

5ª entrega

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

“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.

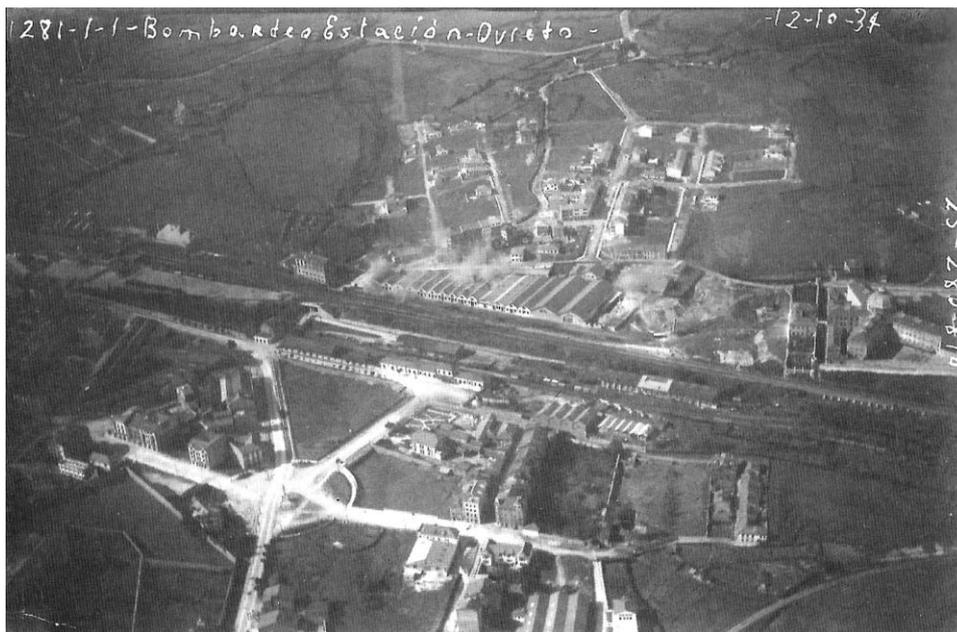


Breguet XIX del Grupo 31 preparándose para un servicio con la carga normalizada de 12 bombas Hispania A-5 de 12 kg.

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 paineles 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, Nº 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.