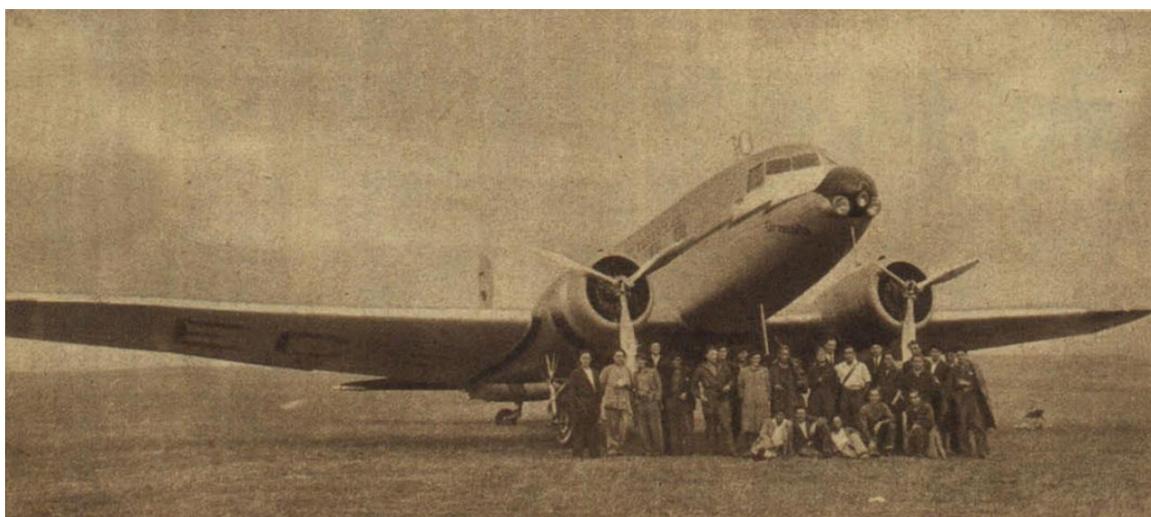


11ª entrega

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.



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)

Se trataba del segundo aparato de este tipo adquirido por la aerolínea española que, anteriormente había llevado el nombre de ORION. A Llanes 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, 25, 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 los cuatro que acababa de adquirir (12) la aerolínea gubernamental desde los primeros instantes del conflicto. Tres de ellos quedaron del lado republicano. En tanto que el cuarto y último llegado pasaba a poder de los nacionales en el aeródromo

12 Números de L.A.P.E. 21, EC-XAX; 22, EC-AAY; 24, EC-EBB y 25, EC-BBF. Habían llegado a España entre abril y junio de 1935

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 (13), 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.



Ametralladora Vickers Clase K montada en la ventanilla 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.

13 Las bombas se lanzaban “a mano”, pero la puntería no se hacía “a ojo”, como se ha venido repitiendo, pues los DC.2 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.

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.

27 de julio.-

Regresa a Madrid el DC2 llegado a Asturias en la jornada anterior (14), 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.

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 (15) 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 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.

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

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 (16).



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 está 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”)

16 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– aún así, mientras cabe la posibilidad de identificar erróneamente las anteriores siglas con las EC-EBB, que parecen ser las reales, no es posible confundirlas con las de los otros dos “Douglas” de que disponían entonces los republicanos: las EC-XAX y EC-AAY.

Según Bonifacio Lorenzo Somonte (17), 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 mostraría tan remisa–, aprovechando los traslados para efectuar algún que otro bombardeo en 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, práctica esta que sería considerada experimental cuando la Aviación Legionaria estacionada 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

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

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



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.

También fue objeto Oviedo de bombardeos nocturnos, que los nacionales aún tardarían un tiempo 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 las fuerzas –milicianos, carabineros, guardias de Asalto...- que asediaban los cuarteles cercados, tratando de acallar sus medios ofensivos; algo que ya sería habitual hasta el aplastamiento de los reductos nacionales de la plaza.