo la cabina, pues ambos tenían un tubo vertical que

sobresalía al exterior por la parte baja del morro. En cambio el 6V.219D, mecánico, utilizaba una retícula metálica rectangular que permitía apuntar al blanco en posición oblicua a través de los cristales del morro desde el interior del aparato. Hay fotografías del Do.17 27-25 en el que aparece el avión en unas, con el bulbo para el visor y en otras sin él, lo que sugiere la posibilidad de colocarlo o retirarlo con una cierta facilidad.

Y, para terminar con el tema de los bombarderos Do.17 E-1, vamos a comentar una novedad, con carácter de primicia, referente a la última innovación de la que fueron objeto, aunque, en puridad, se sale del ámbito cronológico de nuestro trabajo, pues tuvo lugar a principios de 1938 cuando, terminada la guerra en el Norte, desaparecieron los últimos vestigios del Grupo BV/88 y todos los Dornier 17 que habían sobrevivido quedaron bajo el control de la Escuadrilla A/88 en la que estamparon entonces la insignia del diablo barbudo sobre los carenajes de los motores y los pilotos fueron autorizados a pintar emblemas personales en el costado izquierdo de sus aparatos, amén de alguna que otra fantasía, como era el rayo que lucieron varios de ellos.

Pero volvamos a la citada innovación que consistió en colocar sobre el morro, alineado con el puesto del piloto, un conjunto de elementos de puntería –pínula (Kimme) y parrilla (Kreiskorn)- idénticos a los que usaba la MG.15, emplazada a su derecha en un cristal del parabrisas y manejada por el copiloto/bombardero. La finalidad de tales elementos no podía ser otra que la de facilitar al piloto una forma de “apuntar” el avión hacia el objetivo acordado previamente con su compañero, al que, así, facilitaba una más rápida y cómoda adquisición del blanco en un hipotético ametrallamiento a tierra.



Arriba y abajo. Las imágenes nos muestra el segundo conjunto de elementos de puntería a disposición del piloto. En este caso, lleva la parrilla atrás y la pínula delante, pero era más frecuente que los colocaran al revés.





Otra vista del juego de miras de las fotos anteriores –con idéntico emplazamiento al de ésta- en la que la ausencia de tripulantes nos permite apreciar nuevos detalles relacionados con su ubicación.

Al tratar esta innovación, he venido designando Do.17 E-1 en todo momento a los aparatos que disponían de ella, porque he supuesto que se aplicaría a los Dornier de bombardeo pues, si ya resulta peculiar su instalación en los E-1, se me hace inimaginable que los colocaran en los F-1 de reconocimiento. Se conocen fotografías, de los aparatos 27-3, 5, 9, 14, 15, 18, 23, 24, 25, 26 y 27 que los llevan; o sea, la mayoría, sino la totalidad, de los E-1 que permanecían en servicio. En cualquier caso, estos suplementos irían desapareciendo en todos los Do.17 durante el último tercio de 1938, cuando se comenzó a traspasar a los españoles estos aviones, que ya no disponían de ellos.



Tres Dornier Do.17 E-1 (De arriba abajo: 27-15 -“Buhó en la rama”; 27-9 “Papa’s Liebling” y 27-25 “Barón de Münchhausen sobre una bomba SC”) nos muestra claramente la parrilla del conjunto de puntería externa; en la de arriba, casi tapando por la ametralladora del parabrisas, a causa del encuadre.





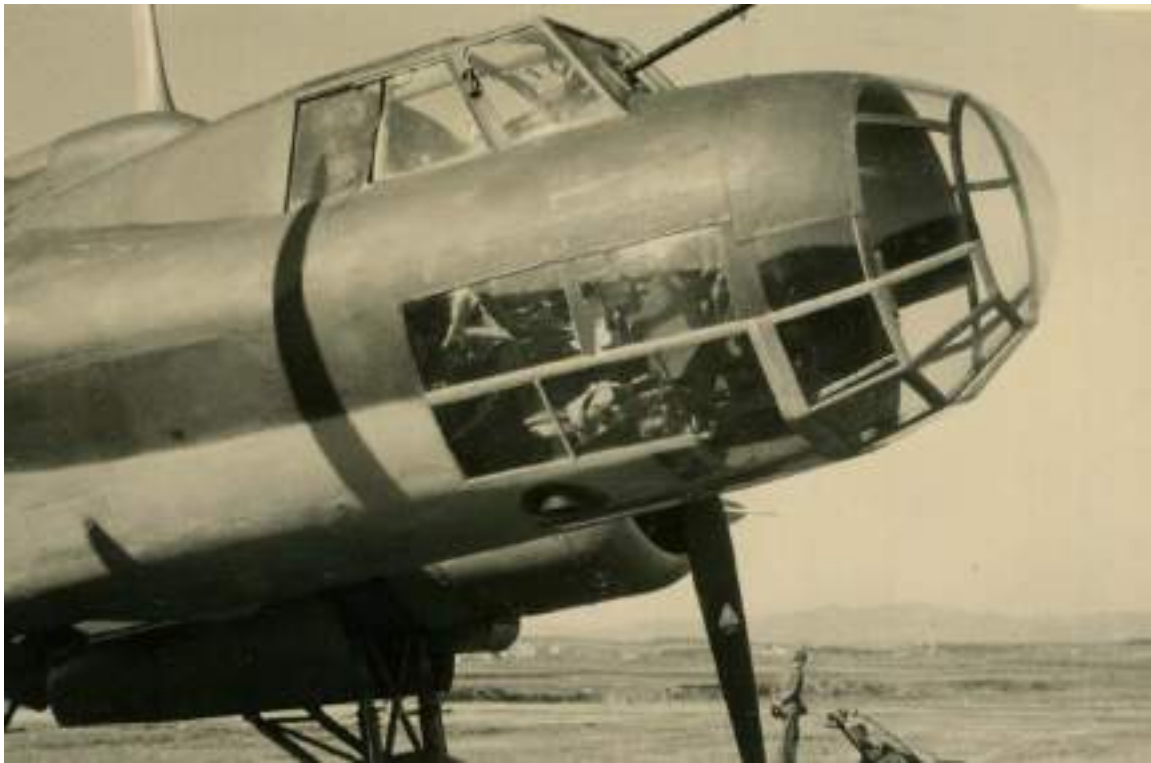
La imagen nos muestra el sistema de colocación de la parrilla de puntería auxiliar para el piloto en el Dornier 27-25; cualquier cosa menos sofisticado, aunque eficaz: un simple tubo vertical sujeto a la chapa del casco y provisto de un tornillo prisionero.



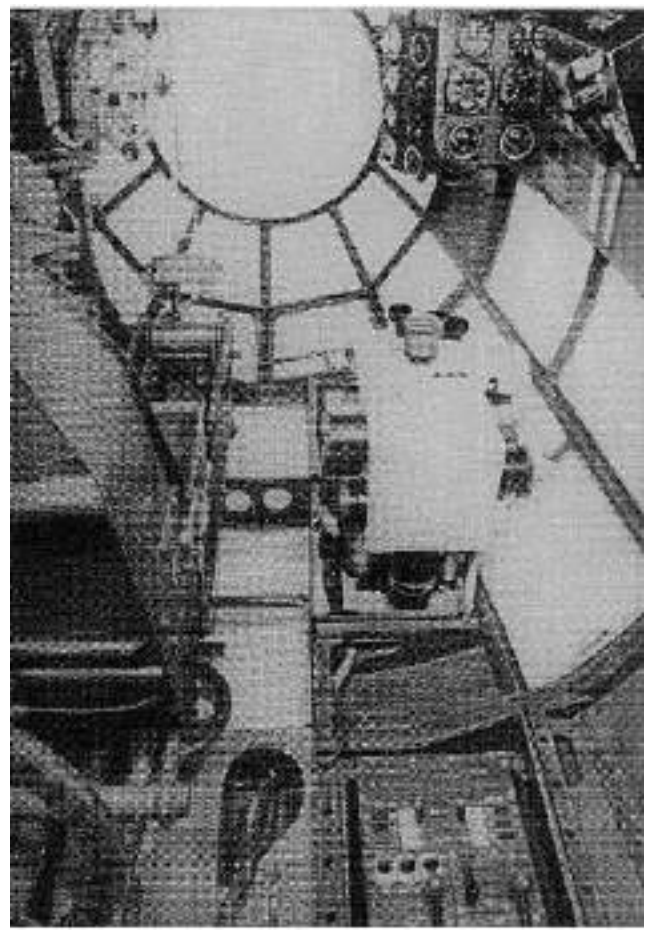
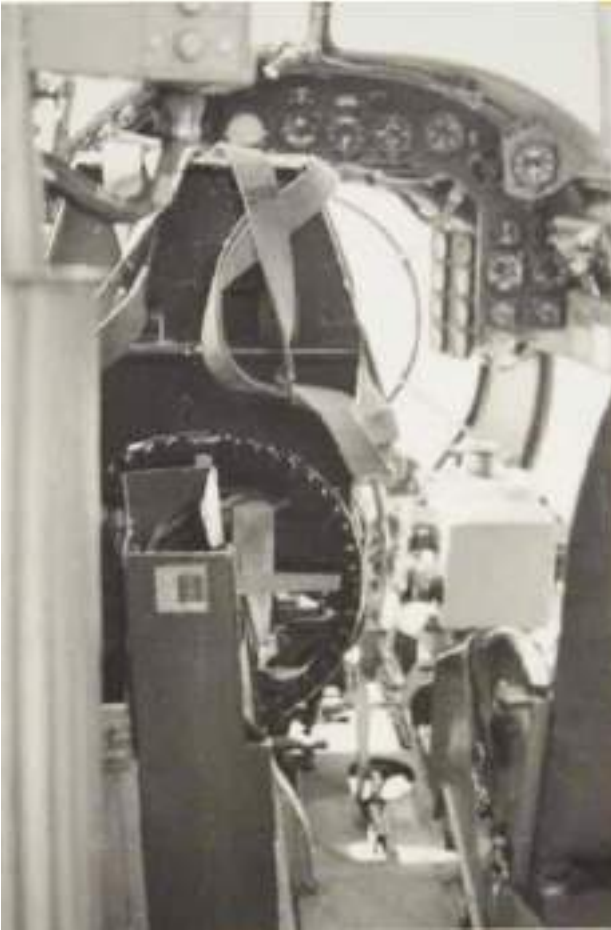
Las dos piezas que constituían el conjunto de elementos de puntería de la ametralladora MG.15. A la izquierda, la parrilla con retícula cruciforme –Kreiskorn, para los alemanes- y, a la derecha, el punto de mira -Kimme- al que vengo llamando pínula por la similitud de función que desempeña con el instrumento topográfico del mismo nombre.



El observador-bombardero de un Do.17 ajusta la puntería de su visor Goerz 6V.219d para localizar el objetivo, presumiblemente próximo.



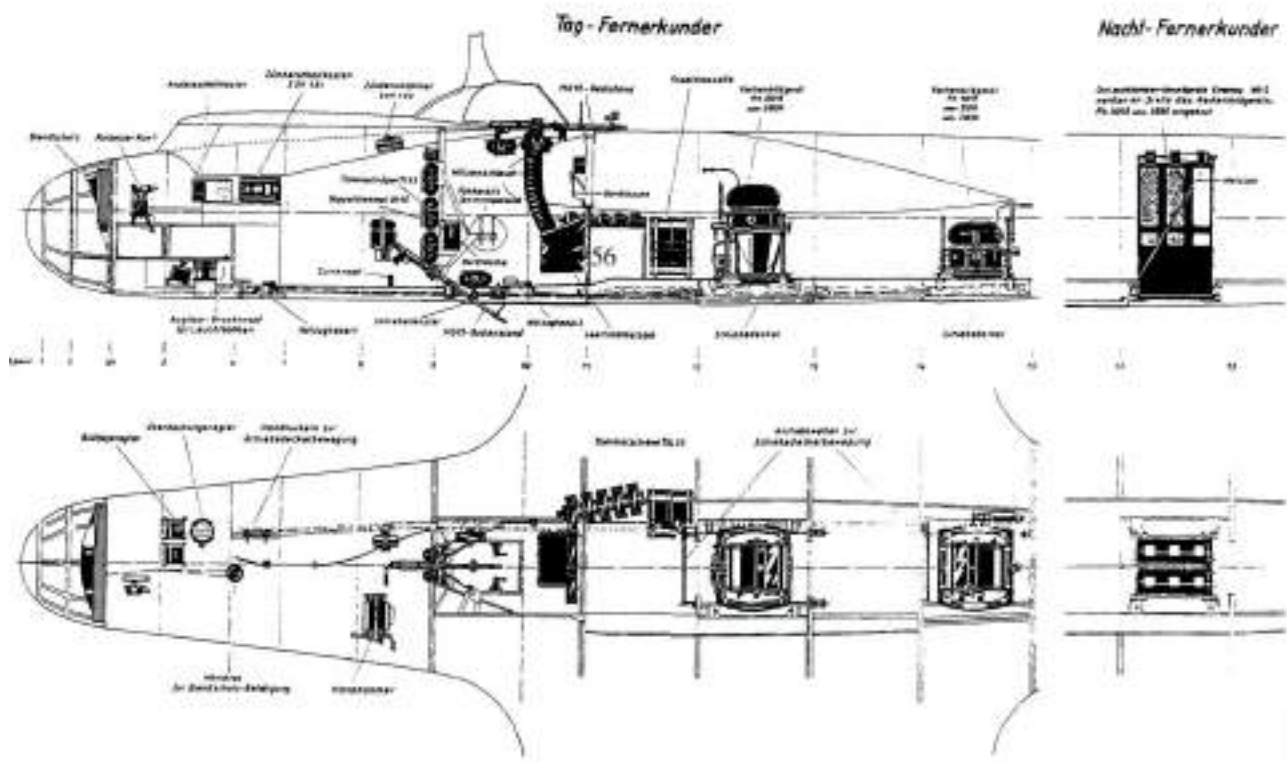
Fotografías de dos Dornier Do.17 de la Legión Cóndor equipados con visores electro-
ópticos. Al estar tomadas desde el exterior no permiten apreciar los detalles necesarios
para precisar su modelo. Adviértase que al aparato de la foto superior no se le ha
instalado aún el bulbo protector.



Visores electro-ópticos Bofe 1 montados en sendos Do.17 recibidos posteriormente. Vemos en la foto de la derecha cómo ha sido suprimido el montaje semi-fijo de la ametralladora frontal.

En cuanto a la versión de reconocimiento –Do.17 F-1– ya se ha comentado la dificultad para identificarlo, pues externamente no presentan diferencias con los E-1. Es más; salvo de los tres primeros, hay fotografías de los veinticuatro restantes hasta los veintisiete que llegaron a España, mostrando el bulbo del visor de bombardeo que llevaron al menos en algún momento de su vida operativa; incluso del 27-4.

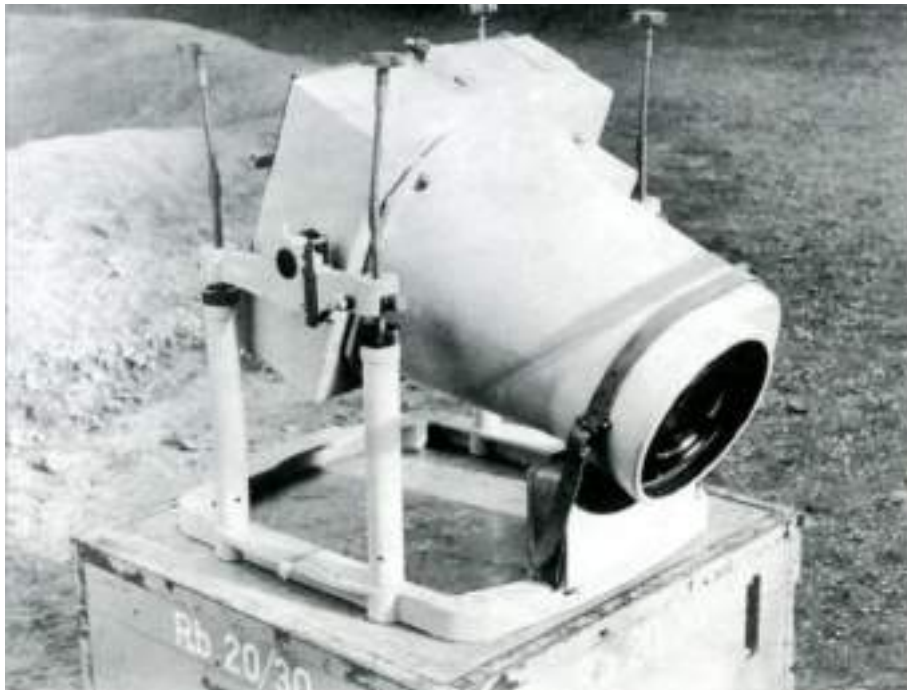
Por lo demás, la diferencia entre una y otra versión, consistía en que a los aparatos de reconocimiento se les habían retirado los lanzabombas Maga, sustituyéndolos por dos cámaras fotográficas verticales de control



Cortes de perfil y planta de un Do.17 F-1, mostrando las tres cámaras fotográficas, los dos puestos de ametralladoras, superior e inferior (es curioso que no incluya el puesto de proa que, al menos en España, montaba habitualmente su MG.15) y, en recuadro aparte, el lanzabombas para iluminantes que podía colocarse en lugar de la cámara de mayor tamaño



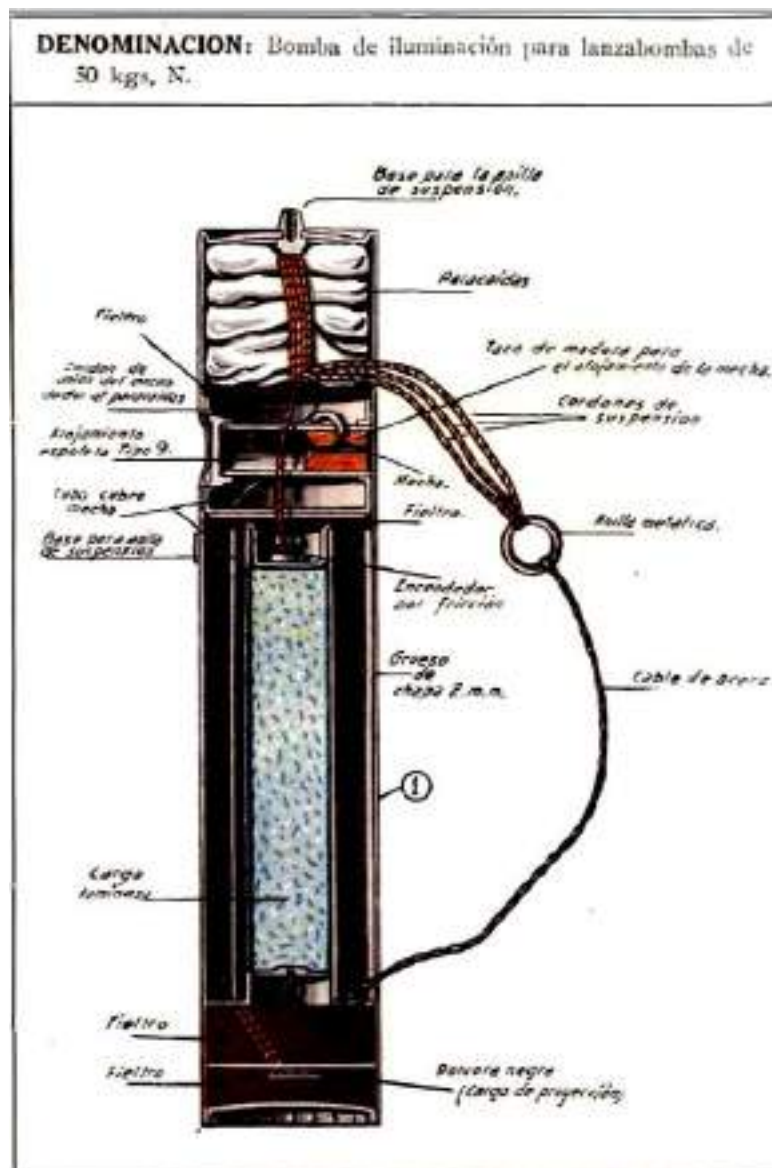
Dos suboficiales especialistas preparando las cámaras fotográficas para instalarlas en un Do.17 F-1.



Cámara vertical Zeiss Rb 20/30, que utilizarían los Do.17 ya en 1938, en relevo de las Rb 10/18 o Rb21/18, de modelo más anticuado, con las que operaron en la campaña de Asturias.

remoto –una Zeiss Rb 50/18 y otra Rb 10/18 o Rb 21/18, algo más pequeña–; tales cámaras serían reemplazadas más adelante por los modelos más modernos Rb 50/30 y Rb 20/30, pero eso ocurriría ya en 1938, cuando la guerra en Asturias hacía tiempo que había finalizado. Disponían, además los Do.17 F-1 de una tercera cámara de manejo manual entre la cabina y el puesto de ametrallador ventral destinada a la obtención de fotografías oblicuas.

Como aún quedaba espacio en el interior del fuselaje, se aprovechó para dotarles de depósitos de combustible suplementarios internos, que les proporcionaban un mayor radio de acción. La cámara más grande –la Rb 50/18– podía sustituirse por un lanzabombas vertical Elvemag 100 con capacidad para seis bombas de iluminación LC 50 F, con el fin de señalar, como *pathfinder*, los objetivos a otros bombarderos en operaciones nocturnas.



Al finalizar la batalla de Asturias, los supervivientes de los doce Dornier Do.17 E1/B1 sumimistrados por Alemania quedaron encuadrados en la Escuadrilla A/88 de la Legión Cóndor, pero no todos ellos habían tenido la oportunidad de combatir sobre tierras astures, pues dos aparatos habían causado baja antes de que comenzara la batalla: el 27-2, abatido por los “Chatos” de la Escuadrilla de Caza del Norte sobre Bilbao el 18 de abril, cuando aún volaba con el VB/88, y otro de matrícula no identificada que cayó a tierra en Brunete el 24 de julio, alcanzado por disparos de la D.E.C.A.

De los diez restantes, se perdieron en las acciones sobre Asturias, uno de los Dornier, que pudo ser el 27-10 ó el 27-12, estrellado contra la falda de Peña Blanca (Sierra de Cuera) el 4 de septiembre, tras ser alcanzado por el fuego antiaéreo republicano y el matriculado 27-6 que se desplomó en el despegue desde La Albericia (Santander), cayendo sobre una línea de Heinkel He.70, de los que destruyó tres. Finalizaría, pues, la campaña de Asturias la A/88 con ocho Do.17, aunque no todos en estado de servicio, pues algunos habían sufrido averías que los obligaron a someterse a trabajos de recuperación



27-1 "Pablo 1"



27-2 "Pablo 2"



27-3 "Pablo 3"



27-4 "Pablo 4"



27-5



27-6



27-7



27-8



27-9



27-10



27-11



27-12

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 ofensiva sobre 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 numerales: pasaron 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 (38) 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/bombarderos Wolfgang Schiller, Jürgen Bartens, Rolf Kloeppe, 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

38 “La Legión Cóndor”, pág. 164.

B-1 (39), 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 siete 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 de 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

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

escasa precisión de los medios de puntería aeronáutica de la época— de que los tales dañaran a sus propios correligionarios.

El diario AVANCE del día 29 insertaba la noticia en primera plana (40) 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 (He.45) , 5-G-17 (Ab-101) y 1-G-2 (Escuadrillas 1-E-2 y 2-E-2 de He.51), que iban a cooperar con la Cónдор en la ofensiva sobre Asturias, se trasladaban al aeródromo ex republicano de Los Corrales (Torrelavega), a fin de aproximarse más al frente con

40 De la única hoja de que ahora —desde el día 28 de agosto—constaba el diario citado

vistas a las consiguientes operaciones (41). Ahora, día 27, era el Grupo de caza J/88 de la Legión Cóndor el que 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, que 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.

41 Estos Grupos, en tanto estuvieran agregados a la Cóndor, lo estaría también a sus órdenes, que recibían 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.

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

Parte de la Legión Cóndor:

“He.111 (Bº. 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 (de la Barquera)-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

42 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



Fotografía del aeródromo de Colunga tomada por el Dornier Do.17 del teniente Kemper el 27 de agosto de 1937

restaba de agosto. Empieza a insinuarse la táctica que empleará la Cónдор durante toda la campaña de Asturias, consistente en enviar los bombarderos rápidos (Heinkel He.111 y Dornier Do.17) al ataque de los objetivos republicanos de retaguardia, 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 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 (43) 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

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

costas francesas, pero puntualizando que los tales barcos fueron bombardeados “*a la altura de la costa de Gijón*” (44); es decir, en el 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 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 estaban poniendo 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 el Juzgado de Avilés abrió por el bombardeo.

44 AVANCE del 29 de agosto.



Efectos del bombardeo aéreo en la calle Rivero (Avilés)



La imagen nos muestra –marcados en azul– sobre un plano actual de Avilés los lugares del casco urbano (45) 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.

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

45 Obviamente, 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

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”, “Melquíades”, “Mar del Medio” y “Mary”, que sufrieron algunos desperfectos. En cuanto a las bajas, aparte la muerte de las dos mujeres y un hombre, ya citados, hubo “más de una decena de heridos” (46).

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.

46 Sumario de la causa abierta por el Juzgado de Avilés



El Bf.109 A matrícula 6-17 sobrevuela la pista del aeródromo de La Albericia..

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 (47), 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.

47 Tal 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 (48).

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 en 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 (49) quienes afirman que, a mediados de septiembre, la 1.J/88 disponía de siete Bf.109 y 14 Heinkel He.51. Jesús Salas dice (50) 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

48 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

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

50 “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 sensación 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 tomada en Gijón, 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. (Recostados) Duarte y Llorente

28 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (Se transcriben tan sólo los servicios efectuados sobre Asturias):

“Do.17.- Un avión ha efectuado un reconocimiento en el sector San Vicente de la Barquera- Gijón.

Bf.109 (Messerchmit (sic)) Tres aviones protegieron al Do.17.”

Según AVANCE del día 29: *“La aviación facciosa pretendió ayer repetir sus incursiones sobre Gijón. Las sirenas de alarma funcionaron por tres veces durante el día, Pero en ninguna de ellas consiguieron acercarse a la población los aparatos enemigos.*

Todos los intentos realizados por los aviones extranjeros fueron frustrados por nuestros cazas, que desde los distintos aeródromos de Asturias les salieron al encuentro para mantenerlos a raya y evitar sus criminales propósitos. Los aparatos leales desplegaron gran actividad y sus ametralladoras formaron un círculo defensivo que preservó a la población de la metralla facciosa.

Las escuadrillas republicanas de combate persiguieron en algunas ocasiones a los aeroplanos rebeldes, que no quisieron aceptar batalla y huyeron sin arrojar ninguna bomba sobre Gijón.

No se tienen noticias de que ningún pueblo de la provincia haya sido sometido al castigo aéreo de los rebeldes.”

Algo tenían que decir para justificar el incesante sonar de las sirenas, con cinco alarmas el día 28 y tres el 29 sin que aparecieran sobre Gijón los aviones “facciosos”. Trataban además de infundir tranquilidad entre los gijoneses que podían considerarse seguros ante la eficacia de los aviones de caza republicanos y la timidez de sus contrarios. Pero, en cualquier caso, el tener que acudir varias veces al día a los refugios antiaéreos para protegerse de las inexistentes incursiones no hacía más que sembrar entre la población una tremenda sensación de acoso aéreo y desorganizar el transcurso de la vida ciudadana.

29 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (Se transcriben tan sólo los servicios efectuados sobre Asturias).-

“He.70 (Rayo).- 2/. (segundo servicio) Tres aviones bombardean y reconocen con eficacia el aeródromo de Colunga. Dos aviones de caza enemigo (sic) despegaron del campo.

3/. (tercer servicio) *Un avión reconoce la zona E. de Gijón.*”

30 de agosto.-

El parte de Aviación del Ministerio de Defensa, publicado en AVANCE del día 31 aseguraba que *“Las fuerzas de aviación leal que hay en el Norte vienen comportándose heroicamente. Ayer entablaron combate varios monoplanos (I.16) con algunos aparatos de caza enemigos, derribando un “Fiat” que cayó al mar, a dos millas de Cabo Torres.”*

Algo imposible pues, como se ha dicho, no volaban ni combatían estos aparatos italianos en Asturias.

“Nuestra aviación –continúa el parte– realizó un bombardeo sobre dos batallones y un convoy motorizado en las proximidades de Cabezón de la Sal. Después del bombardeo los pilotos bajaron a ametrallar a dichas fuerzas.” Este ataque es confirmado por Emilio Herrera que nos ofrece algunas precisiones (51): tuvo lugar a la salida del pueblo de Carmona –en la carretera de Cabezón de la Sal a Puentenansa–, a las 08,00 h, y fue realizado por *“siete aviones Curtis que ametrallaron a las fuerzas (del Tercio de Navarra y del 4º Bon. De América; efectivamente, motorizadas) sin causar daño alguno en los hombres y poco en el material.”*

31 de agosto.-

Parte de la Legión Cóndor (Se transcriben tan sólo los servicios efectuados sobre Asturias).-

“He.111.-Bombardearon al amanecer, la base de hidros a 10 km al E de Gijón (¿?) y el aeródromo de Colunga.

51 “Los Mil días del Tercio de Navarra”, pág. 134.

He.70 (Rayo)2/. (segundo servicio) Nueve aviones bombardearon y reconocieron el sector NE de Parres.

Do.17 2/. (segundo servicio) Tres aviones bombardean y reconocen la zona al NE de Parres.

3/. (tercer servicio) Un avión efectuó un reconocimiento sobre la costa y carreteras entre san Vicente (de la Barquera) y Gijón.”

Los Heinkel He.111 que en esta fecha bombardearon de nuevo el aeródromo de Colunga eran algunos de los primeros expedicionarios a Aragón en estar de vuelta.

En esta misma fecha, los grupos “hispanos” que cooperaban con la Cónдор efectuaban sus primeros servicios sobre Asturias.

Parte de Campaña de la Región Aérea del Norte:

“A las 10,30 horas salió el Grupo 6-G-15(...) bombardeando las alturas del O de la carretera que une Villanueva y Margones (¿Margolles?), en la que se observaron bastantes atrincheramientos aunque al parecer no estaban ocupados por enemigo en cantidad se observó a nuestras fuerzas avanzando hacia el NO de Rabago, rebasando los tanques el pueblo de Camijanes. El Grupo regresó a esta base a las 11,30 horas.

A las 16,45 sale una escuadrilla del citado 6-G-15 (Heinkel He.45), para bombardear los atrincheramientos enemigos situados entre Bustio y Vilde, observándose escasa actividad enemiga en dichos atrincheramientos que son numerosos, y a nuestras fuerzas ocupando las alturas situadas al N de la carretera que va a la Acebosa por Abanillas. Dicha escuadrilla regresó a las 17,40 horas sin novedad.

A las 17,10 sale el 5-G-17 (Aero Ab.101), que bombardea las obras enemigas situadas entre Villanueva y Andinas, y observa a nuestras tropas al O de Camijanes, 4 km aproximadamente de dicho pueblo, estando también ocupado el de Casamaría. El Grupo regresa al aeródromo a las 18,20 horas sin novedad.

La Escuadrilla 2-E-2 (He.51 que aún no habían salido para Zaragoza), destacada en el aeródromo de ORZALES, efectuó las misiones 4 y 5; la primera, desde las 10,00 a las 11,15 horas, bombardeando y ametrallando varios coches en Parres y la 2ª, desde las 15,50 a las 16,45 horas ametrallando igualmente coches enemigos en la carretera de Unquera y bombardeando diversos objetivos próximos a este pueblo.

El Grupo 6-G-15 arrojó 510 bombas “negrillas” de 10 kg y consumió 3.000 disparos de ametralladora.

El Grupo 5-G-17, 64 Hispania A-6 de 50 kg.

Y el Grupo 1-G-2, 68 “negrillas” de 10 kg y disparó 2.200 cartuchos de ametralladora.

Al tomar tierra después de realizada la primera misión, capotó el avión (He.45) 15-12. Al despegar el 15-13 para la segunda misión sufrió rotura de un plano.”

1 de septiembre.-

Daba comienzo la penetración de las Brigadas Navarras en Asturias.

La IV Brigada cruzaba el río Deva y ocupaba Pimiango y la I Brigada, tras cruzar igualmente el río, que marca el límite oriental del Principado, entraba en los pueblos de Colombres y Villanueva.

El mal tiempo obliga a suspender los servicios de los bombarderos, aunque el grupo de caza J/88 actúa al completo ametrallando la carretera de Pimiango a Llanes.

El Estado Mayor de la Legión Cóndor se establecía en Comillas.

Las baterías antiaéreas de 88 mm Flak 18, que daban protección al despliegue de la Cóndor adelantan sus asentamientos a una posición más próxima a primera línea a fin de poder apoyar con tiro directo el avance de las tropas navarras.

EL ORRIN - REFUGIO ANTIAÉREO EN INFIESTO

El inicio de la ofensiva contra Asturias desde el Oriente, que mes y medio antes parecía impensable, tendría la consecuencia de propiciar la construcción de la obra de fortificación individual más grande e innovadora realizada en Asturias por los republicanos.

A la salida de Infiesto en dirección a Arriondas por el antiguo tramo de la carretera nacional N-634 que cruzaba la población, existía –y existe– una casona con ínfulas palaciegas, conocida como la Casa del Orrín –por encontrarse situada en el barrio o casería de ese nombre– cuyos propietarios, que la habitaban, fueron desalojados ya desde los comienzos de la guerra, para utilizarla sucesivamente como acuartelamiento de varias unidades del Ejército asturiano. Ahora, con la brusca entrada de las Brigadas Navarras en territorio astur desde el Este, se tomaba la decisión de convertirla en hospital de campaña, dada su proximidad y su excelente comunicación –por carretera y vía férrea– con el nuevo frente que se abría.

Apenas iniciado el reacondicionamiento para el nuevo cometido del edificio, el personal –médicos, enfermeros, sanitarios, administrativos...– que iba a encargarse del funcionamiento del centro sanitario, exigieron la construcción inmediata al mismo de un refugio antiaéreo, en el que pudieran resguardarse en el caso muy probable en que la zona fuera atacada desde el aire.

Sin embargo, como quiera que, por una parte, la situación del nuevo hospital en una llanada, lejos de las laderas de montañas donde se hubiera podido excavar una galería y, por otra, la imposibilidad de profundizar en el subsuelo era inviable, ya que la Casa del Orrín se encuentra en el vértice del ángulo que el río Espinaredo forma con el Piloña, al desembocar en este último en donde la capa freática tenía un nivel muy alto que obligaba a descartar el establecimiento del refugio en un subterráneo, se optó por hacerlo en superficie y, efectivamente, al pie de la casa se levantó un enorme prisma de hormigón, cuya planta conforma un rectángulo de 25 metros de longitud por unos 9 de ancho (no se da la medida exacta pues la cara Sur del refugio presenta varios salientes y entrantes) sobre el cual se alza la obra cuyas muros exteriores, de 90 cm de espesor en hormigón

armado, alcanzan una altura exterior de 4 metros. El conjunto iba cubierto por una losa de hormigón armado de 140 cm de espesor sobre la cual se asentaba un segundo techo de piedra con un grosor de 170 cm sobre el que se extendió una capa de tierra de 200 cm, hoy desaparecida. Esta cubierta *sandwich*, aparte del apoyo sobre los muros exteriores, quedaba soportada por los muros paracascos interiores, que dividían el recinto en tres salas: dos de ellas, las laterales, con cuatro columnas de apoyo cada una y la central con seis, todo ello con una altura interior hábil de 2,80 metros. Con tales características, este refugio se convirtió en la obra de fortificación permanente, individual, de mayor tamaño construida en Asturias, como se ha dicho, aparte de su concepción única de refugio levantado sobre el suelo que de algún modo prefiguraba los que construirían los alemanes en sus ciudades durante la II G.M.

Su carácter excepcional, a la par que su generalizado desconocimiento, bien merece que le dediquemos un espacio gráfico de una extensión mayor de lo habitual. Por ello se insertan a continuación dos fotografías del estado actual de la Casa del Orrín, junto a una selección de imágenes del grandioso exterior de la obra y del espectacular bosque de columnas interior que, junto con otros detalles puntuales puedan dar al lector, al menos, una pálida idea de su imponencia.







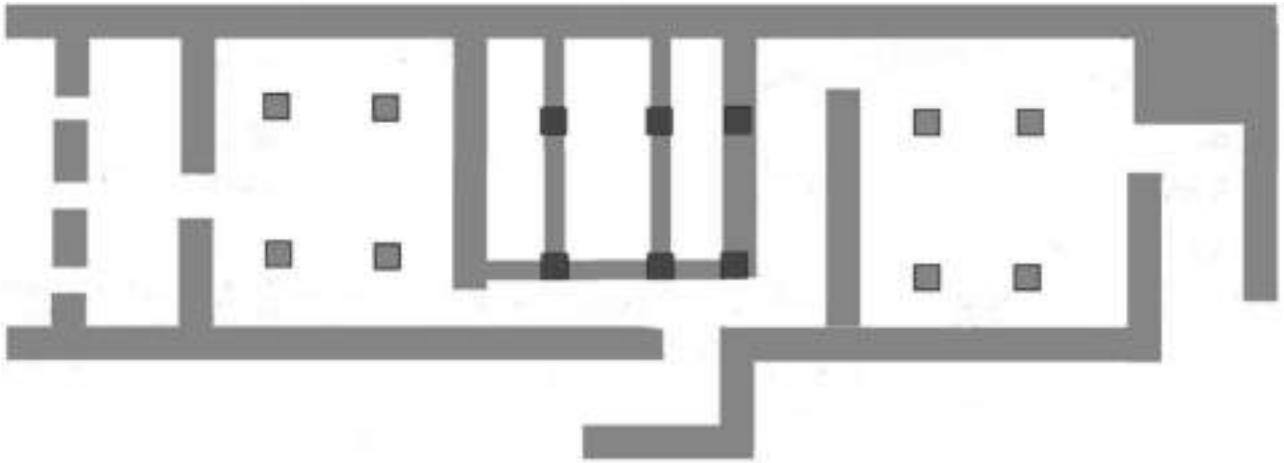
Puede compararse el tamaño de la obra con el de los personajes que aparecen a la derecha de la imagen.











Planta del refugio antiaéreo del Orrín



2 de septiembre.-

Parte del Estado Mayor del Aire, nacional, nº 340:

“He.111.- Una escuadrilla bombardea el puerto del Musel.

F/88 (antiaéreas) cooperaron con las fuerzas de tierra e hicieron fuego contra aviones enemigos, derribando una caza tipo Boeing” (Rata/Mosca)

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” (52) 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

52 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 la aceptación de historiadores muy serios. Por otra parte, Rafael 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.

unos combates aéreos que por el 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 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” (53), 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 (54); todos consiguieron regresar a su base, sin bajas en el personal y el material 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:

53 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)

54 El propio Miguel Zambudio le aseguró personalmente a Rafael A. Permuy 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 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.

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; avería que no le impidió 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.

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



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.



Una vez de regreso en Alemania, la Legión Cónдор fue objeto de numerosos homenajes. Vemos que, entre las fotos de uno de ellos, en el que portan las cartelas con los nombres de todos sus caídos, que aparecen, los nombres de Kroker y Heil, muertos en Llanes el 4 de septiembre de 1937, que se han destacado con marcas rojas. (Foto colección de Eduardo Peralta)

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”.

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 del Do.17 que perecieron en el lance el 4 de septiembre de 1937.

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 ó 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. 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 de la ametralladora en la que se podían leer unos datos inestimables, como el modelo de la máquiuna, su número de serie –46323a– o la tensión



Aspecto de la estela erigida en el Alto de La Tornería en el día de su inauguración.

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 (55), 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.

55 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



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
 (20x82) procedente de la ametralladora MG.151.

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.”.

Los aparatos que quedaban en el aeródromo de León apenas tenían capacidad para efectuar sobre Gijón un raid de ida y vuelta; y menos, teniendo que enfrentarse a los cazas soviéticos.

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.



Junkers Ju.52 iniciando el bombardeo de las posiciones de montaña republicanas.

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 He.45 15-2 se había visto obligado a regresar a la base con su carga de bombas al no poder arrojarla por avería en los lanzabombas durante uno de los servicios del día 5



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 (56) 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.



Iglesia de Santa María de la Asunción, de Llanes, reforzada con muros de hormigón para convertirla en refugio antiaéreo.

56 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

6 de septiembre.-

Quince Heinkel He.111, dos Do.17 y siete Heinkel He.70 bombardeaban los aeródromos de Sales (Colunga) y Cangas de Onís (57). En otro servicio los He.111 bombardean la bifurcación de la carretera de Posada a Meré (58), a 13 km al SO de Llanes; dos He.70, dos Do.17 y quince Junkers Ju.52 bombardeaban a 8 km al SO de Llanes (59). Otros dos Do.17 realizaban un reconocimiento entre Ribadesella y Gijón.

Los Ju.52 efectuaban un segundo servicio sobre el cruce de carreteras en Posada de Llanes.

El Heinkel He.45 de la A/88 reconocía y atacaba a las tropas de tierra a vanguardia de la I Brigada navarra, a la que también daban apoyo en su avance DOS escuadrillas de He.51 del J/88, así como a la IV, que ocupaba Porrúa.

UNA escuadrilla de Bf.109 del Grupo J/88 realizó cuatro servicios de protección a los bombarderos, entablado combate con la caza enemiga. El teniente Peter Bodden reclamó el derribo de un “Rata”.

Los antiaéreos del F/88 hicieron fuego contra cuatro Curtiss (I.15) y tres Boeing (I.16) que actuaron en vuelo rasante sobre la zona de Llanes.

57 Algunos listados de los aeródromos existentes en Asturias durante la guerra civil, citan un aeródromo en Cangas de Onís, aunque no ofrecen detalle alguno geográfico, histórico o testimonial. Como mucho, de haber algo, sería una simple explicación preparada para acoger aparatos en circunstancias de emergencia.

58 La única bifurcación en esa zona es el importante cruce de La Hueria de Meré en el que, si se toma la dirección Este, discurre hacia El Mazuco y, si se va hacia el Sur, conduce al propio Meré.

59 Se trata de la actual carretera LLN 7 que sube desde Llanes al puerto de La Tornería, en cuyo caso el ataque tendría lugar sobre las primeras estribaciones del puerto, a la altura de Grandiella, a las que llegaban en esta jornada las tropas de la I Brigada de Navarra (Coronel García Valiño)



La bifurcación de la Hueria de Meré sería bombardeada duramente en varias ocasiones.

El Boletín informativo de la Región Aérea del Norte nos informa que, a 10,30 despegaban siete Heinkel He.45 de la 1ª Escuadrilla del 6-G-15 y 3 Aero A.101b con la misión de bombardear el puerto de La Tornería en coincidencia con el 1º servicio de los Ju.52. Al encontrar su objetivo totalmente cubierto por la niebla, lanzaron sus bombas en las proximidades de El Mazuco, en concreto, sobre un puente a un kilómetro al NE de dicha población, regresando a su base a 11,50 h sin novedad.

A 15,46 horas despegaba la 2ª Escuadrilla del 6-G-15, con seis He.45, y tres Aero del Grupo 5-G-17 para bombardear el paso a nivel y cruce de carreteras de Posada de Llanes, coincidiendo su ataque con el de los Ju.52 sobre el mismo objetivo y a la misma hora. Tras efectuar el bombardeo. reconocieron todo el frente, regresando a su base, sin novedad. Entre los dos servicios lanzaron 390 bombas “negrillas” de 10 kilos y 48 Hispania de 50 kg.

La 2-E-15 saldría otra vez a 17,55 h con la misión de bombardear el Puerto de La Tornería, servicio este que no pudo cumplimentar por encontrarse el objetivo totalmente cubierto de nubes. Regresó sin novedad a 19,00 h.

“Durante el 1º servicio fue observada la presencia de aviones enemigos al O de Llanes, sobre los cuales hacían fuego nuestras baterías antiaéreas. Durante el 2º se observó el bombardeo por varios aviones enemigos de nuestras posiciones al N. de Purón.”

La 6ª Región Aérea republicana comunicaba que sus cazas habían salido al aire para interceptar la incursión sobre los aeródromos asturianos, regresando con impactos dos cazas propios, aunque no cayó ninguno. En los bombardeos sobre los aeródromos resultó alcanzado un aparato republicano, que hubo de pasar a reparación. Es muy posible que en uno de los cazas que fueron impactados resultara herido el sargento Francisco de Haro Sala (piloto de I.15) quien, días después, sufrió un empeoramiento que hizo temer por su vida, no obstante lo cual consiguió recuperarse, siendo evacuado a la zona Central.

Como hemos visto, en este día 6 de septiembre la Legión Cóndor puso en el aire la totalidad de aviones que tenía disponibles para atacar las vías de comunicación inmediatas al frente de batalla y apoyar el avance de las unidades nacionales. En cuanto a la Aviación republicana, la única valoración cuantitativa de aparatos en vuelo es la que hacen las baterías antiaéreas de la Cóndor (Grupo F/88) cuando afirman haber hecho fuego sobre 4 “Curtiss” (Chatos) y tres Boeing (Moscas) que atacaron en vuelo rasante la zona de Llanes. El parte de la Legión Cóndor nos dice que *“...varios aviones (enemigos) bombardean Purón...”*, que había sido ocupado por la I Brigada de Navarra el día 3.



Recuerdos de los bombardeos de la guerra civil en el pueblo de El Mazuco. Izda. Ermita del Santo Ángel de Guarda de El Mazuco cuya campana es la ojiva de una bomba SC.250 de 250 kilos. Dcha: bomba alemana de 50 kg SC.50 conservada como ornamento en un establecimiento hostelero del lugar.

7 de septiembre.-

La IV Brigada de Navarra, llevando como eje de progresión la carretera de la costa (Santander-Gijón) ocupaba Barro y rebasaba Balmori; la I Brigada iniciaba la penosa subida al puerto de La Tornería.

La Legión Cóndor daba parte de haber bombardeado con nueve Heinkel He.111 las posiciones republicanas en la Sierra de Peña de Villa y en la ladera Oeste de Peña Labra (sic, por Sierra Llabres), dos cordales montañosos situados entre las direcciones de avance de la I y IV Brigadas, cuya progresión flanqueaban por el Norte y el Sur, respectivamente.

Catorce Junkers Ju.52 atacaban a vanguardia del avance nacional la línea, Norte-Sur, entre Naves y Rales.

En un segundo servicio, dieciséis He.111 bombardeaban una vez más el aeródromo de Colunga y continuaban la labor de los Ju.52 sobre la línea Naves-Rales. Estos bombardeos se realizaban con la protección de los

Bf.109, derribando el teniente 1º Harro Harder, de la 1.J/88, con su Bf.109 B-1 6-36, en una de sus salidas, un *“bimotor enemigo de planos bajos y tren replegable que no ostentaba las señales características de la aviación roja”*. En realidad, se trataba del Airspeed “Envoy” de matrícula francesa F-AQCS, de la línea “Air Pyrénées” que enlazaba Gijón con Biarritz y prestaba servicios, fundamentalmente, para los asesores soviéticos y las autoridades del Consejo de Asturias y León. El avión había salido de Biarritz, transportando únicamente correo para Asturias e iba pilotado por Abel Guidez, a la sazón subdirector de la compañía que, aunque con bandera francesa, era en realidad propiedad del Gobierno vasco. Guidez, que había combatido en los frentes del Centro, Sur y Levante, con la escuadrilla “España” de André Malraux, había alcanzado el empleo de capitán español, pereciendo en el siniestro, al estrellarse su avión cerca de Ribadesella, no así el copiloto, que sobrevivió a las heridas sufridas, no muy importantes (60).

60 Testimonios de Gabriel Llera y Medardo Pérez Llano que, siendo niños, presenciaron el siniestro. Ver <http://www.memoriayrepublica.org/?p=4658>.



Reportaje fotográfico de Constantino Suárez sobre la recogida de los restos del “Envoy” de Guidez. (Museo del Pueblo de Asturias, Gijón)





Messerschmitt Bf.109B, matrícula 6-36 con el que Harro Harder derribó al Airspeed “Envoy”. La foto es de mala calidad, pero tiene el interés de ostentar en la deriva tres victorias, correspondiendo la tercera precisamente al derribo del avión de Guidez.



Abel Guidez fue enterrado en el cementerio de Ceaes (Gijón), aunque posteriormente se enviaron sus cenizas a Francia para entregarlas a sus padres. (Foto Museo del Pueblo de Asturias, Gijón, colección Constantino Suárez)

Los aparatos ligeros de la Cónдор –Heinkel He.51, Heinkel He.45 y Messerschmitt Bf.109– habían comenzado a operar desde el recién conquistado aeródromo de Cué (Llanes) lo que acortaba en buena medida la distancia de desplazamiento hasta los objetivos, permitiendo multiplicar las misiones. Así, en esta jornada del 7, los He.51 de la 3.J/88 efectuaron ataques a las posiciones republicanas al Oeste de Barro y Purón.

En cambio, los grupos “hispanos” continuaban operando desde Torrelavega, realizando desde allí habitualmente tres servicios diarios. El primero de este día 7, lo efectúan a 08,00 h nueve He.45 del 6-G-15 y los tres Aero del 5-G-17, con un bombardeo de las alturas entre Rales y Los Callejos, en la margen izquierda del río Cabras, regresando sin novedad a 9,10 h.

En el segundo servicio, siete He.45 de la 2-E-15 y tres Aero despegan a 13,10 bombardeando la carretera y alturas entre Turanza y Vibaño. A 14,15 h regresan a su base sin novedad.

Y, por último, son seis He.45, nuevamente de la 2ª Escuadrilla, los que despegan a 18,00 h para bombardear concentraciones de tropas enemigas entre Caldueño y El Mazuco. Servicio que no pudieron cumplimentar por encontrarse el objetivo por completo cubierto de nubes bajas. Regresaron, sin novedad, a 19,00 h. El mismo Boletín de Información, del que se han extraído estos datos, nos informa de un bombardeo sobre el puerto de Gijón, por parte de los He.111 del K/88. Bombardeo que no citaba el parte de la Cónдор.

El diario AVANCE del día 8 valoraba así estas actuaciones: *“En (...) todo el frente oriental actuó la aviación enemiga con insistencia, pero sus*

efectos prácticos fueron nulos ya que se comprobó que únicamente produjo dos heridos de escasa consideración” (¡!)

Continuaba más adelante: “La aviación republicana desplegó ayer, lo mismo que en días anteriores, una gran actividad. Desde las primeras horas de la mañana hasta las últimas de la tarde, realizó servicios de vigilancia, protección y bombardeo, y en todas las ocasiones actuaron nuestros pilotos con indudable éxito y considerable eficacia. Poco después de las siete de la mañana una patrulla de caza y bombardeo atacó a una columna enemiga que trataba de infiltrarse por la carretera de Llanes a Meré, a la que dispersó completamente.

Poco después se recibió la noticia de que una escuadrilla facciosa se dirigía hacia nuestra población y para cortarles el paso se levantaron los aparatos leales que pusieron en fuga a los rebeldes.

A mediodía volvió el enemigo a destacar otra escuadrilla que se encontró con los aviones republicanos a la altura de Villaviciosa y pese a cuantos esfuerzos realizaron los aparatos extranjeros para forzar las líneas y meterse en Gijón, no pudieron lograr sus propósitos. Los leales les cerraron el paso primero, los atacaron después y por último terminaron por hacerles huir. Durante la tarde bombardearon las posiciones enemigas del frente oriental y en vuelos rasantes ametrallaron a núcleos de fuerzas facciosas en aquellos puntos donde se descubrieron concentraciones.”

No obstante lo afirmado es muy posible que alguno de los aparatos sobrevolara El Musel, ya que las bombas alcanzaron en el interior del puerto al buque prisión “Luis Caso de los Cobos” en el que la metralla

aérea produjo cinco heridos.(alguna fuente señala que la fecha de este bombardeo tuvo lugar el día 5)



Arriba. Las baterías A.A. pesadas del F/88 llegan al alto de la Boriza, donde se halla el acceso al aeródromo de Cué, a remolque de sus semiorugas Sd Kfz 7. Abajo. Aspecto actual de ese mismo lugar.



Los antiaéreos de 88/56, remolcados por los semiorugas, avanzan por la altiplanicie que conforma el aeródromo de Cué.



Personal del F/88 trabajando en el emplazamiento de las piezas de 8,8 cm.



Los antiaéreos de 88/56 ya emplazados en los asentamientos elegidos al borde Sur del aeródromo, cara al valle de San Roque del Acebal.



Aeródromo de Cué. Haciendo fuego sobre el Alto de La Tornería y el valle de Grandiella por el que se asciende hasta él; algo que las restantes piezas de artillería de campaña nacional no podían hacer por falta de ángulo de tiro, pues el citado valle va estrechándose conforme sube la carretera hasta convertirse en un auténtico embudo, que no deja sitio al material pesado para salirse de la calzada, de forma que pueda desplegarse. (Foto colección Eduardo Peralta).



El antiaéreo de 88/56 emplazado más a la derecha de la batería –pieza nº 4- no está apuntando al cielo, sino en un ángulo de unos 45 grados que es el adecuado para batir el Alto de La Tornería -que se ve desdibujado al fondo- y la carretera que, desde Llanes, lleva hasta él. Por lo demás, la imagen nos muestra varios Bf.109 de los que sólo puede leerse la matrícula del 6-24 que vemos, en su centro. (Foto colección Eduardo Peralta).

Al igual que los aparatos ligeros de la Cándor se desplegaban en el aródromo de Cué, lo hacía también una batería, al menos, de cañones antiaéreos de 88 mm del F/88, a la que acompañaron algunas ametralladoras de 20 mm para dar protección contra ataques a baja cota al aeródromo y a las piezas pesadas.

8 de septiembre.-

La I Brigada de Navarra ocupaba el Alto de La Tornería, encontrando en su avance los restos del Dornier Do.17 derribado el día 4, recuperándose los cadáveres de sus tripulantes.

El mal tiempo –particularmente, la niebla– dificultó extraordinariamente las operaciones aéreas. Tan sólo volaron una escuadrilla de Junkers del K/88 que bombardearon las líneas de



Ametralladora Flak 30 de 30 mm emplazada próxima al campo de vuelo de Cué para la defensa contra ataques aéreos a baja cota

comunicaciones republicanas próximas al frente entre (Norte-Sur) Naves y Rales y otra de He.51 que atacó en “cadena” en Posada y al Oeste de Potes

El Almirante Jefe de la Base de Bilbao, trasladada ahora a Santander ordenaba que uno de los Dornier Wal de la Escuadrilla 1-E-70 se estableciera en Ribadeo con el 70-21, quedando así destinados dos hidros en esta última base y los otros dos en Santander



Diversos Bf.109A –en primer término el 6-16- basados en el aródromo de la Cuesta de Cué, desde el que empezaron a operar en cuanto fue ocupado por tropas nacionales, en la noche del 4 al 5 de septiembre;. El 6-16 nos muestra la característica hélice de madera, de paso fijo, de la Serie A y ostenta seguidos los números de la matrícula tras el círculo negro, como los llevaron al principio todos los “Anton” de la Escuadrilla 2.J/88.



Se instalan en Cué, igualmente, los Bf.109 B1, llegados en refuerzo de sus predecesores de la variante “Antón”. En el centro de la imagen se identifica el “Bruno / Berta” 6-36 y, a su izquierda el Bf.109 A matrícula 6-15.



Bf.109 B1 matrícula 6-34 (ejemplar característico de la serie “Bruno/Berta”) con su hélice metálica de paso variable tipo Hamilton. El aparato se encuentra aparcado en el aeródromo de Cué, próximo al mismo remolque de asistencia provisional que se ve a la derecha en la foto anterior. (Ver, asimismo, la foto siguiente)



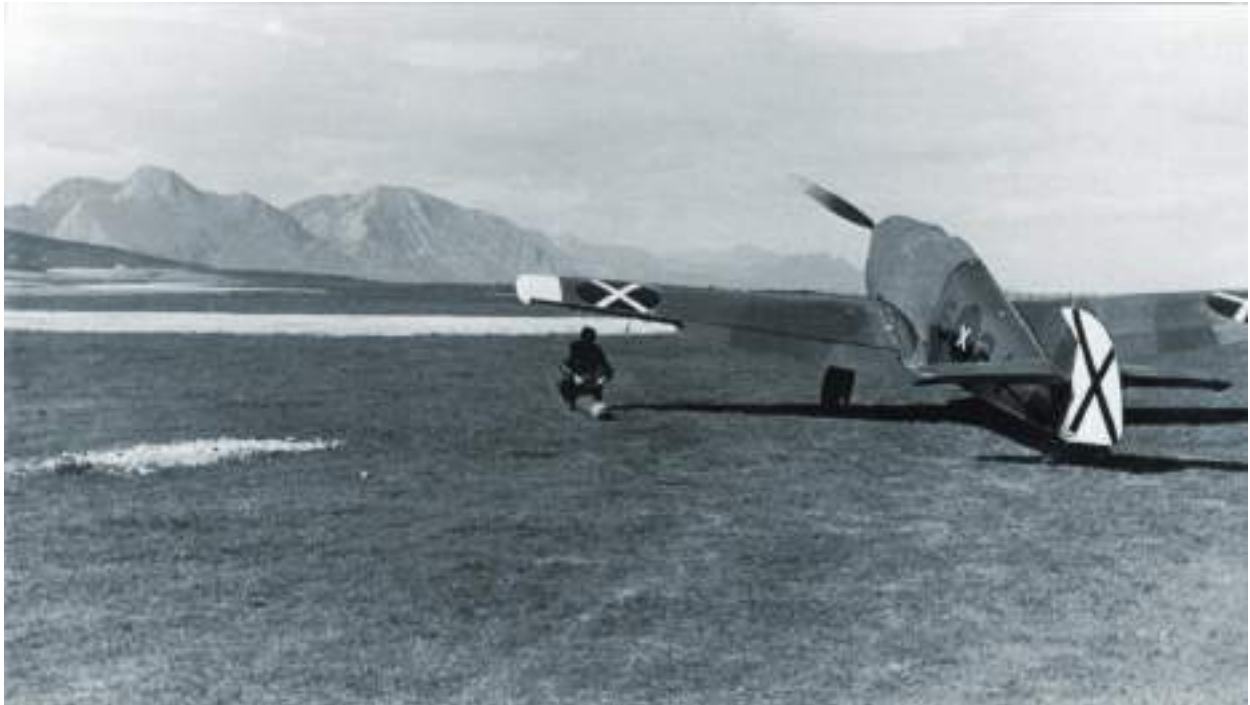
El Bf.109A 6-10 en trabajos de colimación y sincronización de ametralladoras, probablemente en el aeródromo de Cué. A destacar que ya le ha sido cambiada la hélice original de madera por una metálica de paso variable y el buje por uno de tronco de cono con orificio central (Ver nota 11). Además, lleva los dígitos de la matrícula separados por el círculo negro.



El Bf.109 A, matrícula 6-6, fotografiado en el mismo lugar y situación que su compañero de la foto anterior. Al igual que aquel, ya ha sido objeto de las mismas transformaciones.



Los Messerschmitt Bf.109 B1 6-24 y 6-34 en el aeródromo de Cué. Los monomotores de la Cónдор comenzaron a operar desde dicho aeródromo a poco de ser ocupado por las tropas nacionales. (Fotos colección de Eduardo Peralta).



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 8° 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 sus superiores.

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, no había otros aparatos que los He.45 de la 1-E-15 que apenas estaban llegando al aeródromo (61), 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 en el 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 (¿?)

61 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...”*

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.

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” habitual, en su 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 Cándor se afirma que Harder derribó un I.15 “Chato” y un I.16 “Mosca” (62), pero los aparatos que realmente abatió fueron el “Bulldog” (biplano de motor radial), pilotado por el teniente José Vilanova Romá, jefe de la Escuadrilla de Reconocimiento, que pereció en el lance, estrellándose el avión en las proximidades de Villamayor, y el Gourdou GL.32, monoplaneo, 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 monoplaneo (63) 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

62 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

63 El parte de la Cándor 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.

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 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 (64).

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,

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

sobre la divisoria Cantábrica, los He.45 de la 1-E-15 llevaron a cabo con dos servicios de bombardeo y ametrallamiento sobre la Peña de Muezca, escoltados por los Fiat Cr.32 del 2-G-3 (65).



El mal tiempo reinante inundó el aeródromo de La Albericia, impidiendo las operaciones desde el mismo.

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



Los Heinkel He.70 se alínean en el desnivel de La Albericia a la espera de que el campo de vuelo vuelva a ser utilizable...



...sus armeros aguardan impasibles, con las bombas SC.50 perfectamente a punto, el momento en que puedan volver a cargarlas en los aparatos.

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 1ª 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 Cándor 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 nacionales no recogen servicio alguno de los aviones de La Virgen del Camino, ni mucho menos el supuesto bombardeo sobre Cangas de Onís.

12 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor: *“Ju.52.- Dos escuadrillas bombardean el cruce de carreteras al Oeste de El Mazuco. Intentan efectuar un segundo servicio no pudiendo llevarlo a cabo por mal tiempo.*

He.111.- Dos escuadrillas bombardean el cruce de carreteras próximo a Meré (Hueria de Meré)

He.70 (Rayo) y Do.17.- 1/ Reconocen y bombardean el cruce de carreteras al Este de Cangas de Onís.

2/ Reconocen y bombardean Mazuco.

He-51.- 1/ Con una E^a atacan el pueblo de Mazuco y zona O del mismo.

2/Con DOS Escuadrillas efectúan un segundo servicio sobre el mismo objetivo.

Bf.109 (Messerschmitt).- Una E^a protege el vuelo de los bombarderos. Tres aparatos de este tipo resultaron casi destrozados al tomar tierra. Dos Bf.109, cada uno destrozado en un 90 % al tomar tierra. Un Bf.109 al tomar tierra se destrozó en un 80 %.

FH (Antiaérea).- Hicieron fuego sobre objetivos de tierra cooperando con fuerzas de la 1ª Brigada. Disparó 695 proyectiles.”

Los Bf.109 accidentados bien podrían ser el Bf.109A 6-3 y el también Bf.109A 6-12, que capotaron ambos al tomar tierra en La Albericia, y el Bf.109B-1 6-43, que se salió de la pista al aterrizar en el aeródromo de Llanes, cayendo por el terraplén que conforma el lateral Norte del campo de vuelo, si bien fue detenido en su caída por los árboles que lo poblaban.

Parte nº 350 del Estado Mayor del Aire, nacional:

“Fte. Santander-Torrelavega.- 1/ Se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre Mazuco por cinco aviones tipo He.45.

2/ Tres aviones Aero bombardearon sobre el mismo objetivo

Incidencias.- Un He.45 alcanzado por impacto de tierra aterrizó en Llanes sin novedad.

El Aero 17-20 recibió un impacto de ametralladora que atraviesa desde el plano inferior hasta el parabrisas del piloto”, logrando alcanzar su base sin otra novedad.

El He-45, alcanzado en el depósito, era el 15-27 y sus tripulantes, el brigada Victorino Santos, piloto, y el alférez Martínez de Velasco, observador.



Bf.109A, matrícula 6-12, pilotado por el sargento Hermann Stange, tras capotar en La Albericia. Abajo, vemos cómo han comenzado los trabajos de recuperación.



Pese a los destrozos, la foto permite hacerse una idea de cuál era la disposición de las dos ametralladoras MG.17 que montaba el 6-12.



Otras tres imágenes del 6-12 que permiten apreciar los importantes daños sufridos en el aterrizaje. Le han desmontado las alas para poder ponerlo boca arriba. Adviértanse, en la foto superior, los restos de su hélice de madera



Bf.109 matrícula 6-43 retenido por la vegetación de la abrupta ladera que desciende hasta el pueblo de Cué, cuyas casas se entrevén en la imagen.



Ya han comenzado los trabajos para recobrarlo y le han sido extraídas las tres ametralladoras, detalle éste que permite identificar al avión como un BF.109B1, equipado con una tercera MG.17 que disparaba a través del buje de la hélice.



Fotografía que ha permitido verificar la matrícula, 6-43, del Bf.109 pilotado por el sargento Walter Adolf, al tiempo que nos ilustra sobre los daños sufridos por el aparato.



Vista por el costado derecho del 6-43 siniestrado. (foto colección Eduardo Peralta)



El fuselaje del 6-43 depositado contra los estribos del hangar de la Cuesta de Cué. Al mismo tiempo, la foto nos muestra cómo la bóveda de éste se hallaba aún sin terminar durante el periodo de su utilización por la Legión Córdor.



El Bf.109 A, matrícula 6-3, capotado en La Albericia con daños más leves que los sufridos por los dos anteriores, bien podía completar el trío de Messerschmitt siniestrados en esta infausta jornada.



No ha sido posible identificar con seguridad al piloto que volaba ese día el 6-3, pero sí hay noticias de que solía hacerlo con frecuencia el alférez Kurt Strümpel, por lo que puede considerarse una posibilidad. En el centro de esta última foto, al fondo, sobresale en el horizonte la estilizada aguja de la iglesia de Peña Castillo.

La Legión Cóndor felicitaba oficialmente a la Escuadrilla 1-E-15 por la efectividad de su actuación sobre El Mazuco en estos términos. *“El (servicio) de Mazuco a las 15,15 horas del día de hoy, ha sido muy eficaz y ha contribuido de manera decisiva al avance de las fuerzas de la 1ª Brigada”* (66)

El citado Parte nº 350 recoge además las actuaciones de la aviación de La Virgen del Camino:

“León.- Se efectuaron tres servicios por aviones He.45.

1/ Un avión reconoció el sector Geras-Pola de Gordón, sin observar nada anormal.

2/ Una Eª bombardea y ametralla desalojando al enemigo de sus posiciones en Los Llanos y alturas al NE. de Pola de Gordón.

3/ Se ha efectuado un bombardeo por una Eª sobre las alturas próximas a Adangos (sic, por Viadangos) y Poladura.

Una Eª Fiat acompañó a los aviones de bombardeo en todos los servicios”

El general Sagardía (67) confirma la acción de los aparatos de León, que apoyaron con “fuego de ametrallamiento” el asalto de sus tropas a las alturas de Los Llanos (Pola de Gordon), las cuales tomaron, haciendo huir

66 En documentos anteriores, vimos cómo la Escuadrilla 1-E-15 había sido enviada a La Virgen del Camino, por lo que debería ser la 2-E-15 la que permanecía en Torrelavega. Sin embargo, en partes posteriores se refieren varias veces a estos últimos como 1ª Escuadrilla, habiéndome llevado a suponer que se trataba de un error. Hemos visto que esta contradicción continúa repitiéndose y, ahora, la felicitación de la Legión Cóndor se dirige inequívocamente a la dicha 1-E-15. Parece ser que había He-45 de la 1ª Escuadrilla alternativa o indistintamente en León y en Torrelavega

67 “Del Alto Ebro a las fuentes del Llobregat”. Pág.113.

al enemigo, lo que les permitió proseguir el avance hasta tomar asimismo La Garma.

Diario de Operaciones del 8º C.E.: *“Nuestra aviación ha cooperado eficazísimamente en todas las misiones, bombardeando y destruyendo hoy un importante convoy de camiones entre Viadangos y Rodiezmo.”*

Así reflejaba los sucesos del día 12 el diario AVANCE del 13: *“La aviación republicana desarrolló en el día de ayer diferentes actividades y realizó constantes servicios. Patrullas de bombarderos y cazas castigaron las posiciones rebeldes en el frente oriental y aparatos de combate en vuelos rasantes ametrallaron las trincheras enemigas con gran precisión. También se efectuaron bombardeos y ametrallamientos sobre concentraciones enemigas que fueron disueltas con bajas vistas.*

También nuestros aparatos pretendieron operar en los frentes de León, pero no pudieron cruzar el puerto que estuvo todo el día cubierto de nubes bajas.

La aviación facciosa intentó por dos veces acercarse a Gijón pero nuestros aparatos les cerraron el paso y terminaron por ponerlos en fuga (68). Se hicieron asimismo vuelos de reconocimiento y vigilancia y todas las escuadrillas leales regresaron a sus bases sin novedad al final de la jornada.

Ayer volvió la aviación facciosa a bombardear y ametrallar los

68 Cada vez resultan más frecuentes en la prensa republicana las noticias sobre estos intentos de bombardear Gijón, que no llegan a materializarse porque la caza republicana impide a los bombarderos que se aproximen a la ciudad. Sin embargo, vemos en los partes de la Cónдор que sus acciones están centradas en la zona del frente sin que se haga mención alguna a intentos de atacar Gijón o su puerto... Salvo cuando los atacaban de verdad.

pueblos de la retaguardia. Después de Cangas de Onís y Arriondas, donde además de bombardear se dedicaron a ametrallar la estación de ferrocarril donde resultó una joven muerta, ayer también bombardearon a los poblados en las inmediaciones de la carretera de Arriondas a Ribadesella.

Convencido el enemigo de que los bombardeos en las inmediaciones de los frentes no han dado los resultados apetecidos, se dedican a bombardear la retaguardia con objeto de desmoralizar la población civil.”

13 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor

“Región del Norte.- Frente de Santander.- JU.52.- Dos Escuadrillas han bombardeado cruces de carreteras a 4 kilómetros al S. de Meré (cruce de La Robellada; entre Hoyo Bajo y La Rasa,) y en el sector de Arriondas.

2/ Dos escuadrillas han efectuado un servicio de bombardeo sobre el valle al E. de Mazuco y alturas del macizo de Peña Labra (Sierra Llabres).

He.111.-Dos escuadrillas han bombardeado cruces de carreteras al S. de Meré y en el sector de Arriondas.

2/ Una escuadrilla bombardeó el valle y carreteras al E. de Mazuco

3/ Con otra escuadrilla se ha bombardeado el campo (de aviación) enemigo de Colunga.

Aviones de reconocimiento.- Han efectuado un reconocimiento y bombardeo en el sector E. de Arriondas

2/ Efectuaron un bombardeo sobre Peña de Villa y alturas al S.E. de Mazuco

3/ Una E^a ha bombardeado el campo de aviación al Sur de Gijón (Vega).

FH (Antiaérea).- Cooperaron con su fuego al avance de la Infantería y batieron objetivos aéreos, consiguiendo derribar la 3^a Batería un avión tipo Curtis cuyo piloto fue hecho prisionero.” Se trataba del sargento Ramón Ribes Chimeno, que sería apresado y, en 1938, canjeado.

El bombardeo por los He.111 del aeródromo de Colunga –en Sales– fue precedido por un minucioso reconocimiento aéreo que sembró la alarma entre los miembros del Comité local, los cuales supusieron, con total acierto, que iba a ser objeto de un ataque inminente. Decidieron entonces llevar a cabo la propuesta de “un tal Vallina” consistente en hacer salir de



Junkers Ju.52. Vemos al 22-77 de regreso a su base tras cumplimentar una misión sobre Asturias, ya han cruzado el límite con Cantabria y vuelan sobre el Valle de Omoño y Las Pilas, para efectuar la aproximación desde el Este al aeródromo de Ponteijos –que se ve, oculto en parte por la cola del avión- a la sombra omnipresente de Peña Cabarga: al fondo, en el centro. (Foto colección de Eduardo Peralta)

sus domicilios a casi un centenar de personas filiadas como de ideas derechistas y llevarlas al aeródromo donde las distribuyeron entre la pista y el entorno de las instalaciones. En el subsiguiente bombardeo resultaron muertas cuatro de dichas personas (69) y heridas otras varias.

Parte de Campaña del Estado Mayor del Aire (351 bis):

“Actividad aérea enemiga.- Región aérea del Norte- Seis aviones de caza tipo Curtis ametrallan nuestras posiciones en las proximidades de Llanes, sin causar daños. Nuestra batería antiaérea hizo fuego derribando uno de ellos. El piloto se arrojó en paracaídas siendo hecho prisionero.”

Se trata del mismo derribo que figura en el parte de la Legión Cóndor.

El Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte da parte de tres misiones llevadas a cabo por los aparatos de Torrelavega:

En la primera, despegan a 11,00 h tres He.45 del Grupo 6-G-15 y tres Aero Ab.101 del 6-G-17 para bombardear la vertiente Oeste del puerto del Mazuco y la carretera que desde este pueblo conduce a Meré y alturas de Peña de Villa. Seguidamente, la patrulla de He.45 prosiguió ametrallando posiciones próximas a estos objetivos. Regresaron a 12,00 h sin novedad.

El segundo servicio corrió a cargo de cuatro He.45 del Grupo 6-G-15 y de los mismos tres Aero anteriores que despegaron a 13,30 h; bombardearon, con eficacia, la cota al SO del Puerto de El Mazuco, y a 14,40 h regresaron sin novedad

Fueron de nuevo tres He.45 del Grupo 6-G-15 y los 3 Aero del 6-G-17 los que despegaron para un tercer servicio a 17,00 h. Los primeros atacaron el cruce de la carretera de S. Vicente de la Barquera a Cangas de

69 Agustín Huerres García, Manuel Martín Victorero, Ángel Llada Fonticiella y un cuarto no identificado.

Onís con la de Llanes a Meré, al Sur de esta última localidad –cruce de La Robellada– y ametrallaron un coche y varios camiones detenidos cerca de Mier y los segundos el cruce de carreteras de Arenas de Cabrales. Tras haber lanzado en la jornada 330 bombas “negrillas” de 10 kilos y 72 “Hispania” de 50 y consumido, sólo los He.45, 1.810 cartuchos de ametralladora, regresaron todos definitivamente a su base, a 18,00 h, sin novedad.

Parte nº 352 del Estado Mayor del Aire, nacional:

León.- He.45 .- Se efectuaron dos servicios de bombardeo por cinco aviones; el 1º sobre las posiciones enemigas Los Celleros y Bidango (sic, por Viadangos de Arbás), y el 2º sobre la Pª del Pozo (sic, por la Peña del Rozo)

Fiat 32.- Un Gº efectuó la protección de los anteriores bombardeos

Para el diario AVANCE de día 14 hubo en la jornada del 13 dos combates entre los cazas de ambos bandos –uno sobre Ribadesella y otro sobre Llanes–, en los que no llegó a haber novedades, pues los Bf.109 huyeron en los dos casos, dispersándose. También cuenta que hubo cuatro alarmas sobre Gijón, pero los bombardeos enemigos no llegaron a sobrevolar la ciudad, porque allí estaban para detenerlos las defensas antiaéreas y los cazas republicanos.

Como en ocasión anterior (día 7) algún bombardero –probablemente, de la A/88- debió zafarse de la barrera enemiga y arrojar sus bombas sobre El Musel, toda vez que alguna de ellas cayó sobre el “Luis Caso de los Cobos” en el que ocasionó cinco muertos y más de cincuenta heridos, entre los que se contaba el director de la prisión en que se había convertido el barco.

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 (B° 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 E^a 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 (70) 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.

70 “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. Se 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 (un He.45), 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 W. de Sierra de



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



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

Cueto Negro.

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.

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



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.



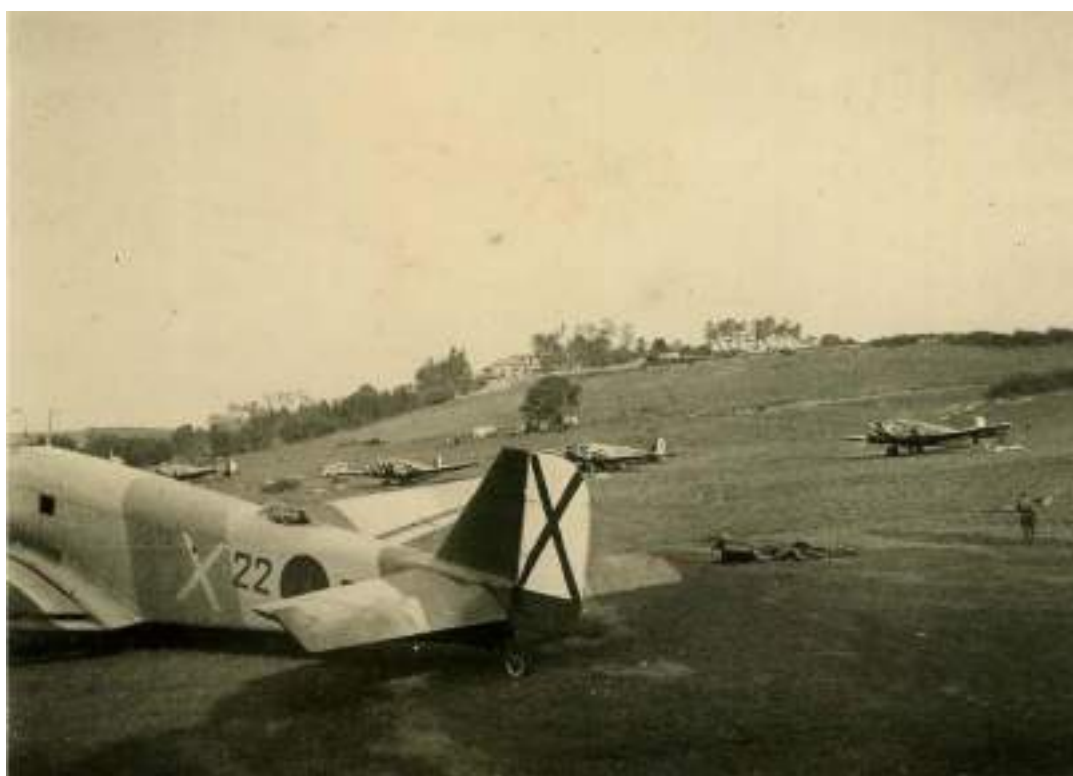
El *generalmajor* Hugo Sperrle inspecciona el aeródromo de Ponteijos en plena campaña sobre Asturias.



La imagen nos permite apreciar la aglomeración de He.111 y vehículos que operaban desde el aeródromo Santander Sur (Ponteijos)



Un Junkers Ju.52 despega de Ponteijos frente a la línea de He.111 allí estacionados y la mole de Peña Cabarga que preside la escena, dominando el paisaje. (Foto colección de Eduardo Peralta)



Las escuadrillas de Ju.52 del K/88 se distribuyen por los inclinados bordes del aeródromo de Ponteijos...



... al igual que los He.111 aprovechan los huecos libres con el fin de dejar despejada la pista.



Bonita instantánea de un Junkers Ju.52 sobrevolando los Heinkel He.111 basados en Pontejos.



En los aeródromos de la Cónдор, al igual que en los utilizados por las unidades hispanas, aparte de las piezas antiaéreas normalizadas, que les daban protección esporádicamente, se empleaban como D.C.A.complementaria ametralladoras de infantería, como esta Maxim MG.08, emplazadas sobre suplementos especiales acoplados a los afustes que permitían hacer con ellas fuego contra aviones.

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.*”

16 de septiembre.-

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



Línea de He.111 aparcados en Pontejos. En primer término se aprecian los movimientos de tierra realizados para mantener la pista en servicio.

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 aparcas 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, aproximándose en su avance a 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 la progresión en esta zona, que estaba resultando en exceso costosa, y trasladar el punto de aplicación de fuerza a otro sector y en otra dirección, que se concretarían en una nueva 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.”



Los Messers, una vez cumplimentada su misión de escolta a los bombarderos, se retiran a su base sobre el fondo de un crepúsculo típicamente cantábrico

Diario AVANCE del día 19: *“Los facciosos han vuelto a atacar Peñasblancas (sic) con igual resultado de días anteriores. Intentos desesperados, con masas de aviación y artillería...”*

Como hemos visto, la Cónдор 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 (71) 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 en cada una de ellas.

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 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

71 “Mil días de fuego” págs. 342-347

disparos de aviso sobre el “Stanray”. Al segundo disparo, que impactó amenazadoramente próximo al mercante, cayó éste 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 minador 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 al amparo del destructor “Ciscar”, que había salido de El Musel, y de 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, obligó al “Vulcano” a liberar al capturado “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.



Ju.52 del Grupo K/88 retornan a sus bases cántabras tras efectuar un servicio sobre las posiciones republicanas del frente asturiano.

19 de septiembre.-

Ante esta reiterada situación, Jorge Vigón nos refiere en la entrada correspondiente a este día 19 de su diario “Cuadernos de Guerra y Notas de Paz” (72), como: “...*La Legión Cóndor estima necesario bombardear los puertos.*”

Es muy duro pensar que en Gijón hay barcos con presos nuestros que estarán expuestos, primero, a los efectos del bombardeo, y luego, a las represalias. Quizá entre ellos esté Fermín.

72 Págs. 167-168.

Juan (Vigón) habla reposado y sereno; al fin llama por teléfono al General Dávila y le pide autorización para que se verifiquen los bombardeos.

Si yo –dice– no hubiera tenido un interés directo y personal, me hubiera negado en redondo, porque no compensan los daños que se pueden producir las escasas ventajas que se deben esperar. Pero ahora será lo que diga el General Dávila.

El General Dávila dijo sí.”

Desde el bombardeo de Guernica, Franco había prohibido a la Legión Cóndor la realización de ataques estratégicos a núcleos de población, sin obtener antes permiso expreso del Cuartel General del Generalísimo y a través de los partes de la Cóndor hemos visto como, tras los bombardeos de El Musel y Avilés de finales de agosto, ésta se había abstenido de volver a atacar las poblaciones portuarias, utilizando sus bombardeos en el apoyo táctico a las tropas de tierra y a la obstrucción de las comunicaciones en la retaguardia inmediata al frente.



El aeródromo de La Albericia (Santander Oeste). Al igual que el de Pontejos, tenía el terreno de vuelo muy inmediato al caserío periurbano y con una cierta propensión a encharcarse. La Albericia era un barrio de Santander capital, llamado anteriormente Lavapiés.



Heinkel He.111 del Grupo K/88 en el aeródromo de La Albericia



Avioneta Messerschmitt Bf.108 “Taifun”, utilizada por la Legión Cóndor en misiones de enlace, aparcada en La Albericia.

La razón por la que se barajaba el ataque a los puertos no era otra que las dificultades que encontraba la Flota nacional para interceptar el abastecimiento por mar a los republicanos, pese a tener ésta el dominio “de hecho” de las aguas del Cantábrico. Ya que los buques de guerra británicos, de acuerdo con la política de su Gobierno, daban escolta abusivamente –sin respetar siquiera las líneas de base entre puntas para determinar las aguas territoriales– a los mercantes denominados “contrabandistas” por empeñarse en el lucrativo tráfico, la mayor parte de ellos ilegalmente bajo pabellón británico, hasta distancias muy próximas a las bocanas de los puertos, con lo que no dejaban prácticamente tiempo a la unidades nacionales para maniobrar en orden a la intercepción. En cambio, el ataque aéreo a los mercantes que resultaran hundidos, averiados o incluso sufrieran bajas dentro de puerto, no se consideraba motivo para la intervención de la Royal Navy –por tratarse de forma indiscutible de territorio/aguas españolas–, quedando sus consecuencias limitadas a las

reclamaciones diplomáticas o, todo lo más, en algún caso, a compensaciones económicas.



En Gijón no sólo se atacaba al puerto de El Musel, sino también al llamado “Puerto Local” en el que fondeaban barcos de menor calado y, al estar éste englobado en el caserío urbano era prácticamente imposible que los edificios próximos no resultaran afectados, dada la escasa precisión de los elementos de puntería del momento, produciéndose impactos como éste en el palacio de Revillagigedo, a escasos metros de la denominado “Dársena de Fomento”, desde la que se efectuaba todo el tráfico de mercancías



Esta foto de la “Dársena de Fomento”, tomada a la entrada de las tropas nacionales en Gijón, nos muestra un buque –probablemente, un remolcador- alcanzado por los bombardeos

Ahora, una vez recibida la autorización, no tardó en hacer uso de ella la Legión Cóndor y este mismo día 19 bombardeaba El Musel (Gijón) y San Juan de Nieva (Avilés).

Parte de la Legión Cóndor:

“Un servicio por los He.111, protegidos por los Bf. 109, sobre estación y puertos de Avilés y Gijón.

En Avilés fueron echados a pique, dos barcos y en Gijón, fueron tocados cuatro.

Cazas.- Con las escuadrillas Bf.109 efectuaron vuelo de protección de bombarderos.



El Bf. 109 A, matrícula 6-17 sobrevuela la desembocadura del Pas y las playa de Valdearenas (Lienres) durante el retorno a su base.

Un He.111 fue atacado por cazas rojos, siendo herida su tripulación por tiros de ametralladora. El avión tuvo que aterrizar en Llanes.”

El parte emitido por el Ministerio de Defensa gubernamental desde Valencia el día 20 decía:

“Cuando los aparatos facciosos intentaban bombardear Gijón, salieron los nuestros al encuentro obligando a los del enemigo a arrojar las bombas sin precisión alguna y, finalmente, a huir. En este encuentro hubo un combate aéreo en el cual perdimos un aparato. Desde el puesto de observación se apreció que caía al mar un bimotor faccioso, abatido por nuestros cazas y probablemente, fue también abatido un trimotor de los rebeldes.”

Los cazas republicanos que despegaron y combatieron fueron cuatro monoplanos I.16 “Mosca”.

A pesar de que la Legión Cóndor no reclama ningún derribo, todas las fuentes recogen la muerte del sargento Eloy González Obarro en este día 19, al ser abatido el “Rata” que pilotaba por las ametralladoras de los bimotores a los que trató de interceptar. Todas las fuentes... menos Tarazona (73), quien asegura que Eloy González resultó muerto el 9 de octubre, que es el primer día en que pone fecha a sus recuerdos. Bonita manera de comenzar a datarlos. Y, por si no fuera bastante, asegura que los bimotores a los que se enfrentaron eran Junkers Ju.86, cuando la Legión Cóndor había dejado hacía meses de utilizar los dos que le quedaban, por los frecuentes fallos de sus motores, acabando por cederlos a los españoles. Por otra parte, mal podrían derribar un Ju.52 (un trimotor rebelde), que no se empleaban ya hacía tiempo tan al Occidente.

73 “Yo fui piloto de caza rojo”, págs. 83-87

AVIACION

SECCION DE PERSONAL

ASCENSOS

Circular. Excmo. Sr.: Como recompensa a los méritos contraídos en la actual campaña contra los rebeldes por el sargento piloto del Arma de Aviación D. Eloy Gonzalo Obarro, y muy especialmente por su heroico comportamiento el día 19 de septiembre último, en que halló gloriosa muerte luchando contra enemigo muy superior en número, he resuelto concederle el empleo de teniente del Arma expresada, con la antigüedad de la referida fecha.

Lo comunico a V. E. para su conocimiento y cumplimiento. Valencia, 3 de octubre de 1937.

PRIETO

Señor...

D.O. N° 240 de 6 de octubre de 1937

20 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“He.111.-Bombarderos.- Con una E^a se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre el puerto de Gijón.

Ju.52.- con dos Escuadrillas se bombardeó camiones sobre la carretera al N de Nueva.

He.70.- Se llevaron a cabo dos servicios de reconocimiento en la carretera de Careña (sic, por Carreña)-Robellada, observando fuerzas enemigas en retirada.

He.51.- Con una Eª se efectuaron tres servicios de cooperación con la 5ª y 6ª Brigadas en Peña Blanca y cruce de carreteras Careña (Carreña)-Robellada.

F/88 (Antiaéreas).- Cooperó con baterías de tierra sobre Peña Blanca.”

El Boletín de la Región Aérea del Norte, nacional comienza a recoger las acciones realizadas en el Norte de León por las fuerzas basadas en La Virgen del Camino.

Habíanse reunido allí:

El Grupo 2-G-3, que mandaba Ángel Salas, con nueve Fiat Cr.32

El Grupo 6-G-15, con nueve Heinkel He-45, y

La Escuadrilla 1-E-17, con cinco Aero Ab.101 matrículas 17-3, 17-4, 17-15, 17-18 y 17-20. (Al principio, sólo tres.)



Aeros 17-3 y 17-18. Dos de los aparatos de la Escuadrilla 1-E-17 que combatieron en septiembre/octubre de 1937 en los frentes astur-cántabro y astur.leonés.

Así, en este día 20, *“Con una E^a de He-45 y tres aviones Aero, se efectuó un servicio de bombardeo sobre Pico de Morzal (sic, por Horzal) en Valporquero de Torío), cooperando con las fuerzas de tierra.”*

Diario AVANCE del día 21:

“Por tres veces intentó ayer la aviación facciosa filtrarse en Gijón. En la primera, a las nueve de la mañana, se presentó una escuadrilla enemiga, cuyo paso les fue cortado por nuestros cazas. Uno de los aviones extranjeros se metió entre las nubes y consiguió llegar hasta el Musel, donde arrojó algunas bombas que fueron a caer al mar y no produjeron daño alguno. El resto de la escuadrilla huyó hacia sus bases, pero el que estaba en el Musel perdió contacto con ella y se vio envuelto por los leales, que le mandaron varias ráfagas de ametralladoras, logrando alcanzarle. El aparato, que era un bimotor de bombardeo, fue a caer al mar.

Posteriormente, volvieron los aviones facciosos a presentarse cerca de la población, pero fueron ahuyentados por los cazas republicanos.

A las doce de la mañana otro aparato, que se dirigía a Gijón volvió



Tras cumplimentar una misión sobre Asturias, los Heinkel He.111 regresan a sus bases sobrevolando las costas de Cantabria: se identifican la ría de Cubas, el Puntal, la entrada a la bahía de Santander y, al fondo a la derecha la isla de Santa Marina frente a Somo y Loredó.

Reportaje realizado
por Manuel Reimóndez Portela –fotógrafo del C.G. de Aranda- a las unidades
“hispanas” basadas en León en septiembre de 1937 (Museo da Estrada)



Aero Ab.101 en el aeródromo de La Virgen del Camino. La única matrícula que se puede identificar es la 17-18 que ostenta el aparato en segunda posición.



Ab.101 “Praga” cargado con bombas Hispania A.6 de 50 kilos y detalle de la estiba de las mismas.



Los Aero Ab.101 “Praga” de la 1E-17 y los Heinkel He.45 del 6-G-15 en La Virgen del Camino. En primer término, la vía férrea que unía el aeródromo con León, capital.

precipitadamente a sus (sic) bases ante la presencia de los nuestros, sin conseguir sus objetivos.”

21 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Fte. Oriental de Asturias.- Ju.52.- Con dos Escuadrillas se ha efectuado un bombardeo sobre las alturas al E. de Robellada. 2/. Dos Escuadrillas efectuaron cada una un servicio de bombardeo sobre las proximidades de Robellada.

He.111.- Dos Escuadrillas efectuaron cada una un servicio sobre las alturas al O de Ortiguera (sic, por Ortiguero)

Reconocimiento (A/88).- Se efectuaron dos servicios de reconocimiento y bombardeo, el 1º en el sector O. de Robellada y el 2º sobre la

carretera de Nueva a Cangas.

He.51.-Una E^a efectuó tres servicios, sobre el tráfico de carreteras y posiciones enemigas en apoyo de la 5^a Brigada, bombardeando y haciendo fuego de ametralladora.

Bf.109.- Efectuaron vuelos de protección a los aviones de bombardeo.

Antiaérea.- Actuó sobre los objetivos de tierra.

Otras noticias.- Un He.51 al despegar capotó en un hoyo antiguo de bomba, quedando dañado en un 30 %- Piloto ileso.”

Desde el 8º C.E. se pedía la permanencia en León de los cuatro Ab.101 “Praga” (más adelante serían cinco) recién llegados –en lugar de enviarlos a reunirse con el resto del 5-G-17, que estaba operando en Andalucía–, pues estos aparatos utilizaban bombas Hispania A.6 de 50 kg, mientras que los lanzabombas de los He.45 sólo admitían las alemanas –“negrillas”– de 10 kilos, consideradas poco efectivas.

Parte nº 359 del Estado Mayor del Aire nacional:

“Frente de León.- Con una E^a He.45 y tres aviones tipo Aero se han efectuado dos servicios de bombardeo y cooperación con nuestras fuerzas de tierra que abanzaban (sic) hacia el vértice de Gallo.

Un G^o Fiat protegió a estos aviones en los dos servicios citados.”

El Boletín gubernamental de la 6ª Región Aérea cita tres servicios. El primero, a 10,45 h, en que salen tres “Moscas” por la presencia de un bimotor enemigo en las cercanías de Gijón (74), al que acribillan los

74 Artemio Mortera y Rafael Permuy. “La Legión Cóndor en la campaña de Asturias”, en Revista Española de Historia Militar”, nº 3, pág. 153. Si continuara con esta autocita se diría en ella que probablemente se trataba del cabo 1º Willi Sembach, pero al día de hoy sabemos que el infortunado Sembach moriría un par de fechas más tarde.



Imágenes de un He.51 capotado en el aeródromo de Cué que podría ser el citado en el parte. El cerro que se ve al fondo, derecha, es el Canto de Jario. El macizo rocoso a la izquierda es la Sierra de Cuera. La escasa calidad de las fotos no permite leer su matrícula con seguridad.





Bombas Hispania Mod. A.6, de 50 kg, recién fabricadas; aún sin la carga explosiva ni, por supuesto, la espoleta. En las operaciones sobre Asturias constituyeron la carga exclusiva de los Aero Ab.101 de las que llevaban ocho por aparato.

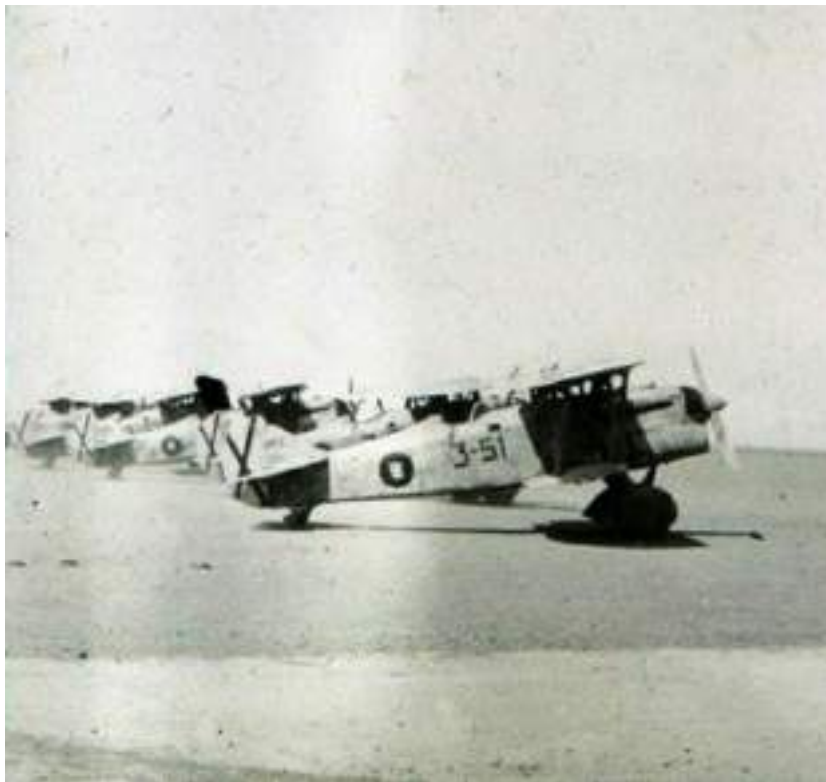
General 8.º Cuerpo Ejército a 55
General Jefe del Aire 737-
León 201-10/50-17-14^h 55
Puedo disponer permanentemente
unos días en León los cuatro
aparatos con bombas de cincuenta
kilos que quedaban en Correlavega
a fin batir eficazmente porciones
enemigas Pájaros toda vez que
en grupo anda suria a que pertenecen
a.º sin ocho disponibles.
Descripto a las 21 horas del 18-9-937
El Capitán
Pascual Martínez
Firmado el original



Armeros manejando bombas Hispania A.6 de 50 kg en un aeródromo santanderino.



El Grupo 2-G-3 al completo en La Virgen del Camino; con los nueve Fiat Cr.32 de que disponía en aquel entonces



Aunque Morato no volara en aquellos momentos en el Grupo, por habersele concedido un periodo de descanso, su Fiat, 3-51, no por ello dejaba de combatir.



Otra imagen de dos Fiat de calidad insuficiente para permitirnos ver sus matrículas. Se aprecia, aunque tampoco nos permitiría identificar lo que es, si no fuera que lo sabemos por otras fotos, el yugo y las flechas del emblema de Falange Española de color claro en el centro del círculo negro



Fiat matrícula 3-53 que lleva pintado un recuerdo a Bermúdez —Bermúdez de Castro—, caído en la batalla de Brunete hacía poco más de dos meses. Merecida evocación, ya que Bermúdez había volado con frecuencia en este aparato.



Fiat Cr.32. 3-55. En esta foto, al igual que en la anterior se aprecia el yugo y las flechas que llevaba en el círculo negro.



Otro de los Fiat Cr.32 basados en La Virgen del Camino en un encuadre que no deja leer su matrícula. Fotos de Manuel Reimóndez Portela. Septiembre de 1937 (Museo da Estrada)

monoplanos I.16, hasta agotar sus municiones. El ametrallador dorsal del bombardero alemán, si bien respondió al fuego al principio con su ametralladora Mg.15, dejó de hacerlo a los pocos instantes muy probablemente al resultar alcanzado por los proyectiles de los cazas enemigos. El segundo servicio a 17,25 h, consistió en la salida de dos “Chatos”, que realizaron un reconocimiento en el sector de Tarna, viendo diez camiones enemigos en la carretera de La Uña (León). Y un último despegue de tres “Moscas”, a 19,13 h, debido a la alarma que sonaba sobre Gijón, sin que los pilotos de los I.16 consiguieran ver los aviones enemigos.

El Diario de Operaciones del 8º C. E. no se hace eco de la presencia de los I.15 en la zona del puerto de Tarna donde, por cierto, aún no habían empezado los combates, pero el Parte de Campaña nº 359 del Estado Mayor del Aire nacional da cuenta de las siguientes actuaciones en la zona de Cármenes, donde todavía se luchaba



Patrulla de Heinkel He.45 fotografiada en su regreso a La Virgen del Camino tras efectuar un servicio

“Con una E^a He-45 y tres aviones tipo Aero se han efectuado dos servicios de bombardeo y cooperación con nuestras fuerzas de tierra que avanzaban hacia el vértice Gallo (en Getino, León) (75)

Un G^o Fiat protegió a estos aviones en los dos servicios citados.

Y el nº 360, recoge como ampliación del anterior la:

Actividad de la aviación enemiga.- Dos aviones hacen el recorrido Pollar (?) -Dirios (?) - Navia, desapareciendo en dirección a Gijón.”

No se recoge en el parte de la Cónдор, quizá porque no ocurrió en combate ni sobre Asturias, la pérdida de un Junkers Ju.52 en servicio de reconocimiento meteorológico que se estrelló en las cercanías de San Miguel de Aguayo (Santander), pereciendo toda su tripulación: Sargento Egon Harting, sargento Claus Held, cabo 1^o Bruno Ness y cabo 1^o Franz Nokler. También resultó muerto un pasajero español que, asimismo, figura relacionado en el correspondiente monolito conmemorativo como Martín Díaz, natural de Vidiago y de 27 años de edad; erróneamente, por cierto, ya que en realidad su nombre era Angel Martínez Díaz.

22 de septiembre.-

Parte de la Legión Cónдор

“Ju.52 y He.111.- Con cuatro Escuadrillas (la totalidad del K/88) se han efectuado dos servicios de bombardeo. El 1^o sobre las alturas a 3,5 kilómetros al Oeste de Robellada y el segundo sobre alturas a 3 km al Oeste de Meré.

75 Que, con tal apoyo, ocuparon ese mismo día 21.



Monolito erigido en Santiurde de Reinosa en recuerdo de los caídos al estrellarse en las inmediaciones de San Miguel de Aguayo el Ju.52 en que volaban.



Restos de uno de los motores BMW 132 A del Ju.52 estrellado el 21 de septiembre de 1937 en la Sierra de Gañimones (cota 1.192), conservado en Santiurde de Reinosa como una especie de monumento.



Los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 3.J/88 aprovechaban para su reparación o recorrido el inconfundible y singular hangar del aeródromo de Cué que, como vemos, estaba sin concluir a falta de un par de arcadas de la bóveda y la terminación de la pared de cierre del fondo



El He.51, matrícula 2-68 a la espera de su turno de revisión ante el hangar del aeródromo de Cué.



El Messerschmitt Bf.109 B1, matrícula 6-34 fotografiado en el aeródromo de Cué (Llanes) en septiembre de 1937, Este aeródromo fue empleado como base avanzada por los aparatos ligeros de la Legión Cóndor durante la campaña de Asturias.



Dos vistas del Junkers Ju.52 matrícula 22-101. A la izquierda, aparcado en el aeródromo de Cué. A la derecha sobrevolando su inconfundible hangar. Es muy posible que estas dos fotos estén tomadas tras el final de la guerra en el Norte, pues el 22-101 era un aparato encuadrado en los Grupos hispanos, que no frecuentaron el aeródromo Ilanisco durante la campaña asturiana.



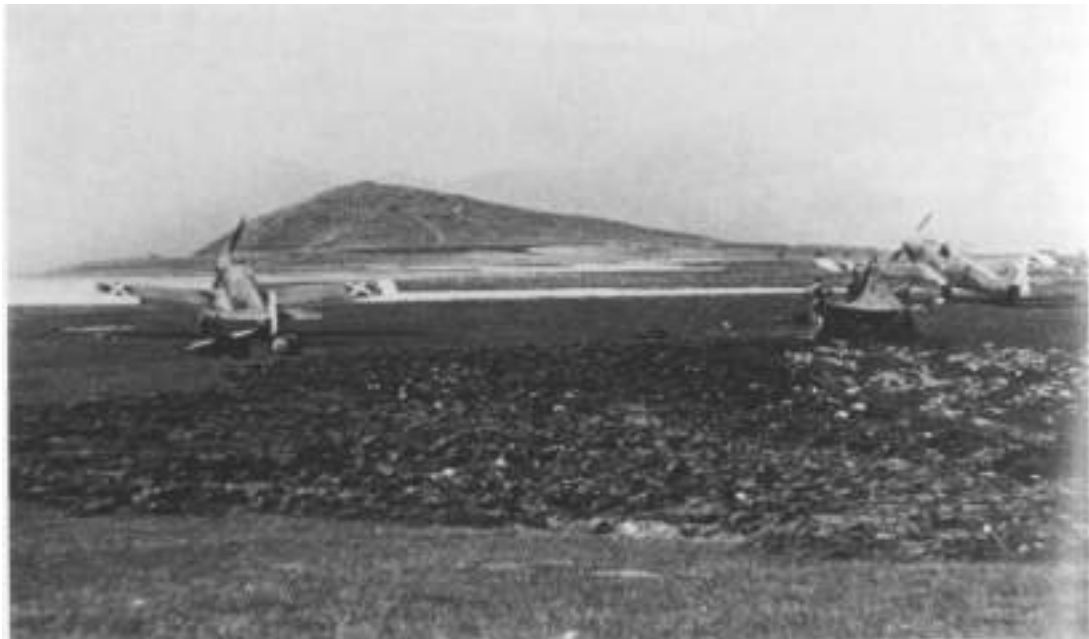
Los únicos restos que quedan del hangar de la Cuesta de Cué son los estribos de hormigón de su lateral izquierdo. La bóveda fue arrancada de cuajo por el furioso vendaval del 15 de febrero de 1941; el mismo que avivó el incendio causante de la destrucción de Santander.



Una de las Messerschmitt Bf.108 “Taifun” (la 44-4) que la Cónдор utilizaba como aparatos de enlace, aparcada ante el edificio de mando de La Cuesta de Cué.



Estado actual del edificio de la foto anterior, conservado como sede del Club de Golf establecido sobre el que fuera campo de vuelo. Obsérvese que mantiene el emblema del Ejército del Aire



Dos Bf.109 –el de la derecha es el 6-27– aparcados en el aeródromo de la Cuesta de Cué, dando cara al Canto de Jario.

He.51.- Con DOS escuadrillas se ha efectuado por tres veces, sobre posiciones enemigas al Oeste de Robellada y Ortiguera (sic, por Ortiguero), bombardeando y haciendo fuego de ametralladora.

Reconocimiento.- Se efectuaron dos servicios sobre las posiciones enemigas al Oeste de Robellada y Canales.

Antiaéreos.- Hicieron fuego de 20 mm, sobre posiciones conocidas.

Accidentes.- Un Dornier Do.17, del grupo de reconocimiento después de despegar cayó a tierra. El observador muerto, el piloto y el mecánico heridos. Al mismo tiempo fueron averiados por esta razón (caída sobre los mismos) tres aviones He.70.”

El observador fallecido era el alférez Hans Kemper.

Parte nº 360 del Estado Mayor del Aire nacional: *“León.- Un servicio de bombardeo y ametrallamiento del enemigo en Peñalaza, por seis aviones He.45 y tres Aero, protegidos por caza Fiat.”*



Estela funeraria erigida en la proximidad del aeródromo de La Albericia en memoria de Hans Kemper y de otro aviador del que se hablará más adelante. Actualmente se encuentra expuesta en un refugio antiaéreo de la guerra civil, habilitado para recibir visitas, en la Plaza del Príncipe, de Santander.



La misma estela conmemorativa en unas fotos de época que nos la muestra a poco de ser erigida.

La Legión Cóndor ponía en el aire prácticamente todos sus aviones en servicios repetidos concentrados sobre un pequeño, pero crucial, sector del frente, sin que el Parte de Guerra Oficial de Asturias –publicado en AVANCE del día 23– apenas le diera importancia, resumiendo tales operaciones aéreas en una sola frase. *“La aviación enemiga ha actuado durante todo el día...”*

En cuanto al accidente que tuvo lugar en La Albericia, se conocen numerosas fotos del mismo sin que apenas se pueda dar con alguna en la que se vea la matrícula del Do.17. No obstante, tras ardua búsqueda, encontré un par de ellas tomadas con el encuadre apropiado para mostrarla, pero de tan mala calidad que apenas se vislumbra. Tras sumar al detenido examen de las imágenes un rastreo de los historiales de los diez Do.17 E/F que habían participado en la campaña de Asturias, en el que fui eliminando aquellos que continuaban en servicio tras del aciago 22 de septiembre, llegué al convencimiento, con una seguridad razonable, de que el Dornier siniestrado en La Albericia llevaba la matrícula 27-6. Dos de los He.70 sobre los que cayó dicho Do.17 eran el 14-37 y el 14-57 y, más que averiados, como dice el parte, creo que pueden considerarse destruidos, al igual que el bimotor.

En el sector Sur –es decir, en León–, el Boletín de Infamación de la Región Norte, nacional recogía *“Un servicio de bombardeo y ametrallamiento del enemigo en Peñalaza* (laberinto de picos de cota en torno a 1.700 m al N.O. de Villamanín, ocupado en parte por las fuerzas de Aranda el día 19), *por seis aviones He.45 y tres Aero, protegidos por caza Fiat.”*, contribuyendo al rechazo de una dura contraofensiva republicana que, si bien, se resolvió con un éxito defensivo de las tropas nacionales,

parece ser que fue la gota que hizo desbordar el vaso y convenció al coronel Aranda de que la dirección elegida para su ofensiva resultaba en exceso costosa, y lo aconsejable era trasladar el esfuerzo a otro sector del frente, como efectivamente hizo.



Imágenes varias del Do.17 accidentado en La Albericia el 22 de septiembre. En alguna de ellas puede verse, al fondo, la torre de la iglesia de Peña Castillo



Dos imágenes que nos muestran el costado derecho del Do.17 accidentado el 22 de septiembre de 1937. En ellas, puede verse –si bien muy difuso-, el 6 de su matrícula que permite identificarlo como el Dornier 27-6.





Más vistas del aparatoso accidente del 22 de septiembre en La Albericia que muestran fundamentalmente los Heinkel He.70 de la A/88, entre los que pueden verse los matriculados 14-37 y 14-57 citados.



Antes del accidente en el que resultó destruido, el 27-6 ya había sufrido otro contratiempo en su tren de aterrizaje con el barrizal en que se había convertido el aeródromo de La Albericia.

Según Jesús Salas (76), los Junkers Ju.52 del Grupo 1-G-22 “hispano” se trasladaron en esta jornada al aeródromo de La Virgen del Camino, donde permanecieron hasta los primeros días de octubre. Sin embargo no participaron en un solo servicio durante su estancia en León; Salas no nos dice por qué, pero la única explicación posible es que hubieran ido a la Maestranza leonesa para someterse a una revisión.

23 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52.- Dos Escuadrillas bombardean el cruce de carreteras de Nueva

He.111.- Una E^a efectúa un 1º servicio de bombardeo sobre las alturas

76 “Revista de Aeronáutica y Astronáutica” N° 396. Pág. 850.



Bombardeo del puerto de El Musel (Gijón)

de Tejedo (sic, por Telleu), y dos servicios de bombardeo sobre el puerto de Gijón

He.70 y Do.17.- Efectúan dos servicios de reconocimiento y dos servicios de bombardeo sobre las alturas de Benzúa y cruce de carreteras de Nueva.

Cazas.- He.51 .- DOS escuadrillas efectúan dos servicios de ataque sobre las alturas de Tejedo (Telleu) y Benzúa.

Bf.109 (Messerschmitt) Una Escuadrilla efectuó la protección de los servicios de los bombarderos y reconocimiento, sosteniendo combate sobre Gijón con cazas enemigos, derribando a uno de ellos tipo Boeing (I.16).

En el servicio de bombardeo sobre el puerto de Gijón, una E^a de He.111, fue atacada por cinco Curtis (“Chatos”) enemigos, resultando herida la tripulación de uno de nuestros aviones.

Antiaérea .- Cooperaron con dos baterías de 8,8 mm (sic, por cm) en el ataque de la (1^a) Brigada sobre el Benzúa. Las 20 mm atacaron las trincheras enemigas en Benzúa.”

El derribo del I.16 le fue acreditado al teniente 1º Joachim Schlichtin, pero lo cierto es que no ha podido ser comprobado (77), como tampoco el derribo de un I.15 que reclamaban los bombarderos, como se verá más adelante. Uno de los He.111 fue atacado por cinco “Chatos” que acribillaron el aparato e hirieron a sus tripulantes, pese a lo cual logró alcanzar su aeródromo. Uno de los heridos –el cabo 1º Willi Sembach– fallecería en el hospital al día siguiente; posteriormente, sería dedicada a su recuerdo una placa de mármol con letras de bronce, que fue colocada en la fachada del Ayuntamiento de Gijón –a la derecha de la puerta principal– el día 21 de octubre de 1938, primer aniversario de la entrada de las tropas nacionales en Gijón, en una jornada que fue pródiga en celebraciones cívico-militares; por supuesto, con desfile de la guarnición incluido. Este memorial, muy infrecuente, tanto por su configuración, como por el lugar en que fue ubicado, sería uno de los primeros vestigios de la amistad entre la España de Franco y la Alemania nacional-socialista en ser retirado de la vista del público, lo que tendría lugar en 1963.

El Boletín gubernamental de la 6ª Región Aérea habla de un primer combate a las 15,00 horas, en el que los cazas atacaron a nueve bimotores

77 Aun cuando el derribo fue recogido por el Boletín Oficial del Cuartel General del Generalísimo del siguiente día 24.

que bombardeaban El Musel. De una nueva incursión a 17,30 h de otros nueve bimotores escoltados por Bf.109 que fue de nuevo interceptada y de un intento de bombardeo sobre el aeródromo de Colunga que fue frustrado por el ataque de un “Mosca” y el fuego de las ametralladoras antiaéreas que protegían el campo. Reclaman el abatimiento de uno de los bimotores, que suponen resultó incendiado y no admite pérdida alguna aunque varios aviones sufrieron impactos, teniendo que pasar a reparación.

Por su parte, AVANCE del día 24, daba su versión de los hechos en la que magnificaba las informaciones de su Boletín oficial, hasta llegar a reclamar ¡nada menos! que el derribo de cuatro aparatos nacionales:

“Próximamente las tres de la tarde de ayer se presentó la aviación enemiga sobre Gijón y arrojó bombas que causaron algunos daños materiales y víctimas entre la población civil. La presencia de nuestros cazas evitó que el bombardeo adquiriese mayores proporciones al poner en fuga a los aparatos extranjeros. Posteriormente, a las cinco y media volvieron a internarse sobre la ciudad varias patrullas de trimotores (recuérdese que la Cónдор utilizaba en los ataques a Gijón únicamente sus bimotores, en tanto que los Ju.52 operaban sobre objetivos mucho más al Este) escoltados por buen número de cazas. Nuestros aparatos les salieron a su encuentro y entablaron con ellos emocionante combate, que se desarrolló casi todo sobre el casco de la ciudad (...) Los trimotores al contacto con los cazas republicanos, huyeron después de soltar la carga en el mar y en un monte próximo al Musel sin objetivo alguno. (...) después de más de una hora de combate se consiguió ahuyentar definitivamente a las escuadrillas facciosas y evitar que éstas pudieran realizar sus propósitos (...).



Placa en memoria del cabo 1º Willi Sembach y acto oficial de su descubrimiento. Los personajes que aparecen en la imagen son, de derecha a izquierda: 1º, F. Burbach, Cónsul de Alemania en Gijón; 2º, un comandante de la Legión Cóndor, sin identificar; 3º, general Rafael Latorre Roca, Gobernador Militar de Asturias; 4º, Coronel José Ceano Vivas-Sabau, Gobernador Civil de Asturias. (Fotos, Museo del pueblo d Asturias. Colección Armán/Vigón)

Un trimotor alemán (véase supra) fue alcanzado por los disparos de los aviones republicanos y se apreció como huía con averías importantes. Por noticias recibidas de los puestos de observación, este aparato terminó por caer en la parte oriental de Asturias.

También hubo actividad aérea en los frentes. Nuestros cazas se enfrentaron a los aparatos facciosos y consiguieron derribar dos de ellos. Uno cayó en terreno batido entre nuestras líneas y las del enemigo y otro fue a estrellarse un poco más lejos en terreno faccioso. Un tercer aparato enemigo fue derribado a tiros de fusil en el sector de León. Se trataba de un “Breguet” (!) que quedó completamente destrozado.”

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 (78): *“...A una señal dada lanzábamos las bombas a un mismo tiempo y aquellos regueros producían efectos concentrados.*

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

Denominábamos a aquello “bombardeo en alfombra...”—aquí se termina 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, algo 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 ⁽⁷⁹⁾ llenos de gasolina o de una mezcla de ésta con aceite usado de motores, una bomba incendiaria y otra de fragmentación que, tras el impacto, se incendiaban y desparramaban el contenido...”*.



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.

79 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 el 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.



Armeros de la Legión Cóndor atan una bomba SC.10 al depósito de gasolina supletorio de un Heinkel He-51, para transformarlo en una “primitiva bomba de napalm”.



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

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, 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 asumir 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 uno, 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”* (80). En realidad, la Legión Cóndor disponía desde un principio de auténticas bombas incendiarias que usaban con cierta regularidad –Mod. B1E, con un 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 bombas, u otros para 42 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

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

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.*” (81). Pese a este comentario, su eficacia fue considerada por la Cónдор como muy escasa, con la consecuencia de que pronto irían dejando de utilizarlas hasta suprimir su empleo definitivamente.



Aviadores alemanes fotografiados en el aeródromo de Pontejes; uno de ellos parece jugar con una bomba incendiaria de 1 kg. B1E. Esta sí era la bomba incendiaria normalizada en la Luftwaffe y reglamentariamente empleada en España por bimotores y trimotores de bombardeo mediante unos contenedores especiales, asimismo normalizados. Podemos suponer que se trata de personal destinado a los Do.17, como el 27-7, que aparece en la foto.

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

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 servicio 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 Cóndor:

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 Eª 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.

Fue esta otra de las ocasiones en que la Legión Cóndor actuó en su totalidad sobre un sector reducido del frente –entre Nueva de Llanes y el



Los Heinkel He.111 del K/88 sobrevuelan la ría de Tina Menor con el fin de realizar una incursión sobre Asturias (Foto colección Eduardo Peralta)

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 1ª 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 (82), 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 Cándor 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 Cándor 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 Ernst König, el alférez. Heinrich Meyer. el sargento Franz Niebuhr y el cabo 1º Karl Brettmeier.

82 “Mil días de fuego”, pág.372



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

Hemos visto cómo en el mencionado parte de la Córdor 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 pueblo de Heras. Este monolito permaneció hasta hace muy poco tiempo en el lugar del siniestro donde se erigió originalmente. Recientemente ha sido retirado para exhibirlo en la Exposición sobre la Guerra Civil en el Frente Norte que se inauguró en el Museo de Prehistoria y Arqueología de Santander en julio/2022. Se nos ha asegurado que, una vez concluida dicha exposición, el monolito se conservará en el citado Museo.

25 de septiembre.-

Comenzaba la nueva ofensiva del coronel Aranda en el frente que se viene aludiendo, con mucha amplitud, como sector de Riaño. Para precisar ahora, recordemos que los objetivos a ocupar eran el puerto de Tarna y el puerto de San Isidro. Las fuerzas encargadas de ejecutar la maniobra eran las Brigadas II y III de Navarra (coronel Muñoz Grandes), que debían ocupar el primero de dichos objetivos, y la Agrupación de Lillo (teniente coronel Ceano Vivas) a la que se encomendaba la toma del segundo.

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Con 2 escuadrillas Ju.52 y 2 escuadrillas He.111 primer servicio sobre altura Nornoroeste IBEO (HIBEO), segundo servicio sobre estribación Suroeste del IBEO (HIBEO).

A/88.- Un servicio cada vez sobre los mismos objetivos.

J/88.-Con una escuadrilla He.51 2 servicios sobre macizo IBEO, con una escuadrilla He.51 un servicio sobre macizo IBEO y un servicio sobre carretera NUEVA-RIBADESELLA, Con escuadrilla Bf.109 protección cazas para aparatos de bombardeo.

F/88.- Fuego de contrabatería sobre IBEO y alturas por delante en apoyo 6ª brigada.

Particularidades.- Alférez (Walter) Otte, J-88, recibió en un ataque de picado una bala perforando el muslo izquierdo.” Dicho piloto aterrizó con su avión en el aeródromo de Cué sin otra novedad.

Como puede verse, el parte de la Legión Cóndor no señala ningún combate. Sin embargo, el Boletín gubernamental de la 6ª Región Aérea cita dos; uno, a 12,55 h, en que cinco I-16 persiguen a dos bimotores sobre Gijón, hasta la altura de Llanes, y otro, a 16,28 h cuando se elevaron de

nuevo los cinco monoplanos “Mosca”, los cuales ametrallaron las posiciones nacionales y obligaron a huir a los seis He.51 que, a su vez, ametrallaban a las fuerzas de tierra republicanas.

Por otra parte, recoge la noticia de un reconocimiento realizado por dos Koolhoven FK.51 sobre los puertos de Tarna y San Isidro. A pesar de que, en este día comenzaba la ofensiva nacional sobre dichos puertos, los dos aparatos republicanos dieron parte de no haber observado nada anormal.

Diario AVANCE del día 26:

“La jornada de ayer fue de gran actividad para nuestra aviación. Los aparatos leales se emplearon en el frente en diversas ocasiones y en vuelos rasantes ametrallaron con gran precisión las trincheras enemigas y algunas concentraciones que fueron observadas en las segundas líneas. Igualmente realizaron servicios de protección de la retaguardia y en dos ocasiones pusieron en fuga a los aviones extranjeros que intentaron internarse sobre Gijón. En una de estas ocasiones una patrulla de cazas ligeros persiguió hasta el mismo aeródromo enemigo a dos trimotores alemanes a los que no pudieron alcanzar por la ventaja inicial de los aparatos facciosos que huyeron al advertir en la lejanía a los nuestros.”

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte, nacional:

“León. Reconocimiento de los puertos de Tarna y Ventaniella y de las carreteras que de los mismos descienden a Campo de Caso y Sobrefoz. Encomendada esta misión al Grupo 2-G-3 (Fiat Cr.32), salieron a las 18,00 horas dos aviones del mismo que efectuaron dicho reconocimiento sin observar circulación enemiga en las carreteras citadas, no pudiendo completar el reconocimiento de los flancos de la misma por la escasa visibilidad que ofrece el terreno a la hora que se ha efectuado el servicio.”

26 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Ju.52.- Con dos Escuadrillas se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre el macizo de IBEO (HIBEO).

2/. Dos Escuadrillas han efectuado un servicio sobre macizo Tejedo (Telleu).

He.111.- Con dos Escuadrillas se efectuaron dos servicios de bombardeo, el 1º sobre el macizo de Ibeo y el 2º sobre el macizo de Tejedo.

A/88.- Primer servicio con 5 He.70 macizo Ibeo, con 2 Do.17 alturas suroeste Ibeo (Hibeo)

Segundo servicio con 3 He.70 macizo Tejedo, con 2 Do.17 alturas suroeste Ibeo.

J/88.- Con primera escuadrilla tres servicios sobre Ibeo y alturas suroeste, con tercera escuadrilla dos servicios sobre los mismos objetivos.

Bf-109.- Con escuadrilla Bf-109 servicio protección cazas para aparatos bombardeo.

F/88 (Antiaéreas).- Apoyo de las quinta y sexta Brigadas por fuego de contrapreparación (contrabatería) sobre Ibeo. Apoyo de la cuarta Brigada por fuego de contrapreparación (contrabatería) sobre alturas cerca de TEJEDO (sic, por TELLEU) y al Norte de TEJEDO. Fuego de alarma sobre Ribadesella. Fuego de ametralladoras 2 cm sobre posiciones infantería.

3ª batería F/88 región IBEO desciende (derriba) una (sic) Rata.

Hechos particulares.- El General jefe del Ejército del Norte, Dávila, otorgó la Medalla Militar al capitán von Kessel, caído en el campo” (el 4 de septiembre, como se ha referido).

La Cóndor concentraba sus bombardeos sobre los cordales montañosos que cerraban el paso a las Brigadas Navarras hacia el Sella. Con este apoyo la IV Brigada ocupaba gran parte del macizo de Telleu y la VI el macizo de Hibeo.

Adviértase que la 1ª y 3ª Escuadillas del J/88 efectúan servicios de ataque a tierra. En tanto que a la “escuadrilla Bf.109”, se le encomienda, como era habitual, la escolta de los bombarderos. Se deduce de ello que en esta jornada –como hemos visto en anteriores ocasiones– la 1.J/88 efectuaba su servicio con los Heinkel He.51 de que aún disponía, independientemente de que algunos de sus pilotos que volaban Messerschmitt actuaran incluidos en la “Escuadrilla Bf.109”.

En cuanto al “Rata” reclamado por la 3ª Batería de 88 mm no parece que resultara efectivamente derribado, si nos atenemos al parte gubernamental que indica que sus aviones sufrieron intenso fuego antiaéreo durante el servicio, pero regresaron al aeródromo sin novedad. La ejecución de un servicio de ametrallamiento, desde luego, la realizaron contra el Tercio de Navarra, que se encontraba próximo a Llanes donde sufrió, según Emilio Herrera (83) *”... una incursión de la aviación enemiga, que ametralla sin consecuencias”*.

Parte del Estado mayor del Aire, nacional, N° 364, Región Aérea del Norte: *“Sector de Riaño.-1/. Bombardeo y ataque con ametralladoras en*

83 “Los Mil días del Tercio de Navarra”, pág.148

cooperación con las fuerzas de tierra que atacaban el Puerto Ventaniella, con un Grupo He.45 y una Escuadrilla Aero, con protección de un Grupo de caza Fiat.

2/.Reconocimiento por una patrulla de caza Fiat de la zona Vega Cervera – Rllo (sic, por ¿Riello?... ¿Lillo?) (Sector de Riaño).”

Parte este muy insípido si tenemos en cuenta que en esta fecha las fuerzas de la III Brigada lograban tomar el mogote de Les Pandes –de ocupación obligada para poder alcanzar el Puerto de la Ventaniella–, sobre el cual los aparatos citados se vieron obligados a repetir el ataque “en cadena” ocho veces sucesivamente, hasta que los soldados nacionales lograran poner el pie en la fuerte posición enemiga y clavar su bandera en la cumbre. El coronel Muñoz Grandes, que mandaba conjuntamente las II y III Brigadas navarras, fue incomparablemente más expresivo en su felicitación: *“En mi ya larga vida militar, harto de ver derrochar heroísmo por nuestros soldados, jamás he visto bravura igual a la que vosotros habéis desarrollado en este momento sobre las cumbres de Les Pandes”.*

Igualmente resulta mucho más cálido y detallado el Boletín de Información nº 18 de la Región Aérea del Norte

“A las 11,10 horas salen los Grupos 6-G-15 (9 Heinkel He.45), 5-G-17 (3 Aero Ab.101) y 2-G-3 (8 Fiat Cr.32), dirigiéndose al objetivo señalado –bombardeo de los atrincheramientos enemigos de las alturas de Pandes. Apoyo directo a la Infantería con tiro de ametralladora para la ocupación de los mismos– bombardeando los dos primeros Grupos los atrincheramientos enemigos del monte Pandes. Se observa a nuestras fuerzas al E de dicho monte en el cordado del Cardal, Peña Pileñes y

Puerto de Ventaniella, dispuestas para el asalto a las posiciones enemigas; por lo cual el Grupo 6-G-15 y simultáneamente el 2-G-3 baten con fuego eficaz de ametralladora toda la Crestería del monte Pandes en la que el enemigo, por la ventajosa posición que ocupa, ofrece muy fuerte resistencia. No obstante el intenso fuego de los aviones obliga al enemigo a abandonar precipitadamente sus atrincheramientos, observándose al mismo tiempo el asalto y ocupación de los mismos por nuestras (sic) Infantería. Las Unidades regresan a las 11,40 el 5-G-17, a las 12,55 el 6-G-15 y a las 13,10 el 2-G-3. Habiendo empleado en el ataque 270 bombas “negrillas” de 10 kg, 23 bombas Hispania A.6 de 50 kg y –sólo los He.45– 4.800 cartuchos de ametralladora (como es habitual, no se da cuenta del consumo de cartuchos de los otros aparatos).

Terminado el bombardeo el avión 15-27 se vio obligado a tomar tierra en las proximidades de La Uña por avería del motor.” El He.45 15-27, con Victorino Santos y Martínez de Velasco, ya había tenido que efectuar un aterrizaje de emergencia en La Cuesta de Cué el 12 de septiembre.

27 de septiembre.-

Con esta fecha la I Brigada de Navarra ocupaba la orilla derecha del río Sella y la propia Ribadesella. Las montañas continuaban ocultando el horizonte hacia el Sur pero, al menos, estaban algo más alejadas de la costa. Por primera vez desde que comenzó el avance de las Brigadas navarras en Asturias la artillería nacional se encontraba con llanos y praderías que le permitían desplegar en su totalidad y olvidarse de los días pasados en carretear sus piezas por montes y trochas, que les negaban lugares idóneos en los que emplazar sus cañones y les exigían ángulos de tiro imposibles para apuntar a sus objetivos con eficacia.



Hasta que alcanzó la vega del Sella, la artillería nacional no había podido desplegarse de forma holgada y eficiente que la permitiera emplearse “en fuerza”. La imagen nos muestra una batería de obuses Schneider/Trubia de 155 mm emplazada - ¡por fin! - en un llano con las piezas eje con eje, como en las guerras napoleónicas.

La mayoría de las fotografías que se conocen de las baterías nacionales en fuego están tomadas en esta zona. Y entre ellas, no podían faltar las de las piezas antiaéreas de la Legión Cóndor que se apresuraron a asentarse en lugares entre los que ahora podían elegir los más aptos y cómodos.

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Primer servicio sobre las alturas 1,5 km al Oeste de Tejedo (Telleu). Segundo servicio sobre pendientes Sierra Covallierda. (sic, por Cobaniella).

A/88.- Con dos Do.17 cada vez un servicio sobre (mismos) objetivos K/88 y J/88.

J/88.- con la 1ª Escuadrilla tres servicios sobre macizo Tejedo (Telleu) y al Oeste de Huelga. Con 3ª Escuadrilla 2 servicios sobre pendientes Oeste Ibeo (Hibeo) y Tejedo (Telleu).

Bf.109 con escuadrilla caza protección para aparatos de bombardeo.

F/88.-Apoya con una batería avance 4ª Brigada, con otra batería fuego de alarma sobre puente Ribadesella.

Hechos particulares.- En un combate aéreo de 5 Bf.109 con tres Ratas por encima de Gijón tiraron (derribaron) el capitán Harder y teniente Woitke, ambos pertenecientes a J/88, cada uno 1 Rata. El capitán Harder obligó a otra Rata a un aterrizaje sobre aeródromo Gijón y atacó los aparatos allí puestos en 5 ataques en picado.”

Nos encontramos una vez más con la 1ª Escuadrilla del J/88 actuando – sin duda, con He.51– en ataques a tierra. En cuanto al combate aéreo sobre Gijón con el derribo de dos I.16 “Ratas” a cargo respectivamente del capitán Harro Harder y el teniente Herich Woitke cuando volaban, para algunas fuentes, en protección de bombarderos, aunque es más probable que estuvieran actuando en “caza libre”. El capitán Harder impactó a continuación a otro I.16 que se vio así obligado a aterrizar de emergencia en su base de Carreño. Bien podría ser el de Tarazona, pues los relatos de uno y otro coinciden, salvo en que el propio Tarazona lo fecha el 11 de octubre, con su reiterada imprecisión (84). El piloto republicano, apenas tocado el suelo, saltó del aparato para alejarse corriendo de él y no ser ametrallado, como efectivamente hizo el capitán Harder sobre los aviones

84 Yo fui piloto de caza rojo”. págs. 88-89

presentes en el aeródromo, si bien Tarazona asegura que su “Mosca” no recibió más impactos.



Los aparatos de la Legión Cóndor, tras efectuar un servicio, solían hacer el vuelo de vuelta sobre el mar, en el que se adentraban lo suficiente para efectuar un regreso más tranquilo a sus bases

El que cayó al mar, derribado por Woitke, iba pilotado por el sargento Tomás Saladrigas Guardia, que pudo lanzarse en paracaídas y del que AVANCE del día 28 nos dice -después de referir un inexistente ataque sobre Gijón de un bimotor con escolta de cazas, contra los cuales despegaron *“patrullas de cazas leales”*- que, como era lo usual, pusieron en fuga a los aparatos facciosos, obligando al bombardero a lanzar su carga en un lugar en el que no podía causar daño alguno, que, *“Cuando los aviones republicanos se dirigían a sus base, uno de ellos sufrió una avería y se le incendió el motor. El piloto se tiró en paracaídas y fue a caer al mar, de donde fue recogido con heridas de poca importancia.”*. No fue tal: el infortunado Saladrigas, sufrió diversas y graves quemaduras de las que tardaría meses en curarse y reponerse.

Boletín de la Región Aérea del Norte nacional, parte nº 19: *“Salen a las 13,35 los Grupos 6-G-15 (con nueve He.45), 5-G-17 (con dos Aero) y 2-G-3 (con siete Fiat), dirigiéndose los dos primeros al sector de Tarna, bombardeando las posiciones enemigas del monte Picón, señaladas por nuestras (sic) Artillería a la llegada de nuestros aviones. Terminado el bombardeo los Grupos 6-G-15 y 2-G-3 apoyan el avance de nuestras fuerzas con intenso fuego de ametralladora para el asalto y ocupación de dichas posiciones, observándose al terminar la misión, que quedan alcanzados dichos objetivos.”* Habiendo lanzado 270 bombas “negrillas” de 10 kg y 16 A.6 de 50 kg y efectuado (sólo los He.45) 4.200 disparos de ametralladora. *“El avión 15-17 fue alcanzado por un disparo, viéndose obligado a tomar tierra en las proximidades de Acebedo.”*, sin daños ni bajas. Su observador-bombardero era Ángel Hernández Díaz y su piloto Juan Crespi, que logró “posar” el avión en un claro tan pequeño que fue

imposible sacarlo de él en vuelo, debiendo proceder a desmontarlo para repararlo en León.



Heinkel He.45 del Grupo 6-G-15 operando sobre las alturas de la divisoria Cantábrica

28 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- 2 servicios con 2 escuadrillas Ju.52 y 2 escuadrillas He.111 y A/88 sobre posiciones por delante de la 5ª Brigada, al Sur de Onís. Una cadena (sic) de He.111 ataque sobre posiciones orilla O. del SELLA, frente a RIBADESELLA.

Una (sic) DO.17 tuvo que interrumpir reconocimiento sobre puertos y aeródromos rojos a causa de combate aéreo.

J/88.-Con escuadrilla Bf.109 protección por cazas para K/88 y A/88. En combate aéreo encima de Gijón entre 5 Bf.109 y 4 Boeing se tiró

(derribó) *una (sic) Boeing por capitán Harder, cayendo en llamas (novena máquina tirada). Con He.51 escuadrillas ataques de picado para apoyo de la 5ª Brigada y colocación bombas incendiarias para señalar objetivos de K/88.*

F/88.- Interviene con 2 secciones ligeras (20 mm) en el combate de tierra cerca de la 5ª Brigada.

Particular.- Sargento Pablo SCHAIM gravemente herido en muslo por explosión prematura de un proyectil dentro del tubo en batería española.”

El I.16 derribado por el capitán Harder lo fue cuando éste volaba sobre Gijón al mando de cinco “Messers” que entablaron combate contra cuatro “Moscas”. El Boletín de las Fuerzas Aéreas del Norte –que admite el derribo– nos habla de tres salidas de los cazas: la primera de ellas, en la que despegan cuatro “Moscas” y cuatro “Chatos” que entablan un fuerte combate de una hora de duración, en el que resultaron derribados el monoplano del jefe de la escuadrilla gubernamental, teniente José Rodríguez Panadero, uno de los pilotos más veteranos del frente Norte, que pereció en el lance, y otro I.16 que capotó al tomar tierra, con el piloto ileso, sufriendo el avión averías de consideración.



F/88.- Los cañones antiaéreos de Flak 18 de 88/56 llegan a Ribadesella, buscando inmediatamente emplazamientos adecuados. En este caso, aprovechando los árboles como camuflaje.





Antiaéreo Flak 18 de 88 mm de la Legión Cóndor en las inmediaciones de Ribadesella.

Un “Chato” fue obligado a tomar tierra en unos prados en las cercanías del aeródromo de Carreño, resultando el piloto ileso y el aparato con graves averías, que obligaron su pase a Talleres. A las 14,20 horas salían tres “Chatos”, que obligaron a huir a los aviones alemanes y, por último, a las 16,40 h despegan de nuevo los tres cazas biplanos, que consiguen ahuyentar a cuatro bimotores y cinco monoplanos Bf.109.

Como puede verse, se produjeron más derribos y bajas que los reclamados por los pilotos germanos. El Boletín, por su parte, reclama el derribo de un bimotor nacional *“que cayó cerca de Grado”* y un segundo



Son prácticamente inexistentes las fotografías de la batalla aérea de Asturias tomadas desde el campo republicano. Esta, de un I.15 en trance de despegar, se ha publicado en más de una ocasión con pies que aseguraban había sido tomada en Asturias. Ante la falta de otros documentos gráficos se incluye aquí, aún considerándola muy dudosa.

aparato que fue abatido sobre el mar. Derribos estos que no han dejado rastro en los listados de la Cónдор.

El diario AVANCE del día 30 reproduce el Comunicado General emitido en Valencia, el 29 que dice: *“Sigue la aviación republicana combatiendo en el Norte para cerrar el paso a los aparatos facciosos de los que parece fueron derribados dos en la jornada de ayer, habiendo perdido nosotros un caza.”*

Resulta muy interesante la noticia recogida en el Parte de la Cónдор del lanzamiento por los He.51 de aquellos artilugios incendiarios improvisados, de los que ya se ha hablado, para señalar los objetivos a los bombarderos. En cualquier caso, su uso como “pathfinder” no sería lo bastante eficaz para justificar la prosecución de su empleo, siendo esta probablemente la última ocasión en que se usaron.

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte nacional, parte nº 20.-

“León.- Despegan a las 9,10 los Grupos 6-G-15 (con seis aparatos), 5-G-17 (con cuatro aparatos) y 2-G-3 (con siete aparatos), dirigiéndose al sector O. de Lillo para cumplimentar las misiones señaladas. Los dos primeros Grupos reconocen la sierra de Malporquera (sic, por Valporquero) y bombardean las posiciones enemigas de la misma, que señala nuestras (sic) Artillería, apreciándose la eficacia del bombardeo. Terminado éste los aviones del Grupo 6-G-15 ametrallan diversas obras defensivas del enemigo, desde las cuales hostilizan con intensidad a los aparatos. Nuestras fuerzas ocupan posiciones en el collado de Regarribas (?), collado Pegarrubias (?), Fombed (?) y en la cota situada al O del objetivo no efectúan al parecer avance alguno por lo que las Unidades regresan a su base sin novedad.”

29 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“He.111.- Con una E^a se ha (sic) efectuado dos servicios de bombardeo, el 1º sobre la carretera de Riondo- (sic, por Arriondas) Infiesto y el 2º sobre Colunga y Villaviciosa.

JU.52.- Con una E^a se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre posiciones enemigas en el monte Oliziu (?)

Reconocimiento.- He.70 y Do.17.- Efectuaron dos servicios de bombardeo sobre el tráfico de carreteras en el sector de Ribadesella-Villaviciosa y Ribadesella-Colunga.

He.51.- Con DOS Escuadrillas se efectuaron tres servicios de cooperación con bombas y fuego de ametralladoras en el frente de la 6ª Brigada.



Patrulla e Heinkel He.111 volando en dirección Oeste; con toda probabilidad, hacia Gijón. Llevan desplegados los puestos de ametralladora ventrales.



Fotografía tomada desde el puesto ventral de un He.111 cuando, de regreso a su base, sobrevolaba Ribadesella

Bf.109.- Efectuaron servicios de protección a los aviones de bombardeo y reconocimiento.”

Parte nº 367 del Estado Mayor del Aire nacional: *“León.- Seis aviones He.45 y cuatro Aeros protegidos por seis Fiat, efectúan un servicio de bombardeo en cooperación con las fuerzas de tierra sobre las estribaciones al N. de la Sierra de Malporquera (sic, por Valporquero)”*.

30 de septiembre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Con dos escuadrillas Ju.52 servicio sobre alturas 2,5 km al Noroeste de Mestas (de Con). Con dos escuadrillas He.111 primer servicio sobre aeródromo de Gijón. Segundo servicio sobre carreteras Villaviciosa-Gijón y (sic) Infiesto-Norara (sic, por Noreña).

A/88.-Primer servicio sobre tráfico carreteras en el espacio Villaviciosa-Gijón, Norara (sic, por Noreña). Segundo servicio sobre parte Noroeste de la Sierra de Priena.

J/88.- Con DOS escuadrillas He.51 cada vez 3 servicios delante de 5ª y 6ª Brigadas. Con una He.51 servicio sobre tráfico de carreteras de Soto. Con escuadrillas de caza Bf.109 protección para aparatos bombardeo.

Hechos particulares: El teniente Woitke de la 1ª /J88 en combate aéreo por encima de Gijón con tres 3 Ratas y 5 Curtiss tira (derriba) a una (sic) Rata - Alférez Flegel, de la 2ª J/88 probable tiro (derribo) de una (sic) Curtiss. Una máquina He.111 aterrizaje forzoso a causa de defectos en el motor, aparato roto 100%, tripulación ilesa. 2 He.111 aterrizaje forzoso sin novedad. Una Bf.109 aterrizaje sin ruedas, piloto ilesos.”



El Bf.109 B1matrícula 6-27 es muy probablemente el aparato cuyo aterrizaje con las ruedas plegadas recoge el parte del 30 de septiembre. En la imagen de la derecha se ve el caserío de La Albericia donde tuvo lugar el suceso. A resaltar que la hélice parece intacta, algo que no sucede en este tipo de accidente.

En la jornada se desarrollaron dos combates aéreos. Uno de ellos tuvo lugar por la mañana, cuando dos escuadrillas de He.111 de la Cándor atacaron el aeródromo de Carreño, y otro a las 13,30 h, al bombardear las mismas las carreteras de Villaviciosa-Gijón e Infiesto-Noreña. El parte de operaciones de la 6ª Región Aérea, republicana, asegura que fue derribado un aparato que *“...se pudo observar como entraba en barrena”* y que otro fue seriamente tocado. Por lo que se refiere a sus propias bajas, afirma el mencionado parte que durante el segundo combate, a 13,30 h, salieron tres “Chatos” y tres “Moscas” por la presencia sobre Gijón de siete trimotores y diez cazas monoplanos enemigos, resultando derribado el I.16 cuyo piloto era el sargento Daniel Ranz Díez Artacoz, que resultó muerto y su avión destrozado. Los bimotores enemigos bombardearon los aeródromos de Carreño y Vega, sin causar daños en el material ni el personal. La lucha continuó entre dos únicos “Chatos”, pilotados por el jefe de escuadrilla teniente Ladislao Duarte, y el sargento Miguel Castillo Puerta, contra cinco Bf.109 por lo cual el teniente coronel Martín Luna cursó una petición de recompensa para estos pilotos, debido a su inferioridad numérica durante el combate. El ministro Prieto envió un telegrama de felicitación para ambos aviadores. El I.15 del sargento Castillo tomó tierra con numerosos impactos, aunque reparable; portentosamente, su piloto resultó ileso. Ante una tercera incursión de cinco bimotores y cuatro “Messers”, que bombardearon de nuevo el campo de Carreño, no salieron los cazas gubernamentales por encontrarse en otro aeródromo.

El derribo probable del “Chato” acabó acreditándosele a Norbert Flegel como seguro, confirmado tal vez por informaciones posteriores.

Un “Messer” tomó tierra sin desplegar el tren de aterrizaje y tres He.111 se vieron obligados a efectuar aterrizajes de emergencia. Dos de ellos, “sin novedad”; el tercero –el 25-18– resultó destruido al estrellarse en el alto de Gajano, “*a causa de defectos en el motor*”, apenas alzado el vuelo desde Potejos; para su fortuna, los tripulantes de todos estos aparatos resultaron ilesos. Aunque el parte precisa una avería mecánica como causa del siniestro de uno de los Heinkel, cabe la posibilidad de que alguno de los otros dos hubiera sido alcanzado por fuego enemigo en el combate de las 09,05 h en que los tres “Chatos” y los tres “Moscas” que salieron de Carreño para enfrentarse a los bimotores y varios cazas, los siguieron hasta Villaviciosa, creyendo haber tocado uno de ellos, cuya caída confirmó, al parecer, uno de los puestos de observación terrestres.



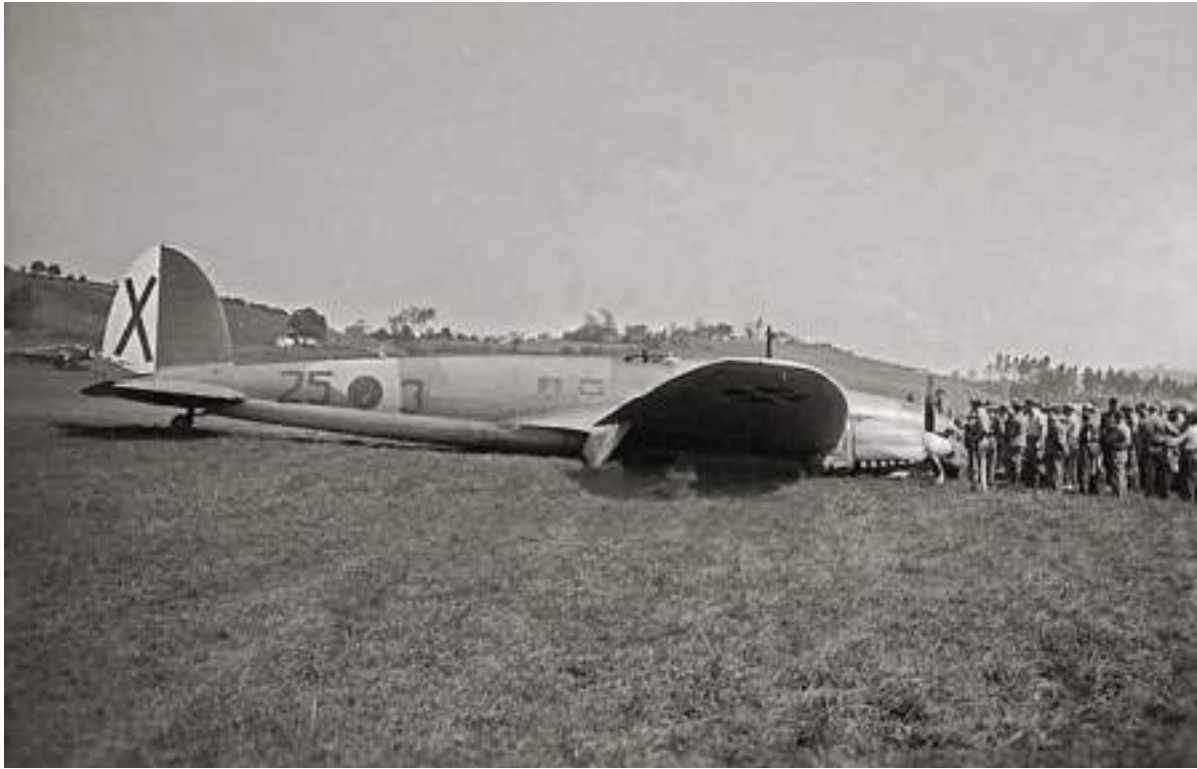
El Heinkel 25-18 sufrió importantes averías, que causarían su baja; no obstante, el fuselaje, casi entero, resultó, a lo que parece, suficientemente robusto para salvaguardar a la tripulación, que resultó ilesa (Foto cortesía de Eduardo José Peralta)



Esta imagen de los restos del 25-18 nos permite identificar el lugar donde se estrelló al mostrarnos a la derecha la torre de los Riva-Herrera, en las proximidades del Alto de Gajano. Obligado a un aterrizaje de emergencia, perdió el ala izquierda y el estabilizador horizontal, asimismo del lado izquierdo, en el choque contra un árbol. Pese a los notables destrozos, sus tripulantes sobrevivieron al trance.

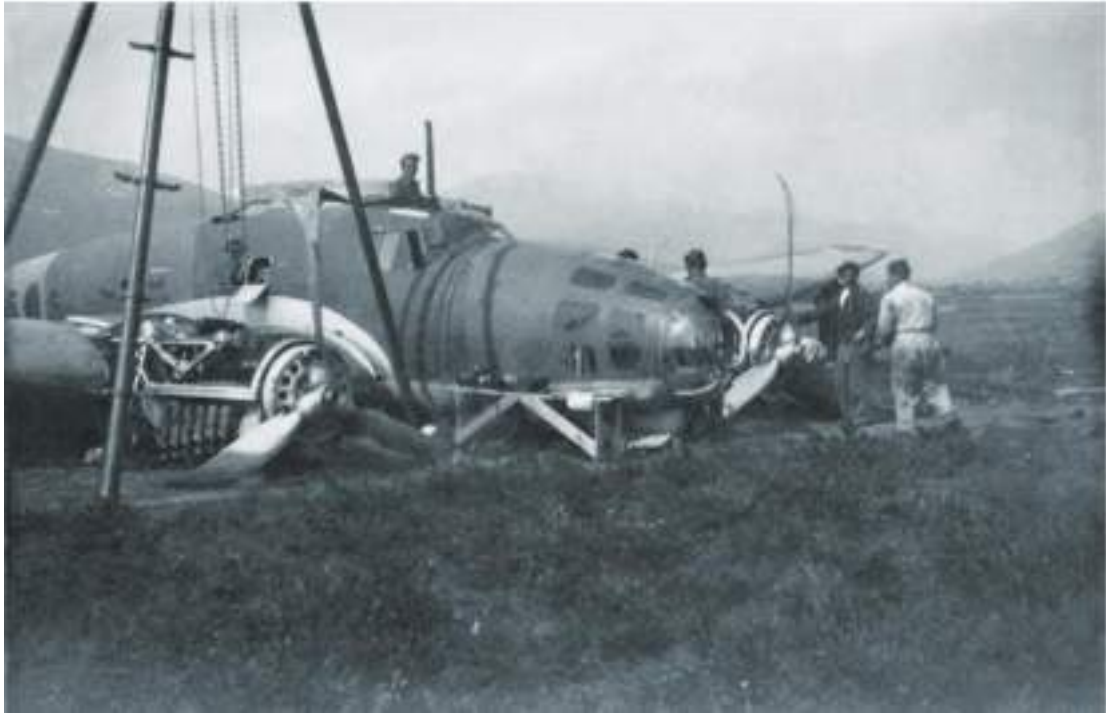


Otra imagen del choque del 25-18, que nos confirma su destrucción en las cercanías de Gajano, pues el perfil de la montaña que se vislumbra al fondo coincide plenamente con el de Peña Cabarga tal como se ve desde dicha localidad. Obsérvese, tirada en el suelo, la cubierta semicilíndrica, larga, de la refrigeración del carburador que montaban los He.111 B-1. Foto colección Eduardo Peralta)



Los otros dos He.111 que realizaron aterrizajes forzosos “*sin novedad*” bien podían ser el 25-3 “Pedro 1”, que había volado von Moreau hasta su regreso a Alemania y nos muestra la foto superior en Pontejos, donde aterrizó sin tren (Foto colección Eduardo Peralta), y el 25-5 que igualmente tomó tierra sin desplegar las ruedas ni sufrir graves desperfectos –foto inferior- en las inmediaciones del mismo aeródromo.





Otra foto más del 25-5, siniestrado, una vez iniciados los trabajos de recuperación (Foto colección Eduardo Peralta)

Parte nº 368 del Estado Mayor del Aire nacional: *“León.- Siete He.45 y tres Aeros protegidos por dos Fiat, efectúan un servicio de bombardeo y ametrallamiento en la Sierra de Malporquera (sic, por Valporquero)”*. Parte este que completa el nº 22 de la Región Aérea del Norte nacional, afirmando que *“...protegen con fuego de ametralladoras el avance de nuestras fuerzas hacia dichas cotas, desalojando al enemigo de sus atrincheramientos y observando que la Infantería aprovechando la huida del mismo alcanzaba los objetivos propuestos.*

El avión 15-9 fue alcanzado por un disparo en el depósito de gasolina, viéndose obligado a tomar tierra en las proximidades de Vegamián.”

El He.45 iba tripulado por Antonio Oliveras Fernández, piloto, y Willy Vackonigg, observador, que, como ya se ha visto, habían sido derribados en otra ocasión anterior, el 4 de septiembre, aunque entonces volaban en

otro avión que, pese al aterrizaje forzoso, no sufrió daños de importancia, al igual que volvía a suceder ahora.

1 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52 y He.111.- efectuaron un servicio de bombardeo sobre posiciones enemigas 2 km al S.E. de Soto.

Ju.52.- con dos Escuadrillas se ha llevado a cabo un servicio de bombardeo sobre posiciones enemigas al S. de Jardón (sic, por Zardón).

He.111.- Con dos Escuadrillas se ha llevado un servicio de bombardeo sobre las estaciones del f.c. de Noreña y Pola de Siero.

Reconocimientos.- He.70 y Do.17.- Bombardearon sobre las carreteras de Villaviciosa-Gijón y Villaviciosa-Infiesto, dificultando el tráfico.

Otra servicio de bombardeo por los mismos aviones sobre las carreteras de Soto a Cangas de Onís.

Efectuaron dos servicios de reconocimientos sobre las carreteras y líneas férreas en el sector de Ribadesella–Pola y Gijón.

Cazas.- He.51,- Con DOS Escuadrillas se efectuaron dos servicios de cooperación, bombardeando y haciendo fuego de ametralladora en el frente de la 6ª y 5ª Brigada.

Bf.109.-Una Eª protegió a los aviones de bombardeo y reconocimiento en los distintos servicios.

Antiaérea.- Cooperaron con su fuego al avance de Infantería.”

La caza republicana no voló en esta jornada.

En el frente de León tampoco volaron los aviones nacionales a causa del mal tiempo.

2, 3 y 4 de octubre.-

No hubo vuelos sobre los distintos teatros de operaciones por las malas condiciones meteorológicas.

5 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.-Con dos Escuadrillas He.111 un servicio sobre estación Infiesto y aeródromo Gijón.



Secuencia fotográfica de un raid de los He.111 de la Legión Cóndor. Las fotografías están hechas desde un aparato que lleva a su izquierda, en la formación, al 25-29 y a su derecha al 25-21. En la imagen superior se ve a los Heinkel en vuelo hacia sus objetivos; en la de la izquierda, el 25-21 ya ha desplegado su puesto defensivo ventral, lo que demuestra su aproximación a los mismos y, por último, vemos al 25-29 comenzando el bombardeo.

Con dos escuadrillas JU.52 un ataque a las posiciones enemigas al Suroeste de Ribadesella.

A/88.- Con dos Do.17 ataque sobre estación Morena (sic, por Noreña).

Con 4 He.70 ataque en picado sobre las posiciones al Sur de Seguenzo (sic, por Següenco).

Un servicio de exploración con Do.17 hacia los aeródromos y tráfico de carreteras del frente Norte

J/88.- Con las escuadrillas He.51 un servicio cada una sobre las posiciones al Sur de Seguenzo (sic, por Següenco).

Con escuadrilla Bf.109 protección de cazas para K/88 y A/88.

Sobre Gijón combate aéreo con 4 Boeing y 3 Curtiss.

F/88 Ayuda con un batería 88 mm ataque de la 5ª Brigada.

Con una batería 88 fuego de alarma sector Oeste de Ribadesella.”

Pese a que los cazadores de la Cónдор no reclamaron ningún derribo, El Boletín de Operaciones de la Fuerzas Aéreas del Norte –que, por cierto, intercambia el número de los modelos de aparatos al afirmar que los aviones que despegaron a las 13,40 h fueron tres monoplanos I.16 y cuatro biplanos I.15– afirma que los cazas atacaron a los bimotores sin ver a los “Messers”, los cuales consiguieron abatir al “Chato” pilotado por el sargento Primitivo Oreja Moreno, que cayó en las proximidades de Gijón, resultando el piloto muerto y el aparato destrozado. Solamente uno de los pilotos republicanos informó haber visto *“tres monoplanos enemigos”*.

El diario AVANCE del día 7 sólo se hace eco del reconocimiento de los aparatos del A/88, asegurando que llegaron hasta sus posiciones de Bayo y Villazón, en el sector Salas-Grado del frente de Oviedo.

El mismo AVANCE del día 7 da la noticia de un bombardeo nacional sobre Cangas de Onís que destruyó *“...dos casas (...) sin causar víctimas”*.

Parte nº 373 del Estado Mayor del Aire nacional: *“León.- Tres Fiat realizan un reconocimiento de Villamanín a Oseja de Sajambre, sin observar nada anormal.”*

Un hidroavión Dornier Wal de la Escuadrilla 1-E-70 cooperó a la localización del vapor de bandera inglesa “Dover Abbey” y apoyó su captura, que fue realizada por los “bous” nacionales “Fantástico” y “Tito” a 2 millas al NE de cabo Vidio. Dichos “bous” capturaron asimismo al también británico “Yorkbrook” que, como el anterior, iba cargado de víveres, conduciéndoles a Ribadeo con escolta del Dornier Wal.

6 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“A causa del mal tiempo sólo un servicio

Ju.52.- Dos Escuadrillas bombardean las posiciones enemigas en las alturas al S.O. de Coaña.

He.111.- Una E^a bombardeó el anterior objetivo y otra E^a el aeródromo de Carreño.

He.70 y Do.17.- Bombardearon las posiciones enemigas al S.E. de Cangas de Onís. En cooperación con 5^a Brigada. Un avión reconoció el aeródromo de Gijón y puertos enemigos, no observando en ellos aviones ni barcos enemigos respectivamente.

Cazas.- He.51.- Una E^a atacó las posiciones enemigas en cooperación con las 1^a y 5^a Brigadas.

Bf.109.- Efectuaron la protección de los aviones de reconocimiento y bombardeo.

F/88 (Antiaérea).- Tiraron sobre objetivos de tierra con una batería 88 mm en ayuda a la 5^a Brigada en el sector al Sur de Arriondas y mediante

fuego de alarma sobre puente de Arriondas. Por explosión prematura de un proyectil resultaron dos heridos leves en una batería de 88 mm.”

Según el Boletín de Operaciones de la 6ª Región Aérea republicano siete bimotores Heinkel, escoltados por doce Messerschmitt, arrojaron 70 bombas sobre el aeródromo de Carreño, impactando su metralla en un “Chato” y en un “Mosca”, a los que causaron averías reparables. Nos informa, asimismo que, ante el crecido número de aviones de caza enemigos, los suyos no salieron.

Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte nacional, parte nº 28:

León.- Sale a las 9,20 horas una Escuadrilla del Grupo 6-G-15 (seis aparatos), una Patrulla del 5-G-17 (tres aparatos) y el Grupo 2-G-3 (seis aparatos). Por las malas condiciones atmosféricas, con gran nubosidad sobre el objetivo (localización y reconocimiento y localización de un campamento y una batería en el Puerto de San Isidro), no fue posible efectuar detenidamente el reconocimiento solicitado. Por esta causa el Grupo 5-G-17 regresa al Aeródromo sin bombardear, haciéndolo el 6-G-15 sobre atrincheramientos enemigos situados al NO del Puerto de San Isidro. Las unidades regresan a la Base sin novedad, excepto el (Aero) 17-3, que se ve obligado a tomar tierra cerca de San Félix (sic, por Feliz) de Torío por avería de motor, arrojando antes las bombas sobre una colina situada al N de La Vecilla, observándose que no producían daño alguno.

El 17-3 regresó al Aeródromo tres horas más tarde una vez reparada la avería sufrida.

El (He.45) 15-2 regresó sin efectuar el bombardeo por avería.

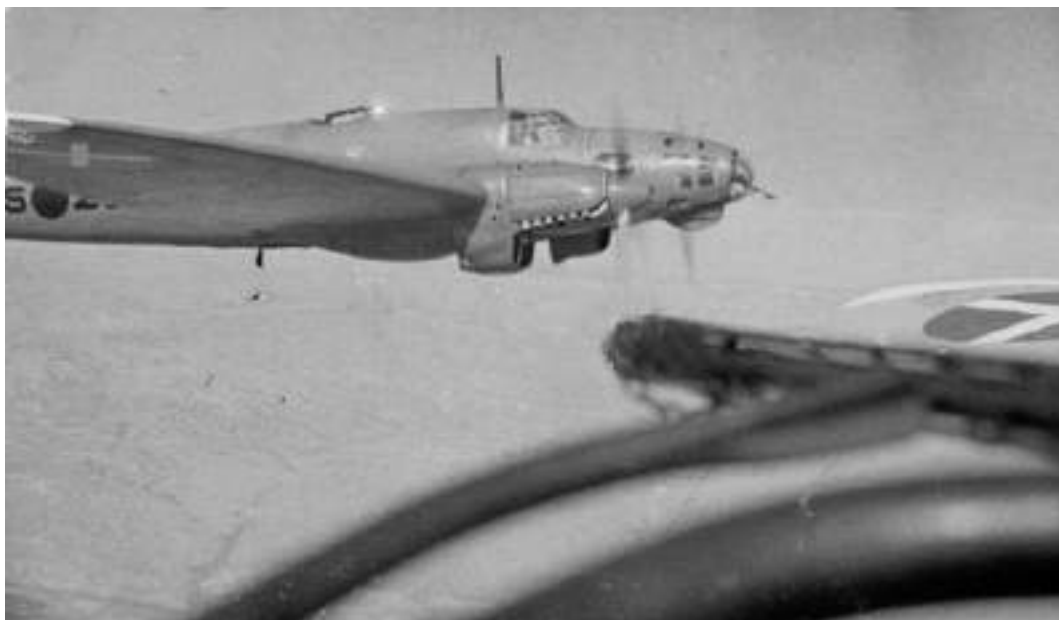
7 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88. Con una escuadrilla He.111 primer servicio, sobre aeródromos y población de Gijón y población de Villaviciosa. Con una escuadrilla He.111 sobre batería de costa al Oeste de Ribadesella. Con dos escuadrillas Ju.52 sobre posiciones en las alturas al Oeste de Arriondas. Segundo servicio con 2 escuadrillas He.111 y 2 escuadrillas Ju.52 Sobre posiciones en las alturas a 5 km al Este/Noreste de Arriondas.

A/88.- Primer servicio sobre posiciones y puente al Oeste de Ribadesella; segundo servicio sobre Arriondas y puente cerca de Arriondas.

J/88.- Con dos escuadrillas He.51 apoya el ataque de la 6ª Brigada. Con escuadrilla de caza Bf-109 presta protección a K/88 y A/88 sin encontrar enemigo.



Los tripulantes de la Legión Cóndor, bien provistos de cámaras Leika, gustaban de fotografiar a los otros aparatos que volaban en su formación. En este caso, la foto está tomada desde el puesto defensivo dorsal de otro He.111, cuya ametralladora MG.15 aparece –desenfocada– en primer término.

F/88.- Con baterías pesadas fuego de neutralización sobre alturas al Oeste de Igneto (sic, por... ¿Iguedo?) y fuego de alarma al Oeste de

Ribadesella. Con secciones ligeras se combaten nidos de ametralladora al Oeste de Igneto.

Hecho particular: Un aparato Ju.52 tirado (derribado) por antiaéreos ligeros rojos al Oeste de Ribadesella. F/88 observa 4 bajadas de paracaídas encima de territorio rojo. Tripulación: Teniente (Heinrich) Stellmann, observador; Brigada (Hubert) Ogaza, piloto; Brigada (Walter) Brodnike, radio-telegrafista; Brigada (Karl) Uhrmeister, mecánico; Brigada (Rudolf) Hartig, bombardero.”

Las circunstancias del derribo aparecen un tanto confusas en las fuentes republicanas, lo que no debiera ser así, dado que el Ju.52 cayó en su territorio, por lo que no tendría que haber duda alguna sobre los hechos, ya que todos los pormenores eran seguros y comprobables. El comunicado del Ejército el Norte, republicano, sólo dice que fue derribado un trimotor, resultando muertos sus cinco tripulantes *“por ametrallamiento de sus propios cazas cuando descendían en paracaídas (¡!)”* y añade que la 1ª Brigada Móvil, de Higinio Carrocera, derribó también en el sector de Corao a dos aparatos de caza enemigos. AVANCE del día 9 recoge esta versión añadiendo que *“en las cercanías de Margolles hacia mediodía un teniente y tres soldados de Intendencia que estaban en servicio de abastecimiento, enfilaron con sus fusiles un trimotor rebelde al que consiguieron derribar...”* y asume que los tripulantes murieron ametrallados por sus propios cazas –*“lo que se comprobó en sus cuerpos acribillados a balazos.”*– así como el derribo de los dos cazas por la brigada de Higinio Carrocera a tiros de fusil. El parte del Gobierno de Valencia, más realista, dice que ha sido hecho prisionero un aviador

alemán y que otro más se encuentra huido; además de conformarse con el derribo de un solo caza...

Lo cierto es que el trimotor fue abatido por disparos de fusil, que su tripulación –o, al menos, cuatro miembros de ella– consiguió lanzarse en paracaídas; que de los cinco tripulantes murieron Stellmann, Hartig y Uhrmeister (85), no sabemos cómo pero, desde luego, no ametrallados por sus propios compañeros, algo completamente absurdo; que Ogaza fue hecho prisionero, sobreviviendo al trance y que, efectivamente, Brodnike llegó vivo a tierra y logró ocultarse, para tratar de alcanzar las líneas nacionales. Por otra parte, la documentación de la Cónдор no refleja el abatimiento de ningún caza propio. Lo más extraño de todo esto es que no se diera al derribo mayores vuelos, cuando tan necesitados estaban los combatientes republicanos de inyecciones morales. Ni siquiera se consignan los nombres del oficial y los soldados que lo consiguieron, contrastando los hechos con el comportamiento que se tuvo con su precedente Celestino Antuña, a quien, sin haber llegado a confirmarse sus derribos, se sacó inmediatamente del frente, fue recibido y agasajado por las más altas autoridades del Frente Popular Asturiano, felicitado por el ministro de la Guerra y recompensado con la entonces abultada cantidad de 9.000 pesetas.

85 Como a todos sus camaradas alemanes caídos les fue erigido el correspondiente monolito a su memoria, aunque su erección en el Paseo de Begoña, en Gijón, se retrasó hasta finales de 1939, donde permaneció hasta noviembre de 1980, en que fue retirado y, al parecer, destruido, por especial insistencia del entonces concejal delegado de Urbanismo Jesús Morales. Lo que, en *román paladino*, se llamaba dar “*una lanzada al moro muerto*”.



Extraña lápida erigida en memoria del brigada Karl Uhrmeister, uno de los aviadores muertos en el Junkers Ju.52 derribado el 7 de octubre. Extraña porque no se parece en nada a los monumentos que se levantaron en recuerdo de todos los caídos de la Legión Cóndor en España. Empezando por el material que es un mármol o un granito pulido, muy distinto de los bloques de roca que se usaban –aunque no siempre- en los dedicados a sus otros compañeros. Prosiguiendo porque sólo se cita en él su nombre de pila, obviando el apellido y la graduación y terminando por lo más insólito: que se le consagre sólo a él y se olviden de los dos otros dos aviadores que le acompañaron en la muerte, cuando invariavblemente se reunían en un solo monumento los datos de los caídos juntos. Resulta igualmente un tanto extraño el entorno en el que está enclavado, si bien la imagen no permite ver gran cosa. Tampoco el texto en el dorso de la foto es precisamente muy elocuente.

Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte nacional, parte nº 29:

“A las 12,30 despegan los Grupos 6-G-15, 5-G-17 y 2-G-3. (...) Los dos primeros efectúan un reconocimiento previo de las posiciones enemigas del Monte Pinao (cota 1.700), situadas al NO de Villanueva (sic,

por Villaverde) *de la Cuerna, y en las cuales se observan fuertes atrincheramientos, que fueron bombardeados por los dos Grupos, venciendo las dificultades del mal tiempo y la gran nubosidad. Las posiciones de Peñas Agujas no pueden ser bombardeadas por hallarse totalmente cubiertas de nieves. No se observa avance de nuestras fuerzas. Las Unidades regresan a su base a las 14,10 horas.*

El (He.45) 15.28 se vio obligado a regresar por avería antes de haber efectuado el bombardeo, dejando caer las bombas con seguro en un monte próximo a Boñar. (...) Por avería de motor regresa sin bombardear el aparato (Aero Ab. 101) 17.20.”

Participaron en la misión tres Fiat Cr.32, cuatro Aero Ab-101 y seis Heinkel He.45 que lanzaron 270 bombas “negrillas” de 10 kg y 23 A.6 de 50. Los He.45 del 6-G-15 consumieron 1.050 cartuchos de ametralladora.

El monte Pinao había sido ocupado por las fuerzas de Ceano el día 2. Sufrirían en esta jornada del 7 un fuerte contraataque, arbitrándose el apoyo de la Aviación de León para rechazarlo, como efectivamente lo fue.

Según AVANCE del día 9: *“León. Poco después de mediodía, a las 13,5 (sic) la aviación enemiga al actuar sobre nuestras posiciones (en Peña Buján) realizó uno de los más intensos bombardeos, pero el castigo cayó sobre sus mismas líneas, destrozando los emplazamientos de morteros que, al quedar destrozados, dejaron de funcionar ya para todo el resto del día.”* Las órdenes para los Grupos de La Virgen del Camino no mencionan en ningún momento como objetivo Peña Buján que, por cierto, tampoco ha sido posible localizar sobre el mapa, al igual que no ha sido posible situar el Monte Pinao, que era el objetivo señalado para esta ocasión y que los republicanos llaman Montepinar. Probablemente se trata

de topónimos locales que las tropas de uno y otro bando utilizaban tras conocer sus nombres sobre el terreno, interrogando a los lugareños, que suelen dar más de uno. Todo esto hace muy difícil poder seguir el rastro de la batalla a través de los objetivos aéreos en un terreno que por su topografía ya es tremendamente complicado.

8 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Unidades de bombardeo.-Primer servicio: La K/88 completa delante de la 1ª Brigada sobre alturas a 2,5 km al Suroeste de Sierra Cuana.

(Segundo servicio).- A/88 delante de 5ª Brigada sobre posiciones al Este de Soto.

Tercer servicio.-K/88 y A/88 completas sobre posiciones en las alturas a 4 km Suroeste de Sierra Cuana.

J/88.- Con 6 cadenas He.51 cada vez tres servicios sucesivos para apoyo 1ª Brigada al Suroeste de Sierra Cuana.

Con escuadrilla de caza Bf.109 protección para K/88 y A/88 sin encontrar enemigo.

F/88.- Apoya con una batería pesada a la 1ª Brigada, con otra batería pesada a la 5ª Brigada. Con 2 baterías pesadas fuego de alarma sobre poblaciones y objetivos al Oeste de Ribadesella. Secciones de 2 cm combaten nidos de ametralladora y tiradores en el espacio delante de la 5ª Brigada.

Suplemento.- A/88 efectuó un vuelo de reconocimiento sobre aeródromos frente Norte. Constataron: 1 aparato en Carreño, 3 aparatos en Avilés.

Combate aéreo entre BF.109 y Curtiss.” Sin consecuencias.



Este nido de ametralladoras, ubicado al pie de la iglesia de San Matín, de Arriondas, nos muestra la tronera respunteada por impactos de considerable tamaño. Probablemente de 20 mm. pues los proyectiles de calibre de fusil no dejan huellas tan grandes en el hormigón.

Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte nacional, parte n° 30:

“León.- Salen a las 15,30 horas el Grupo 6-G-15 completo, la 1ª Escuadrilla del 5-G-17 y el Grupo 2-G-3 de protección. Los dos primeros bombardean las posiciones enemigas señaladas en la cota 1.700 (Monte Pinao), observando a nuestras fuerzas en las estribaciones E de dicho monte. Terminado el bombardeo los Grupos 6-G-15 y 2-G-3 desciende (sic) para batir con fuego de ametralladora los atrincheramientos del enemigo, que ofrece fuerte resistencia.

Incidencias: El (He-45) 15-28 quedó inutilizado temporalmente por haber recibido un impacto en un larguero.”

En este ametrallamiento solamente el Grupo 6-G-15 efectuó 3.750 disparos de ametralladora; bien es cierto que, en esta ocasión actuaba con 10 aparatos, que arrojaron 300 bombas “negrillas” de 10 kilos. Los Aeros, que operaron en número de cuatro dejaron sobre las posiciones enemigas

32 bombas Hispania A.6 de 50 kg. No consta el número de cartuchos de ametralladora consumidos por los seis Fiat Cr.32, que les acompañaban.

Se habían repetido los contraataques sobre Monte Pinao, por lo que de nuevo se envió apoyo de aviación desde La Virgen del Camino.

9 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor

“Unidades de bombardeo: Primer servicio de K/88 y A/88 completas delante de la 1ª Brigada sobre posiciones 5 km al Este de Arriondas.

Segundo servicio de K/88 y A/88 completas delante de la 5ª Brigada sobre las alturas al Sureste de Cangas de Onís.

Con dos escuadrillas He.111 y 1 escuadrilla Ju.52 servicio delante de la 1ª Brigada a 2,5 km al Este de Ariondas (sic, por Arriondas). Con A/88 sobre carretera Triengo (sic, por Triongo) - Ariondas (Arriondas). Con escuadrilla Ju.52 delante de la 5ª Brigada sobre altura al Noroeste de Següenco.

J/88.- Con DOS escuadrillas He.51 cada vez tres servicios en apoyo del avance de la 1ª y 5ª Brigadas. Con escuadrilla caza Bf.109 protección para K/88 y A/88.

A/88.- Efectúa con Do.17 un vuelo de reconocimiento contra aeródromos rojos del frente Norte. Dotación de éstos como el día 8-10. Continuamente se efectuó reconocimiento aéreo durante el combate en apoyo de la 1ª Brigada.

F/88 Combate con una batería pesada objetivos al Oeste de Ribadesella. Secciones 2 cm baten objetivos delante de 5ª Brigada.”

Boletín Informativo de la Región Aérea del Norte nacional, parte nº 30:

“León.- Primera misión.- Salen a las 9,50 horas los Grupos 6-G-15, 5-G-17 y 2-G-3. Los dos primeros bombardean la Crestera señalada por la información (“Crestera rocosa situada al N. de la Sierra del Lago”) en la que se encuentra parapetado el enemigo desde la cota 1.000 a la 1.300. A continuación el Grupo 6-G-15 y el 2-G-3 protegen y apoyan el avance de nuestras fuerzas con intenso fuego de ametralladora hasta conseguir éstas alcancen los objetivos de la citada Sierra. Uno de los aviones del 6-G-15 realiza además misión fotográfica, obteniendo dos itinerarios oblicuos de la carretera Tarna-Campo de Caso.

Segunda misión.- A las 14,25 despegan nuevamente las mismas Unidades, bombardeando el 6.G.15 y el 5.G.17 las posiciones y atrincheramiento enemigos del monte Pinao, con gran eficacia, observando una densa humareda producida al parecer por una de las bombas de 50 kg al hacer explosión en algún depósito de municiones. A continuación los Grupos 6-G-15 y 2-G-3 acompañan con intenso fuego de ametralladoras el avance de las fuerzas hasta que éstas ocupan totalmente las posiciones enemigas.”

Dichos ataques fueron realizados por cuatro Ab.101, seis Fiat Cr.32 y nueve He.45, Estos últimos efectuaron 9.600 disparos de ametralladora.

10 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88 y A/88 tres servicios delante de 1ª y 5ª Brigadas y sobre alturas al Este del río Sella y estaciones de f.c. de Infiesto y Lieres.

J/88 apoya y presta protección por cazas a K/88 y A/88-

Reconocimiento no trajo nada nuevo.

F/88 con 2 baterías pesadas apoyo del ataque de la 1ª, 5ª y 6ª Brigadas. Secciones 2 cm combaten objetivos delante de las tropas de choque.”

Los aviones de La Virgen del Camino –los mismos que venimos viendo actuar una y otra vez sobre el frente de los Puertos– realizaron dos misiones. En la primera –para la cual se le habían asignado los objetivos Peña del Viento, Peña Cardea y Pico Valverde– la 1ª Escuadrilla del 6-G-17 (Ab.101) bombardea Peña Cardea y efectúa reconocimiento sobre el puerto de San Justo (en la actualidad, puerto de San Isidro), observando



Bombardeo del puerto de El Musel el 10.10.37 cuya inclusión en el parte retrasa la Legión Córdor al del día siguiente

camiones a 3 km del puente sobre el río (¿río Isoba?). El 6-G-15 (He.45) bombardea las posiciones en la Peña del Viento y seguidamente las

ametralla junto con los Fiat del 2-G-3, hasta ver cómo eran ocupadas por las tropas nacionales.

En la segunda misión intervinieron los mismos aviones que en la anterior, despegando a las 16,20 h. Los Aero y los Heinkel bombardean las trincheras del Pico Tatico (otro topónimo ilocalizable) y, los segundos lo ametrallan tras haber lanzado sobre el objetivo parte de sus bombas. Estos –los He.45– lanzan a continuación el resto de su carga sobre la cota Norte de Peña Aguja, posición que, asimismo, ametrallan en unión de los Fiat.

En el primero, el He.45 15-17 tuvo que regresar por avería después del bombardeo. La mayor parte de los aparatos llegaron a su base con numerosos impactos, resultando herido levemente en un brazo el teniente piloto Peñafiel, durante el segundo servicio.

Vemos, por los objetivos atacados durante la jornada, que la columna derecha de las fuerzas del teniente coronel Ceano ocupan las alturas en el sector de la Peña del Viento, al Nordeste de San Isidro –cuyo puerto habían ocupado el día 5, cruzado la carretera en un avance oblicuo en dirección Sur-Norte para librar, sin tener que enfrentarlas, las importantes fortificaciones de Arboleya y Vegarada infiltrándose por detrás de las primeras y por delante de las segundas–, mientras que la columna de la izquierda aún está combatiendo en Peña Agujas, al Sur de la carretera.

El Dornier Wal 70-29, de la Escuadrilla 1-E-70 se vio obligado por una avería a efectuar un amaraje en alta mar. El hidro, que pilotaba el teniente Luis Guil Valverde, no sufrió daños y pudo ser remolcado felizmente a Santander por el vapor “Altube Mendi”.

11 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“A causa de la mala situación atmosférica no hay actividades de combate en la 4ª y 1ª Brigadas. 5ª Brigada toma, casi sin resistencia, alturas a 1 km al Oeste y a dos km al Noroeste de Cangas de Onís.

K/88.- Con una escuadrilla He.111 ataque sobre puerto de Gijón.

J/88.- Con dos cadenas He.51 apoya el ataque de la 5ª Brigada al Oeste de Cangas de Onís. Con escuadrilla Bf.109 protección por cazas para K/88

F/88.- Con una batería pesada y 2 secciones ligeras apoya el ataque de la 5ª Brigada. Con otra batería fuego de alarma sobre objetivos al Oeste de Ribadesella”.

La V Brigada había ocupado Cangas de Onís



En cuanto la V Brigada de Navarra tomó Cangas de Onís, el Grupo F/88, se apresuró a adelantarse y a emplazar sus antiaéreos del 88/56 a la salida de dicha población, a la vera de la carretera de Cangas a Arriondas.



Los Ju.52 del K/88 en vuelo hacia el Oeste a la búsqueda de sus objetivos...



...Localizados éstos, comienzan a soltar las bombas

Francisco Tarazona (86) nos cuenta que él y Huerta con sus I.16 y otros dos “Chatos” despegaron para rechazar la incursión sobre Gijón de los He.111 –a los que confunde con Junkers– y que sus cazas fueron atacados por “varios” He.70 (¡!). Como no fuera que les atacaran marcha atrás...

León.- Los aparatos de los tres Grupos 6-G-15, 5-G-17 y 2-G-3, con seis, cuatro y seis aviones, respectivamente despegan de La Virgen del Camino a 13,45 h. Los Heinkel He.45 reconocen la carretera entre Redipuestas y el Puerto de Vegarada sin observar circulación sobre la misma. Lo cierto es que las nubes bajas que cubrían la zona les impidieron reconocer el Puerto, por lo cual efectuaron el bombardeo sobre el Pico

86 “Yo fui piloto de caza rojo”, pág. 88. Recordemos que el He.70 sólo llevaba una ametralladora MG.15 defensiva con campo de tiro únicamente hacia atrás y arriba, por lo que resultaba de todo punto descabellado que se lanzara a intervenir en un combate.

Tatico, haciéndolo asimismo los Aero de la 1-E-17. Los Fiat Cr.32 apoyan con el fuego de sus ametralladoras el asalto de las tropas nacionales al Pico Tatico hasta que éstas consuman su ocupación.

Los Aero Ab.101 arrojaron sobre las trincheras republicanas 31 bombas Hispania A.6 de 50 kilos, varias de las cuales se comprobó cayeron en el interior de las mismas.

El He.45 matrícula 15-2 fue alcanzado por un disparo en el depósito de gasolina por lo que se vio obligado a regresar a su base antes de concluir la misión.

12 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Con dos escuadrillas Ju.52 y A/88 servicios sobre las posiciones al Oeste del Sella. Entre Ribadesella y Arriondas.

Con una escuadrilla He.111 ataque sobre posiciones al Este del río Nalón, al Este de Pravia.

Con escuadrilla He.111 dos servicios sobre agrupaciones de reservas del enemigo en Campo de Caso.

J/88.- Con DOS escuadrillas He.51 ayuda avance de la 5ª Brigada al Oeste de Cangas de Onís y fuego de alarma sobre la carretera Cangas de Onís - Infiesto en dos servicios para entorpecer el tráfico.

Con Bf.109 protección de caza para K/88.

F/88/ Con una batería pesada y dos ligeras ayudas al avance de la 5ª Brigada

Sargento Krempel, herido grave por bala de infantería y luego fallecido.”



Estela dedicada al sargento Walter Grempele, del Stab S/88 de la Legión Cóndor, muerto por un disparo a la salida de Cangas de Onís donde aún se conserva, si bien de forma escasamente digna: arrancada de su asentamiento y deteriorados los textos por raspado. Izda. 2014, perfectamente legible. Dcha. 2018, texto dañado.

El nombre correcto del sargento que la Cóndor da como herido y más tarde fallecido es Walter Grempele y fue alcanzado por una bala de fusil en las inmediaciones de San Pedro de Villanueva, ya pasado Cangas de Onís, en la carretera que va hacia Arriondas

Vemos cómo la Legión Cóndor va preparando el avance de las tropas de tierra propias hacia Arriondas, por donde se prevé cruzar el río Sella. Una escuadrilla He.111 efectúa un ataque sobre Campo de Caso, objetivo de las fuerzas de León, sobre el que avanzan las II y III Brigadas, que manda Muñoz Grandes. Es una excepción a la regla tácita, hasta ahora mantenida, de no actuar sobre la zona de operaciones de las tropas de Aranda, pero lo cierto es que las dos pinzas de la tenaza –la de la costa y la

de los puertos— ya están tan próximas que el frente, al menos desde el aire, empieza a ser todo uno.

El Diario de Operaciones del 8º C.E. nos aclara cuál fue el objetivo atacado al Este del Nalón: *“Aviación nacional bombardeó Soto del Barco.”*



Efectos de los bombardeos en Campo de Caso

El Parte Oficial de Guerra de Asturias, republicano, haría una breve referencia al bombardeo de Campo de Caso del que dice produjo *“daños y víctimas entre la población civil”*.

En el frente de los puertos, seis He.45 de la 2ª Escuadrilla del Grupo 6-G-15, tres Aero del Grupo 5-G-17 y seis Fiat del 2.G-3, despegaban a 7,45 h de La Virgen del Camino para cumplimentar los servicios encomendados.

El Boletín de Información de la Región Aérea del Norte daba noticia de la acción en su Parte nº 34: Los Heinkel y los Aero *“efectúan bombardeo de los atrincheramientos enemigos situados en el collado E. de la loma Pradilla (cota 1.809) (podría tratarse de la Picota de las Hazas); apoyando*

a continuación la Escuadrilla del 6-G-15 el avance de la Infantería con fuego de ametralladora. El Grupo 2-G-3 ataca también con fuego rasante los atrincheramientos que ocupa el enemigo hasta lograr que sean desalojados por éste. Al terminar la misión se observa a nuestras fuerzas ocupando la primera cota de las alturas de Pradilla.

Al despegar y a causa del mal funcionamiento del motor capotó el avión 15-22. Sin haber alcanzado el objetivo, regresa por deficiencias en el funcionamiento del motor el aparato (Aero) 17-15, tomando tierra sin novedad.”

En realidad, el mes y medio de constantes misiones y los numerosos impactos recibidos en ellas y apresuradamente “parcheados” para que pudieran continuar en servicio, comenzaban a “pasar factura”.

13 de octubre.-

En esta jornada la I y V Brigadas de Navarra cruzan el río Sella al Sur de Arriondas, ocupando a seguido dicha población. La I Brigada prosigue inmediatamente el avance por la carretera que desde Arriondas discurre hacia la costa, a la que llega a la altura de La Isla, aunque para ello hay que infiltrarse antes entre las Sierras del Sueve y del Fito trasponiendo el collado de La Cruz de Llames, donde se encuentra el célebre mirador del Fito (cota 600).

Parte de la Legión Cóndor:

“Dos servicios de K/88 y A/88 sobre las alturas delante de la 1ª y 5ª Brigada.

He.111.- Con una Eª se efectúa un servicio de bombardeo sobre la estación de f.c. de Infiesto.



Los Ju.52 del K/88 continúan machacando la primera línea defensiva republicana. En su cotidiano carrusel entre sus bases y el frente **sobrevuelan** la Bahía de Santander, dejando a un lado el soberbio palacio de La Magdalena.



Los reiterados ataques a la estación de Infiesto acabarían por dañar el centro del casco urbano. En cualquier caso, las bombas cayeron siempre muy lejos del refugio del Orrín, que se ubicaba en el extremo Sur de la población

J/88.- Ayuda al ataque de la 1ª y 5ª Brigada en dos servicios y presta protección de caza a las escuadrillas de bombardeo y reconocimiento.

Servicio de reconocimiento continuo sobre la primera línea, sobre puerto de Gijón y aeródromo de Avilés.

F/88.- Ayuda desde sus posiciones al Oeste y Noroeste de Cangas de Onís al avance de la 1ª Brigada

Durante uno de los servicios efectuados por los aviones de reconocimiento fueron atacados por aviones de caza enemigos cuando se encontraban en las proximidades de Gijón, siendo derribados por nuestros cazas de acompañamiento un avión tipo Boeing por el capitán Hardar (sic, por Harder), y un Curtis, por el alférez (Leo) Siegmund.

Sargento Scheurer herido grave por bala de infantería.

Sargento Schlotthauer y cabos Felle, Schober y Dolling heridos leves por accidente de automóvil.”

El Boletín de Operaciones de las Fuerzas Aéreas del Norte (6ª Región Aérea republicana) nos dice que a las 11,15 horas y ante el aviso de la proximidad de la aviación enemiga, en número de tres bimotores y cinco monoplanos de caza, despegaron tres “Chatos” y dos “Moscas”. Al encontrarse con los cazas germanos fue sorprendido uno de los I-16, al que acribillaron a balazos los “Messers”, viéndose obligado a tomar tierra en Carreño, sin sacar el tren de aterrizaje, resultando el piloto ileso y el avión con multitud de impactos y escasos desperfectos, siendo considerado reparable por los mecánicos. Su piloto era el sargento Juan Huerta García. Otro “Mosca” capotó en las cercanías de Noreña, destrozándose y

resultando el piloto, sargento Francisco Tarazona Torán, con heridas de poca consideración, aunque hubo de ser hospitalizado en Gijón. El I.16 fue perseguido por dos de los monoplanos alemanes, ignorándose cuáles fueron los motivos que ocasionaron el aterrizaje fuera del campo, ya que el piloto no pudo prestar declaración. Como es habitual en Tarazona (87), equivoca la fecha de su propio derribo, que traslada al día 14. Asegura que recobró el sentido a bordo del barco británico en el que escapaba rumbo a Francia, lo que, de ser cierto, supondría que había estado inconsciente siete días; algo que no concuerda con las “heridas de poca consideración” que le achacaba el parte. Además, afirma que los aparatos que le atacaron, envolviéndole, eran monoplanos Messerschmitt 109 y... Heinkel 70 (¡!) y, finalmente, **flasea** las circunstancias de su derribo, asegurando que se lanzó en paracaídas desde una altura de 4.000 metros, cuando el parte nos dice que efectuó un aterrizaje fuera del campo en el que destruyó el avión.

Los tres “Chatos” también combatieron contra tres “Messers” y uno de ellos recibió impactos, aunque logró aterrizar en su aeródromo, no siendo, por tanto, técnicamente un derribo, como reclaman los cazadores alemanes.

A 14,40 h despegaban los aviones de La Virgen del Camino hacia el frente de León, que ahora ya empezaba a ser del Sur de Asturias, donde bombardearían las alturas de Peña Trave (a la que el Parte nº 35 de la Región Aérea del Norte llamaba Peña Trabes) –cota 2.250–, sobre los puntos marcados por el fuego de artillería. Tras el bombardeo los seis He.45 del Grupo 6-G-15 apoyaron con el fuego de sus ametralladoras el

87 “Yo fui piloto de caza rojo”, págs. 91-93

avance de la infantería que, al terminar la misión, se encontraba ya en la estribación Sur de la citada Peña.

Un He.45 efectuó un reconocimiento sobre la zona de Caso, obteniendo fotografías oblicuas de las posiciones enemigas entre Valverde y Campo de Caso.

El He.45 15-23 recibió un impacto que le retendría temporalmente inutilizado, en reparación.

En esta fecha volaban hacia León los seis Junkers Ju.52 del Grupo “hispano” 2-G-22.

14 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Frente oriental de Asturias.- He.111.- Dos Escuadrillas han efectuado un servicio de bombardeo sobre Gijón.

2/. Con un Grupo se ha efectuado un servicio de bombardeo sobre posiciones enemigas a vanguardia de la 1ª Brigada.

He.70 y Do.17.- Han efectuado un servicio de bombardeo sobre la estación del f. c. de Infiesto.

2/. Han bombardeado nuevamente la estación del f.c. de Infiesto y proximidades de la población.

En un reconocimiento efectuado sobre Gijón se vio salir del Puerto del Musel un submarino.

He.51.- Han actuado en cooperación con las fuerzas de tierra.

BF.109. Efectuaron vuelos de reconocimiento para los Grupos de bombardeo y Reconocimiento

F/88 (Antiaéreas).- Cooperaron con las baterías de tierra.”

El submarino avistado por los aparatos del A/88, no podía ser otro que el “C-6” –al mando del comandante ruso Nicolai Pavlovich Eguipko–, pues a estas alturas era el único que quedaba en Asturias y, efectivamente, regresaba de nuevo a puerto al cerrar la noche. Poco más tarde fue localizado en las proximidades de Gijón por el Dornier Wal 70-27, de la escuadrilla del Cantábrico afecta a la Flota, que procedió a atacarlo sin conseguir ningún impacto.

**EDIFICIOS DE GIJON ALCANZADOS EN EL BOMBARDEO AEREO DEL
14 DE OCTUBRE DE 1937**



Izquierda: Esquina Libertad-Plaza del Carmen (Foto Museo del Pueblo de Asturias, colección Constantino Suarez). Derecha: C/ Begoña, esquina Fernández Vallín; edificio que albergaba el estudio fotográfico Vinck (Foto Vinck).



El teatro Dinurra en llamas provocadas por una bomba que le alcanzó el 14 de octubre.
(Foto Museo del Pueblo de Asturias. Colección Constantino Suárez)



El teatro Dindurra una vez extinguido el fuego. La destrucción de su interior fue total.



Una foto más del incendio del Dindurra.

Rescate de heridos entre las ruinas de un inmueble destruido en la zona de la Plaza del Carmen.

Con el refuerzo de los seis Ju.52 del Grupo 2-G-22, el 8º Cuerpo de Ejército decidía acabar con el núcleo de resistencia republicano de la Sierra Peñalaza, próxima a Villamanín, que todavía “coleaba” desde el 9 de septiembre en que las tropas de Aranda habían ocupado algunos de sus picos, manteniéndose firme el resto defendido con tesón, entre otros, por la 1ª Brigada Montañesa (santanderina) en una inacabable sucesión de ataques y contraataques por ocupar o defender, según el bando, unos riscos pelados que cerraban el paso hacia Asturias por el puerto de Pajares. Ahora, aprovechando que se disponía, por única ocasión y sólo de forma temporal, de unos medios con mayor poder de destrucción –los citados Junkers– iba a acabarse definitivamente con la resistencia de Peñalaza cuando ya no tenía mucho interés despejar la vía de acceso a Asturias por Pajares, pues la guerra en el Principado ya estaba resuelta en otros frentes. Para ello el Cuerpo de Ejército daba la orden expresa de que los Ju.52 se cargaran exclusivamente con bombas de 250 kilos, a las que se unirían las que portasen todos los aparatos presentes en León que se iban a empeñar sobre ese único objetivo, *“desde el Castilleta Bajo (sic, por Castillete Bajo) a Villanueva de la Tercia.”*

Así lo cuenta el Boletín de Información de la Región Aérea del Norte nacional (parte nº 36):

“Para cumplimentar la misión encomendada salieron a las 8,20 horas la Escuadra (sic, por Grupo) Junkers, cargando solamente bombas de 250 kg y a continuación los Grupos 6-G-15, 5-G-17 y 2-G-3 (con 9, 4 y 5 aparatos, respectivamente), que tenía a su cargo la vigilancia y protección.

La Escuadra (sic) Junkers bombardeó los objetivos señalados por la Artillería propia sobre las crestas de Peña Lasa (sic, por Peñalaza) en dos pasadas, con gran eficacia regresando a la base a las 9,40 horas sin novedad.

El Grupo 5-G-17 bombardeó asimismo los atrincheramientos enemigos de Peña Lasa (sic), observando a nuestras fuerzas que iniciaban al avance sobre las primeras posiciones al O de dicha Peña, y regresando a las 9,45 horas sin novedad.



El Ju.52 22-48 era uno de los componentes del Grupo 2-G-22. La operación sobre Peñalaza sería la última acción de guerra llevada a cabo por los Junkers españoles sobre el frente Astur-leonés.



Curiosa está para apreciar por el tamaño al que se ve un avión (en este caso, un Junkers Ju.52) la distancia a la que se encuentra. Está marcada: **EJERCITO DEL NORTE** (republicano) – INSTRUCTOR ESCUELA MILITAR – NOREÑA. Fue hallada en la base Sur de Peñalaza. (Colección particular)

A las 8,40 horas despegó el 6-G-15, que bombardea y ametralla los núcleos enemigos que ofrecen resistencia al avance de nuestras tropas, las cuales se encuentran a esta hora en la cota 1.722 y a unos 800 m de nuestra posición de la Calva. El Grupo regresa a la base a las 10,10 horas.

El Grupo 2-G-3 ataca con fuego rasante las posiciones del enemigo hasta lograr que éste las desaloje, y regresando a las 10,35 horas al aeródromo.

Incidencias.- Los aparatos (Heinkel He.45) 15-24 y el 15-13 regresaron al campo el primero habiendo perdido la dinamo y el segundo con un impacto en un larguero que lo inutiliza momentáneamente. Dos

aviones del Grupo 2-G-3 quedan inutilizados (temporalmente) por impactos hechos desde tierra”.

En total, se arrojaron 30 bombas SC.250, 270 “negrillas” de 10 kg y 32 Hispania de 50 kg.

El Diario de Operaciones del 8º C.E. recoge la operación desde tierra, con una redacción muy deficiente, sin hacer alusión a la actuación de la aviación: *“Ocupado todo el Macizo de Peña Lasa (sic) recogándose treinta y ocho muertos enemigos con su armamento sobre dicho macizo. Batallón Brigada Montañesa número uno ocupaba posiciones bajas del Canto de la Majada que intentó resistir después de ocupada por nuestras tropas importante posición citada quedó absolutamente aniquilado. Su Jefe y Oficiales recogidos muertos en unión de más de doscientos cadáveres más con su armamento incluso las armas automáticas y setenta prisioneros. Aún se están recogiendo cadáveres, armamento y municiones sobre las que fueron posiciones enemigas.”*

La Aviación republicana del Norte efectuaba su última misión ofensiva sobre Asturias, bombardeando San Esteban de Pravia con un Koolhoven: probablemente, el único de tal tipo aún en servicio.

Resultaba capturado el último superviviente del Ju.52 derribado el día 7, el radio-telegrafista Walter Brodnike, que, tras vagar una semana por las montañas a la búsqueda de una ocasión para cruzar el frente y alcanzar las líneas nacionales, no lo había conseguido

15 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“Actuación en las montañas imposible a causa del mal tiempo.

K/88.-Un servicio con una escuadrilla He.111 sobre cruce de carreteras al Este de Colunga (88)

A/88.- Primer servicio sobre cruce de carreteras Oeste de Colunga y puente a 6 km Oeste de Ribadesella.

Segundo servicio sobre carreteras de la costa al Oeste del puente arriba mencionado. Otro servicio con dos Do.17 sobre Colunga.

J/88.- Primer servicio con una cadena He.51 sobre enemigo en retirada en ataques de picado sobre altura al Norte de Bodas (sic, por Bodes)

Segundo servicio con dos cadenas He.51 para impedir el tráfico sobre la carretera Caravia-Colunga.

Con escuadrilla Bf.109 protección de caza para K/88.

88 En la versión del Parte –nº 383 bis- del Estado Mayor del Aire, nacional, dice:
“He.111.- Una escuadrilla de bombardeo sobre objetivos militares en Avilés.”



Efectos de los bombardeos aéreos sobre Avilés (Fotos Biblioteca Nacional)



F/88.- Ayuda con dos baterías pesadas y secciones de 20 mm al ataque de la 1 y 5 Brigada.

Una batería fuego de alarma en el sector Oeste de Ribadesella.”

El Boletín de Información de la Región Aérea del Norte nacional informa de cómo a la aviación de La Virgen Camino se le asigna la protección de las tropas de Aranda en su ataque al monte Carreda, sector de Lillo.

Como era lo habitual, pusieron en el aire todos los aparatos que tenían disponibles: ocho Heinkel He.45 del Grupo 6-G-15, tres Aero Ab.101 del 5-G-17 y seis cazas Fiat Cr.32 para dar protección a los anteriores. Todos ellos despegaron a las 11,40 horas.

Los Heinkel lanzaron sobre los atrincheramientos enemigos 240 bombas “negrillas” de 10 kg e igualmente hicieron los Ab.101 con las 24 bombas A.6 de 50 kg que portaban. Estos últimos se retiraron inmediatamente después del lanzamiento “...a fin de no dificultar la misión de acompañamiento de nuestras fuerzas”, dejando el ametrallamiento a tierra a cargo de los He.45 –que en esta ocasión consumieron 4.275 cartuchos– e incluso de los cazas Fiat, que también participaban en esta modalidad de empleo al no tener enemigo en el aire.

Sin duda ya se habrá ido observando a lo largo del relato de sus actuaciones cómo los Aero Ab.101 nunca se empleaban en acciones de ametrallamiento. En esta ocasión el parte nº 37 nos lo dice de forma explícita. Sin duda, su estructura y configuración –empezando por su exagerada envergadura– no se prestaba a las violentas maniobras y **tirones** que requería **Xn** la actuación **en picado** de las “cadenas”.



En el costado izquierdo del morro de este Ab.101 destaca la ranura por la que hacía fuego la ametralladora C.Z.1930 que montaba sincronizada con la hélice. A pesar de disponer de ella, más las dos de torreta, no participaba en las misiones de ametrallamiento en picado a las tropas de tierra.

16 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- He.111.- Dos escuadrillas efectúan por dos veces bombardeo de las posiciones enemigas al O. del Sella en cooperación con fuerzas de la 1ª Brigada

Una escuadrilla bombardea las proximidades de Campo de Caso y pueblos cercanos.

Una escuadrilla bombardea la estación de Noreña.

Ju.52.- Dos escuadrillas bombardean dos veces posiciones enemigas al O del Sella cooperando con la 1ª Brigada.



Efectos del bombardeo de la Legión Cóndor sobre la estación de ferrocarril de Noreña

He.70 y Do.17.- Efectúan un 1º servicio de bombardeo de la costa y puente al Este de Colunga y un 2º servicio en cooperación con la 1ª Brigada

Cazas.- He.51.- DOS escuadrillas cooperan al avance de la 1ª Brigada y atacan con bombas y fuego de ametralladora, el tráfico entre Carabias (Sic, por Caravia) -Colunga y carretera de Infiesto.

Con Bf.109 protección de caza a los aviones de bombardeo.

F88.- Ayuda con 2 baterías pesadas y secciones de 20 mm avance de la 1ª Brigada y combate objetivos delante de la 4ª Brigada.”

Por segunda y última vez bombarderos de la Cóndor actúan en la zona de Campo de Caso, según el diario AVANCE del día 17 con muy poco resultado, aunque no da el menor detalle: *“La aviación extranjera, aparte de los bombardeos en los frentes, llegó a volar por algunos pueblos de la*

retaguardia dejando caer sobre ellos algunas bombas, sin que los destrozos causados alcanzaran importancia. No hubo que lamentar víctimas.”

En cuanto al puente señalado como objetivo al Este de Colunga podría ser el pequeño que transita sobre el río Libardón

Como se ha dicho, de madrugada, la 1º División de Navarra (García Valiño) iniciaba la subida a la Sierra del Suevo y el Mirador del Fito, con el objeto de alcanzar la costa y salir a la espalda de las fuerzas republicanas que defendían la orilla occidental del Sella.. En vanguardia, por la estrecha y enrevesada carretera marchaban los Panzer I de la 1ª sección de la 4ª Compañía del Batallón de Carros de Combate nacional, seguida por los cañones del Grupo antiaéreo F/88, con dos baterías pesadas (88 mm.) y



secciones de 20 mm. El avance apenas encontraba resistencia; las unidades republicana cedían, limitándose a efectuar algunos pocos disparos. Así, hasta los kilómetros 9-12 donde los equipos de demolición asturianos habían volado los puentes y alcantarillas, presentando una importante obstrucción al avance de las fuerzas motorizadas. La cosa tenía escasa importancia para las tropas de a pié que continuaron escalando monte arriba hacia las cumbres. A 12,15 h. ondeaba la bandera nacional en la más alta -la Cruz de Pienzo- y, a seguido, en el Mirador del Fito. Ahora les tocaba el turno a los zapadores con un duro trabajo por delante para abrir el paso de las unidades mecanizadas. Los carros se limitaron a esperar y a colaborar en las labores de desescombros, acabando por regresar a su base de partida, mientras los alemanes, más impacientes, confiados en el impresionante potencial de tracción y arrastre de sus semiorugas S.Kd,Kfz 7, se obstinaron en trepar por la laderas, buscando pasos fuera de la carretera, por los que arrastrar sus pesadas piezas. Pasos que atinaron a encontrar en algunos tramos o que se vieron forzados a abrir en otros y que aprovecharon para, tras ímprobos esfuerzos, llegar a lo alto de la divisoria con tiempo aún para desplegar y emplazar sus “88” en apoyo de la 1ª División de Navarra que descendía sobre la costa, hacia Colunga, e incluso de la 5ª, que avanzaba decidida por la carretera general a Oviedo, hacia Soto de Dueñas y Villamayor, poblaciones que ocuparía en la jornada.





Los S.Kd, Kfz 7 del F/88 en el mirador del Fito al que llegaron tras la penosa ascensión con tiempo aún de intervenir en el combate. Durísima, aunque incruenta, jornada de trabajo para los artilleros que se saldó con tan solo algún que otro incidente sin mayor importancia.



En León, los tres Grupos habituales 6-G-15, 5-G-17 y 2-G-3 (con 8, 4 y 6 aviones, respectivamente) despegaron a 8,30 horas para cumplimentar el objetivo que se les había designado: bombardeo del macizo de Bodón, en

el extremo del flanco izquierdo del avance –zona de Lugueros– y apoyo a la infantería propia para cruzar la collada que une la cota 1.809 con el citado Bodón.

Al llegar a la zona les fueron señalizados los blancos por el fuego de artillería, procediendo al bombardeo de los mismos. Una vez más el parte constata cómo, finalizado el bombardeo los Aeros del 5-G-17 se retiran a su base para no estorbar el ametrallamiento de los He.45 sobre el collado indicado en la Orden –que efectivamente fue rebasado por la infantería nacional–, colaborando los Fiat Cr.32 en el dicho ametrallamiento.

Incidencias: El avión 15-2. Al tomar tierra y a causa de un “caballito”, capota rompiendo los planos izquierdos y quedando inutilizado momentáneamente.

El avión 17-15 debido a mal funcionamiento del motor chocó de salida contra unos obstáculos rompiéndosele el plano inferior derecho y tren de aterrizaje, tomando tierra forzosamente a unos 3 km del campo (de aviación) destrozándose el aparato y resultando la tripulación ilesa.



Estado del Aero 17-15 tras el accidente, provocado al despegar de **La Virgen del Camino**, por una avería de motor.



Restos del Aero 17-15, ya trasladados al aeródromo de La Virgen del Camino para extraer de ellos las partes aprovechables.

17 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Primer servicio con escuadrillas Ju.52 y una escuadrilla He.111 delante de la 1ª Brigada, con una escuadrilla He.111 puerto Gijón.

Segundo servicio con una escuadrilla He.111 sobre buques de guerra en puerto Gijón.

Tercer servicio con dos escuadrillas Ju.52 delante de la 4ª Brigada. Con 2 escuadrillas He.111 estación y población de Nava.

A/88.- Primer servicio delante de la 1ª Brigada, segundo servicio con Do.17 sobre posiciones delante de 4ª y 1ª Brigadas. Con 5 He.70 puentes alrededor de Villaviciosa.

J/88.- Con DOS escuadrillas He.51 apoyo continuo al ataque de la 1ª y 4ª Brigadas, caza a lo largo de la carretera Colunga-Villaviciosa, protección de cazas para K/88 y A/88.

Reconocimiento sobre puerto Gijón, aeródromos y primera línea.

F/88.- Apoya ataque de la 1ª Brigada, corrección de tiro sobre objetivos delante de la 5ª Brigada.”

Vemos cómo los bombarderos se vuelcan sobre el frente de ataque de la 1ª Brigada, que baja hacia la costa desde el macizo del Suevo, por la carretera del mirador del Fito, y a la 4ª, que ha cruzado el Sella entre Ribadesella y Santianes y avanza hacia La Isla por la carretera de la costa. Jorge Vigón, natural de Colunga, nos aporta en sus memorias (89) un testimonio muy interesante: *“17, domingo. Desde el Fito se ve bien Colunga. Hay algunas casas ardiendo; se identifica la de Prudencio (Pérez de Velasco), al lado de la Iglesia; no así la nuestra (...) Y en esto, unas escuadrillas de la Cónдор dejan caer un reguero de bombas sobre Colunga, sobre San Juan, al pie mismo de la Villeda. Dice Richtchofen, que está aquí al lado con su radio que en Colunga estaba entrando un convoy de artillería, y en San Juan se veía como algo más de un batallón, en movimiento.”*

El testimonio es importante, como ya se ha dicho, pues confirma el buen funcionamiento de la coordinación por radio tierra-aire de la Legión Cónдор. De suerte que su Mando podía asignar inicialmente a las unidades de bombardeo unos objetivos genéricos –como podía ser el apoyo al avance de una determinada Brigada, que con tanta frecuencia hemos venido viendo– y, una vez en el aire, designarles otros muy concretos que requirieran su inmediata intervención, según fueran presentándose sobre la

89 “Cuadernos de guerra y notas de paz”, págs. 177-178.



Destrozos provocados por el bombardeo aéreo en Colunga. La mayoría de las fotos conocidas –como estas tres– muestran habitualmente el mismo lugar: la vía, hoy peatonal, que bordea el lado Norte de la Plaza del Monumento...



...sin embargo, las que suelen ser más empleadas para ilustrarlo corresponden a la llamada “Casa de los Pablos”. Puede tener su explicación, ya que prácticamente es el edificio emblemático de la población. Pero históricamente su ruina no se debió a las bombas de la Cónдор, sino al incendio de la misma provocado por los partidarios del Frente Popular en los primeros días de la guerra; concretamente, el 22 de agosto de 1936. (Fotos Biblioteca Nacional)

marcha (90), lo que, por lo visto hacía personalmente von Richthofen desde su puesto de mando avanzado, donde contaba con los equipos de radiocomunicación adecuados.

90 Con anterioridad, en el último día de la batalla de Brunete -no hacía todavía tres meses-, está documentada otra actuación de este tipo, cuando se modificó el bombardeo ordenado sobre el cementerio de la localidad, que acababan de ocupar tropas nacionales, ya con los aviones en vuelo, a los que se les designó por radio como nuevo objetivo un bosque situado al Norte del camposanto, evitando así que los aparatos bombardearan a las fuerzas propias, haciéndolo en cambio sobre una concentración de reservas enemigas.

Los Bf.109 reconocen y ametrallan dos veces el aeródromo de Carreño. Por parte gubernamental despegan tres “·Chatos” y un solo “Mosca” para intentar ahuyentar cuatro He.111 y cinco Messerschmitt, pero los atacantes consiguieron efectuar dos pasadas de bombardeo sobre El Musel. La segunda incursión la realiza, en principio, un único bimotor, protegido por tres cazas monoplanos, seguidos muy poco después por otros ocho bimotores Heinkel y siete Bf.109 que, junto con los anteriores, efectuaron el segundo bombardeo del puerto exterior de Gijón.

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte, parte nº 39:
“Misión.- Bombardeo de los atrincheramientos enemigo situados en la cota 1.000 al N. de Campo de Caso situada en el ángulo que forman las dos carreteras de Bueres a Nozaleda y de Nozaleda a Campo de Caso.

Despegan a las 16,45 horas los aparatos disponibles del 5-G-17 (tres Aero Ab.101), 6-G-15 (nueve He.45) y seis aviones del 2-G-3 para efectuar la vigilancia y protección en el aire.

Se bombardea la cota 1.000 y una vez terminado el bombardeo el Grupo 6-G-15 ametralla las posiciones enemigas no pudiendo debido a la hora adelantada de la tarde efectuar el apoyo directo a nuestra Infantería más que durante 10 minutos.

Incidencias: El avión 17-4 al regresar al campo después de efectuado el servicio debido a una parada de motor tuvo que tomar tierra en las inmediaciones de San Félix de T. (San Feliz de Torío) haciéndolo violentamente y quedando el aparato destrozado y la tripulación ilesa.”

18 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“K/88.- Con 2 escuadrillas Ju.52 2 servicios delante de 6ª y 5ª Brigadas. Con una escuadrilla He.111 primer servicio contra 2 submarinos (sólo podía tratarse de uno) y un destructor en el puerto de



Es fácil que la parada del motor que provocó el aterrizaje forzoso del 17-4 se debiera al fuego enemigo recibido durante el servicio; si fuera así, habría que considerarle derribado pues, obviamente, no logró llegar a su base.

Gijón, segundo servicio contra aeródromos asturianos. Con una escuadrilla He.111 apoyo a la 6ª Brigada.

A/88.- 2 servicios de bombardeo delante de la 6ª Brigada.

Reconocimiento para K/88 alrededor de Gijón

J/88.- Con escuadrillas He.51 ataques de picado continuos contra adversario que cede ante 4ª, 6ª y 5ª Brigadas-

Apoyada eficazmente por ataque en picado de una cadena He.51, la propia infantería puede apresar 2 carros blindados y 10 camiones Con escuadrilla de caza Bf.109 protección para K/88 y A/88.

F/88.- Apoya ataques de las Brigadas (de) Navarra con centro de acción delante de 6ª Brigada.”



Con toda probabilidad, se refiere a estos dos –el Renault FT-17 nº 27 y un Trubia-Naval- capturados por estas fechas en las inmediaciones de Infiesto.

En este día 18 tuvo lugar el último combate aéreo en los cielos asturianos, aunque, curiosamente y a pesar de resultar derribados dos cazas republicanos, el parte de la Cónдор no lo recoja. Los He.111 efectuaron dos servicios; el primero de ellos sobre el puerto de El Musel, bombardeando los buques de guerra gubernamentales y el segundo sobre los aeródromos de Carreño y Sariego (Siero). Durante el primer servicio, que tuvo lugar a las 10,55 horas, en el que participaron seis He.111 y seis Bf.109, despegaron de Carreño tres “Chatos” y tres “Moscas” los cuales, sin tiempo para tomar altura, no lograron impedir que los incursores efectuasen dos pasadas de bombardeo sobre el puerto. Se entabló entonces un combate de cuarenta minutos de duración, y en el transcurso del mismo

se produjo la pérdida de un I.15, que sufrió rotura de mandos, viéndose obligado a tomar agua junto al muelle gijonés (puerto Local), quedando el aparato destrozado, y el piloto, sargento Miguel Castillo Puerta con ligeras heridas. Uno de los I.16 tuvo que tomar tierra violentamente fuera de campo, en las inmediaciones de Avilés, a causa de la rotura de la bancada del motor, resultando su piloto, el sargento Restituto Toquero Murillo, ligeramente herido. El segundo servicio de los He.111, realizado por once bimotores protegidos por seis cazas, consistió en el bombardeo del aeródromo de Carreño, donde alcanzaron un “Mosca”, que resultó destruido, y, al regresar a su base, atacaron el campo de aviación de Sariego, sin especiales consecuencias.



Pilotos de I.16 en Asturias. (Dcha.) Restituto Toquero, derribado y herido el 18 de octubre de 1937. (Izda.) Francisco Tarazona, derribado y herido el 13 de octubre de 1937

En el ataque a El Musel, dos bombas cayeron entre el muelle y el costado del submarino “C.6” –único que permanecía en el Cantábrico– abriendo unos boquetes en el pantoque de los cascos exterior y resistente,

por encima de la flotación; quedó fuera de servicio la aguja giroscópica, otros equipos fueron desplazados de sus emplazamientos, las baterías reventaron, formándose grietas por las que se derramaba el electrolito, y los motores diésel fueron desplazados de sus bancadas (91), En resumidas cuentas, el submarino quedó a flote, pero absolutamente inutilizado.

A estas alturas el diario AVANCE ya no daba noticias de sucesos concretos; sus reporteros ya no salían al frente. En lo referente a la aviación publicaba unos breves y vagos tópicos desconectados de la realidad, de los que extraía unas conclusiones ilusorias. Así, el número del día 19, que debía publicar las noticias del 18, decía, únicamente: *“La aviación facciosa actuó con intensidad en la parte de la costa y por alguna de la agrupación de puertos. Sobre nuestra población hizo una incursión a media mañana y otra por la tarde, descargando bastantes explosivos, pero sin que se registrasen víctimas ni daños. Desde luego, puede decirse que los pilotos extranjeros al servicio de los insurrectos no consiguieron cumplir los objetivos que tenían señalados.”*

Siendo así que la intensa actuación en la jornada de la aviación facciosa sobre *“alguna (parte) de la agrupación de puertos”* la describía y resumía el Parte de Campaña nº 385 del Estado Mayor del Aire, nacional, como: *“Sin servicios.”*

19 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

91 Informe de su comandante Nicolai P. Eguipko reproducido por Gonzalo Rodríguez y José Ignacio González-Aller, en “Submarinos republicanos en la Guerra Civil española”, págs. 290-292

“K/88.- Primer servicio con una escuadrilla He.111 al alba sobre buques de guerra puerto Gijón.

Segundo servicio con 2 escuadrillas He.111 sobre el mismo objetivo. Blanco en el depósito de gasolina de la CAMPSA, cerca del puerto. (Es de suponer que por “descuido”, pues su destrucción ya no era necesaria sino más bien inconveniente)

En apoyo de las Brigadas (de) Navarra dos servicios con una escuadrilla Ju.52 cada vez delante de 6ª y 5ª Brigadas.

A-88.- 2 servicios delante de 6ª Brigada.

Reconocimiento alrededor de Gijón.

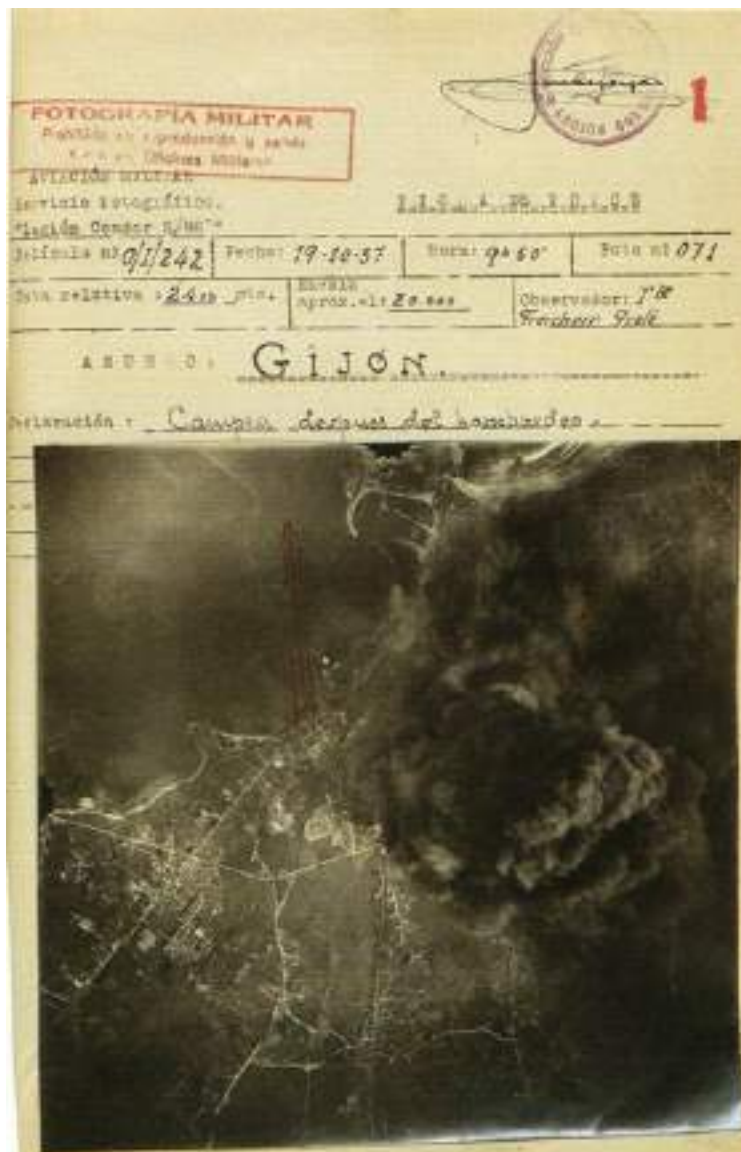
J/88.- Apoya los ataques de las Brigadas (de) Navarra con ataques de picado principalmente cerca de la 4ª Brigada.

Protección de caza para K/88.

Artillería Antiaérea.- Apoya el ataque delante de 4ª, 1ª, 6ª y 5ª Brigadas con baterías pesadas y secciones ligeras.”

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte nacional (nº 41):

“Los Grupos afectos a la Región Aérea del Norte no efectuaron servicio alguno ya que nuestras fuerzas han avanzado en el día de hoy sin gran resistencia.”



Fotografía del segundo servicio en el día 19 de los He.111 sobre El Musel. Aparece prácticamente invadida por la enorme columna de humo que brota de los depósitos de CAMPSA incendiados.

20 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“(He.111) *Una E^a efectuó un servicio de bombardeo sobre el puerto de Gijón y posiciones enemigas a vanguardia de la 1^a Brigada.*

Ju.52.- Dos Escuadrillas bombardearon fuerzas enemigas en alturas al S. de la carretera Arroes-Gijón y al N.O. de Infiesto.

*2/. Una E^a bombardeos sobre fuerzas enemigas al N.O. de Infiesto.
Reconocimiento.- He.70 y Do.17. Efectuaron un servicio de bombardeo
sobre posiciones enemigas tres km al O. de Villaviciosa.*

2/ Bombardearon fuerzas enemigas tres km al N.E. de Villamayor.

*3/ Otro servicio de bombardeo sobre posiciones enemigas un km al
S.O. de Infiesto.*



Aspecto que presentaban los depósitos dela CAMPSA de Gijón una vez extinguido su incendio (Foografía Hemeroteca Nacional)



Dos imágenes del incendio provocado en los depósitos de la CAMPSA por el bombardeo de la Cónдор.



Incendio de los depósitos de combustible de Gijón, fotografiado en la distancia.

4/. Llevaron a cabo un reconocimiento sobre el puerto de Gijón.

Cazas.- He.51.- Efectuaron varios servicios de bombardeo y ametrallamiento sobre fuerzas enemigas a vanguardia de las 1ª y 5ª Brigadas.

Bf.109.- Dieron protección a los aviones de bombardeo y reconocimiento.

F/88 (Antiaéreas).- Cooperaron con la artillería de tierra.”

Lo que no nos dice el parte es que en el bombardeo del puerto de Gijón hundieron al destructor “Císcar”. Fue alcanzado por una bomba que, sin llegar a explotar, atravesó la plataforma del cañón antiaéreo - sorprendentemente, sin causar baja alguna entre los sirvientes de la pieza-, penetró en la sala de máquinas y perforó el fondo del casco.. Otra bomba, que sí explotó, cayó muy próxima al buque ocasionándole una gran brecha en el costado de estribor.



El destructor “Císcar” hundido en El Musel en el dique Norte del puerto, escorado a estribor.

Con ser de suma importancia, el siniestro del “Císcar” no era el único descalabro sufrido en la jornada. Todos los buques de tonelaje significativo fondeados en el



El submarino “C.6”, recién reflatado, amarrado en el antepuerto del Puerto Local de Gijón.

puerto habían sido hundidos por los ataques aéreos, menguando drásticamente las posibilidades de evacuación, ya de por sí problemática, de las fuerzas del Ejército del Norte. En cuanto al inutilizado submarino “C-6” las propias autoridades republicanas decidieron proceder a su hundimiento para no dejarlo en poder de los nacionales. En la madrugada de este día 20 fue remolcado fuera de puerto por la lancha de la Marina Auxiliar vasca “L-1”(ex “Nazareno N°1”) y hundido por su dotación a 2 millas al 090 de Cabo Torres y a una profundidad de 32 metros (92).

En El Musel, hundidos o semihundidos pero, en todo caso inútiles, se encontraban el “Reina”, de la Scotia Corporation, vapor de 1.481 toneladas y bandera panameña, que había entrado en Gijón el día 18 llevando el último cargamento de armas que se recibió en el Norte republicano; el

92 Fue reflatado en marzo 1948 y destinado al desguace; no obstante, resultaría hundido durante el remolque a Ferrol para proceder al mismo.



La imagen nos muestra los trabajos para poner a flote al mercante “Reina”, hundido en el puerto de El Musel.

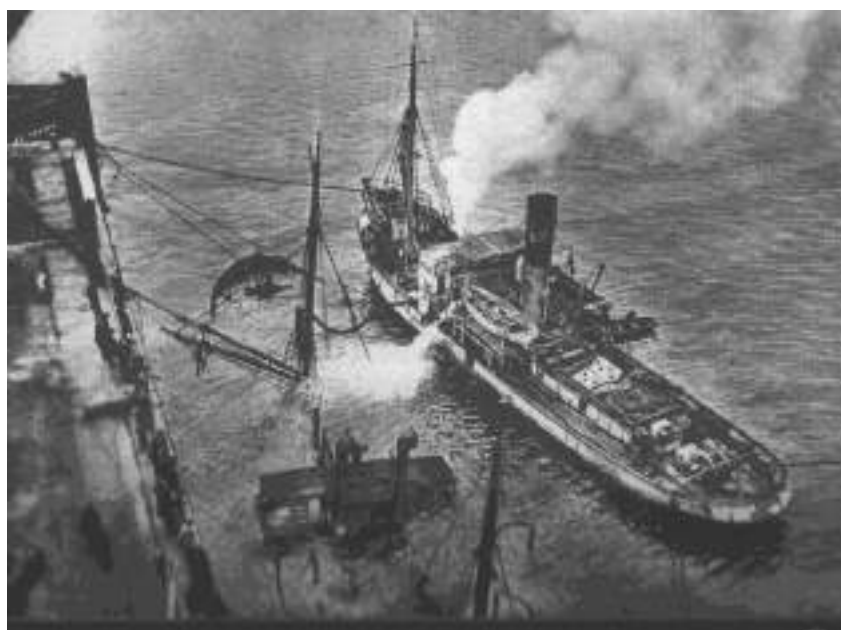


Foto del puerto de El Musel, ya nacional, tomada desde un Ju.52. En el círculo rojo se ve al vapor “Sotón” hundido, una vez comenzados los trabajos para su recuperación. (Foto colección Eduardo Peralta)

“Sotón” (93), de Duro Felguera y 1.373 toneladas de registro; el “Sama” (735 toneladas), del mismo armador, así como los menores “Rosita” (145 tm) y “Joaquina” (92 tm), de la naviera santanderina Vapores Costeros, “Vito” y “Gaitero”. Sólo pequeñas embarcaciones –pesqueros, remolcadores o simples lanchas–, algunas un en estado más que precario,

93 El “Sotón” estaba hundido desde los bombardeos de finales de agosto.

podían ofrecer una plaza de privilegio a la evasión de los máximos responsables políticos y militares.



El “Sama” era uno de los vapores hundido en El Musel. La imagen nos lo muestra aún sumergido al inicio de las labores para su reflotamiento.



Foto del puerto de El Musel, ya en poder de los nacionales, tomada desde un Ju.52. En el óvalo rojo, el vapor “Sama” hundido frente al edificio de la Autoridad Portuaria. (Foto colección Eduardo Peralta)

A primera hora de la mañana huían en vuelo hacia los aeródromos franceses los aparatos republicanos todavía utilizables. En uno de los bimotores Airspeed “Envoy” consiguieron salir los asesores soviéticos, el teniente coronel Antonio Martín Luna Lersundi, Jefe de la 6ª Región Aérea, y un hijo del coronel Prada; en un Farman F.190 salieron cinco personas acompañando al sargento piloto, Laureano Flamerich; ambos aviones aterrizaron en el aeródromo de Parme (Biarritz). En una “Miles Falcon” se marcharon el sargento piloto Elías Hernández, el conductor Vallina y un ayudante mecánico, tomando tierra en Cazaux (Arcachon); un Koolhoven FK.51, con los sargentos pilotos Miguel Ángel de Diego Carreras y José Martínez Martínez, se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso en la playa de Cap Breton, quedando el avión destruido; otro biplaza, un Potez 25, con los sargentos pilotos Leandro Álvarez Quiles y Carmelo Díaz Balanzá, llegó a Parme (Biarritz), donde asimismo consiguieron arribar tres cazas: un “Mosca”, pilotado por el sargento Luis de Frutos González y dos “Chatos”, que pilotaban el teniente Ladislao Duarte y el sargento Ramón Llorente Castro.

Boletín de Información de la Región Aérea del Norte nacional (nº 42):

“León.- Salieron los aparatos disponibles de los Grupos 6-G-15 (ocho) y 3-G-17 (tres) y el 2-G-3 (seis) para efectuar la protección en el aire.

Se bombardeó Peña Cruz y una vez terminado el bombardeo el Grupo 6-G-15 en misión de apoyo directo a nuestra Infantería que había empezado a subir hacia el alto de la Peña permaneció sobre el objetivo hasta las 17,15 horas, hora en que las tropas estaban ya coronando regresando al campo sin novedad.

Un aparato del Grupo 15 efectuó un reconocimiento de (...) las fortificaciones enemigas de Braña-Caballo y alturas situadas el N. del trozo de carretera comprendido entre Busdongo y Camplongo (...) no observando nada anormal.”

Sería el último servicio de guerra efectuado sobre el frente astur-leonés por los Grupos de La Virgen del Camino.

El crucero “Almirante Cervera”, que se hallaba frente a Gijón en misión de bloqueo del puerto, vio un avión republicano que sobrevoló la ciudad, haciendo fuego contra él con su antiaéreos Vickers de 101,6/45 sin alcanzarlo.

21 de octubre.-

En la tarde, las Brigadas de Navarra entraban en Gijón. Finalizaba la guerra en Asturias.

Parte de la Legión Cóndor:

“Ju.52.-Con un avión se bombardeó el cruce de carreteras de Navas (sic, por Nava).

Reconocimiento.- He.70 y Do.17.- Efectuaron dos servicios de reconocimiento en el sector de Gijón-Avilés. En este último vuelo fue herido de gravedad el piloto de un Do.17 por un disparo de tierra.”

El herido era el teniente Fiedrich Schwanengel, que fallecería al día siguiente. A pesar de las lesiones, continuó pilotando el avión consiguiendo llegar a La Albericia, donde efectuó un aterrizaje de emergencia sin tren resultando el “Pablo 1” –que tal era el Dornier- con desperfectos de poca importancia. Schwanengel moriría en un hospital en Santander, por lo que se tomó la decisión de perpetuar su recuerdo en el mismo monolito en el que también figura Hans Kemper, muerto en



Las Brigadas Navarras en las calles de Gijón





Una imagen más del monolito que se conserva en Santander, en la que aparecen reunidos los nombres de Hans Kemper (+ 22/09/37) y Friedrich Schwanengel (+21/10/37). Este último falleció, realmente, al día siguiente, 22. (Foto Eduardo Peralta)





Dornier Do.17, matrícula 27-1, del teniente Schwanengel capotado en La Albericia el 21 de octubre de 1937.

accidente en La Albericia el 22 de septiembre. Dicho monolito puede visitarse actualmente en el refugio antiaéreo de la Plaza del Príncipe, de Santander.

Los nacionales capturaron en los aeródromos ocupados cuatro “Chatos” y cuatro “Ratas”, un Letov S.231, un Nieuport 52, tres Gourdou Lesseurre GL.32, un Koolhoven FK-51, dos Breguet XIX y un Potez 25. De los “Ratas” capturados, uno –Tipo 5, con numeral 33– fue inmediatamente

desmontado por personal de tierra de la Legión Cóndor y enviado a Alemania; al parecer, sin solicitar el consentimiento previo de las autoridades nacionales, entre las que no sentó nada bien tal comportamiento.

Se trató de arrancar el Letov, que parecía hallarse en buen estado, pero el motor falló y se tomó entonces la decisión de desmontarlo para repararlo en León. No así uno de los Breguet que se consiguió poner en marcha tras



El Breguet XIX capturado por los nacionales en Gijón, que José Luis Jiménez-Arenas llevó en vuelo hasta León



Otro Breguet XIX capturado en Asturias –o, tal vez, el mismo de la foto anterior– ya con emblemas de La Aviación nacional.



Letov, abandonado por los republicanos en el aeródromo de Carreño. Averiado, aunque reparable.



Con buen criterio, este montón de chatarra, que un día fuera un Letov S.231, no se contabilizó como tal entre los aparatos de este tipo capturados en Asturias al final de la campaña.



Estado en que fue hallado en un hangar de Carreño el I.16 Tipo 5 número 33. No se encontraba en condiciones de vuelo inmediato, pero se aprecia que está prácticamente completo. Por otra parte, las imágenes nos muestran cómo eran los hangares del dicho aeródromo, contruidos en madera ligera y, por tanto, sólo útiles para preservarlos de las inclemencias del tiempo (Fotos colección Eduardo Peralta)



Los alemanes de la C3ndor se interesaron inmediatamente en el “Mosca” n3 33 y el personal t3cnico comenz3 a desmontarlo hasta dejarlo en condiciones de retirarlo en un camión plataforma. Finalmente, acabaron envi3ndolo a Alemania sin solicitar el oportuno permiso de las autoridades espa3olas, lo que causarí entre ellas serio disgusto, provocando una situaci3n desagradable, que s3lo la buena voluntad por ambas partes se encargaría de allanar.



Polikarpov I.16 “Mosca” nº 35. Uno de los capturados, averiado, en Asturias

un breve repaso y fue llevado en vuelo a La Virgen del Camino por el alférez Jiménez-Arenas, que consiguió sobrevolar la cordillera al segundo intento.

22 de octubre.-

Parte de la Legión Cóndor:

“No actuó por tener en revisión todo el material que ha estado actuando en los frentes de Asturias.”

El Teatro de operaciones del Norte había desaparecido.

Ahora, con la batalla final de Asturias estudiada y finalizada, es cuando, a partir de los hechos probados y de las informaciones contrastadas que, a lo largo de ella nos han proporcionado los documentos de uno y otro bando, podemos recontar con un mínimo margen de error, cuántos fueron los aparatos de caza de que dispuso la Aviación republicana durante la campaña de Asturias. Con las unidades de bombardeo y ataque al suelo no merece la pena insistir mucho en

puntualizaciones cuando está probado y es admitido por todo el mundo – pues las propias fuentes lo dejan en evidencia de forma indiscutible–, que la Aviación nacional disponía, tanto en calidad como en número, de una superioridad abrumadora. Y conste que considero entre las unidades de ataque a tierra a los aparatos que habiendo sido concebidos como cazas, fueron relegados a esta modalidad, al no poder utilizarse como tales cazas por haber quedado obsoletos: Bristol “Bulldog”, Letov S.231 y Gourdou Lesseurre en al bando republicano y Heinkel He.51 en el nacional.

La batalla en el aire en Asturias se dio entre los cazas Polikarpov I.15 “Chato” y Polikarpov I.16 “Mosca/Rata” de un lado y los Messerschmitt Bf.109 del otro. Del resultado de esa confrontación dependía el que los nacionales pudieran o no disfrutar de su superioridad en aviones de bombardeo. Si los cazas republicanos hubieran conseguido el dominio del aire, los nacionales no habrían podido utilizar, como hicieron, su hegemonía en aparatos de ataque a tierra.

Detengámonos, pues, en la importancia de la caza de los bandos enfrentados. Se ha escrito que la Legión Cóndor había equipado con Bf.109 dos de sus escuadrillas de caza: la 1.J/88 y la 2.J/88; en teoría, 24 aparatos. Pero, como hemos visto en los partes que se han ido transcribiendo, la Escuadrilla 1.J/88 combatió durante toda la campaña con Heinkel He.51, de los que no se había desprendido, en la modalidad de ataque al suelo, junto con la 3.J/88, cuyos He.51 no se había siquiera pensado en abordar su renovación. Mas, como quiera que en el verano de 1937 había comenzado a recibirse una partida de 26 Bf.109 B1, que iban montándose en la Maestranza de La Virgen del Camino (recuérdese el comunicado de Cipriano Rodríguez, de 9 de septiembre en la que decía

había en el aeródromo leonés tres Bf.109, se entiende que alistados ya, pero sin piloto, pendientes de entrega) tras reponer con los primeros alistados las bajas que había tenido la 2.J/88, se comenzó a dotar con los siguientes a la 1ª Escuadrilla y así algunos de sus pilotos empezaron a volar en Messerschmitt, según se iban recibiendo de la Maestranza leonesa y a combatir con ellos agregados a la escuadrilla operativa 2.J/88. De forma que en Asturias la Cónдор dispuso de UNA escuadrilla reforzada, pero sólo en teoría, pues las bajas que tuvo en accidentes no se compensaban en su totalidad con las incorporaciones de nuevos pilotos y aparatos de la 1.J/88, de tal suerte que el Grupo J/88 nunca pudo presentar en combate más de doce Bf.109 y eso en una sola ocasión: el 6 de octubre. Digamos entonces, siendo generosos, que por término medio el J/88 dispuso de una veintena de Bf.109. No cabe en ningún caso considerar a los “Fiat” Cr-32, del Grupo 2-G-3, de Ángel Salas, que volaron al Sur de la cordillera, ya que ni buscaron el combate ni fueron forzados al mismo en ocasión alguna.

En cuanto a los cazas Polikarpov soviéticos, si el lector ha tenido la curiosidad de sumar las bajas de aparatos destruidos –según fuentes republicanas, que no de la Cónдор– recogidas a lo largo del texto podrá comprobar que fueron:

Polikarpov I.15.- 6 derribados y destruidos (4 por cazas y 2 por la A.A.), a los que habría que agregar 2 huidos en vuelo a Francia y 4 capturados al finalizar la ocupación de Asturias. Luego la caza republicana dispuso de un mínimo de doce I.15.

Polikarpov I.16.- 7 derribados y destruidos (5 por cazas, 1 por ametralladoras de bombarderos y 1 por la A.A.), a los que habría que

agregar 1 destruido en tierra por bombardeo, 1 huido en vuelo a Francia y 4 capturados al finalizar la ocupación de Asturias. Luego la caza republicana dispuso de un mínimo de trece I.16.

Dispusieron, pues, al menos, de veinticinco cazas modernos que se enfrentaron a la veintena de “Messers” de la Cónдор ¿Dónde queda, entonces, la angustiada inferioridad numérica de la caza gubernamental que constituye el *leitmotiv* de los relatos de los cazadores republicanos?

Dejando a un lado la aplastante superioridad de las unidades de bombardeo y cooperación nacionales sobre las de sus rivales, que resulta incuestionable tanto cuantitativa como cualitativamente, lo cierto es que fueron bastante pocos los cazas que la Cónдор pudo aportar al combate. Los propios comunicados republicanos lo confirman cuando reseñan los encuentros contra no más de cinco/siete aparatos de esta clase... diez, en alguna ocasión excepcional. Sin embargo, para ser fieles a la verdad, por una parte ha de hacerse constar que los republicanos tampoco presentaban en combate un número mucho más alto y, por otra, el innegable efecto desmoralizador que sufrían los pilotos republicanos de los 6/10 aparatos que salían al aire y se encontraban con formaciones de vuelo enemigas de 30/40 aviones; sin tiempo para poder pararse a contar cuántos eran o no de caza.

La causa de que las formaciones de cazadores republicanos fueran algo menores –no significativamente ni siempre– que las de sus oponentes pese a que, como hemos visto, dispusieron de mayor cantidad de aparatos, hay que buscarla en la deficiencia de sus infraestructuras en tierra que no eran capaces de mantener en vuelo un alto porcentaje de sus aviones.

Quizá lo más chocante de la guerra aérea sobre Asturias fuera el escaso rendimiento obtenido por la caza republicana, pese a la bravura con que sus pilotos asumieron el llegar al supremo sacrificio. La pérdida registrada en combate de veintiseis aparatos, no se vio compensada por el derribo confirmado de un solo caza enemigo y únicamente tal vez de uno probable (94). Para los pilotos del J/88, que no tuvieron ninguna baja en combate, fueron las operaciones en que salieron mejor librados de toda la guerra española y algo parecido podría decirse de los bombarderos, más castigados que los “Messers”, pero no por los cazas enemigos, sino por el fuego de tierra que fue el que ocasionó el mayor número de sus pérdidas (95). Pero lo cierto es que la Aviación republicana había empezado la campaña de Asturias ya derrotada; lo había sido en Santander, y no tanto en el aire como en tierra. Las continuas retiradas con el consiguiente pérdida de material y equipos, la zozobra de ver cómo iba mermando su territorio, cómo iban quedándose sin bases en las que refugiarse y cómo éstas se hallaban a merced del ataque impune de sus enemigos, la deficiente asistencia en tierra y, para colmo, la retirada de los pilotos soviéticos –pese a que ha pretendido minimizarse su trascendencia–, tal vez de escaso peso en el terreno material, pero de indudable importancia

94 Por intentar otorgarles alguna posible victoria más, podría admitirse, aunque sin pruebas que el fallo del tren del “Messer” que aterrizó con las ruedas replegadas el 30 de septiembre en La Albericia, se debiera al fuego enemigo. Aunque es mucho suponer, pues al caza alemán le quedaba mucho más cerca el aeródromo de Cue, si bien es verdad que el prolongar el vuelo hasta alcanzar su base, hacía que no se pudiera suceso como un derribo.

95 Únicamente cabe anotar a la caza republicana el derribo, comprobado, de un Heinkel He-45 el 4 de septiembre y, tal vez, de alguno de los He.111 que aterrizaron forzosos el 30 de septiembre. Aunque sólo podría optar a esta clasificación el 25-5, pues el 25-3, como se ha visto, alcanzó su base.

moral al adquirir todo el aspecto del abandono por parte de las ratas del barco que se hunde, forzosamente habían de trascender a la conducta de los pilotos gubernamentales y autentificar la angustia que reflejan sus recuerdos.

Lista oficial de derribos reclamados por los pilotos del Grupo de Caza J/88 durante las operaciones en Asturias					
Empleo	Nombre	Fecha	Escuadrilla	Tipo de avión	nº
Alférez	Seiler	26.08.37	2.J/88	“Curtiss”	1
Suboficial	Schultz	27/08/37	2.J/88	“Curtiss”	1
Alférez	Seiler	04.09.37	2.J/88	“Rata”	2
Teniente	Neumann	04.09.37	3.J/88	“Curtiss”	1
Teniente	Bodden	06.09.37	2.J/88	“Rata”	9
Capitán	Harder	07.09.37	1.J.88	Envoy	3
Capitán	Harder	09.09.37	1.J/88	GL-32	4
Capitán	Harder	09.09.37	1.J/88	“Bulldog”	5
Capitán	Brücker	09.09.37	2.J/88	“Rata”	1
Teniente	Bodden	09.09.37	2.J/88	“Rata”	10
Mayor	Handrick	09.09.37	Stab.J/88	“Curtiss”	1
Capitán	Harder	15.09.37	1.J/88	“Curtiss”	6
Capitán	Schlichting	23.09.37	2.J/88	“Rata”	1
Teniente	Woitke	27.09.37	1.J/88	“Rata”	1
Capitán	Harder	27.09.37	1.J/88	“Rata”	7
Capitán	Harder	27.09.37	1.J/88	“Rata”	8
Capitan	Harder	28.09.37	1.J/88	“Rata”	9
Teniente	Woitke	30.09.37	1.J/88	“Rata”	2
Teniente	Flegel	30.09.37	2.J/88	“Curtiss”	4
Capitán	Harder	13.10.37	1.J/88	“Rata”	10
Alférez	Sigmund	13.10.37	1.J/88	“Curtiss”	1

Relación de pilotos republicanos fallecidos, heridos o derribados durante la campaña de Asturias					
Empleo	Nombre y apellidos	Tipo de avión	Fecha	Lugar	Observaciones
Sargento	Miguel Zambudo Martínez	“Chato”	04.09.37	Llanes	Derribado
Sargento	Francisco de Haro Salas	“Chato”	06.09.37	Llanes	Herido
Capitán	Abel Guidez	“Envoy”	07.09.37	Ribadesella	Fallecido
Sargento	Manuel Cases Juan	GL-32	09.09.37	Ribadesella	Fallecido
Teniente	José Vilanova Romá	“Bulldog”	09.09.37	Villamayor	Fallecido
Sargento	Ramón Ribes Chimeno	“Chato”	13.09.37	Llanes	Prisionero
Sargento	Antonio Miró Vidal	“Chato”	15.09.37	Mazuco	Fallecido
Sargento	Eloy González Obarro	“Mosca”	19.09.37	Gijón	Fallecido
Sargento	Tomás Saladrigas Guardia	“Mosca”	27.09.37	Gijón	Herido
Sargento	Francisco Tarazona Torán	“Mosca”	27.09.37	Carreño	Derribado
Teniente	José Rodríguez Panadero	“Mosca”	28.09.37	Gijón	Fallecido
Sargento	Daniel Ranz Díez Artacoz	“Mosca”	30.09.37	Gijón	Fallecido

Sargento	Primitivo Oreja Moreno	”Chato”	05.10.37	Gijón	Fallecido
Sargento	Juan Huerta García	”Mosca”	13.10.37	Carreño	Derribado
Sargento	Francisco Tarazona Torán	”Mosca”	13.10.37	Noreña	Herido
Sargento	Miguel Castillo Puerta	”Chato”	18.10.37	Gijón	Herido
Sargento	Restituto Toquero Murillo	”Mosca”	18.10.37	Avilés	Herido

Bajas de la Aviación Republicana en la Campaña de Asturias extraídas de la documentación gubernamental		
IX/X 1937		
Derribos obtenidos por el J/88, con destrucción del aparato		
Fecha	Avión	Piloto
04.09.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Miguel Zambudio Martínez
07.09.37	Airspeed AS.6 “Envoy”	Abel Guidez (+)
09.09.37	Guordou Lesseurre GL.32	Manuel Cases Juan (+)
09.09.37	Bristol “Bulldog”	José Vilanova Romá (+)
15.09.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Antonio Miró Vidal (+)
27.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Tomás Sladrigas Guardia (H)
28.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	José Rodríguez Panadero (+)
30.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Daniel Ranz Díez Artacoz (+)
05.10.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Primitivo Oreja Moreno (+)
13.10.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Francisco Tarazona Torán (H)
18.10.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Miguel Castillo Puerta (H)
18.10.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Restituto Toquero Castillo (H)
Total de aviones destruidos por el J/88: 12 (cinco “Moscas”, cuatro “Chatos”, un Airspeed “Envoy”, un G.L.32 y un Bristol “Bulldog”).		
Derribos obtenidos por el J/88, sin destrucción del aparato		
Fecha	Avión	Piloto
27.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Francisco Tarazona Torán
28.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Desconocido
28.09.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Desconocido
13.10.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Juan Huerta García
Total de aviones derribados por el J/88 sin destrucción del aparato: 4 (tres “Mosca” y un “Chato”).		
Total general de aviones derribados por el J/88: 16 (ocho “Moscas”, cinco “Chatos”, un Airspeed “Envoy”, un G.L.32 y un ”Bulldog”).		

Aviones destruidos por causas diversas			
Fecha	Avión	Piloto	Causa
03.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	-	Por la A.A. F/88
13.09.37	Polikarpov I.15 “Chato”	Ramon Ribes Chimeno	Por la A.A. F/88
19.09.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	Eloy Gonzalo Obarro (+)	Ametralladores K/88
18.10.37	Polikarpov I.16 “Mosca”	-	Bombardeo K/88
Total de aviones destruidos por causas diversas: 4 (Tres “Moscas” y un “Chato”).			
Total general de aviones destruidos: 16 (ocho “Moscas”, cinco “Chatos”, un Airspeed “Envoy”, un G.L. 32 y un “Bulldog”).			

La ciudad de Oviedo quedaba prácticamente destruida después de quince meses de combates ininterrumpidos, alcanzando el dudoso honor de ser la ciudad más arruinada de la guerra de España; al menos, en términos relativos. Según la estadística llevada por los sitiados habían caído sobre ella del orden de 120.000 proyectiles de artillería y 10.000 bombas de aviación. En palabras de Torriente Rivas (96) *“la destrucción fue aún mayor que la causada a los barrios de Berlín”* durante la 2ª Guerra Mundial. De los 5.000 edificios con que contaba el casco urbano de Oviedo, en números redondos, resultaron arruinados 3.000 –un sesenta por ciento–, de los cuales 1.120 con destrucción/desaparición total (97). En los barrios colindantes con las líneas defensivas –San Lázaro, Puerta Nueva, Santo Domingo. San Roque, Adoratrices, Prado Picón, El Fresno, Buenavista, La Argañosa, La Corredoria, La Tenderina...– sólo quedaron en total *“ochenta casas habitables (...) en el interior del casco urbano el*

96 La reconstrucción de Oviedo. I.E.A.L. Madrid. 1946

estado del caserío era tal que ni siquiera treinta edificios se salvaron de los impactos directos de la artillería y aviación, resultando centenares de casas incendiadas o voladas desde sus cimientos” (97). Bien es verdad que la mayor parte de estas destrucciones eran imputables al fuego de artillería, ya que, como se ha dicho, la aviación republicana no volvió a bombardear la capital asturiana a partir de abril de 1937, en tanto que la caída de proyectiles artilleros sobre la ciudad resultó continua, reiterada y

97 Sergio Tomé (a quien nadie podrá acusar de profranquista), en la página 272 de su libro “Oviedo. La formación de la ciudad burguesa. 1850-1950”.

Con estos datos en la mano, siempre que escribí algún trabajo en el que resultaba oportuno incluirlos solía añadir: “Estas cifras hacían de Oviedo la ciudad más destruida de España”, agregando a seguido –para curarme en salud, después de oír durante tantos años hablar y hablar de los terribles bombardeos de Madrid o Barcelona-, “...al menos proporcionalmente”. Pero, últimamente, han visto la luz algunos estudios sobre los efectos de los bombardeos en estas dos grandes ciudades, que han sacado a la luz datos muy interesantes, cuantificables ¡Por fin!

Para no alargar la nota en demasía, voy a resumirlos:

Barcelona: 1.808 edificios “*alcanzados*” y “*al menos 320 inmuebles derruidos*” (<https://www.elmundo.es/cataluna/2019/04/22/5cbcc96721efa0db498b45eb.htm>). Recensión en El Mundo del libro “Topografía de la destrucción. Els bombardeigs de Barcelona durant la Guerra Civil”, de Mireia Capdevila y Laia Arañó.

Madrid: 2.203 edificios “*dañados o destruidos*”. (No hace distinción entre unos y otros) Poco más adelante se dice que fueron “*más de 2.200 inmuebles afectados*” (https://www.lespanol.com/cultura/historia/20210531/edificios-madrid-destruyeron-bombas-franco/584692451_0.html). Recensión en El Español del libro “Madrid bajo las bombas. Un análisis sectorial”, de José Manuel Moreno-Aurioles Cabezón y Gutmaro Gómez.

A partir de estos datos producto de recientes investigaciones, creo se puede afirmar sin duda alguna que Oviedo fue la ciudad de España con mayores destrucciones en absoluto, ocasionadas por las operaciones bélicas. Y aún hay que tener en cuenta que los bombardeos de las dos grandes ciudades españolas que parecen querer competir por tan triste record, empezaron después que en Oviedo (y en Gijón) y se prolongaron a lo largo de diez y siete meses más.

generalmente muy nutrida hasta el final de la guerra en el Norte, en octubre de 1937.

Durante el tiempo en que Oviedo permaneció sitiado, las Autoridades de la plaza pusieron especial empeño en retirar a diario de las calles los escombros que caían de los edificios bombardeados; no sólo por despejar las comunicaciones, sino también por dar una sensación de limpieza y normalidad que contribuía a mantener la moral de la población. En estos trabajos se retiraron de las vías públicas a lo largo del sitio trece mil toneladas de escombros. Los 50.000 habitantes escasos que poblaban el casco urbano de Oviedo en julio de 1936 se habían reducido, en junio de 1937, a 9.070 habitantes que malvivían entre las ruinas y las explosiones (98). Esta dramática situación indujo al Jefe del Estado, Francisco Franco, a tomar bajo su patrocinio la reconstrucción de la ciudad, convirtiéndola así en el precedente obligado del posteriormente creado Servicio de Regiones Devastadas, que extendería su acción a toda España, cuyas normas y funcionamiento se basaron en las providencias tomadas para la reconstrucción de la capital asturiana.

98 Las bajas entre la población civil de Oviedo fueron del orden de un millar a resultas de los bombardeos de aviación y artillería y otro millar a consecuencia de diversas enfermedades, principalmente de una epidemia de tifus. El resto de habitantes que se echa de menos se evacuaron voluntariamente a otras zonas a través del inverosímil pasillo de comunicación con Grado y la retaguardia nacional.

ALGUNAS VISTAS DE OVIEDO TRAS QUINCE MESES DE BOMBARDEOS REPUBLICANOS



Puerta Nueva



El Campillín, visto desde la calle Padre Suárez



Barrio de San Roque



Adoratrices



Entrada a la plaza de Santo Domingo por la calle Padre Suárez



El Campillín



Travesía del Monte de Santo Domingo



Calle Arzobispo Guisasola



Calle Arzobispo Guisasola



Calle González Besada



Catalanes



Calle Fuertes Acevedo



Calle Pérez de la Sala



El Fresno

ADENDA

LOS BOMBARDEOS DE GIJÓN

Considero que no puedo cerrar este trabajo sin hacer unos comentarios específicos sobre los bombardeos de Gijón, porque la narración de los mismos se ha desmandado en los últimos tiempos de tal forma que marcha por un camino desde lo desorbitado a lo grotesco.

Nos dice el nuevo relato que los bombardeos de Gijón fueron cuidadosamente ocultados durante el “franquismo” y, efectivamente, no solía hablarse de ellos en tales años, pero no por deseo de ocultación, sino porque no tenían nada de especial sobre tantos y tantos bombardeos que sufrieron, por parte de unos y otros, las ciudades y pueblos de España, siendo, seguramente, por ese motivo, que la historiografía no los había tratado nunca en profundidad; aparte de alguna que otra mención de pasada como consecuencia normal de la guerra que se estaba librado en Asturias cuando ocurrieron. Con la excepción de lo que se refiere – y no precisamente de forma monográfica- a los que tuvieron lugar en agosto de 1936 con motivo del asedio y el aplastamiento por parte de las milicias populares a los cuarteles –del Regimiento Simancas y de Zapadores de El Coto– en los que se había refugiado los militares sublevados en Gijón y en los que ambos bandos emplearon la artillería (por parte nacional, sólo la naval) y la aviación de que disponían contra unos objetivos situados dentro del casco urbano.

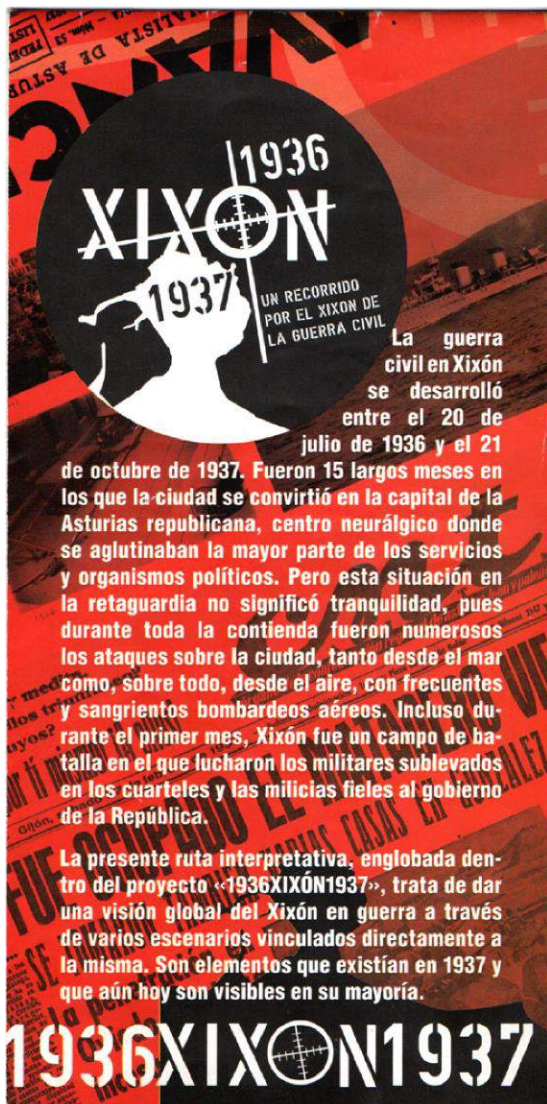
Por lo que atañe al presente texto se han ido pormenorizando a lo largo del mismo las ocasiones en que consta fue bombardeada Gijón; algo inevitable si se piensa que se convirtió en la sede de las más altas

autoridades del Gobierno de Frente Popular y de todos los partidos y sindicatos de izquierda que hicieron de ella la capital de la Asturias republicana e incluso “soberana”, lo cual, junto a otras particularidades, convirtió la totalidad de la ciudad y su entorno en un objetivo militar de primer orden (1). Sin abundar en que durante el primer mes de guerra, como ya se ha dicho, se mantuvo en el interior de la población un frente de combate activo en torno a los cuarteles de Simancas y Zapadores.

Los gijoneses soportaron aquella tragedia como algo connatural con el entorno que se estaba viviendo de una guerra total especialmente cruel. Sufrieron, murieron... y al finalizar la lucha, los supervivientes trataron de alejar de su vida lo más rápidamente posible aquellos duros sucesos para dedicarse a recomponer lo dañado y continuar adelante con su existencia. Esto fue así hasta que en 2011, cuando parecía que había transcurrido un tiempo suficiente para cicatrizar aquella heridas, se abrió al público en el Antiguo Instituto de Jovellanos una exposición con el título suficientemente explícito de “Gijón bajo las bombas. 1936-1937”. Algo que podría haber sido una aportación muy interesante a la historia bélica de nuestra región si se hubiera enfocado desde un punto de vista

(1) En Gijón o en su inmediato entorno existían, aparte de la sede de las más altas autoridades del Gobierno de Frente Popular y de todos los partidos políticos y sindicatos de izquierda; dos puertos de mar –uno, en pleno centro de la ciudad y otro, el más importante, el de El Musel, único por el que podía entrar en la región el volumen de suministros de todo tipo que precisaba para subsistir y cuyo corte fue el motivo más importante para que el C.G.G. autorizara los bombardeos aéreos sobre los puertos asturianos-; tres aeródromos -naturalmente, militares-; dos ferrocarriles en servicio; los cuarteles y depósitos de numerosas unidades del Ejército asturiano, su Parque de Artillería; baterías de artillería de costa; numerosas industrias intercaladas entre el caserío urbano...

objetivamente histórico, a partir de un estudio de fuentes mínimamente rigurosas. En principio, el tema de la exposición se sustentaba en tres afirmaciones incuestionables:



Uno de los folletos que publicitaban la exposición “Gijón bajo las bombas. 1936-1937”. Como puede verse, su texto no anticipaba ninguna de las desmesuras que posteriormente han hecho –y siguen haciendo- escuela.

- (1) Que la ciudad de Gijón había sido bombardeada diversas veces desde el aire durante la guerra civil.
- (2) Que la mayor importancia de los bombardeos que sufrió la ciudad correspondía a los realizados por la Legión Cóndor. Por otra parte, algo natural, pues el C.G.G. había dispuesto que tal unidad tomara a su cargo y bajo su jefatura el apoyo aéreo a las tropas que

entraron en Asturias por el Este en septiembre de 1937 (Brigadas Navarras), y

- (3) Que el primer bombardeo aéreo de Gijón había tenido lugar el 22 de agosto de 1936 y el último el 20 de octubre de 1937.

Era una buena base de partida para avanzar en la dirección correcta, pero a seguido, y pese a la bibliografía consultada que se cita al final de la obra -entre la cual se incluyen algunos trabajos de mi autoría-, se dio un giro al proyecto que lo convertiría en una oportunidad perdida, ya que todo él parece fundamentarse en la práctica tan sólo en las noticias de la prensa gijonesa de la época: “El Comercio”, “El Noroeste”, “C.N.T.”, “Avance”... -cuyo estilo y calidad creo que han quedado suficientemente manifiestos en las muestras reproducidas en este trabajo- y la recogida de testimonios personales de quienes habían vivido los sucesos tratados, en los que, como es lógico, rememoraban sus recuerdos más traumáticos y amargos, aunque no por ello menos auténticos y fidedignos. El nuevo enfoque conducía inevitablemente a un tratamiento victimista y sensacionalista del tema al que no aportaba nada, salvo el dar a conocer al público unas fotos tomadas por Constantino Suárez de unas desoladoras ruinas que aún sesgaban más la cuestión al ilustrar un contexto monocolor (2).

-
- (2) De este lamentable panorama resulta obligado excluir la parte del trabajo dedicada a los refugios antiaéreos, que está basada en el estudio de una serie de documentos conservados en el Archivo Municipal de Gijón, avalados por una exhaustivo trabajo de campo (en este caso, de calle) que nos ofrece una completa visión de un tema inédito hasta entonces y que, dada su calidad, constituye un aporte insoslayable a la hora de investigar la historia de la guerra en Gijón.

En cualquier caso, lo peor fue que los medios de información pública de la provincia acogieron el relato que se les ofrecía con la voracidad que merecía una primicia casi desconocida o muy poco tratada. Pero no se limitaron a reproducir las informaciones extraídas de la exposición, sino que las manipularon, magnificaron y “adornaron” con detalles de su propia cosecha a base de los cuales acuñaron una serie de frases/eslóganes que, repetidas una y otra vez, han llegado a convertirse en la actualidad en auténticas consignas. Veamos una mínima muestra, como ejemplo:

08.03.2011.- LA NUEVA ESPAÑA.- *“500 DÍAS DE INFIERNO: Quince meses de muerte y destrucción. Gijón fue la ciudad más bombardeada del Norte español (...) Más largamente bombardeada”*.

09.03.2011.- EL COMERCIO.- *“15 meses con bombardeos”*.

21.02.2015.- LA NUEVA ESPAÑA.- *“La ciudad más bombardeada del Norte de España. Quince meses de muerte y destrucción”*.

24.07.2016.- EL COMERCIO. *“Durante unos 500 días no cesaron de caer bombas sobre la ciudad...”*.

17.11.2016.- LA NUEVA ESPAÑA. *“La ciudad más bombardeada del Norte de España”*.

24.04.2019. LA VOZ DE ASTURIAS.- *“...Quince meses de bombardeos continuos (...) lo ocurrido entre el verano de 1936 y octubre de 1937 (...) Gijón se convirtió en la ciudad más bombardeada del Norte de España”*.

El caso es que Héctor Blanco, comisario de la exposición, no escribió estas frases en el libro editado con motivo de ella ni las pronunció en las varias entrevistas que le hicieron y continúan colgadas en la red, sino todo

lo contrario. Ha dicho expresamente en estas últimas que “Gijón no fue la ciudad más bombardeada” y que los bombardeos de Gijón empezaron el 22 de julio de 1936 y terminaron el 20 de octubre de 1937, pero no que se prolongaran desde una fecha hasta la otra, sino que tuvieron lugar principalmente en los meses de julio/agosto de 1936 y en septiembre/octubre de 1937, lo cual es absolutamente correcto. Pero el mito estaba servido.

Estos desencuentros no se hubieran dado, a mi entender, si en la exposición y el libro ligado a ella se hubieran dado algunos cifras y cantidades que, el propio autor afirma (3) fueron obviados “*por asépticos*” (¡!) como resultado de una decisión consciente. Faltan en absoluto datos contables que pudieran habernos dado una idea de la intensidad de los bombardeos de Gijón por la aviación nacional. No exacta, porque en Historia no existe la exactitud absoluta, pero al menos de una magnitud aproximada que resultara válida como término de comparación y, en consecuencia permitiera una valoración ponderada de los mismos.

En cualquier caso, tales números existen y la realidad documentada tiene una inquebrantable predisposición a salir a la luz, a poco que se hurgue en los archivos. Vamos, pues, a añadir algunos números de los que ehamos en falta, a fin de completar algo más los datos que ofrecía la exposición y los trabajos en torno a ella. No fui yo quien encontró los documentos que los recogen. El mérito recae sobre el catedrático don Ramón Alvargonzález, que ya los hizo públicos en el lejano 1978, sin que, al parecer, no llegaran a despertar el interés que encerraban.

(3) “Gijón bajo las bombas. (196-197)”, pag. 11.

Finalizada la guerra, el Ayuntamiento de Gijón encomendó a sus servicios técnicos la ejecución de unos listados de los “edificios destruidos por acciones de guerra” para, en virtud de ella, tomar decisiones sobre la conducta a seguir respecto a los inmuebles en ruinas que entorpecían el desarrollo de la dinámica ciudadana. Veamos la citada relación, que se conserva en el Archivo municipal de Gijón, Expedientes Ordinarios N° 436/1940.

EDIFICIOS DESTRUIDOS POR ACCIONES DE GUERRA (1936-1937)

CALLES	N.º DE LAS FINCAS DESTRUIDAS	TOTAL
Alesón	s.n.	1
Antonio Cabanillas	10	1
Avenida Hermanos Folgueroso	44-s.n.-s.n.	3
Avenida de Schultz	58	1
Cabrales	113	1
Carmen	37	1
Comercio	36	1
Dinduma	17	1
Gran Vía al Muzel actual Avenida de Portugal	15-s.n.-s.n.	3
Marqués de San Esteban	64-66	2
Miguel Primo de Rivera	5	1
Numa Guilhou	18-26	2
Oscar Olaverria	s.n.	1
Palacio Valdés	s.n.	1
Paseo de Begoña	s.n.	1
Paseo de San José	s.n.	1
Plaza de José Antonio	9	1
Pedro Duro	8	1
Reconquista	s.n.-s.n.-7	3
Rodríguez Sampedro	43	1
San Rafael	4	1
18 de Julio	44-46	2
TOTAL		31

Documento interesante si los hay que cifra la destrucción por acciones bélicas en 31 edificios, de los que nos proporciona las direcciones concretas.

Es, asimismo, de interés observar que, de las treinta y un direcciones que nos ofrece, no se encuentra una sola en la zona de Cimadevilla, barrio obrero y pescador por excelencia de Gijón. Esto parece desmontar otro tópico de la propaganda republicana, según la cual los objetivos más

buscados -y ello a pesar de las deficiencias que ya se han resaltado en cuanto a los elementos de puntería de los aviones de la época- eran siempre los barrios humildes de las poblaciones que atacaban en los que trataban con especial interés de que sus bombas cayeran sobre las mujeres y los niños. Otro aspecto que apoya lo insostenible del tópico, fue el hecho de que los aviones de la Legión Cóndor no hicieran sobre Gijón un empleo intensivo de bombas incendiarias.

Treinta y un edificios en una ciudad cuyo casco urbano contaba con unos 6.000, en números redondos, en los que vivían algo más de 60.000 personas (4)... ¿son pocos o son muchos? Sólo podemos responder a esta pregunta comparándolos con otra ciudad que hubiera atravesado circunstancias similares; algo muy a la mano porque, sin necesidad de salir de la región, tenemos un caso muy válido. El de Oviedo, capital del Principado, a escasos treinta kilómetros de distancia, con una población urbana algo menor -unos 50.000 habitantes- y un caserío constituido por unos 5.000 edificios (en números tan redondeados como lo anteriores). Tuvo, como ya se ha adelantado, durante un periodo de duración exactamente igual al de Gijón, unos 3.000 arruinados; 1.120 de los cuales -barrios enteros- con desaparición total, lo que la convierte en la ciudad española con mayor número de destrucciones causadas por la guerra. Creo que cualquier comentario al respecto resulta superfluo.

No obstante, voy a transcribir una opinión al respecto de persona tan cualificada como es don Ramon María Alvargonzález. En su trabajo, ya

(4) 52.653 en 1930 y 72.053 en 1940, “Desarrollo económico y urbano de Gijón. Siglos XIX y XX”, pág. 59.

citado, sobre el urbanismo en Gijón nos dice, en la página 78 ,que:

“Respecto a los daños causados directamente por acciones de guerra en la ciudad, fueron reducidos y sólo afectaron de forma sensible a las calles circundantes al colegio de los jesuitas, que había sufrido un asedio militar; por ello, esta faceta urbanística de la guerra civil no tuvo en Gijón mayor importancia.”



Lamentablemente son muy pocas las fotos que se conocen de la zona en el entorno a “los Cuarteles” que el Sr. Alvargonzález reputa como la más destruida; apenas si estas tres. Las dos de abajo fueron obtenidas al revelar el carrete de una cámara fotográfica que se encontró tirada. Suele suponerse que el propietario de la máquina (entonces muy escasos ellos y ellas) la arrojó al percibir cierto peligro, pues parece que existía la prohibición de fotografiar los escenarios de la lucha.

En todo caso, hay que tener en cuenta, que realmente no fueron éstos los únicos edificios destruidos en Gijón, durante la contienda civil. A los 31 ya

citados habría que sumarles otros 118 que derribó el Ayuntamiento de Frente Popular de la ciudad en guerra para llevar a cabo unos proyectos de urbanización que habían deseado realizar los munícipes izquierdistas ya desde hacía unos cuantos años, sin que pudieran llevarlos a cabo por impedírsele la legislación en vigor.

Afortunadamente la comisión municipal, había redactado con anterioridad, recién acabada la contienda en Asturias, otro listado de todos ellos, precisando sus direcciones (5), como con los anteriores que, ya desde el principio, nos permite comprobar si un determinado edificio que se pretenda estudiar fue destruido por la acción bélica o por la piqueta municipal, que en ocasiones, como esta, suele ser más destructiva que la propia guerra. En este aspecto, volvamos a dejar que nos ilustre el listado:

DERRIBOS URBANOS LLEVADOS A CABO POR LA COMISION GESTORA MUNICIPAL (1936-1937)

C A L L E S	N.º DE LAS FINCAS DERRIBADAS	TOTAL
Avenida de Oviedo actual Fernández Ladreda	33-35-37-39-41-43-45-51-53-55 (ciudadela)	10
Avenida de Schultz	2-4-6	3
Cabrales	1-3-5-7-9-11-13-15-17-19-21-23-25-27-29-31	17
Capua	4 (ciudadela)-6-8-10	4
Carretera de Villaviciosa	99-101-113	3
Corrida	70-72-74-90-94-96-98-100	8
Ezcurdia	1-3-5-7	4
Fernández Vallín	1-3-5-7-9-11-13-15	8
Gumersindo de Azcárate actual Munuza	11-13-15	3
Inerarity	43-45	2
Jovellanos	8-10-1-3-5-7-9-11	8
Playa actual Vázquez de Meila	31-33-34-36	4
Libertad actual 18 de Julio	57-59-79-81-83-85-87-89	8
Marqués de Casa Valdés	112-114-116-118	4
Pidal actual Avenida de la Victoria	6-8-36-38	4
Plaza del Instituto actual del Generalísimo	3	1
Plazuela de Capua actual de Romualdo Alvargonzález	3	1
Salustio Reguera	2-4	2
San Agustín	1-3-5-7-9-11-4-6	8
San Bernardo	78-80-82	3
TOTAL		115

(5) Archivo Municipal de Gijón, Expedientes Ordinarios N° 229/1937.

En el texto he escrito 118 en lugar de 115 porque faltan, al menos, las tres iglesias parroquiales, San Pedro, San José y San Lorenzo, las dos primeras dinamitadas -la segunda, más de una vez- por el Ayuntamiento Republicano de Gijón hasta su total demolición y, la de San Lorenzo incendiada.



Iglesia parroquial de San José. Estado que presentaba tras la primera voladura, que sólo derribó la torre y entrada.



La misma Iglesia de San José tras las voladuras que la arrasaron por completo.



Iglesia parroquial de San Pedro, tras haber sido volada hasta su práctica desaparición.



Iglesia parroquial de San Lorenzo incendiada. El 14 de octubre de 1937 recibió el impacto directo de una bomba de aviación que, al faltar el tejado, la bóveda y las arquerías, cayó directamente sobre los escombros de su interior, donde pocos más daños podía ya causar.

Destrozos producidos por los bombardeos aéreos nacionales en Gijón

(Fotografías de la colección de Foto Vink y del Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez.)



Plazuela del Marqués





Desperfectos causados por las bombas en los carriles de la red de tranvías.



Plazuela del Marqués



Derecha.- Edificio en la calle Begoña, Esquina Fernández Vallín, en el que tenía su estudio Foto Vinck. (Como hemos visto, el edificio había resultado destruido el 14 de agosto) . La imagen nos muestra la curiosidad del mecadillo que rápidamente se estableció al pie de sus ruinas. Pese a las tristes circunstancias, la vida continuaba.





FUENTES EXPRESAMENTE CITADAS EN LA OBRA

LIBROS

Anónimo. *“Diario de un Ovetense”*. Colección del Museo de la Guerra Civil de El Cueto, Lugones.

Aguado Sánchez, Francisco. *“La Revolución de Octubre de 1934”*. Ed. San Martín. Madrid, 1972.

Arias Ramos, Raul *“Legión Cóndor. Su Historia 60 años después”*. Ed. Almena. Madrid, 2000.

Aznar, Manuel. *“Historia militar de la Guerra de España”*. Vol. I Editora Nacional, Madrid, 1958.

Benavides, Manuel D. *“La Escuadra la mandan los Cabos”*. Ediciones Roca S.A., Méjico, 1976.

Beumelburg, Werner. *“Kampf um Spanien. Die Geschichte der Legion Condor”*. Ed. Gerhard Stalling. Oldenburg, 1939.

Blanco González, Hector. *“Gijón bajo las bombas (1936-1937)”*. Ateneo Obrero de Gijón, Impresión Grafymark. Gijón, 2011.

Bordes, Enrique, y De Sorbón, Luis. *“Madrid bajo las bombas. Un análisis sectorial”*. Universidad Complutense. Madrid. 2016.

Calparsoro, Ramón. *“Un piloto español en la Legión Cóndor”*. Quirón. Valladolid, 2003.

Cierva, Ricardo de la. *“Historia de la Guerra Civil española”*. Editorial San Martín. Madrid. 1969.

Cisneros, Hidalgo de en sus *“Memorias 2. La República y la guerra de España”*. Ed. Librairie du Globe. París, 1964.

Franco Castañón, Hermenegildo. *“Por el camino de la Revolución”*. Neptune Libros. Pontevedra, 2004.

Galland, Adolf. *“Los primeros y los últimos”*. Editorial A.H.R. Barcelona, 1955.

Gárate Córdoba, José María. *“Mil días de Fuego”*. Ed. Luis de Caralt. Barcelona, 1972.

García Lacalle, Andrés. *“La Aviación de caza en la Guerra Española”*. Ediciones Oasis. Méjico, 1973.

García Martínez, Guillermo. *“Los Defensores del Cerco de Oviedo”*. Gráficas Careaga. 1994.

García-Morato, Joaquín. *“Guerra en el Aire”*. Editora Nacional. Madrid, 1940.

Gesalí Barrera, David. *“Delfín”*. Tecnograf S.A. Sardañola del Vallés (Barcelona), 2005.

González Álvarez, Manuel. *“El Aeródromo de León y la Revolución de Asturias de 1934”*. Instituto Leonés de Cultura. León, 2008.

Grossi Mier, Manuel. *“Informe de los Sindicatos de Asturias, León y Palencia”* En el libro *“Camino a la Anarquía”*. Siglo XXI de España Editores. Tres Cantos (Madrid), 2019.

Grossi Mier, Manuel. *“La insurrección de Asturias”*. Ediciones La Batalla. Barcelona, 1935.

Guardia, Rafael de la. *“Crónica de la Aeronáutica Naval Española”*. Editora Nacional. Madrid, 1977.

Herrera Alonso Emilio. *“Los mil días del Tercio de Navarra”*, Editora Nacional, Madrid, 1974.

Herrera Alonso, Emilio. *“Entre el añil y el cobalto”*. Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas. Madrid, 1987.

Herrera Alonso, Emilio. *“Guerra en el cielo de Cantabria”*. Ministerio de Defensa. Madrid, 1999.

Howson, Gerald. *“Aircraft of the Spanish Civil War. 1936-1939”*. Putnam Aeronautical Books. Londres, 1990.

Jiménez-Arenas Martín, José Luis. *“Cadenas del aire”*. Editorial San Martín. Madrid, 1973.

Larios, José. *“Combate sobre España”*. Aldus S.A. Santander, 1966.

Laureau, Patrick. *“La Aviación republicana española. 1936-39”*. Publicación del Autor, 1980.

Laureau, Patrick. *“La Guerra d’Espagne”*, en ICARE, Tomo I. Icare, Pantin, 1986.

Laureau, Patrick y Fernández, José. *“La Legión Cóndor”*. Lela Presse, Outreau, 1999.

Langdon-Davies, John. *“Air Raid”*. Routledge Ed. Londres, 1938.

Lorenzo Somonte, Bonifacio. *“¡Disparad sobre nosotros...!”*. Offset La Versal. Gijón, 1986.

Llordés Miñambres, José. *“Desarrollo económico y urbano de Gijón. Siglos XIX y XX”*. Universidad de Oviedo, 1994,

Madariaga Fernández, Rafael de. *“El aeródromo de Navia; en el Concejo de Coaña”*. Cockpitt Studio Editorial S.L. Madrid, 2004.

Maluquer, Joan J. *“L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”*. Editorial Portic. Barcelona, 1978.

Moreno de Alborán y de Reyna, Fernando y Salvador de. *“La Guerra silenciosa y silenciada”*. Gráficas Lormo S.A. Madrid, 1998

Mortera Pérez, Artemio. *“De Comandante crucero “Cervera” a Comandante Militar Gijón...”*. Alcañiz Fresno’s S.A. Valladolid, 2005.

Mortera Pérez, Artemio. *“La Artillería naval en la Guerra Civil española.1936/39”*. Fundación Alvargonzález. Gijón, 2006.

Mortera Pérez, Artemio. *“Oviedo a toda costa”*. Alcañiz Fresno’s S.A. Valladolid, 2012.

O’Brian, Patrick. *“Capitán de Mar y Guerra”*. Ed. EDHASA, Barcelona, 2006

Permuy López, Rafael A. *“Los Breguet XIX en la revolución de octubre de 1934”*, en *“Enciclopedia de la Aviación Militar Española”*. Volumen V. Quirón Ediciones. Valladolid. 2000.

Permuy, Rafael A. y Mortera Pérez, Artemio - *“Bristol “Bulldog” (II)*. Quirón Ediciones. Valladolid, 2002.

Permuy, Rafael A., y Molina Franco, Lucas. *“Unidades experimentales de la Legión Cóndor”*. Ed. Galland Books. 2013.

Ries, Karl, y Ring, Hans. *“The Legion Condor”*. Schiffer Publishing Ltd. West Chester, PA (U.S.A.), 1992.

Río Pérez, Higinio del. *“Joaquín Ortiz. Un arquitecto racionalista”*. Hércules Astur Ediciones. Oviedo, 2012.

Rodríguez Martín Granizo, Gonzalo, y González-Aller Hierro, José Ignacio. *“Submarinos republicanos en la Guerra Civil española”*. M. Abella y Asociados, 2003.

Sagardía Ramos, Antonio. *“Del Alto Ebro a las fuentes del Llobregat”*. Editora Nacional. Madrid, 1940

Salas Larrazábal, Jesús. *“La Guerra de España desde el aire”*. Ediciones Ariel. Barcelona, 1969.

Salas Larrazábal, Jesús. *“Guerra Aérea 1936/39”*. Gráficas Cristal. Vallecas (Madrid), 1999.

Schliephak, Hanfried. *“Die Bordwaffen der Luftwaffe von den Anfängen bis zur Gegenwart”*. Editorial: Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977

Tabernilla, Guillermo, y Lezamiz, Julen. *“El informe de la República por la pérdida del Frente Norte”*. Ediciones Beta III Milenio, S.L. Bilbao, 2013.

Tarazona, Francisco. *“Yo fui piloto de caza rojo”*. Fermín Uriarte Ed. Madrid, 1968.

Tomé, Sergio. *“Oviedo. La formación de la ciudad burguesa. 1850-1950”*. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias. Oviedo, 1988.

Torriente Rivas, Gabriel de la. *“La reconstrucción de Oviedo”*. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid, 1946.

Trautloft, Hannes. *“Als Jagdflieger in Spanien”*. Albert Nauck & CO. Colonia (Alemania), 1939

Vázquez Carril, Faustino. *“Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”*. Edicións Nigra Trea. Sabarís (Pontevedra), 2011.

Varios Autores. Arrarás Iribarren, Joaquín (coordinador). *“Historia de la Cruzada española”*. Ediciones Españolas. Madrid, 1940.

Varios Autores. *“Historia general de Asturias”*. Volúmenes 9 y 10. Ed. Silverio Cañada. Gijón, 1978.

Vigón Suero-Díaz, Jorge. *“Cuadernos de guerra y notas de paz”*. Instituto de Estudios Asturianos. Oviedo, 1970.

REVISTAS

Alvargonzález Rodríguez, Ramón María (1978). “Las reformas urbanas de Gijón. 1936-1937”. En Ciudad y Territorio . Volumen 3. pp 71 – 78. Madrid

Anónimo (Editorial). “*Aviación Marcial*”, en Revista de Aeronáutica Nº 4.

González Serrano, José Luis. “*Notas aclaratorias de la identidad de algunos aviones “esquivos”*”, en “Aeroplano” nº 27.

Guerrero, Juan Antonio. “*Historia de la Aeronáutica andaluza. Vísperas de la destrucción*”, en “Aeronáutica andaluza” nº 12.

Herrán Alonso, Marta. “*La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)*”, en “*Ería*” (Universidad de Oviedo), nº 57.

Herrera Alonso, Emilio. “*La Aviación en la Revolución de Octubre de 1934*”, en revista “Aeroplano”, nº 18.

Mortera Pérez, Artemio y Permuy, Rafael A. “*La Legión Cóndor en la campaña de Asturias*”, en Revista Española de Historia Militar”, nº 3.

Mortera Pérez, Artemio. “*Las Columnas Gallegas. El socorro a Oviedo*”, en Revista Española de Historia Militar. nº 34

Mortera Pérez, Artemio. “*Ofensiva aérea sobre el Oviedo cercado*”, en Revista Española de Historia Militar, nº 85 y 86.

Mortera Pérez, Artemio.- “*Douglas DC-2 (& DC-1) en España*” (I). Revista Española de Historia Militar, nº 123 y 124.

Mortera Pérez, Artemio. “*Dornier DO.17E/F en la Guerra Civil española. Confusión y especulaciones*”. Revista Española de Historia Militar, números 134 y 135.

Permuy, Rafael A. *“Ferrol bajo las bombas”*. Revista Española de Historia Militar, nº 11.

Permuy, Rafael A. *“José María Bravo. Piloto de caza en dos guerras”*. Revista Española de Historia Militar, nº 34.

Permuy, Rafael A. *“Los Breguet XIX republicanos en el Norte”*, en Revista Española de Historia Militar, nº 46 y 47.

Quiñones, Eduardo A. *“Ocho días en poder de los revolucionarios”*, en Revista ESTAMPA, nº 360, 8 de diciembre de 1934.

Salas Larrazábal, Jesús. *“Br XIX”* en “Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. nº 361.

Salas Larrazábal, Jesús. *“Fokker y Dragones”*, en Revista de Aeronáutica y Astronáutica, nº 387

Salas Larrazábal, Jesús. *“Historial de los Ju.52”*, en Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. nº 392 - 394

Salas Larrazábal, Jesús. *“Llegada de los Heinkel-46 (Pavas)”*, en Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. nº 573.

Salas Larrazábal, Jesús *“Ayuda extranjera. III”*. En “Aeroplano”, nº 12.

COLECCIONES PRENSA

AHORA, Madrid

AVANCE, Gijón

C.N.T., Gijón.

EL COMERCIO, Gijón.

EL CORREO GALLEGO, Ferrol.

El NOROESTE, Gijón.

FRENTE POPULAR, San Sebastián.

HISTORIA Y VIDA.

LA NUEVA ESPAÑA. Oviedo.

LA PRENSA, Gijón.

LA VOZ DE ASTURIAS, Oviedo.

LA VOZ DE OCCIDENTE. Caroyas (Valdés).

REGION, Oviedo.

RED

<https://mas.lne.es/cartasdeloslectores/carta/11461/puntualizaciones-sobre-mazucu.html>

<https://elblogdeacebedo.blogspot.com/2017/05>.

<https://www.elmundo.es/cataluna/2019/04/22/5cbcc96721efa0db498b45eb.htm>.

https://www.elespanol.com/cultura/historia/20210531/edificios-madrid-destruyeron-bombas-franco/584692451_0.html

<http://www.memoriayrepublica.org/?p=4658>.

http://www.sbhac.net/Republica/Colabora/VAlvarez/GCE_VictorAlvar-ez_AviacionAsturiasPrimerosMesesGCE.pdf,.

<https://vinck.es>

ARCHIVOS

Archivo General Militar, de Ávila. Con incidencia especial en el Diario de Operaciones de la 8ª División

Archivo General Militar de Segovia.

Archivo Histórico del Ejército del Aire. Villaviciosa de Odón (Madrid). Con incidencia especial en los Partes de Operaciones de la Región Aérea del Norte y los Partes de Operaciones del Estado Mayor del Aire.

Archivos del Estado de Estonia (ERA). Con incidencia especial en los fondos 498, 507 y 2553 (Ventas de material bélico a la República española)

Archivo Histórico Nacional. Fondos Contemporáneos. Con especial incidencia en la Causa General instruida por el Ministerio Fiscal.

Archivo Municipal del Ayuntamiento de Mieres. Con especial incidencia en los sucesos de octubre de 1934.

Diario Oficial del Ministerio de la Guerra.

DOCUMENTOS ESPECIFICOS

Gaceta de la República nº 236

Colección de partes emitidos por el Observatorio de la Catedral de Oviedo. Colección particular.

Colección de partes de la Legión Cóndor

Colección de partes de la Región Aérea del Norte

