

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS

1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

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.

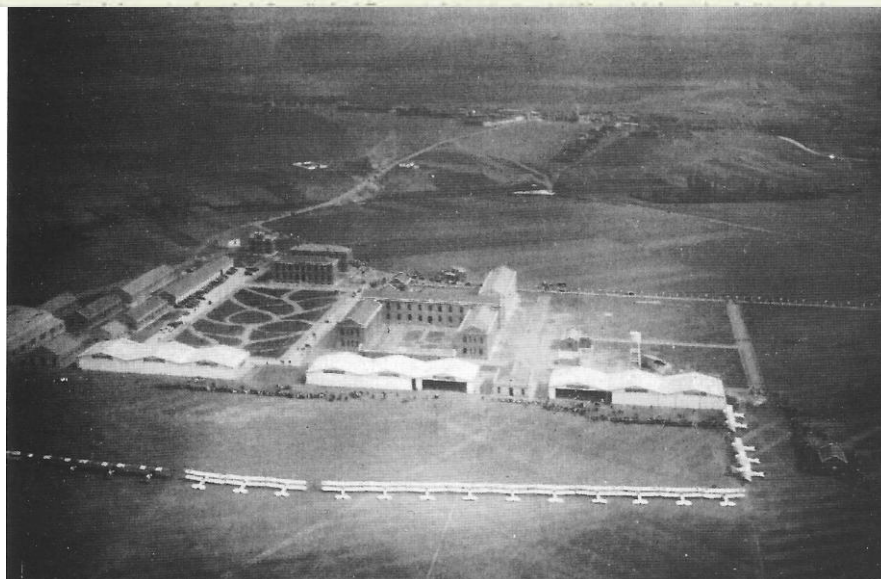
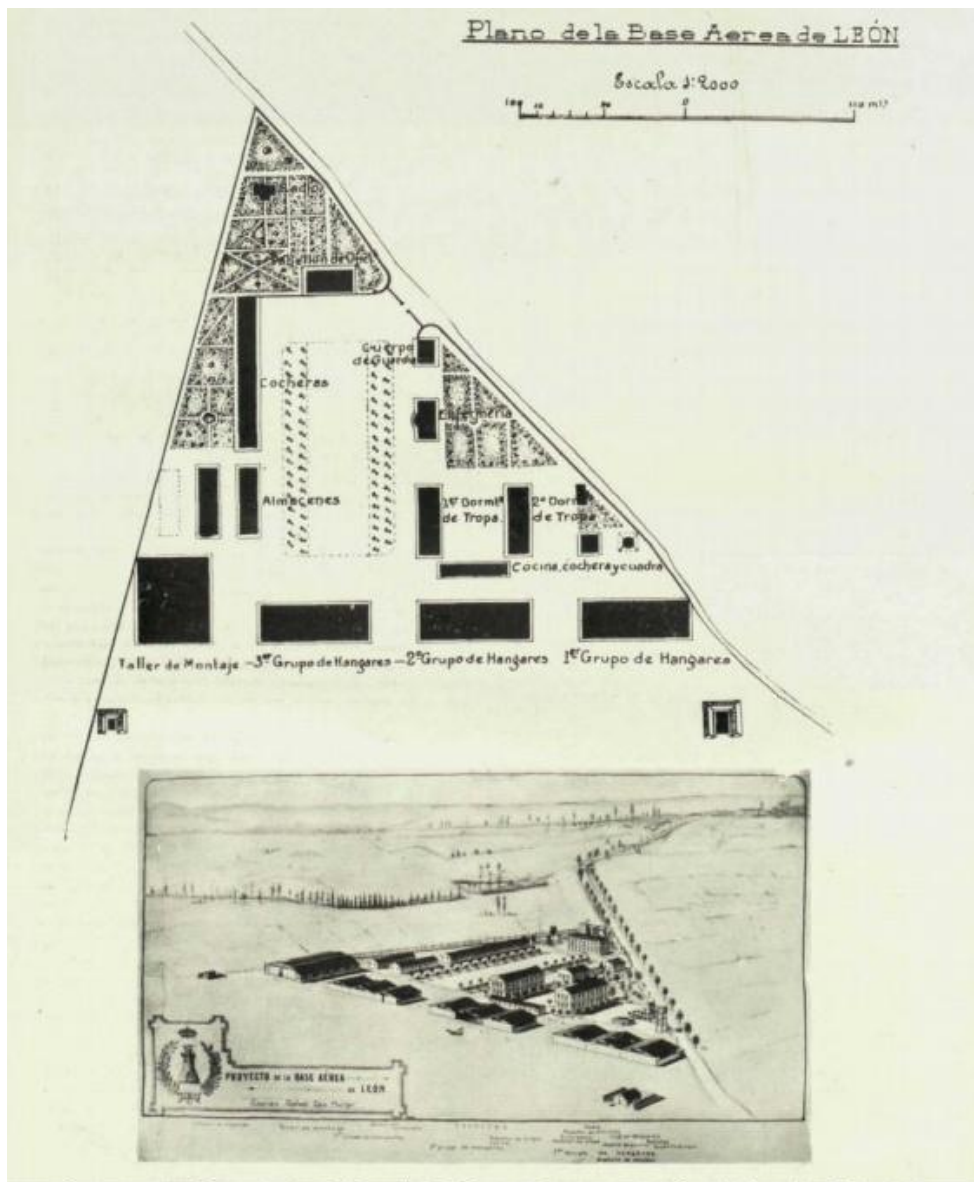
Desde Madrid, donde las fuerzas de Orden Público y el Ejército parecían bastarse para contener el levantamiento revolucionario en la capital, el Gobierno de la República reaccionó con rapidez y energía. Consciente de la gravedad de la sublevación, a primeras horas de ese mismo día 5 autorizaba éste al 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.

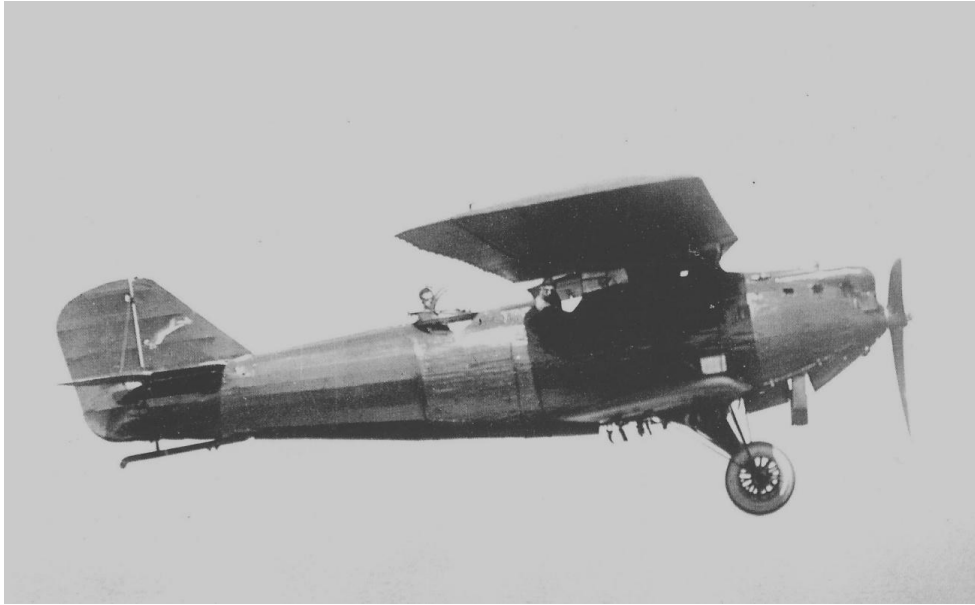


Aeródromo de la Virgen del Camino (León) el 27 de abril de 1929; día de su inauguración oficial.

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).

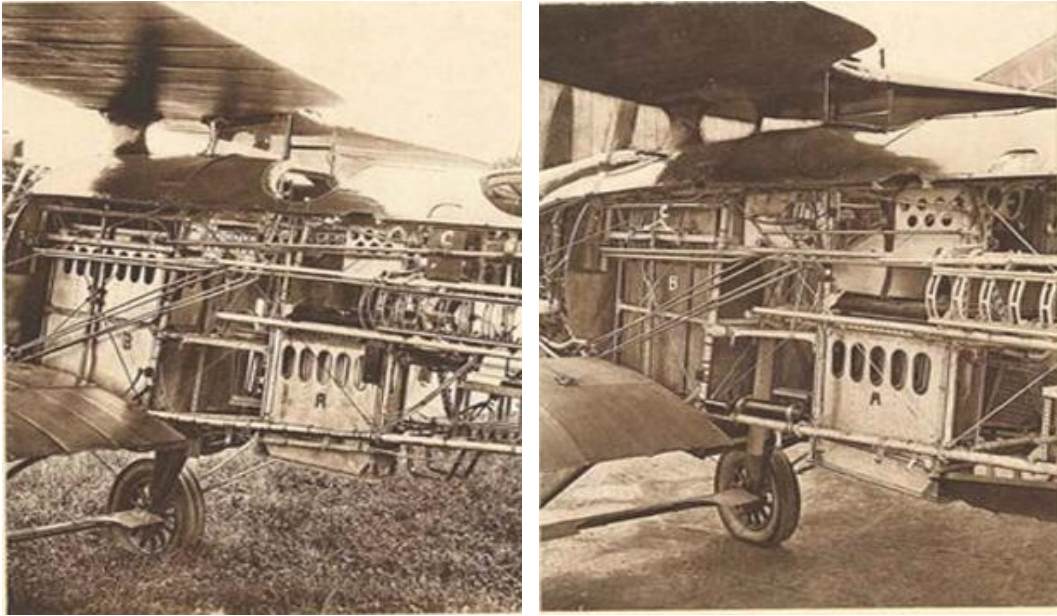
2 Lo que supone que, al estallar la revolución de octubre de 1934, aún se estaban construyendo aparatos de este tipo

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.



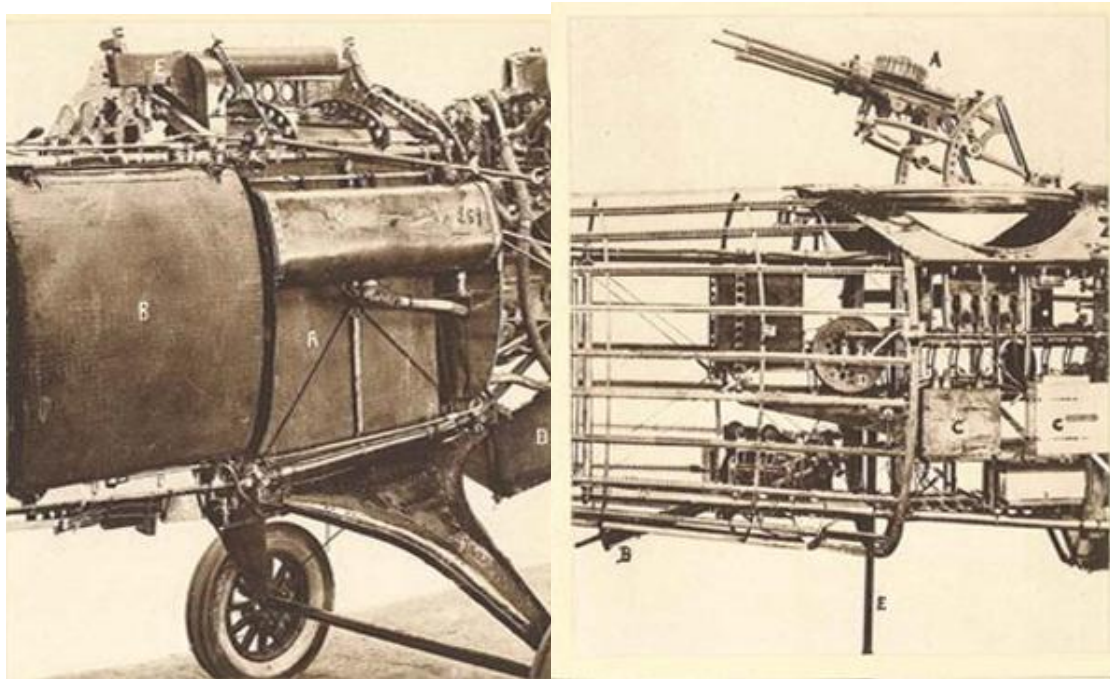
(Izda.) Breguet XIX B 2, de bombardeo, mostrando los lanzabombas pequeño, para 12 bombas de 10/14 kg. (A) y grande para 32 bombas de 12/14 kg. u/ 8 de 50/54 (B).
(Dcha.) Breguet XIX A2, de reconocimiento; se aprecia el lanzabombas pequeño (A) y el compartimento para la cámara fotográfica (B) en sustitución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

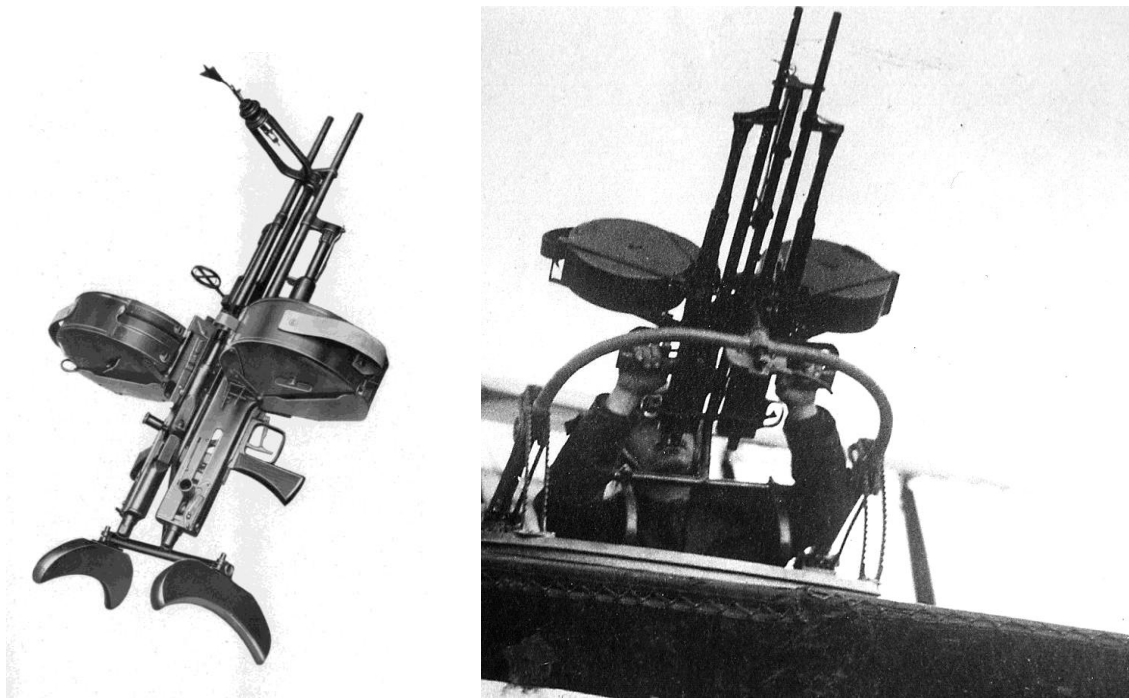


(Izda.) Montaje de la ametralladora de capot sincronizada con la hélice. (Dcha.) Vista de las tres ametralladoras Lewis a disposición del observador-bombardeo; la inferior, “de pie”, marcada con la letra B.



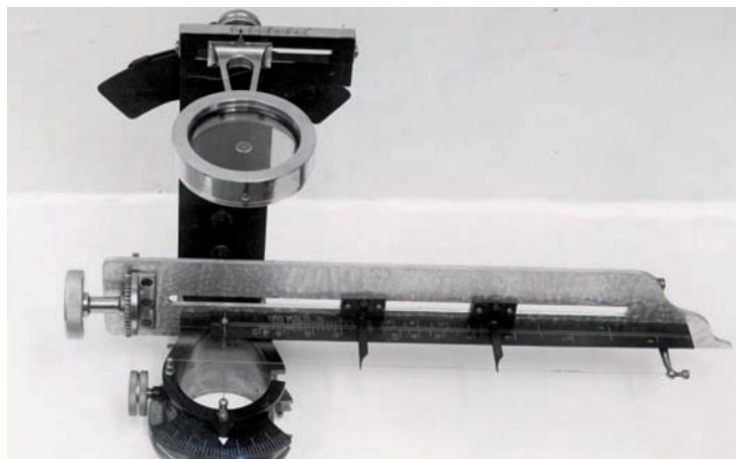
Torreta Scarff con montaje doble de ametralladoras Lewis. Aunque en 1934 los Breguet iban armados con ametralladoras Darne, es fácil que en alguna ocasión utilizaran las más antiguas Lewis

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.

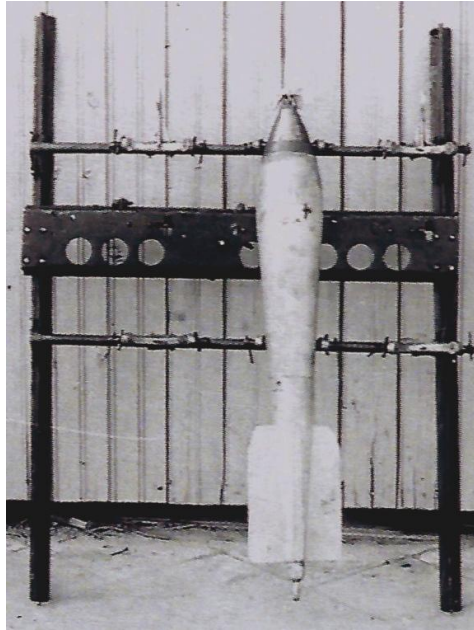


Montaje de lanzabombas externos horizontales en un Breguet XIX de los primitivos, de construcción francesa. Ya está instalado bajo el plano izquierdo un 2-A-6, mientras que en el suelo vemos otro de este mismo tipo –destinado probablemente al plano derecho– y un 6-A-5.

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

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 anoecer 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 llegaran a León para participar en el ataque a la Base de la Virgen del Camino que debía efectuarse 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, como ya se ha dicho, 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.

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

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 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

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

accesos a la Base. Esta medida desconcertó a los revoltosos a los que convenció de que no tendrían el esperado apoyo desde el interior, por lo que, hostigados por un grupo de guardias de Seguridad y Asalto enviados por el Gobernador Civil de León, se dispersaron dejando presos, en poder de aquel, 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 informe del telegrama al comandante militar de León, General Bosch, como garante 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



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

rebeldes a la rendición y amenazando con atacarles desde el aire si no lo hacían (10)._

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.

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

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 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 hacia las doce de la mañana a los revolucionarios, 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).

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

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 ese 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 al parecer 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 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 veintisiete 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.

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 16 cañones Arellano de 40 mm.

Desde el Estado Mayor del ministro se decidía reforzar la Base de León con aparatos de otras unidades de la Escuadra N° 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 N° 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 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 n° 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 n° 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 Angel 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:

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

13. Los textos de estos telegramas los transcribe íntegramente 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-

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.

ARMA DE AVIACION

ESCUADRA Nº 1 GRUPO Nº 21

AERODROMO DE LEON

0298

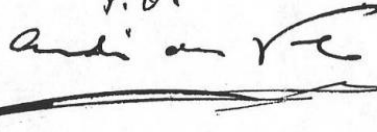
ORDEN ADICIONAL A LA NUMERO 3 DE LA JEFATURA DE ESCUDRA.

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.

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

segunda y tercera— que salieron de sus respectivos barracones armados con fusiles y prorrumpiendo en gritos revolucionarios pretendieron impedir la salida 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 el despegue 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



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. La imagen nos lo muestra, casi inidentificable, tras resultar destruido por una explosión interna.

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

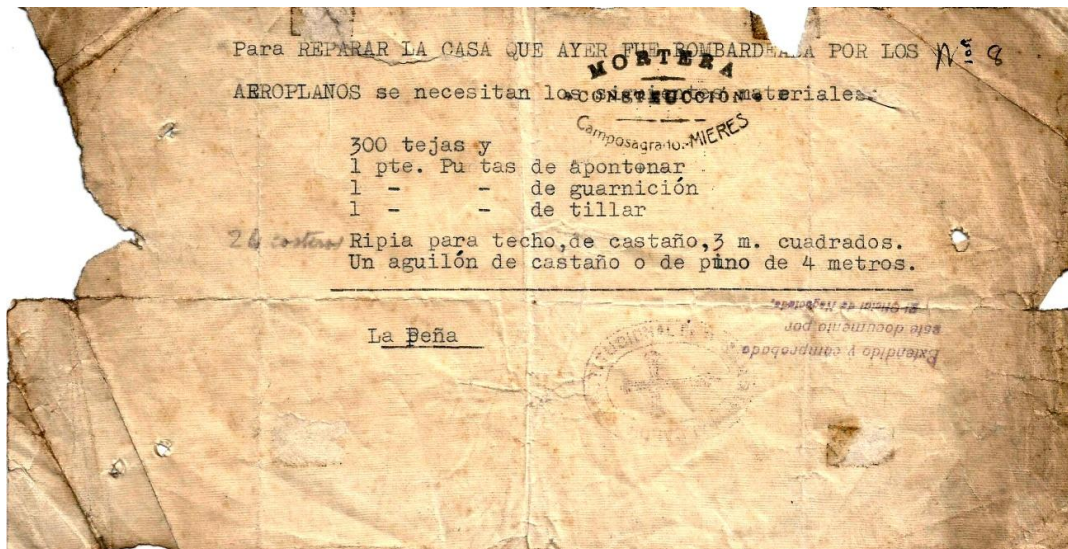
Los Breguet XIX del Grupo de León continuaron atacando la Fábrica de Artillería de Trubia y las poblaciones de la cuenca minera: Mieres, Turón, Pola de Lena, Sama de Langreo... Dos de los Breguet sobrevolaron Grado en misión de reconocimiento para tratar de localizar la columna de López Ochoa sin lograrlo,

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 posible que todas las ametralladoras de la Base leonesa estuvieran inútiles; alguna tendrían en

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.

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.

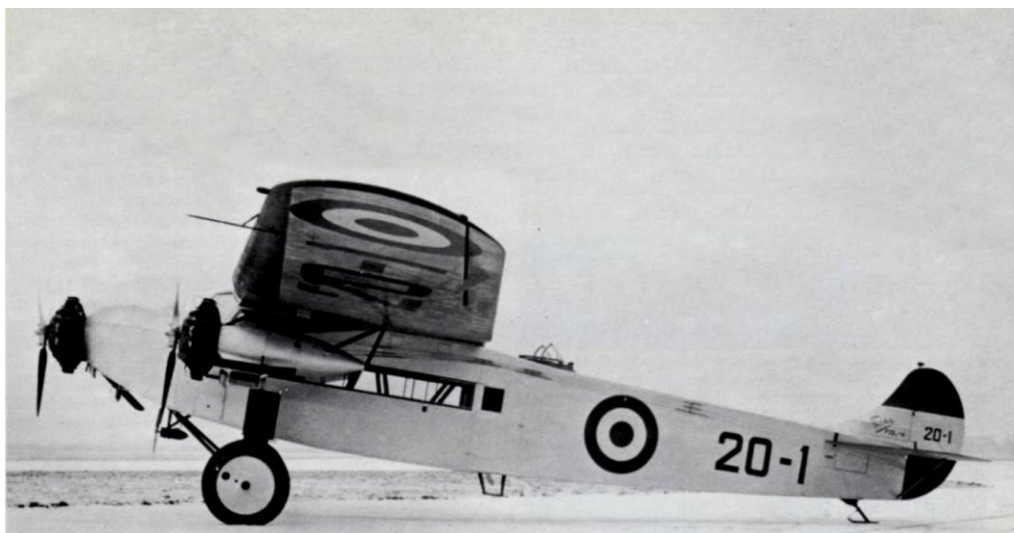


“Para REPARAR LA CASA QUE AYER FUE BOMBARDEADA POR LOS AEROPLANOS... (en) La Peña”, dice el “vale” nº 8 de los 57 con que el Comité Revolucionario de Mieres desvalijó el negocio de ferretería y materiales de construcción de mi abuelo, Francisco Mortera, único que hace referencia a los bombardeos de la 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 VII B 3m. militar (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 de 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 , 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 llegaron en esta jornada diez pilotos, observadores y bombarderos del Grupo 22, de Sevilla,

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

<u>L E O N</u>		
Grupo nº 21(3 Escuadrillas B.XIX. Reconocimiento).		4 Escuadrillas de Breguet XIX (35 aviones).
<u>L O G R O Ñ O</u>		
Grupo nº 23(3 Escuadrillas B.XIX. Reconocimiento).		3 Escuadrillas de Breguet XIX (21 aviones).
<u>B A R C E L O N A</u>		
Grupo nº 13(2 Escuadrillas de Nieuport. Casa).		1 Grupo de Casa.
<u>S E V I L L A</u>		
Grupo nº 22(2 Escuadrillas B.XIX).		1 Escuadrilla Breguet XIX. (5 aviones).
1 Escuadrilla(Nieuport de Casa).		1 Escuadrilla de Nieuport (Casa).
<u>CUATRO VIENTOS</u>		
1 Trimotor Fokker		1 Trimotor Fokker
<u>AVIONES CIVILES UTILIZADOS</u>		
2 Fokker de BAFE, que efectuarán un transporte de personal desde		

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

transportados por dos Fokker F.VIIb3m de la línea aérea L.A.P.E. (16)

Se ha escrito (17) que también acudió en refuerzo del Grupo de León una escuadrilla del Grupo Nº 22, de Sevilla, de la Escuadra Nº 2, basándose en el estadillo reproducido supra en el que puede verse como dicho Grupo disponía de dos escuadrillas Breguet XIX, pero que durante los hechos revolucionarios de octubre, únicamente estaba presente en Tablada una de ellas con tan sólo cinco aparatos; sin embargo no he

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)

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 Nº 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 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 11,00 h. y alcanzado su destino tras hacer una escala en Valladolid para reabastecerse de combustible (18).

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



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, 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-VIIb 3m 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 Vickers y Darne. Asimismo, se desplazaron a León seis armeros para reforzar el personal de la Base.

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



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 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, aislado 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

20. El día anterior, 8, una patrulla de Breguet XIX del Grupo N° 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. citada, págs. 1.385–1386.

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 fue el primer servicio de los aparatos de León, llevado a cabo a las 08,00 h. 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 bombardeando sobre 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 igualmente apoyo al 1º Batallón del Rgto. de Infantería Nº 29 que se encontraba en la Venta de Veranes, al Sur de Gijón.



Imagen de Gijón tomada por los aviones de León

A las 12,00 h. (21) se procedía al bombardeo de Mieres, 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 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

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 Magdalena.	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)

Como puede verse, la mayor parte de las bajas se produjeron en dos grupos entre los que abundaban las mujeres y los niños, varios de ellos unidos por lazos familiares. ¿Qué hacía esa gente agrupada en medio de la

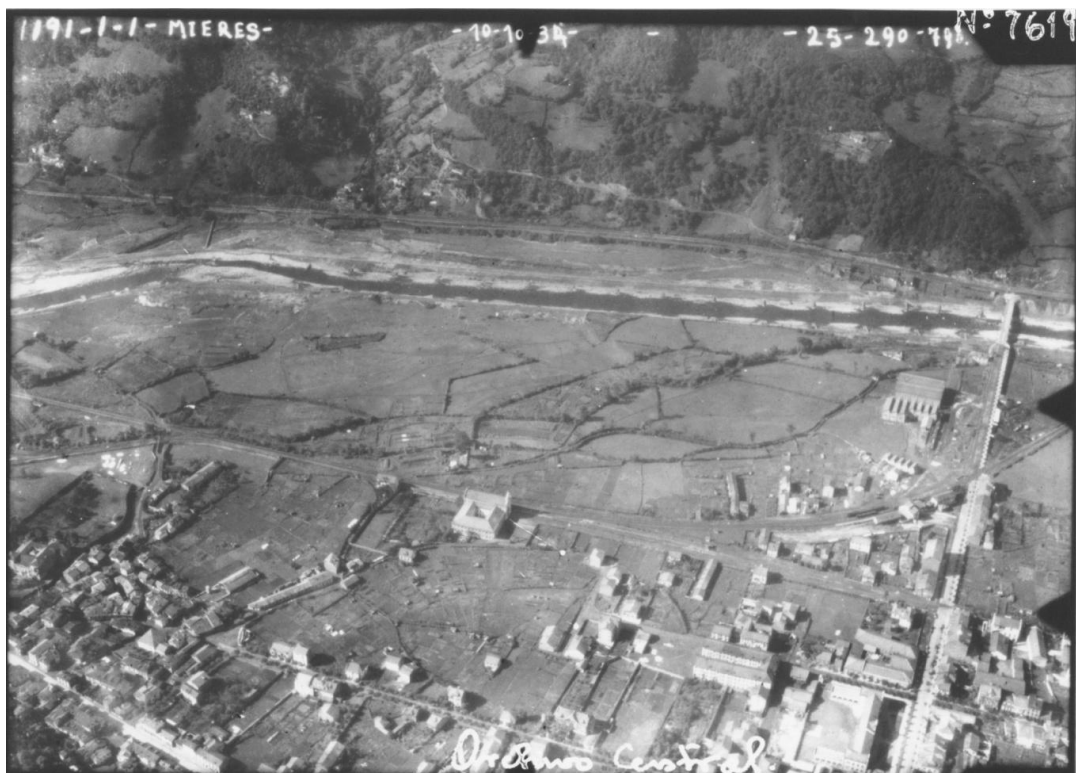


Fotografía de la zona de Mieres más castigada por el bombardeo del 10 de octubre, tomada por los mismos aviones que lo efectuaron. El óvalo en rojo señala, sobre la carretera general a Castilla, la casa de Isaac Posada, cuyo aspecto actual nos muestra la imagen en color.





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



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

calle? Da la sensación de que estuvieran contemplando desprevenidos e imprudentes el vuelo de los aparatos.

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, ahora al mando del teniente coronel Yagüe, que avanzaba 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 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. Decidióse 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 tomar.

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.

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 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.



Una de las octavillas que circulaban por la zona sublevada, informando falsamente 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 con 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.



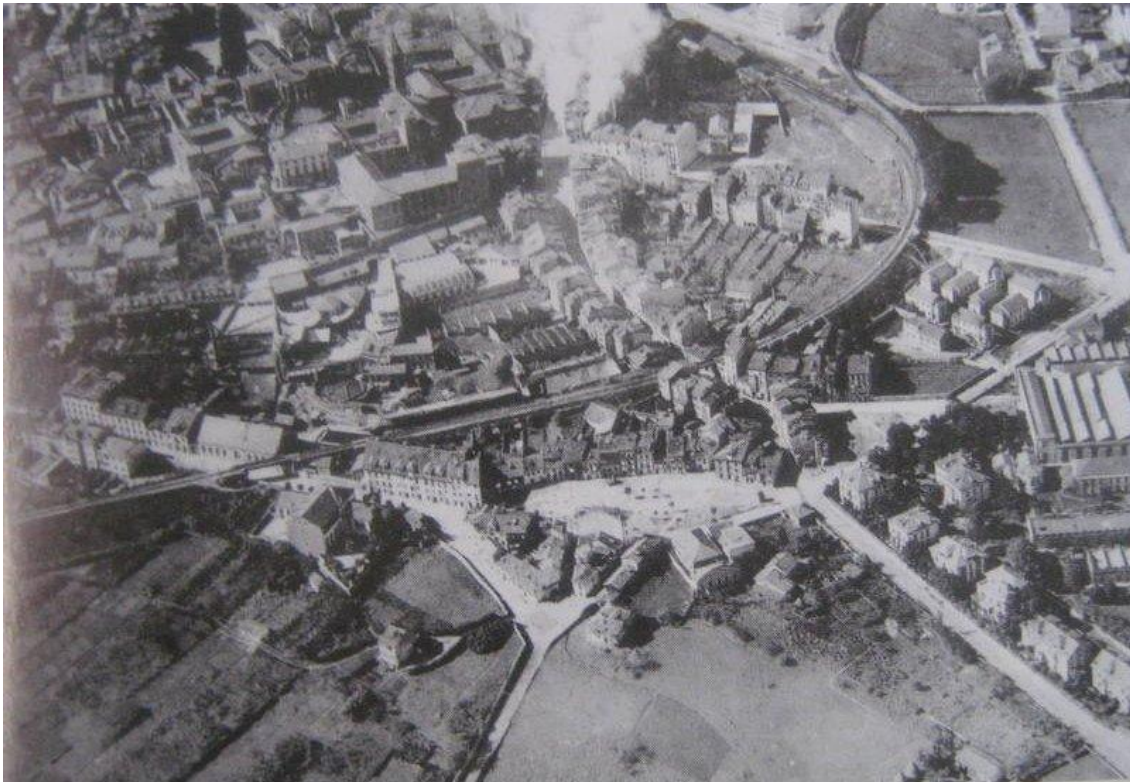
El fuego va devorando las casas de la calle Uría, a partir de la esquina con la calle Milicias Nacionales.



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



El mismo lugar de la foto 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



El día 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 realizar sin necesidad de hacer vuelo 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.*

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

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.

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 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”



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

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 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 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.

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

Rebeldes de Asturias ¡Rendíos!

Es la única manera de salvar vuestras vidas, la rendición sin condiciones y la entrega de las armas antes de veinticuatro horas.

España entera, con todas sus fuerzas, va contra vosotros, dispuesta a aplastaros sin piedad, como justo castigo a vuestra criminal locura.

La Generalidad de Cataluña se rindió a las tropas españolas en la madrugada del domingo. Companys y sus cómplices esperan en la cárcel el fallo de la justicia.

No queda una huelga en toda España. Estais solos y vais a ser las víctimas de la revolución vencida y fracasada.

Todo el daño que os han hecho los bombardeos del aire y las armas de las tropas, son nada más que un simple aviso del que recibiréis implacablemente, si antes de ponerse el sol no habeis depuesto la rebeldía y entregado las armas. Después, iremos contra vosotros hasta destruirlos, sin tregua ni perdón.

¡RENDIOS AL GOBIERNO DE ESPAÑA!

¡VIVA LA REPUBLICA!

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 jalonaban 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.

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. 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 del disparo a un vecino de Vegadotos, renombrado cazador, que llevaba días subiendo armado con un fusil al 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

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

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 10 kilómetros a su retaguardia. Yagüe decidió entonces esperar este refuerzo y, una vez incorporado, reemprendía la marcha a las 15,25, 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 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

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. Es de suponer que se refiera al Batallón de Cazadores de África Nº 8, que había transportado a Gijón el crucero “Almirante Cervera”, y alguna fuerza de Caballería.



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.

matriculadas en España 32-1 y 32-2 y, en diciembre de 1933 y 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 regresarían al día siguiente a Cuatro Vientos donde quedaban “en servicio de enlace 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 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.



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.

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 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.



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.

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 (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:

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

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

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

“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.

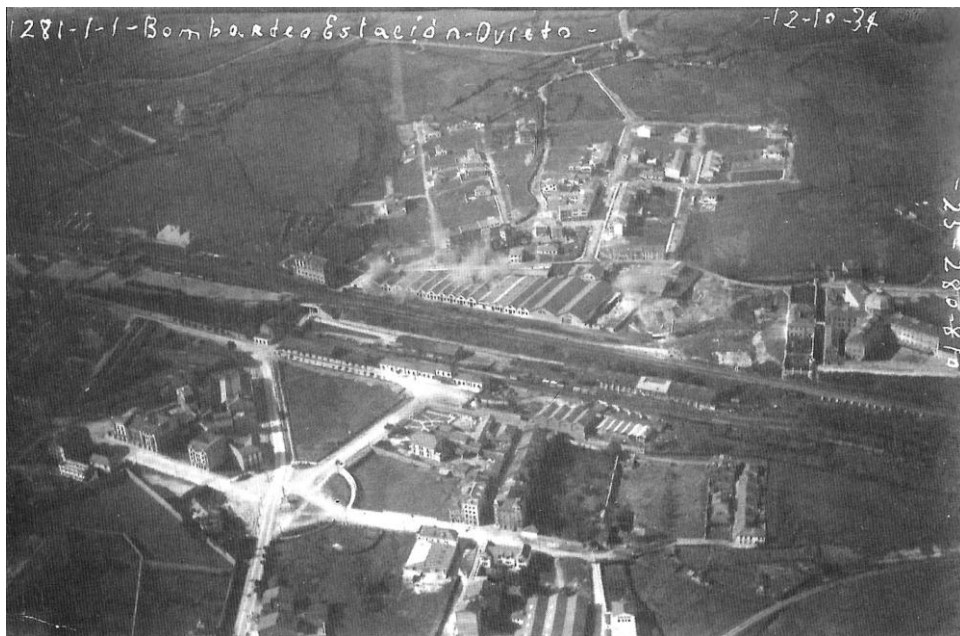


Breguet XIX del Grupo 31 preparándose para un servicio con la carga normalizada de 12 bombas Hispania A-5 de 12 kg.

Parte de las 17,30 h.

A la 17.h. 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 los objetivos señalados por ella, tanto con paineles como artillería.”



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.

Este mismo día 12 quedaba por fin oficialmente resuelto 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...”*



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.

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, nº 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 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 un 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. Angel 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.

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

14 de octubre

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.

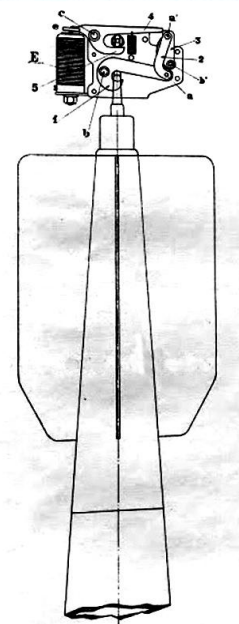
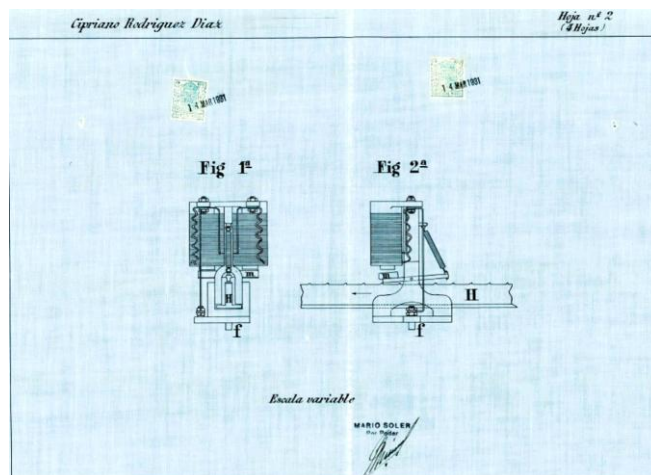
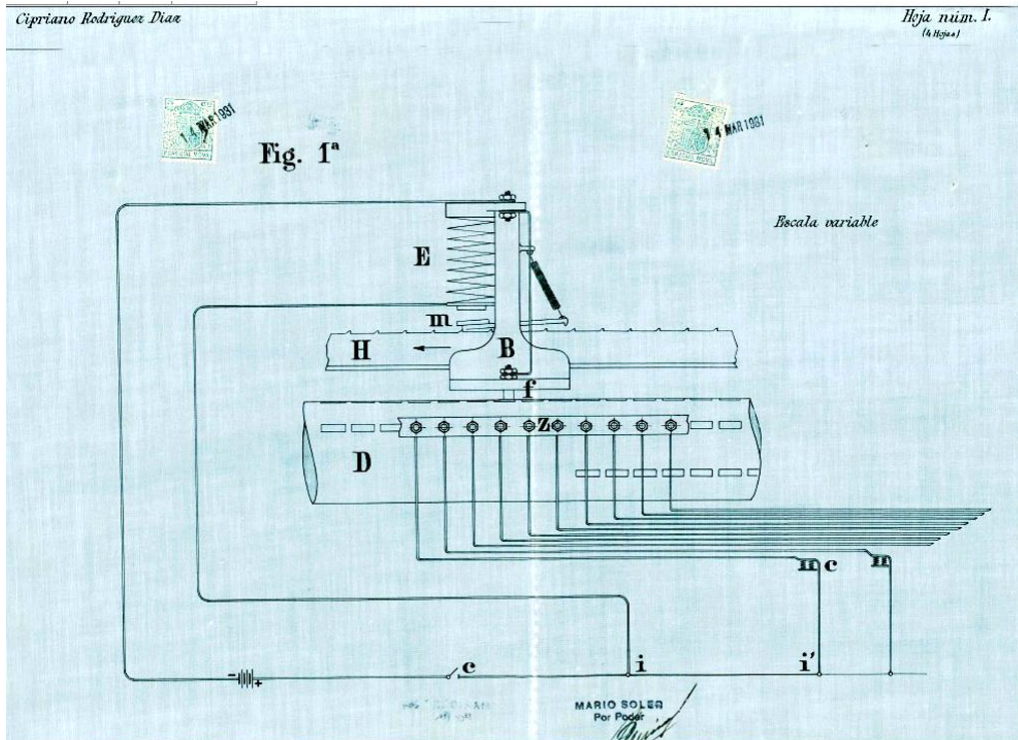
15 de octubre

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.

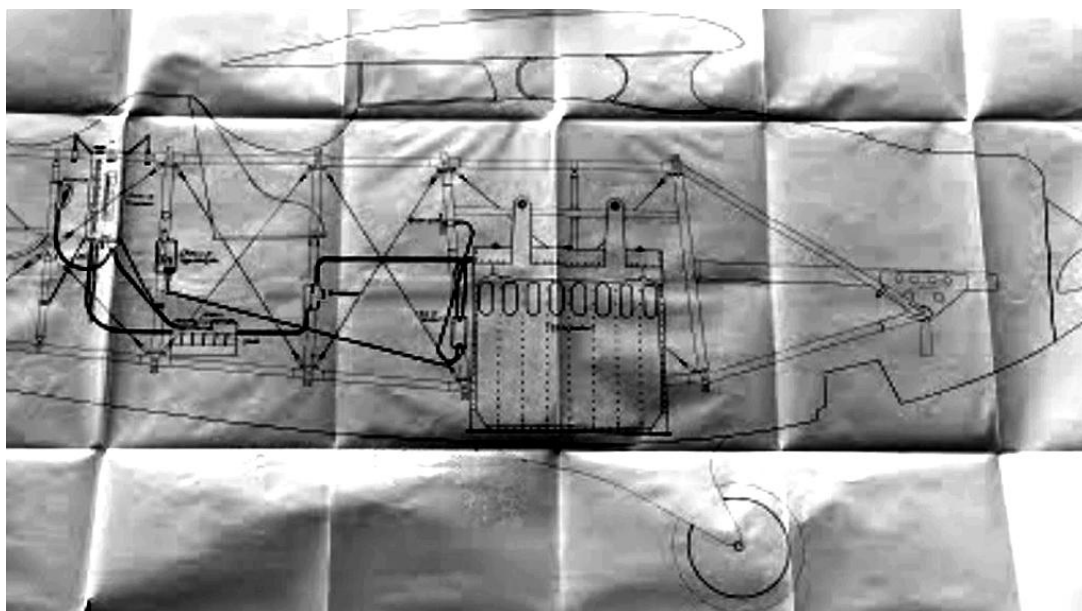
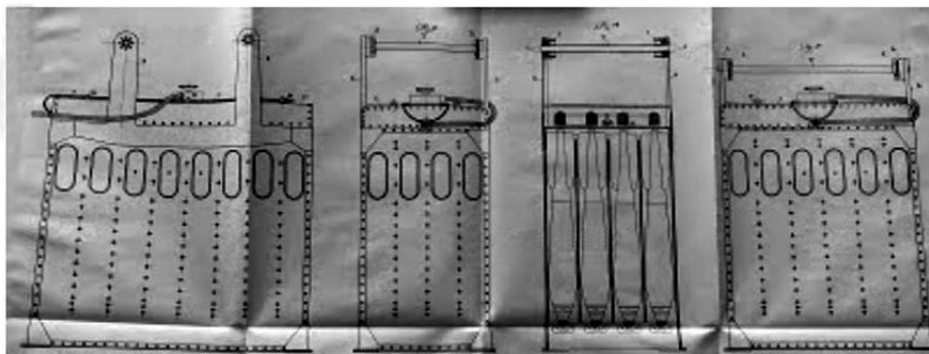
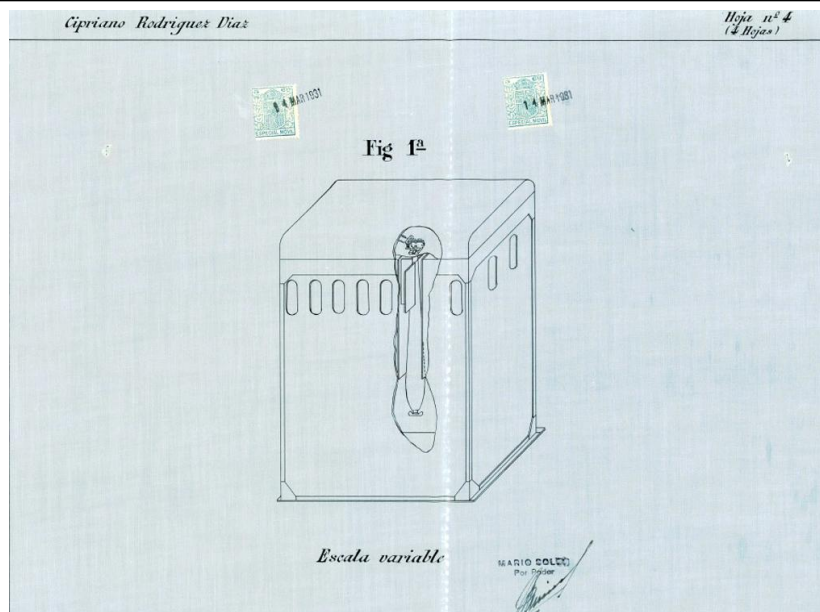
Con la tranquilidad que proporcionaba el considerar la revolución prácticamente dominada, se decidió aprovechar las operaciones que aún deberían realizarse para experimentar con diversos equipos. Así, se disponía el envío desde Getafe de un Breguet XIX equipado con lanzabombas eléctrico. La orden no 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 ensayando. 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 por la Aviación Militar (31), pero no llegó a fabricarse en cantidad

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

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 a 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 diseñados al efecto, acabaron quedándose en la carga habitual de 12 bombas de 12 kilos, que usualmente emplearon, infrutilizados, los Breguet durante toda su vida operativa.



(Arriba) Esquema del sistema eléctrico de disparo del lanzabombas “Marte”.
 (Abajo Izda) Pieza buscadora, encargada de seleccionar la bomba o bombas que deben lanzarse
 (Abajo Dcha.) Sistema de enganche individual de cada bomba.
 Las imágenes proceden de la patente nº 122.123 de julio de 1932, solicitada el 14 de marzo de 1931.



(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.

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.



Mitrailleuse Portative 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 objetivo atacado había sido Ujo.

AVIACION MILITAR

SERVICIO RADIOTELEGRAFICO MILITAR

Estación Núm. **0293**

ESTACIONES		Calificación	Día	Mes	Hora	Minutos
De	Vega Rey	S d	15	11	13	20
Por	Caluponares					
A	León		15		14	51

NUMERO	
De origen	De orden
3	363
Palabras	35.
Comunicado a las	horas
de	minutos de
la	de
	de 193

El Radiotelegrafista,

Santamaría

El oficial enlace Aviación al Jefe Fuerzas aereas a las 13 horas 6 minutos por un aparato lanzó bomba retroguardia fuerzas Batallón nº 2 situado altura oeste 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 y tratar de desencallarla del atasco en que se encuentra 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

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

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



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.

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).

17 de octubre

La jornada se presentó con mal tiempo; nubes, lluvia e incluso nieve en

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>)

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.

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

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

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 columnas Balmes y López Ochoa y de 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

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

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).

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 Beguet del Grupo 31 de los destacados en León.

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>600</i>	Día	Mes	Hora	Minutos
De <i>Guerra</i>	}	Depositado el	<i>20</i>		<i>1</i>	<i>35</i>
Por		Transmitido el		<i>10</i>		
A <i>León</i>		Recibido el	<i>20</i>		<i>5</i>	<i>16</i>

NUMERO	
De origen	De orden
<i>454</i>	<i>495</i>

Palabras *vo*

Comunicado a las

horas minutos de

la de'

..... de 193

El Radiotelegrafista,



El Jefe Aviación
al Jefe Escuadra N° 1

Suspendido servicio dia-
rio León con trimotores por
demolición 5 a base hoy
no se envia orden operacio-
nes impreso guerra aerea
León quedaran reducidas
grupo 24 con 2 escuadrillas
de 10 aviones cada una,
plana mayor grupo con
9 aviones y pareja trimo-

tosas militares,

439
48
El trimotor L.H.P.6. se regresará Barajas,
Uniones 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 Escuadra
Nº 1 escesión trimotor polimotares
se incorporará su destino, pudiendo fa-
cilitar transporte Madrid en polimo-
tes.

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

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

Situación fuertes ha sufrido variación
quedará quamecidas, Cernantes, Puerto
Piedrahíta, Páramo del Vil, Grado, Mi-
eses, Pola de Viena, Ujo, Noreña, Pola de
Trieso, Sama y Pola de la Bionxa, 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-VII 3m militar 25-1 y el Fokker F-VII 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 exteriores (39) y no, desde luego, para dejar espacio a las cámaras fotográficas, que

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.

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 aún 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 sobrevolar la misma, 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. 35). 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.