

# **DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS**

**1934/1937**

Por Artemio Mortera Pérez

**1ª entrega**

## **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 de ese

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 Nº 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 nº 36, de León, el Batallón Ciclista de Palencia y una batería de 105/22 del 14º Rgto. Ligero de Valladolid, que debían dirigirse a las cuencas mineras asturianas a través del puerto de Pajares; un batallón del Regimiento de Infantería nº 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 nº 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

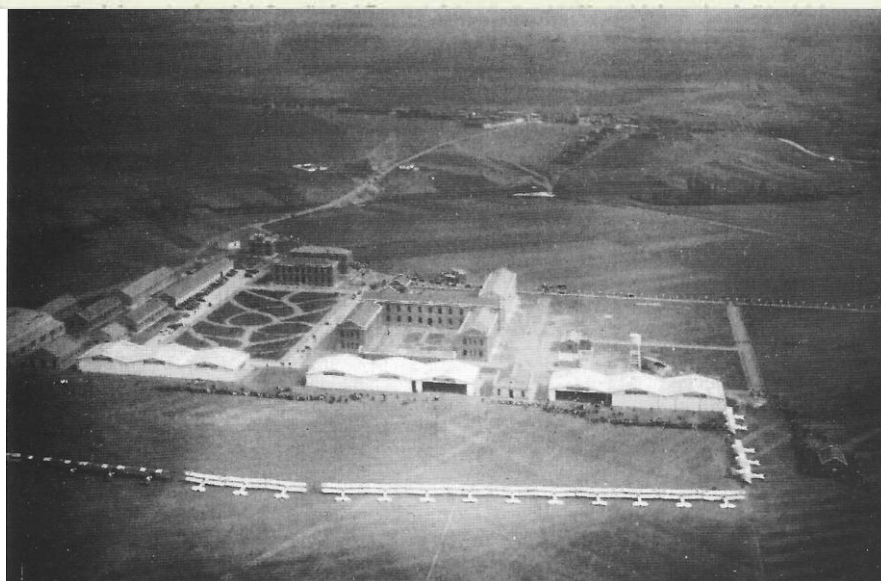
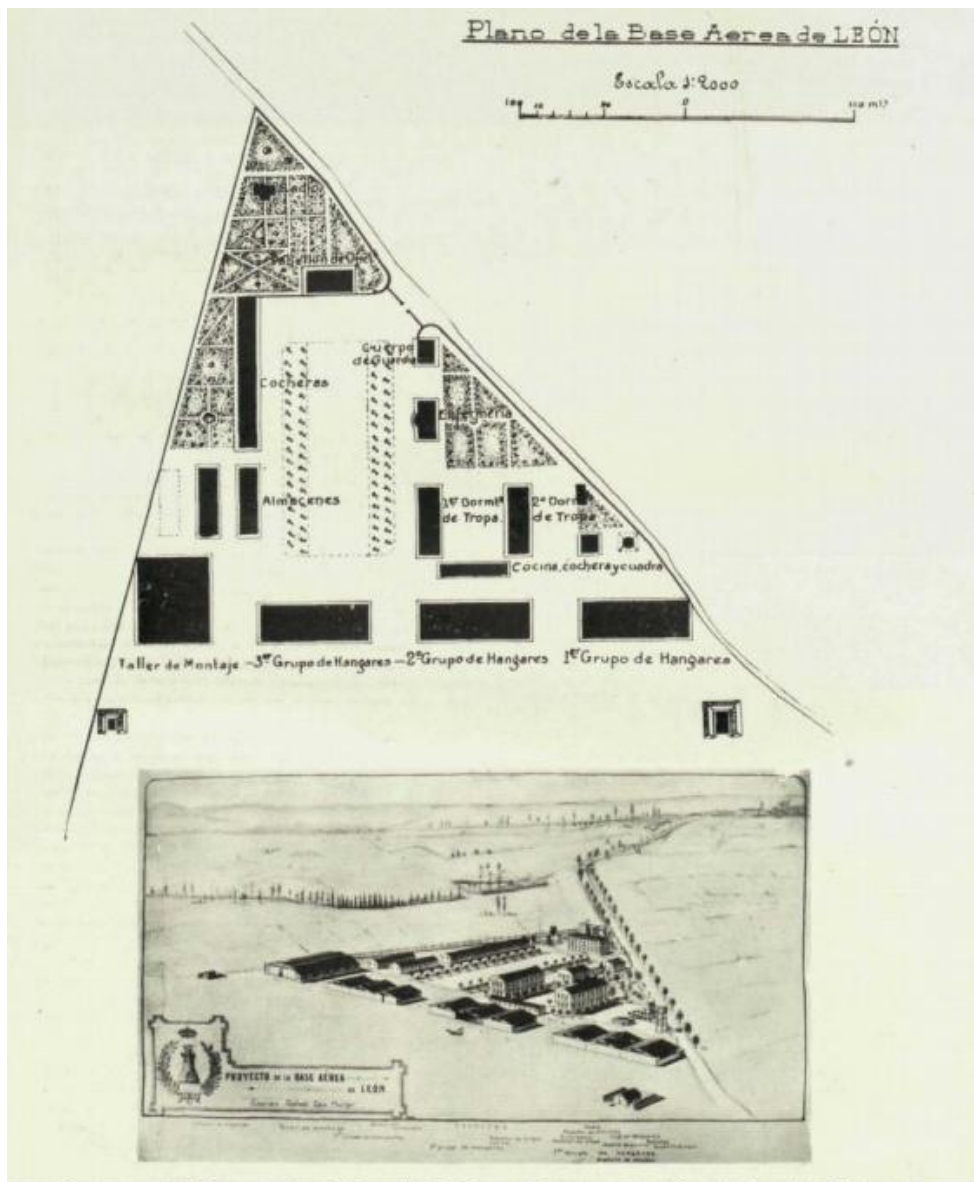
dirigiría todas las operaciones militares que iban a desarrollarse en Asturias.

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 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 sus terrenos como apoyo para sus vuelos, aunque las instalaciones estuvieran aún en construcción; incluso llegó a constituirse la unidad que habría de ser su dotación –el Grupo de Reconocimiento nº 23– que, a la espera de que se remataran las obras y los servicios, se había establecido en el aeródromo de Getafe.

---

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.

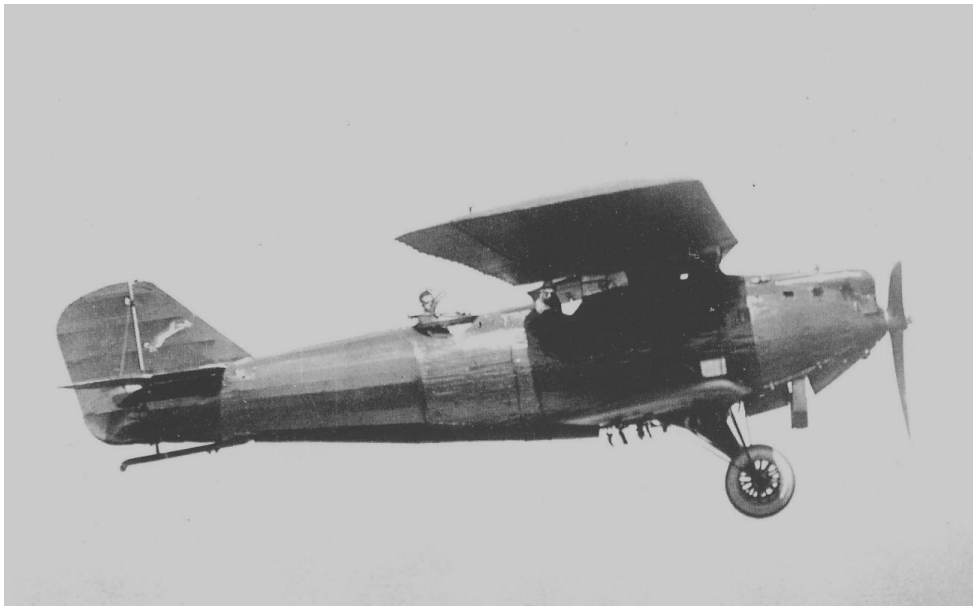


Aeródromo de la Virgen del Camino (León) el 27 de abril de 1929; día de su inauguración oficial.

En 1931, con la proclamación de la República, 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 sede 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.

### **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 Bréguet, 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

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 así había bautizado la firma barcelonesa Elizalde 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 a 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/Lorrain 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).

---

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

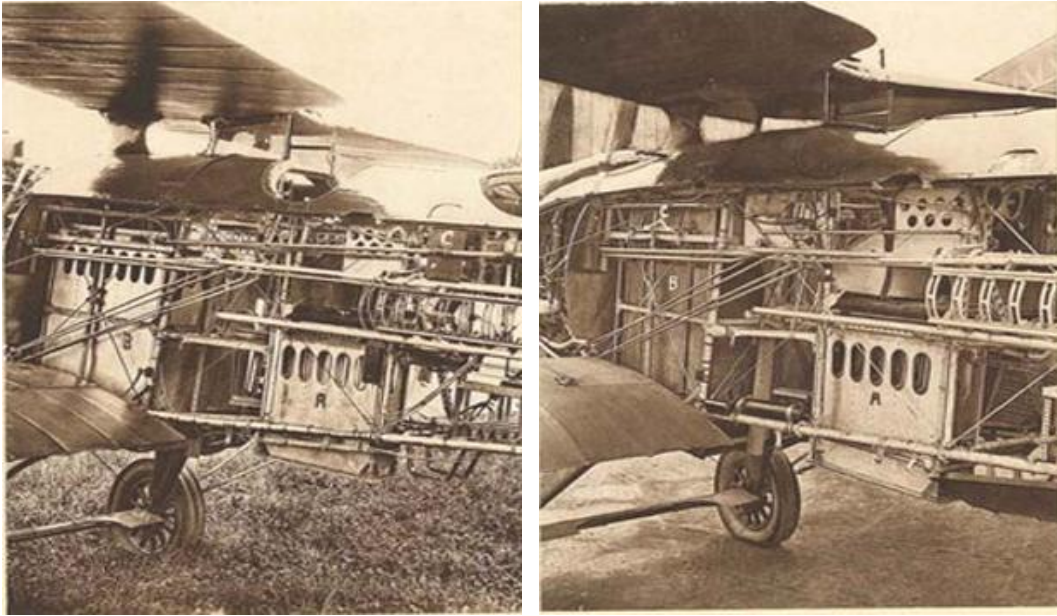
3 Velocidades estas teóricas, con motores nuevos y en buenas condiciones meteorológicas. Con el motor Hispano Suiza estas prestaciones eran similares pues, a pesar de tener mayor potencia, su instalación aumentaba el peso total del avión en unos 150 kg.



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

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





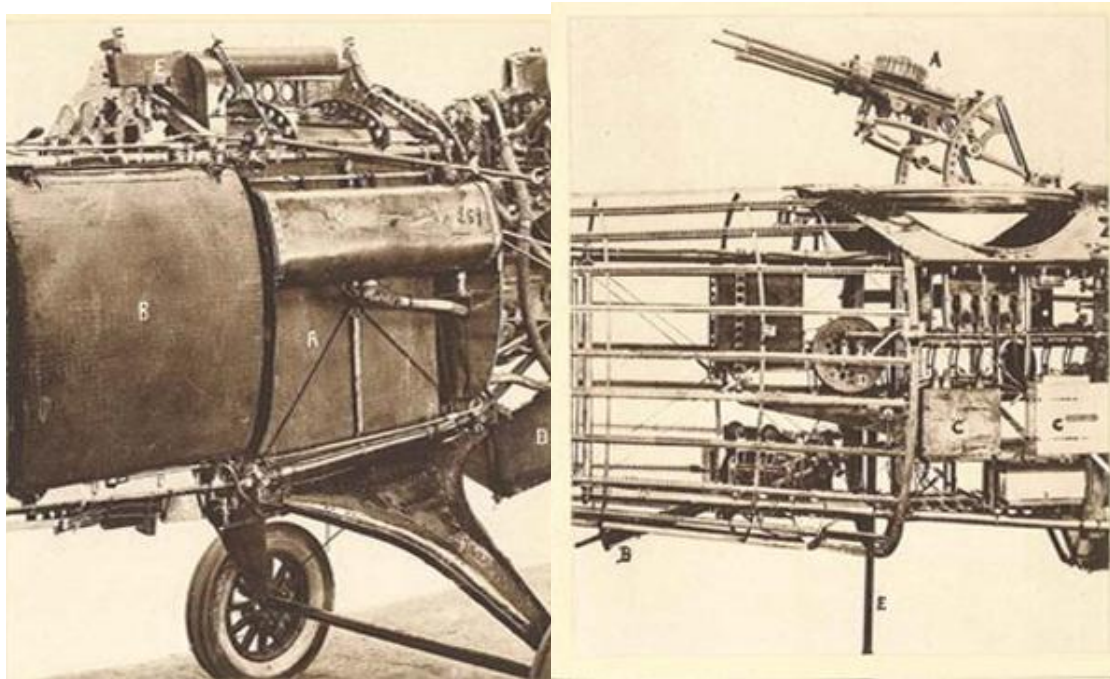
(Izda.) Breguet XIX B 2, de bombardeo, mostrando los lanzabombas pequeño, para 12 bombas de 10/14 kg. (A) y grande para 32 bombas de 12/14 kg. u/ 8 de 50/54 (B).  
 (Dcha.) Breguet XIX A2, de reconocimiento; se aprecia el lanzabombas pequeño (A) y el compartimento para la cámara fotográfica (B) en sustitución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

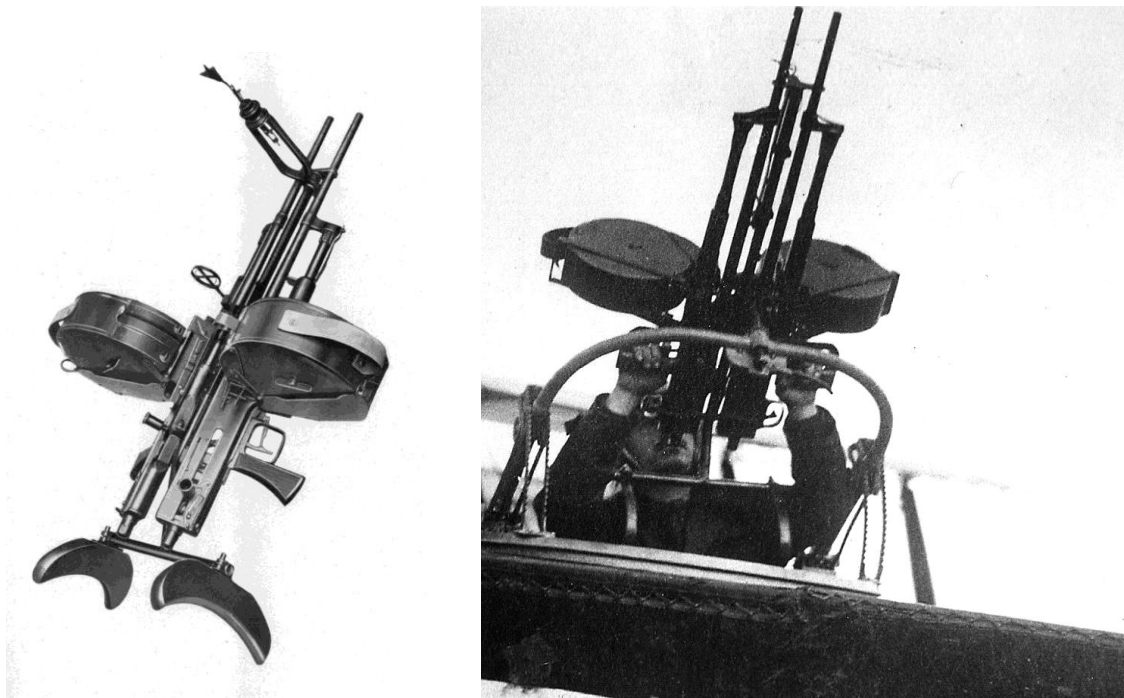


(Izda.) Montaje de la ametralladora de capot sincronizada con la hélice. (Dcha.) Vista de las tres ametralladoras Lewis a disposición del observador-bombardeo; la inferior, “de pie”, marcada con la letra B.



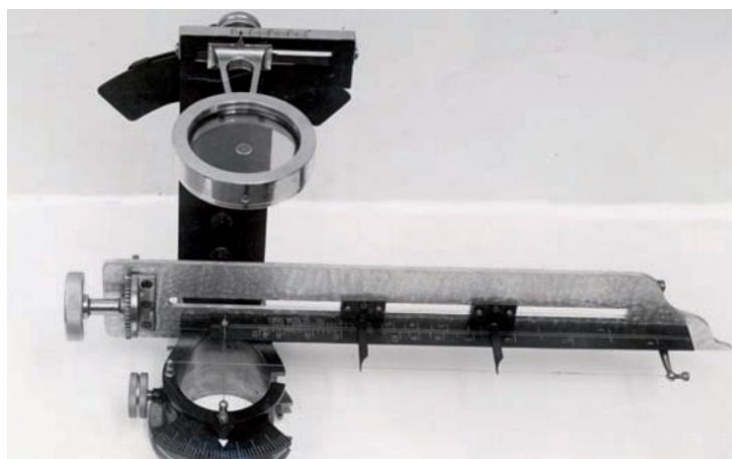
Torreta Scarff con montaje doble de ametralladoras Lewis. Aunque en 1934 los Breguet iban armados con ametralladoras Darne, es fácil que en alguna ocasión utilizaran las más antiguas Lewis

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.



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 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"

---

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

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.



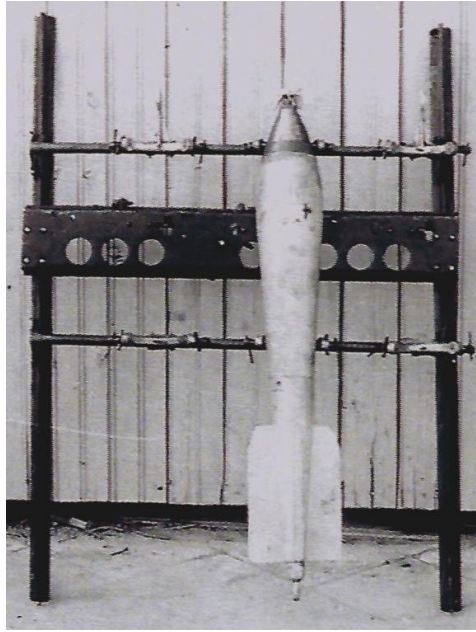
Montaje de lanzabombas externos horizontales en un Breguet XIX de los primitivos, de construcción francesa. Ya está instalado bajo el plano izquierdo un 2-A-6, mientras que en el suelo vemos otro de este mismo tipo –destinado probablemente al plano derecho– y un 6-A-5.

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. Así, las bombas Modelo Hispania A-5, de 12 kg., y A-6, de 50 kg., se convirtieron en las 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 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 numerosos, 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.

---

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

Estaba previsto que todos los Breguet XIX dispusieran de un radio-transmisor de T.S.H., pero en España sólo lo llevaban en determinadas ocasiones, relacionadas más bien con las misiones de reconocimiento.

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.

---

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)



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.

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 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.



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