

6ª entrega

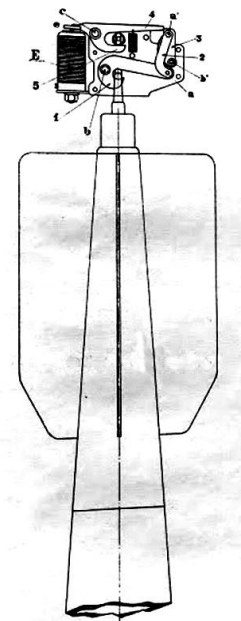
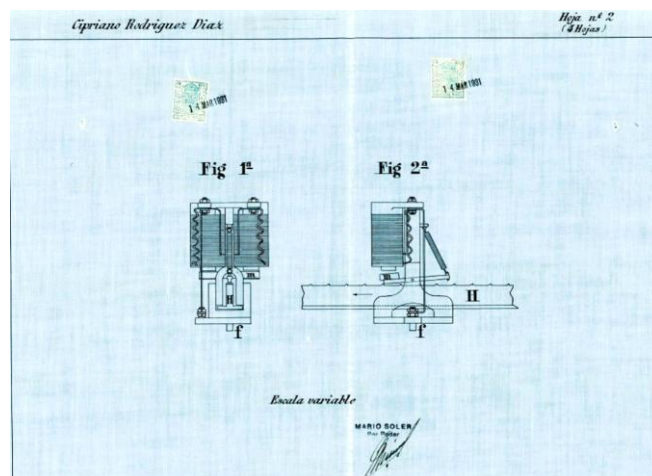
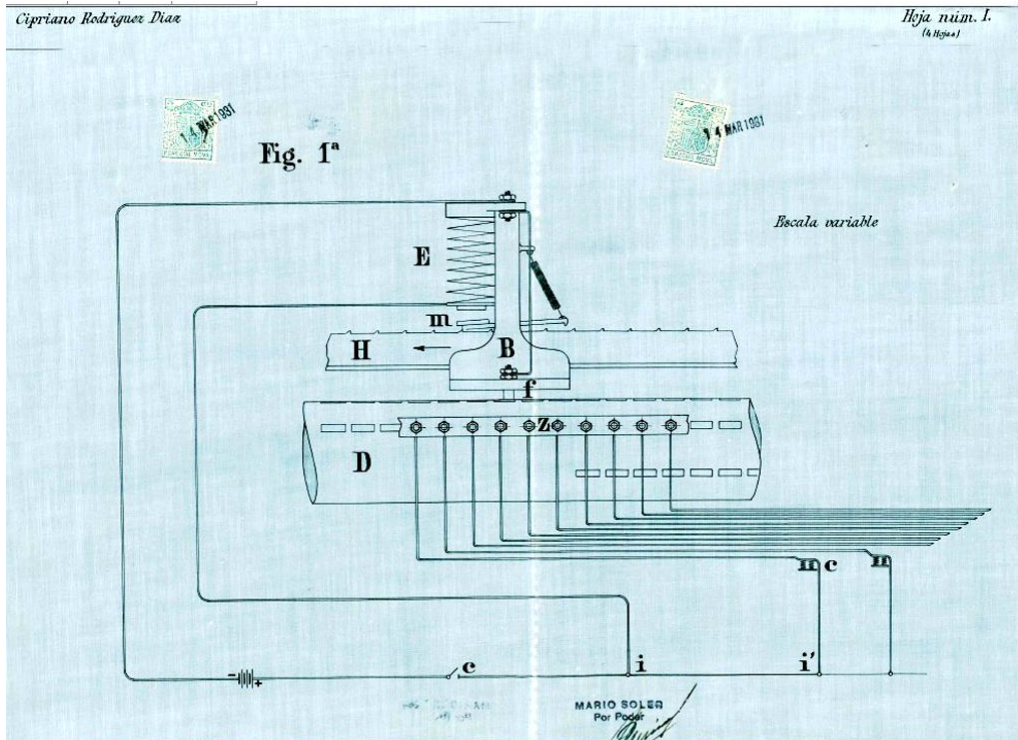
15 de octubre

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

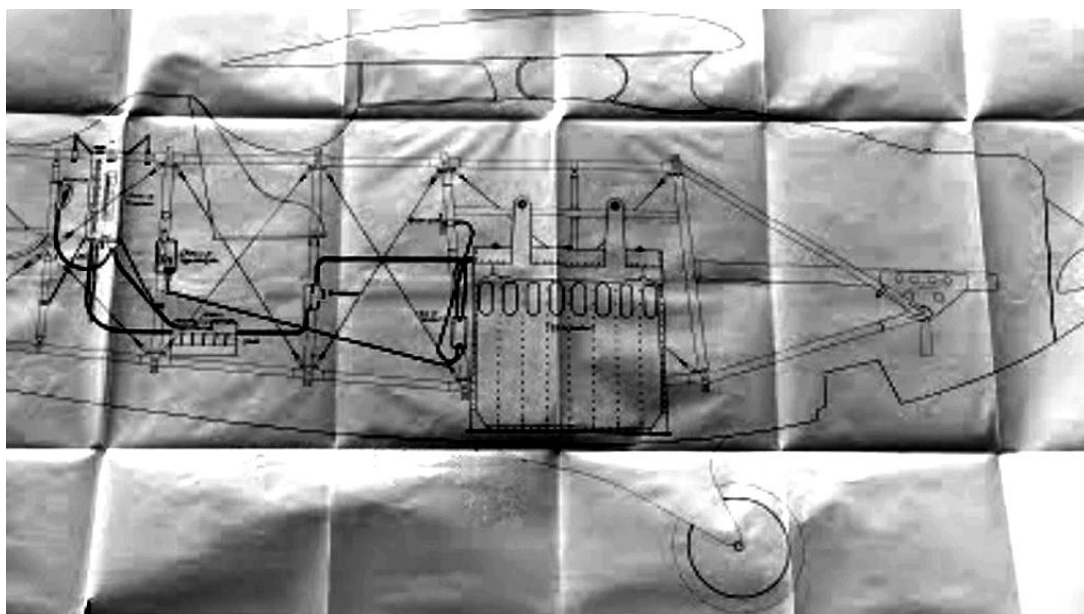
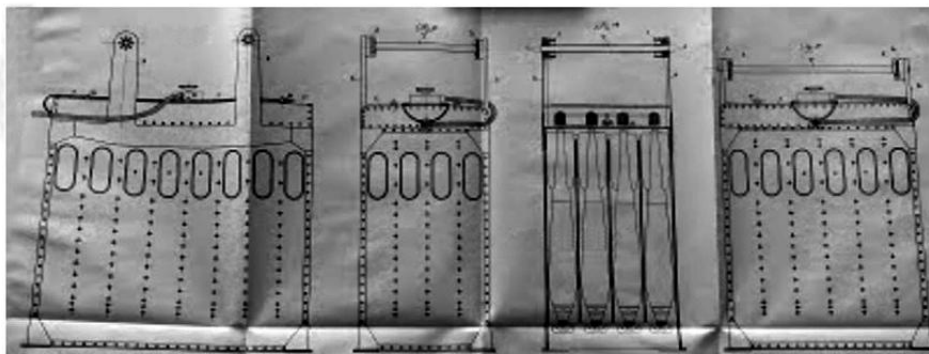
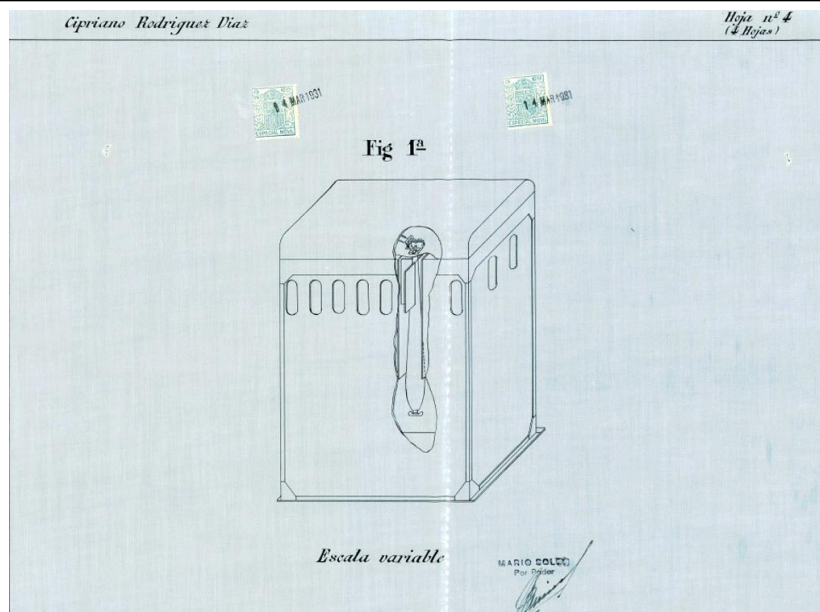
por la Aviación Militar (31), pero no llegó a fabricarse en cantidad significativa, por lo que no alcanzaría la difusión deseable; algo tanto más de lamentar cuanto que era lo que estaban requiriendo los Breguet XIX desde que se adquirieran los primeros a Francia, sin armamento –del que se pensaba dotarlos 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.

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



(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 <i>sd</i>	Día	Mes	Hora	Minutos
De <i>Vega Rey</i>	} <i>Caluponares</i>	Depositado el	<i>15</i>	<i>11</i>	<i>13</i>	<i>20</i>
Por		Transmitido el		<i>34</i>		
A <i>León</i>		Recibido el	<i>15</i>		<i>14</i>	<i>51</i>
NUMERO		<i>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 =</i>				
De origen	De orden					
<i>3</i>	<i>363</i>					
Palabras	<i>35</i>					
Comunicado a las	horas					
la	de	de 193				
El Radiotelegrafista,						
<i>Santamaría</i>						
		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–IIIA 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.



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.

Como quiera que continuaba el mal tiempo, se insistía en la necesidad de establecer una base de operaciones en Asturias, al Norte de la cordillera. Los informes no resultaban favorables al empleo habitual por parte de los Breguet de la playa de Gijón –que habían efectuado en ella algún aterrizaje, como se ha dicho, pero sólo en emergencia– y mucho menos para los polimotores. En consecuencia, se disponía el envío de una avioneta para estudiar las posibilidades de los terrenos de vuelo de Somió (Gijón) y de Cué (Llanes) (33).

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>)

17 de octubre

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

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

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

Noreña; población esta última que estaban ocupando las tropas de la Columna Solchaga. Por la tarde efectuaría nuevamente el mismo recorrido, regresando a Gijón a 17,45 h.

18 de octubre

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

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

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
4X
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 a escuadra
Nº 1 excepción 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, Cervantes, 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 muchos de los Breguet no llevaban. Además la veintena de aviones 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

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 requisa, 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.