

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS

1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

9ª entrega

III. JULIO A OCTUBRE DE 1936: EL CERCO DE OVIEDO

En julio de 1936, al sobrevenir la guerra civil, no había en toda la cornisa cantábrica un solo aeródromo con guarnición ni instalaciones militares. Existían, no obstante, una serie de terrenos de vuelo, puestos en condición de tales por iniciativa de diversos ayuntamientos de las diferentes provincias norteñas o de los primeros aeroclubes que por entonces comenzaban a organizarse. Los tales terrenos de vuelo eran simples espacios llanos, sin obstáculos, habitualmente sin obras de drenaje que impidieran su inundación en caso de mal tiempo y carentes de cualquier tipo de infraestructura, salvo, en el mejor de los casos, algún que otro barracón ligero, levantado para dar protección a los aparatos que los entusiastas de la Aviación de tales lugares iban adquiriendo por aquellos años, aún a sabiendas de las carencias y dificultades con que iban a encontrarse para su disfrute.

Los aeródromos de la mitad Norte de la Península (todos ellos sin dotación de aparatos militares) eran: Gamonal, en Burgos; Lacua (auxiliar) y Martínez de Aragón, en Vitoria; Noaín, en Pamplona (auxiliar); Lasarte, en San Sebastián; Sondica y Lamiaco, en Bilbao; La Albericia, en Santander; Llanera y el ya citado de Llanes (auxiliar), en Asturias; Sarriá, en Lugo, y La Canosa, en La Guardia (Pontevedra). Hay constancia de la

existencia en los aeródromos de esta relación que permanecieron en zona republicana de una serie de avionetas de turismo de propiedad particular, como la British Klem L.25C-1A “Swallow”, número de fabricación 9, matrícula EC-XXA, en Bilbao, perteneciente a Fernando Lezama Leguizamón, que se pasaría a los nacionales, volando a Lacua, desde donde se trasladó, con su propietario, a Andalucía en octubre de 1936; de una De Havilland DH.60G Gipsy Moth, número de fabricación 1218, matrícula EC-LAL, del aeródromo de Lacua, propiedad del exconcejal alavés Sebastián Martínez de San Vicente, que se encontraba circunstancialmente en Lasarte, donde quedó del lado republicano (1); una tercera, probablemente en Lasarte, la DH-80A Puss Moth, número de fabricación 2064, matrícula EC-NNA, de José Yanguas Sánchez (2), una Guinea Servet 2DDM, matrícula EC-ZAZ, de los aviadores Julio Alegría Caamaño y Nicolás Ruiz Beracoechea y una quinta en Llanera –la “Potez 36” EC-AUU, propiedad de Benjamín Gutiérrez Junco, adscrita al Aero Club de Asturias–, que fue incendiada por una columna nacional procedente de Oviedo el 22 de julio de 1936 para que no pudiera ser utilizada por los republicanos. Como quiera que el aeródromo de Llanera no podría utilizarse por quedar muy inmediato al frente de Oviedo, fue habilitado inmediatamente el de Cué, en Llanes y, poco más tarde, uno nuevo en Carreño, próximo a Gijón.

1 El 24 de julio, tripulada por su propietario y el piloto de complemento Felipe del Río, lanzaba octavillas sobre los cuarteles de Loyola.

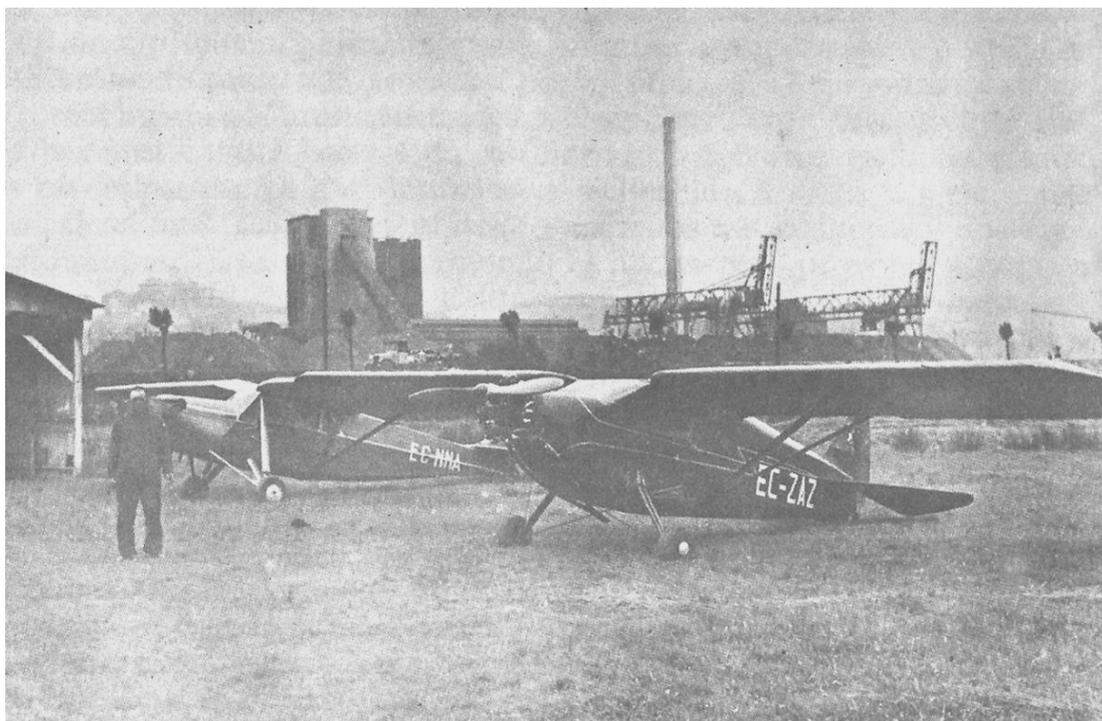
2 Igualmente el 24 de julio, arrojaba cartuchos de dinamita sobre Villarreal.



La British Klem n/f 9, EC-XXA, sobrevivió a la contienda. La imagen nos la muestra luciendo la matrícula civil de posguerra EC-ACC.



La De Havilland D.H.60 Gipsy Moth de Martínez de San Vicente.



La Guinea Servet EC-ZAZ y la De Havilland D.H.80A, EC-NNA en el aeródromo de Lamiaco. La primera de ellas resultó destruída en tierra en Bilbao en junio de 1937 e igualmente lo fue la segunda, en Carreño (Asturias)



La Potez 63 de Benjamín Gutiérrez Junco fue quemada el 22 de julio de 1936 en Llanera por los alzados en Oviedo.

Al sobrevenir la guerra civil, el aeródromo de Llanes carecía en la práctica de instalaciones dignas de tal nombre, por lo que inmediatamente se decidió su reacondicionamiento ya que era el único aeródromo disponible en la Asturias republicana, pues, como se ha dicho, el otro

existente en la región, el de Llanera, no podía utilizarse. La dirección técnica de las obras en la Cuesta de Cué –consistentes, en un principio, en la limpieza del terreno y algunos desmontes y rellenos para ganar el máximo de espacio posible– fue encomendada al arquitecto municipal de Llanes, Joaquín Ortiz García. En los trabajos fueron empleados desde el primer momento –forzados, desde luego, y sometidos a un trato particularmente vejatorio y riguroso– los detenidos de ideología derechista locales, entre los que figuraba el cura párroco de la localidad, don Marino Soria González.

De momento, el de Llanes era el único aeródromo de la franja cantábrica bajo control gubernamental con capacidad para operar aparatos polimotores, convirtiéndose en forzoso punto de enlace de aquella con la zona Centro, desde donde comenzaron a remitirse por vía aérea pertrechos bélicos necesarios en el Norte; entre ellos, los indispensables para hacer de la Cuesta de Cué una base desde la que poder efectuar acciones de guerra.

Fuera de las provincias norteñas, con la misión de atender sus necesidades militares –a pesar de que las operaciones durante la revolución de Asturias habían dejado bien claras las dificultades para operar en ella desde el Sur de la divisoria cantábrica–, se encontraban el Grupo 21, de la Escuadra N° 1 (Madrid), en la Base Aérea y Parque del Noroeste, de León, en el aeródromo de La Virgen del Camino, y el Grupo 23, de la Escuadra N° 3 (Barcelona), en Logroño, en el aeródromo de Recajo. Es decir, las mismas unidades que en 1934, equipadas, como entonces, con aviones de reconocimiento y bombardeo ligero Breguet XIX y con las mismas

plantillas: tres escuadrillas de diez aviones, de las cuales solo dos estaban dotadas de material.

A mediados de julio de 1936, el Grupo 21, de León, había recibido órdenes de enviar a Getafe (Madrid) el material de una escuadrilla quedándole solamente los diez Breguet XIX de la otra escuadrilla equipada y uno o dos más de la Plana Mayor (3).

En condiciones parecidas se encontraba el Grupo 23, basado en Agoncillo (Logroño), al mando del teniente coronel Roberto White Santiago. Este grupo destacó, inmediatamente de producirse el Alzamiento, una escuadrilla a Zaragoza e incluso algún aparato a Burgos, por lo que no pudo prestar apoyo a las operaciones en Asturias, pues bastante tenía con atender los frentes de Guipúzcoa, Aragón y la Sierra madrileña.

Los aviones de la Marina

En el territorio de la 8ª División tenía su base otra unidad de vuelo, pero no de la Aviación Militar sino de la Aeronáutica Naval. Se trataba de la 1ª Patrulla Reforzada de la 3ª Escuadrilla de Reconocimiento destacada en mayo de 1936 al Polígono de Tiro Naval “Janer”, de Marín (Pontevedra), con la misión de cooperar con la Flota en sus ejercicios de tiro. Su Comandante era el alférez de navío, piloto, Ignacio del Cuvillo Merello.

3 Según Jesús Salas Larrazábal (“Revista de Aeronáutica y Astronáutica”. Nº 361, pág. 870) se trataba de los aparatos con numerales 82, 86, 94, 111, 136, 164, 175, 177, 180, 198, 199 y 205

Otros pilotos de la Patrulla eran:

Alférez de Navío José María Moreno y Mateo-Sagasta

Auxiliar 1º Joaquín Moreda Feal

Auxiliar 2º Joaquín Domínguez García

Auxiliar 2º Carlos Colom Moliner (de permiso en La Ribera, Murcia)

Maestre Antonio Blanch Latorre

Observadores.-

Auxiliar 2º Juan Antonio Pallarés Martínez

Auxiliar 2º Luis Sánchez Monzó (de permiso en La Ribera, Murcia)

Auxiliar 2º Luis Expósito Herranz

Otro personal de la Patrulla.-

Auxiliar 1º Julio López Miralles, mecánico

Auxiliar 1º José María Ramos Crespo, mecánico

Auxiliar 2º José Bengoa Pérez, mecánico

Auxiliar 2º Alberto Fadón Pérez, mecánico

Auxiliar 2º Angel Martínez Cancela, mecánico-montador

Auxiliar 2º Jaime Feal Sedes, pintor-entelador

Maestre Jacinto Guillén Nanclares, mecánico

Maestre Manuel Velázquez Díaz, mecánico

El Auxiliar 1º Ramos Crespo se encontraba de permiso en Barcelona donde, viendo el ambiente que se respiraba en la Base Aeronaval del Contradique, muy contrario al levantamiento militar que se esperaba, tomó la decisión de retornar a su destino en Galicia, haciéndolo en compañía del Auxiliar 1º, piloto Ángel Torres Prol, destinado en la Escuela de Aeronáutica Naval, que compartía su ideología y no veía nada claro un triunfo de la misma en Barcelona. Salieron por carretera el 16 de julio, cruzando el Norte de España en un viaje no exento de incidentes, hasta llegar Pontevedra el día 19, en que se incorporaron a la Patrulla de Marín (4).

Disponía le Patrulla de cinco hidroaviones Savoia S.62: los S-19, S-23, S-33, S-34 y S-35. Los tres últimos eran aparatos de muy reciente construcción, entregados en este mismo año de 1936 (5); de hecho, eran los únicos en estado de vuelo de la Patrulla, toda vez que el S.19 y el S-23, estaban fuera de servicio, pendientes de recorrido. El Savoia S.62, proyectado en 1925, era un hidro-canoa monomotor, equipado con un Hispano Suiza HS.12 Lb de 600 cv. que le proporcionaba una velocidad de crucero de 180 km/h. y máxima de 220 km/h; disponía de dos puestos de ametralladoras –a proa y dorsal– que podían armarse con montajes para

4 Según Rafael A. Permuy –“Ferrol bajo las bombas”, en Revista Española de Historia Militar (en adelante, REHM), nº 11, pág. 212- Torres Prol se encontraba de permiso en La Toja.

5 Como ya se ha dicho, al estallar la guerra los talleres del CASTAN (Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales) de la Aeronáutica Naval, ubicados en la Base del Contradique, en Barcelona, donde se construían los S.62, acababan de entregar, en el mes de mayo, el S-36 (fue destinado a la Patrulla de Mahón) y el S-37 y tenía en construcción el S-38 y el S-39

una o dos máquinas Vickers Clase “K” (6) y era capaz de portar – teóricamente– 500/600 kilogramos de bombas en lanza-bombas bajo los planos.

Los Savoia S.62 de Marín no actuaron en los primeros días de la guerra sobre Asturias, haciéndolo en cambio con asiduidad en Galicia. Así, el 20 de julio, en su primer servicio de guerra, un Savoia tripulado por los alféreces de navío Cuvillo y Moreno sobrevolaba Pontevedra lanzando octavillas sobre los revoltosos que en crecido número habían acudido a la población desde diferentes lugares de la zona, intimándoles a disolverse, lo que refrendaría a continuación con unas ráfagas de ametralladora contra los concentrados ante el cuartel de Artillería, con lo que lograba su propósito. Al día siguiente, dos aparatos de Marín –el S-33, tripulado por el alférez de navío Moreno y los auxiliares Expósito y Ramos Crespo, y el S.34, por los auxiliares Domínguez García, López Miralles y Fadón Crespo sobrevolaban los buques de guerra fondeados en El Ferrol, en los que los subalternos habían amotinado a la dotación contra sus respectivos mandos, proclives al bando nacional; la alegría que difundió en la marinería la presencia de los hidros, se trocó en un derrumbe moral al leer las proclamas que éstos lanzaron intimando a su rendición. Regresaron seguidamente a Marín, donde cargaron bombas Hispania A.5, de 12 kilos, que lanzaron sobre los citados buques, en cuyas inmediaciones cayeron, alcanzando una de ellas la cubierta del crucero “Almirante Cervera” y, aunque, por su pequeño tamaño, los efectos fueron mínimos, harían cundir

6 En 1936. Con anterioridad, como se ha dicho, las ametralladoras empleadas eran las Darne.

el desánimo entre las dotaciones, lo que propició su rendición en la noche de esa misma jornada. Los Savoia recibieron varios impactos de fusilería que fueron fácilmente reparados.

Los hidros de Marín persistieron en sus reconocimientos y vuelos sobre diferentes poblaciones gallegas, donde su presencia y las proclamas que lanzaban causaban gran efecto desmoralizador entre los partidarios del Gobierno de Madrid. Durante un reconocimiento sobre el Miño, detectaron una avioneta (7) en el aeródromo de La Guardia, procediendo inmediatamente a amerizar. Los tripulantes desembarcaron para intentar poner en marcha el aparato pero, al no conseguirlo y siendo hostigados por el fuego de los carabineros del lugar, contrarios al levantamiento militar, optaron por incendiarla (8) y regresar a sus aparatos desde los que ametrallaron a quienes les habían disparado. El 26 lanzaban proclamas invitando a disolverse a los grupos que habían acudido a Noya, dejando caer a seguido tres bombas (dos, según el Diario de Operaciones de la 8ª División) que fueron suficientes para lograrlo y hacer huir por mar a los carabineros que controlaban la población. Asimismo, el 25, y también el 26, apoyaron a las fuerzas del Ejército en la ocupación de Tuy –que hubo de ser tomador a viva fuerza– y La Guardia.

7 Se trataba, con toda probabilidad, de la De Havilland DH.87B Hornet Moth, con n/f. 8083 y matrícula EC-FEF, de la Escuela de Aviación Canudas, de Barcelona, que estaba efectuando un recorrido por Galicia.

8 Según Manuel D. Benavides (“La Escuadra la mandan los Cabos”, pág. 116) la avioneta había lanzado el día anterior sobre Vigo octavillas contrarias al levantamiento militar a petición de la Junta de Defensa de La Guardia agotando en el vuelo casi todo su combustible –por lo que sin duda lo aviadores de Marín no había podido arrancar el motor–afirmando asimismo que éstos la habían destruido desde el aire “*con bombas incendiarias*”.



Los hidroaviones S-33. S-34 y S-35 en Lisboa, en escala técnica, durante su traslado al Sur.

El día 27 se recibió en Marín orden de enviar la patrulla de Savoia S.62 a la zona del estrecho de Gibraltar, partiendo inmediatamente los aparatos S-33, S-34 y S-35 rumbo a Cádiz, donde llegaron al atardecer de ese mismo día tras hacer una escala en Lisboa para repostar.

Quedaron, pues, en Marín los hidroaviones S-19 y S-23 en reparación atendidos por el siguiente personal.

Piloto

Auxiliar 1º Ángel Torres Prol (que, como se dijo, se había incorporado a la Patrulla tras abandonar su destino en Barcelona)

Observador

Auxiliar 2º Luis Expósito Herranz

Mecánicos

Auxiliar 1º José María Ramos Crespo

Auxiliar 2º José Bengoa Pérez
Maestre Jacinto Guillén Nanclares
Maestre Manuel Velázquez Díaz



Los hidros de Marín en Ceuta, desde donde comenzaron inmediatamente a operar sobre el Estrecho

El mando de la Patrulla ferrolana fue conferido al comandante de Artillería de la Armada Leopoldo Brage González, con título de observador. Más tarde, se incorporaría a la Patrulla, aunque por muy escaso tiempo, el alférez de navío, piloto, Fernando Solís y Núñez de Prado. Con este personal y mucho entusiasmo se pudo poner en vuelo el Savoia S-19 el 3 de agosto. La incorporación a la misma de Torres Prol puede considerarse providencial, toda vez que, salvo la efímera presencia del alférez de navío Solís, fue el único piloto de esta Patrulla, ahora “reducida” –muy reducida–, cuya actuación tendremos oportunidad de tratar más adelante.