

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

**1934/1937**

Por Artemio Mortera Pérez

### **GUERRA EN LOS CIELOS DE ASTURIAS 1934/1937**

#### **II. PERIODO ENTRE GUERRAS**

A finales de la década de los “veinte” del pasado siglo se despertó en diferentes autoridades locales asturianas el interés por disponer de aeródromos capaces de convertirse en un futuro en destinos de líneas aéreas. Con esta intención, en 1927, el Ayuntamiento de Llanera cedía al Estado unos terrenos en la Morgal considerados muy idóneos para el aterrizaje de los aviones de la época (1).

Por su parte, una comisión del Ayuntamiento de Llanes viajaba a Madrid en 1932 para entrevistarse con el entonces Director General de Aeronáutica Civil, don Arturo Álvarez-Buylla Godino, en petición de una mayor categoría y, en consecuencia, de un mejor equipamiento del terreno de vuelo existente en la llamada Cuesta de Cué, a raíz de la cual se solicitaron al consistorio llanisco los oportunos datos para evaluar las posibilidades de dicho terreno. A partir de ese momento se irían cruzando una serie de solicitudes, así como ofertas del terreno al Ministerio de la Guerra, sobre las que volveremos más adelante, que se complementaron con la aprobación de algún que otro presupuesto municipal para el inicio

---

1 “La evolución del paisaje en un espacio periurbano: Lugones-Posada de Llanera (Asturias)”, en “Ería” (Universidad de Oviedo), nº 57, pág. 27

de unas mínimas obras indispensables: pequeños desmontes, instalación de una manga de viento, alguna señalización (2).

A despertar ese interés por la Aviación había contribuido no poco la llegada a Llanes el 17 de agosto de 1931 de una avioneta Potez 36.14, matrícula F-ALAC (3), propiedad del piloto francés Pierre Desmazières, acompañado por el llanisco, Benjamín Gutiérrez Junco (4). Curiosamente, el aterrizaje no tuvo lugar en la Cuesta de Cué, sino en el prado de Malzapatu, a las afueras de la población, en la salida hacia Poo, acondicionado previamente. Sería en los días siguientes cuando Desmazières “descubrió” el campo de Cué, comenzando a utilizarlo entusiasmado para dar bautizos del aire a vecinos de Llanes, al “módico” precio de cinco duros vuelo.

---

2 En 1933 se destinaban 5.000 pesetas del presupuesto municipal llanisco a la mejora del campo de vuelo de la Cuesta de Cué: instalación de una manga, un urinario y establecimiento de una cierta vigilancia por un guarda jurado durante el verano

3 Número de fabricación 2043 (motor Renault de 95 HP). Se trataba de la misma avioneta en que Desmazières había realizado entre diciembre de 1930 y marzo de 1931 un raid a Madagascar, en unión de René Lefèvre, que pilotaba a su vez la avioneta del mismo tipo F'-AJZZ

4 Nacido en Parres, había huido a Francia en 1921, para evadirse del servicio militar. Allí estableció contactos con el mundo aeronáutico, acompañando a Desmazières como mecánico en el citado vuelo París-Madagascar.



Benjamín Gutiérrez Junco fotografiado en el prado de Malzapatu junto a la Potez 36 en su primer vuelo a Llanes



Desmazières (primero por la derecha) y Gutiérrez Junco (a su izquierda) en el Cuesta de Cué, durante su estancia en Llanes en agosto de 1931

Lo cierto es que la llegada de la Potez constituía todo un acontecimiento, ya que, desde aquel lejano 1919 en que Leónce Garnier (“mosiú Garnié”, para los asturianos) realizara el primer vuelo desde la Cuesta de Cué, habían sido muy pocos los que desde allí se efectuaron. El más destacado el del piloto santanderino Teodosio Pombo, contratado para lanzar flores desde el aire sobre la Virgen de la Guía el día de su festividad, 8 de septiembre de 1930, realizando varios vuelos de prueba con su Messerschmitt M.23b, matrícula EC-PAP, acompañado por algunas

autoridades locales que, finalmente, se saldarían con la imposibilidad de volar el día de la fiesta.

A partir de la visita de Gutiérrez Junco, se dispararon los acontecimientos. En junio de 1932, aterrizaba en la Cuesta de Cué un Breguet XIX de la Aviación Militar pilotado por el capitán Pérez Prado en comisión para visitar Asturias con el encargo de buscar parajes aptos para las operaciones de vuelo. La impresión que le causó el campo de la Cuesta de Cué fue magnífica, informando a sus superiores de sus buenas condiciones, no para establecer una base aérea, sino para convertirlo en aeródromo de socorro, y a la Federación Aeronáutica Española de su aptitud para acoger un final de etapa de la II Vuelta Aérea a España, que iba a celebrarse próximamente. Esta segunda posibilidad fue aceptada, aunque no pudo realizarse al haber sido suspendida la citada Vuelta, si bien tendría lugar al año siguiente.



El capitán Pérez Prado (en el centro, en mono de vuelo) a su llegada a la Cuesta de Cué en junio de 1932, objeto de la curiosidad de las “fuerzas vivas” locales. Segundo por la derecha, con sombrero, el alcalde de Llanes don Clemente Merodio.

En ese mismo año aterrizó en Cué una patrulla de la Aviación Militar formada por tres Breguet XIX, tripulados por los comandantes Rodríguez y Díaz de Lecea, González Gallarza y Fernández Mulero.



En 1932/33 volaban a Asturias con una cierta frecuencia los Breguet XIX militares. Vemos aquí uno de ellos en la Cuesta de Cué (arriba) y otro en un campo improvisado en Ribadeo (abajo)

Otros pilotos que comenzaron a ser habituales en la Cuesta de Cué fueron José Yanguas Yáñez, con su De Havilland Dh.80A Puss Moth, matrícula EC-NNA, y Ricardo García Portilla (“Rico”), natural de Cué, emigrado a Méjico, que, cuando viajaba a España, traía con él su avión embarcado. Más circunstancial e imprevisto fue el aterrizaje, en octubre de 1933, de una avioneta con matrícula norteamericana, en la que volaba una pareja de recién casados en viaje aéreo por Europa –y, en esta ocasión, concretamente hacia Barcelona–, a quienes la niebla hizo perder el rumbo.

La visión de las marcas de identificación como aeródromo auxiliar de la Cuesta de Cué, supuso un alivio ante una situación que empezaba a resultarles peligrosa. En el campo de vuelo fueron atendidos por el piloto José Yanguas que les proporcionó combustible y la orientación precisa para proseguir su viaje.

En 1933, ya tenían la consideración “de servicio” el campo de Llanera, próximo a Oviedo y Lugones, para la Aviación Militar y el de Llanes para la civil. En ese mismo año tuvo lugar la II Vuelta Aérea a España, en la que el aeródromo de Cué fue elegido como final de etapa. Participaban en ésta tres avionetas de turismo y tres Breguet militares, pilotados por el teniente Doménech y Ramírez de Arellano, el capitán Pérez Pardo y, una vez más, el comandante Fernández Mulero, que hicieron en al aeródromo llanisco la escala prevista.

Como hemos visto en el capítulo anterior, en octubre de 1934, las condiciones meteorológicas supusieron una seria dificultad para los aviones que, desde la Base Aérea de León, debían trasponer la cordillera Cantábrica para actuar contra los revolucionarios asturianos. En diferentes ocasiones en el transcurso de las operaciones se consideró la posibilidad de preparar un campo de vuelo al Norte de la divisoria –en Llanera, en Gijón, en Llanes...– sin que finalmente hubiera necesidad de llevarlo a cabo. El hecho de que la Cuesta de Cué se incluyera en esos estudios es la única relación que tuvo con la Revolución de Octubre, pese a la leyenda de una participación real que actualmente se ha difundido, sobre todo en la zona de Llanes.



Tras la dicha revolución de 1934, personal técnico de Aviación efectuó una inspección en el aeródromo, que ya figuraba en las cartas aeronáuticas de navegación, asegurándose que existía el proyecto de asignarle categoría de “eventual militar”, para lo cual se proyectaba dotarle de polvorín, depósito de combustible y casa-vivienda para un guarda. Ante estas noticias, el Ayuntamiento de Llanes, como ya se ha dicho, ofertó al Ministerio de la Guerra la cesión de los terrenos, acompañando la propuesta de los oportunos planos y documentación. Sin embargo, ni hubo una respuesta a dicha proposición ni se llevó a cabo obra alguna de las anunciadas. Lo único que se hizo antes de 1936 fue desviar una línea de tendido eléctrico que constituía un obstáculo para el tráfico del campo.



Benjamín Gutiérrez Junco despegando con su Potez EC-AUU del aeródromo de Lamiaco (Vizcaya)

Entretanto, el tan citado aeródromo continuaba siendo utilizado como base habitual para sus vuelos por Benjamín Gutiérrez Junco, que había obtenido el título de piloto y adquirido la “famosa” Potez F-ALAC en septiembre de 1933, inscribiéndola a su nombre con la matrícula española EC-AUU, con la que solía recorrer la cornisa cantábrica, aterrizando en

terrenos de fortuna, aparte de viajes a Francia, país con el que no deseaba perder sus relaciones aeronáuticas. En febrero de 1935 trasladaría a Llanes a un cámara de la UFA, importante empresa cinematográfica alemana, con el que realizó una serie de vuelos en los que se tomaron las primeras filmaciones aéreas de Asturias (5). También utilizaron el aeródromo de Cué doña María de la Salud Bernaldo de Quirós, primera mujer española que obtuvo el título de piloto de aeroplano y, en el verano de 1934, doña Marcelina Martínez Ruiz que tomó tierra en la Cuesta de Cué con un aparato Bristol (6).

El aeródromo de Cué resultaba, cuando menos, muy peculiar, pues se trataba de un llano situado en una meseta de unos 140 metros de altura (7) circundado prácticamente en todo su perímetro por fuertes pendientes sólo algo más suaves en su extremo Este al que llega la carretera que comunica Cué con Andrín, salvando un collado desde el cual se accede al campo. La dirección del mismo, casi paralelo a la costa, era de Este a Oeste, teniendo la llanada unos mil metros de longitud y cerca de trescientos de anchura, con el mar Cantábrico al Norte y al Sur la Sierra de Cuera, de la que lo separaba el valle que acoge el pueblo de San Roque del Acebal. No es, pues, de extrañar que el piloto republicano Francisco Tarazona lo comparara con un portaaviones y el de la Legión Cóndor Adolf Galland con una azotea. Los vientos dominantes eran del Norte y Noroeste, lo que

---

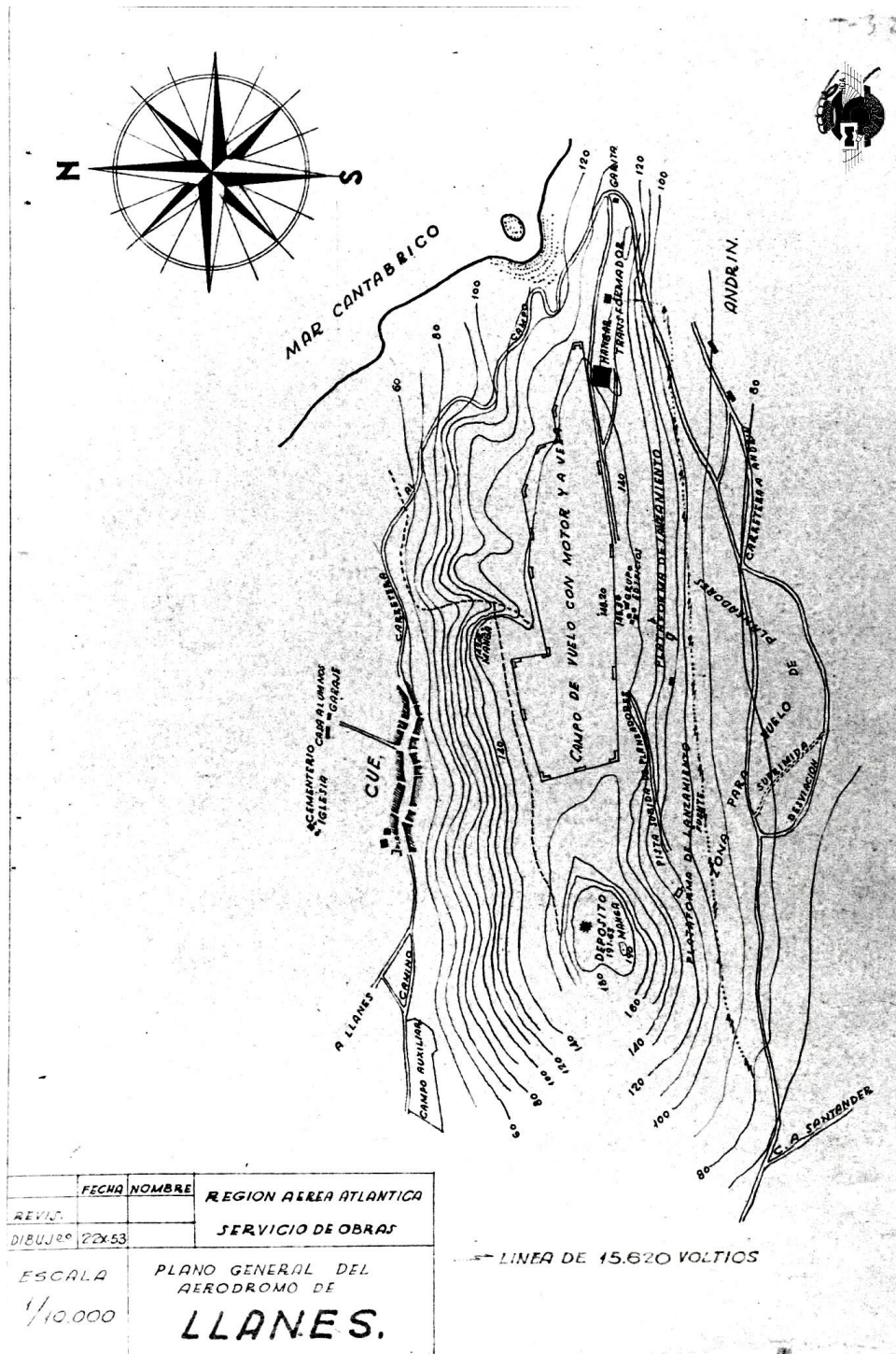
5 Actualmente perdidas; lo que nos priva de unas vistas aéreas de época del aeródromo de Cué que, sin duda, figurarían entre ellas.

6 Higinio del Río Pérez. “Joaquín Ortiz. Un arquitecto racionalista”. Pág. 202

7 137 en la zona de acceso al campo y 176 en la cota más alta (Canto de Jario) ya fuera del terreno de vuelo.



suponía que despegues y aterrizajes debían realizarse frecuentemente con viento cruzado.



Plano del aeródromo de La Cuesta de Cue. Aunque su trazado se remonta a los primeros años “cuarenta”, las curvas de nivel nos permiten hacernos idea de la naturaleza del terreno y al mismo tiempo apreciar las obras levantadas en él durante la guerra. Datación: la REGION AEREA ATLANTICA, por cuyo Servicio de Obras fue dibujado, se creó el 17 de octubre de 1940, por lo que es posterior a ese fecha. (Cortesía de Ramón Duarte Alvarez)

Como compensación a estos inconvenientes, el suelo era de hierba y turba, muy firme y no se encharcaba, lo que permitía operar desde el mismo a polimotores de considerable peso. En conjunto, el saldo era positivo siendo, de hecho, más bien escasos los accidentes ocurridos en él durante la guerra.

En cuanto al terreno de vuelo de la Morgal, en Llanera –que durante la guerra jugaría un papel prácticamente nulo, en contraste con la actividad desarrollada en el de Llanes– se había por fin decidido convertirlo en un aeródromo auxiliar, adjudicándose las obras para su acondicionamiento a don Segundo García Gudiaga en febrero de 1936. El estallido de la contienda civil impediría que los trabajos llegaran apenas a iniciarse.

Por lo que respecta al material de aviación, una vez sofocada la revolución de octubre de 1934, con el acceso de la C.E.D.A. al Gobierno y el de Gil Robles a la Cartera de Guerra, se consideró inaplazable la modernización de las Fuerzas Aéreas, en aplicación de las enseñanzas adquiridas a partir de las carencias evidenciadas en la campaña de Asturias.

Había que buscar urgentemente un aparato de caza para reemplazar al Nieuport 52, que entonces dotaba las unidades de esta especialidad y cuya obsolescencia resultaba palmaria, aunque en este caso no estuviera refrendada por la experiencia asturiana en la que no había tomado parte. El caza seleccionado fue el británico Hawker “Fury”, que debería construir en España, bajo licencia, la Hispano Aviación.

Aún más anticuados se hallaban los cazas de la Aeronáutica Naval, los Martinsyde F.4, para cuya sustitución urgente se eligió, no un caza puro, sino más bien un aparato de ataque y bombardeo ligero, el igualmente británico Hawker “Osprey”, del que Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.) debía construir una pequeña serie.

La misma urgencia se sentía respecto al relevo de los Breguet XIX por auténticos aparatos de bombardeo. En este caso, la elección recayó en el norteamericano Martin B-10, del que C.A.S.A. habría de construir la variante española Martin 139 WSP.

Ninguno de estos aparatos se incorporó a la Aviación española. El triunfo del Frente Popular en las elecciones de febrero de 1936 y la formación de un Gobierno de este signo, que no tenía el menor interés en potenciar las Fuerzas Armadas, fue ralentizando la tramitación de los

contratos de suerte que, al estallar la guerra en julio, no se habían iniciado las fabricaciones previstas y sólo se encontraban en España tres Hawker “Fury” y un Hawker “Osprey”, que montaban motores Hispano Suiza 12XBr en sustitución de los motores originales ingleses –tal como se exigía en los correspondientes contratos de compra– enviados por la firma proyectista como demostradores y modelos para iniciar la producción española. El empleo de estos cuatro aviones por el Gobierno de Madrid en la guerra civil tendría lugar en los frentes del Centro por lo que no guardó relación en absoluto con las operaciones sobre Asturias durante la misma.

Se habían recibido, no obstante, nuevas ametralladoras de torreta Vickers Clase K y Clase F que iban a reemplazar en los aparatos, tanto de la Aviación Militar, como de la Aeronáutica Naval a las anteriores y desgastadas Lewis y Darne que habían puesto en evidencia sus problemas al emplearlas contra los revolucionarios. La Vickers Clase F ya había sido evaluada en España en 1930, año en que se compraron ocho máquinas, con números de serie 85011 a 85018, a las que se sumarían otras 103 –con números de serie B 750 a B 824 y B 925 a B 952, adquiridas a finales de 1934 y en 1935– que comenzaron a montarse inmediatamente en las torretas de los aviones españoles. La Clase F era una máquina que combinaba el tradicional funcionamiento Vickers, por corto retroceso del cañón y cierre de rótula con el sistema de alimentación mediante cargadores de disco o plato giratorio, como los de la Lewis, pero con una capacidad para 97 cartuchos de calibre .303 British (7,7 mm), lo que suponía una mayor facilidad de manejo frente a sus antecesoras Darne, alimentadas por engorrosos tambores con cintas. Tenía una cadencia de

fuego de 650 disparos por minuto.

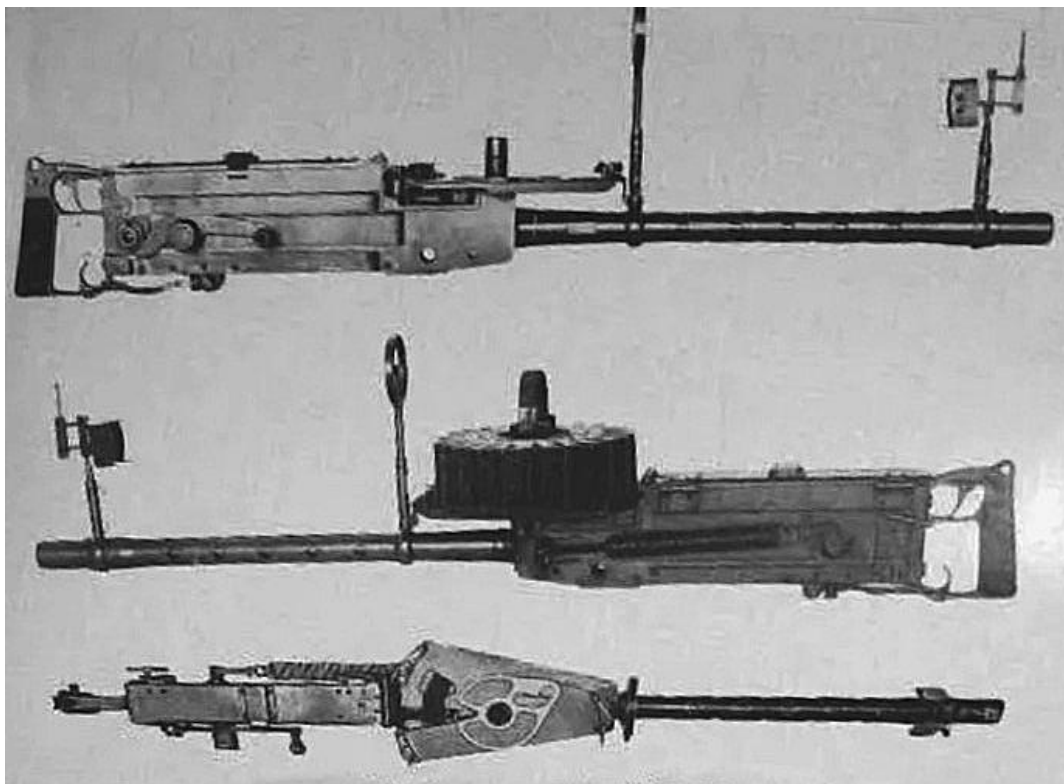


Una de las ametralladoras Vickers Clase F adquiridas en 1934 -la número de serie B785- se conserva actualmente en la Sala de Armas de la Delegación de Defensa de Asturias.

La Vickers Clase K, también conocida como G.O. (de Gas Operated), era una rareza en la producción de la firma británica, pues incorporaba el funcionamiento por toma de gases en un punto del cañón –tomado del fusil ametrallador Vickers Berthier–, que nunca había sido habitual en la producción de dicha empresa. La alimentación se efectuaba por cargador de plato o disco, como la anterior, pero no giratorio sino fijo, provisto de un muelle espiral que iba impulsando los cartuchos hasta dejarlos al alcance del cerrojo, que los introducía en la recámara. Dicho cargador albergaba 96 cartuchos de calibre .303 British que disparaba con una



cadencia de 950 d.p.m. En 1935 España compró 155 ametralladoras de este tipo, con números de fabricación del C-917 al D-71.



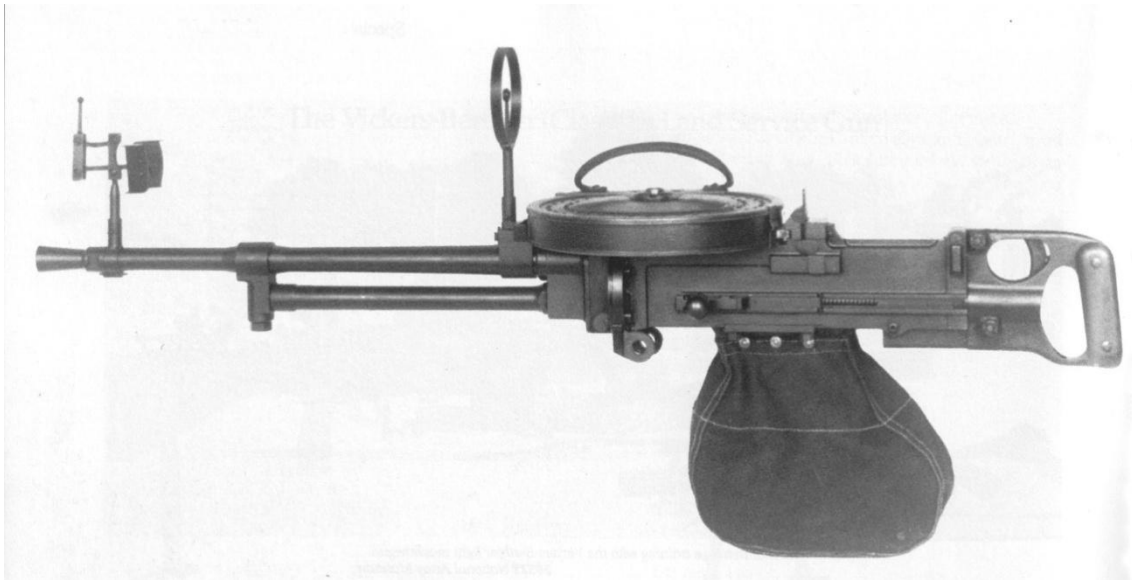
Ametralladora Vickers Mark F.





Ametralladora Vickers Mod. F en la torreta de un Breguet XIX





Ametralladora Vickers Clase K. Se aprecian sus elementos de puntería (punto de mira de veleta), cargador de disco y bolsa para la recogida de las vainas vacías.

Fue con estas ametralladoras Vickers –la F y la K–, montadas en las torretas de sus aparatos –en montajes sencillos o dobles– como la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval llegaron armadas a la guerra civil en 1936. En cambio, continuaban llevando las mismas bombas, los mismos sistemas de lanzamiento y los mismos visores de bombardeo “Warleta” utilizados durante la revolución de 1934, toda vez que en estos campos no se había introducido mejora alguna (8).

Por otra parte, se había incrementado el número de polimotores de la Aviación Militar con el traspaso a la misma en 1935 por parte de L.A.P.E. de cuatro trimotores: dos Junkers G.24, versión civil del K.30, –matrículas EC-AAF (n/f. 914) y EC-FFA (n/f. 929) tan fatigados que, al iniciarse la guerra civil –cuando todavía no hacía un año del traspaso– ya no pudieron

---

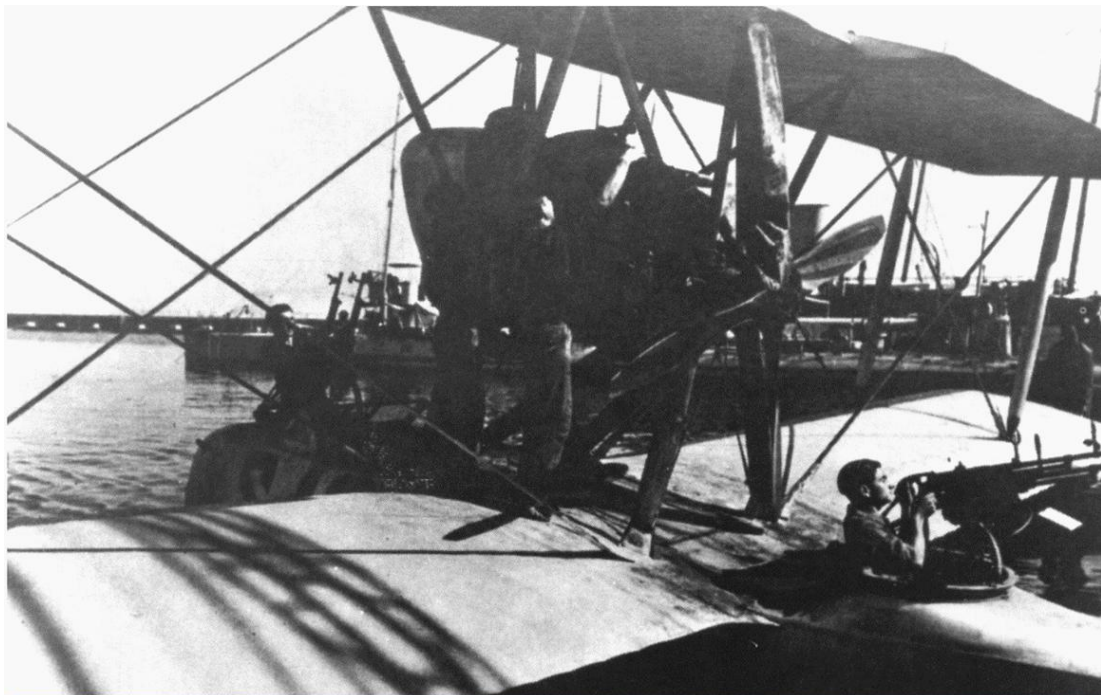
8 La Aeronáutica Naval había encargado bombas y lanzabombas ingleses para sus torpederos Vickers Vildebeest y estaba estudiando la instalación en ellos de visores de bombardeo Goerz Tipo C, pero ninguno de estos elementos llegó a España antes del comienzo de la Guerra Civil.

emplearse en ella, y dos Fokker F-VII 3m –probablemente los dos más antiguos de la dicha línea aérea, el EC-AHH (n/f. 5127) y el EC-AKK (n/f. 5211)– en un estado algo mejor que recibirían las matrículas militares 20-5 y 20-6. Todos ellos fueron destinados a la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá de Henares.

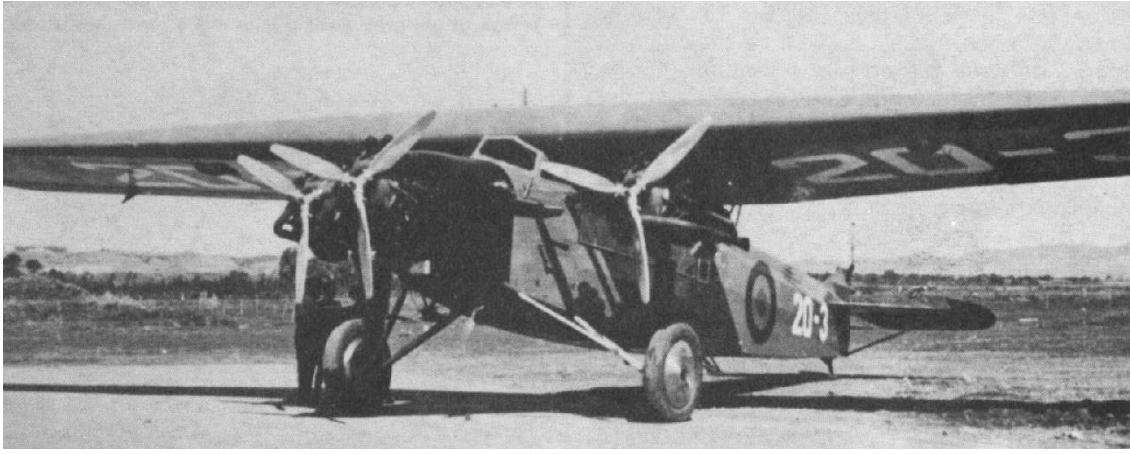
El hueco de matrículas entre la del preexistente 20-1 y la del 20-5 fue reservado para otros tres Fokker F-VII 3m construidos bajo licencia por la empresa Loring (antecesora de A.I.S.A.), de Carabanchel, que ostentarían las 20-2, 20-3 y 20-4. Al igual que el 20-1, de fabricación holandesa, montaban motores Hispano Suiza 9Qd, de 325 HP, con los que alcanzaban una velocidad máxima de unos 185 kilómetros por hora, y eran susceptibles de ser armados con lanzabombas desmontables y los oportunos visores de bombardeo. Como armamento defensivo, disponían de una ametralladora Vickers Clase K sobre torreta Scarff en un puesto dorsal que resultaba, obviamente, escasa para ese cometido, por lo que durante la guerra resultó frecuente proveer a sus tripulantes de algún que otro fusil ametrallador con el que hacer fuego a través de las ventanillas. Con los Fokker 20-1 a 20-4 se organizó una unidad que fue destinada al Sahara



Los Breguet XIX entrarían en la guerra armados con ametralladoras Vickers tipo K (o G.O.) montadas sobre anillos de torreta Scarff y con visores de bombardeo Warleta, que se aprecia en el costado derecho del aparato.



Una foto ya clásica: Savoia S-62 de la Armada Naval con sus dos puestos de ametralladoras armados con montajes dobles Vickers Clase K



El F.VIIb 3m M con matrícula 20-3 fue uno de los construidos por la firma Loring que, junto a los otros dos fabricados por ésta y el 20-1 adquirido en Holanda, pasó a formar la Escuadrilla Colonial de Cabo Juby (Sahara)



Los tres DH.89M Dragón adquiridos por la Aviación Militar en 1935 fotografiados antes de su salida hacia España.

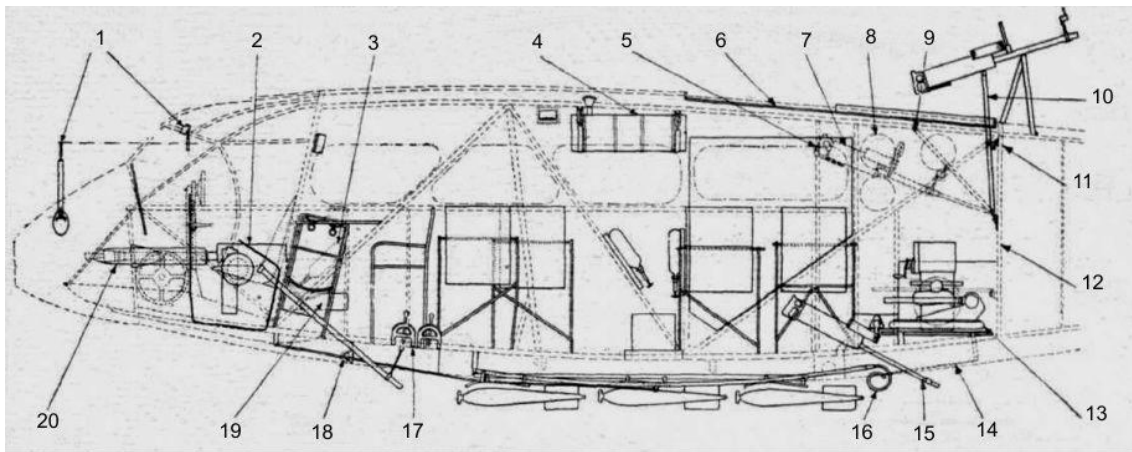
Finalmente, en 1935, la Aviación Militar española adquiriría tres bimotores De Havilland DH.89M “Dragon Rapide” –matrículas británicas G-ADYK (n/f. 6310), G-ADYL (n/f. 6311) y G-ADYM (n/f. 6312)– destinados al servicio colonial. Llegaron a Madrid en enero de 1936 y, de momento, no pasaron a África, quedando agregados a la Escuela de Vuelo y Combate, de Alcalá, siéndoles asignado el 22 como número tipo de aparato.



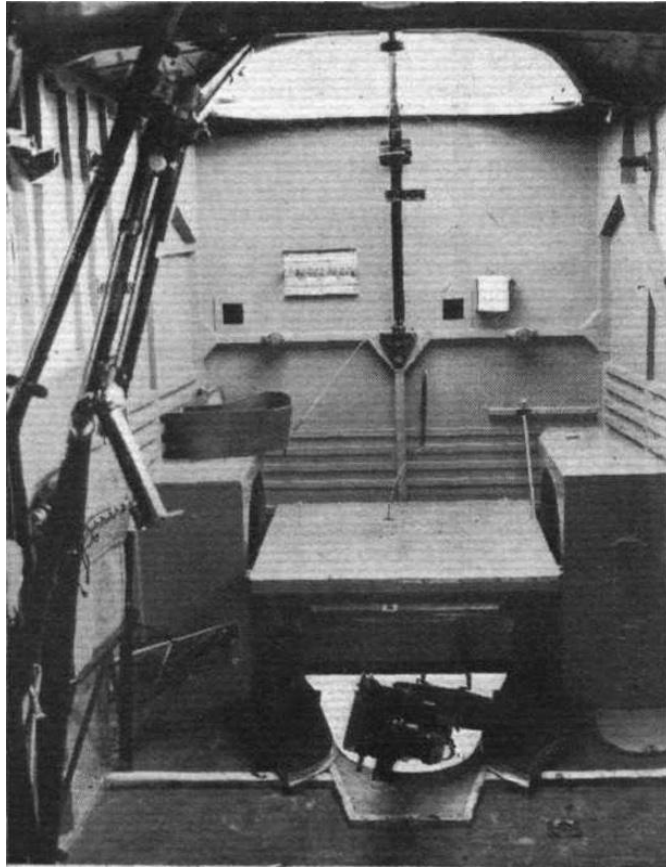
Puesto defensivo dorsal del “Dragón” con su ametralladora Vickers Clase F que, por cierto, no tiene colocados los elementos de puntería.

Los “Dragon Rapide” militares iban armados con dos ametralladoras móviles Vickers Mod. F de 7,7 mm (.303 British) emplazadas respectivamente en un puesto abierto dorsal y en otro ventral, desde el que se hacía fuego a través de una trampilla de corredera. Una tercera Vickers – del mismo calibre, si bien Mod. E–, manejada por el piloto, iba fija en el costado derecho. Disponían de tres lanzabombas externos bajo el fuselaje con capacidad total para doce bombas de 12 kilos y de un equipo de radio Marconi AD 6Mt/r.

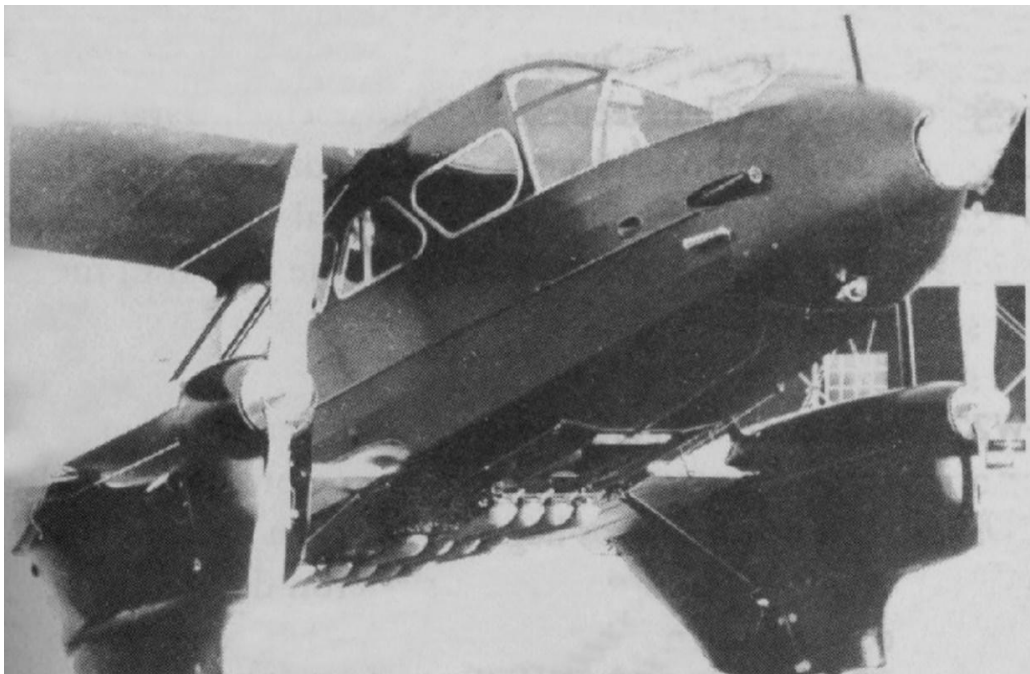
El De Havilland DH.89M estaba propulsado por dos motores Gipsy Six de 200 HP con los que alcanzaba una velocidad máxima de 255 kilómetros por hora o de 210 en régimen de crucero.



- 1.- Punto de mira y anillo de puntería para el piloto
- 2.- Disparador para el piloto
- 3.- Sistema de extinción de fuego para los motores
- 4.- Depósito de agua
- 5.- Fijación de la ametralladora superior plegada
- 6.- Trampilla de cierre del puesto defensivo superior
- 7.- Ametralladora superior en posición replegada
- 8.- Tambores de munición de repuesto
- 9.- Ametralladora Vickers Clase F en posición de fuego
- 10.- Montaje de la ametralladora superior
- 11.- Fijación del montaje en posición de fuego
- 12.- Mamparo especial trasero
- 13.- Montaje de la cámara fotográfica
- 14.- Trampilla blindada para la abertura de la cámara y el arma inferior
- 15.- Montaje de la ametralladora inferior
- 16.- Gancho para la trampilla blindada
- 17.- Mandos de los lanzabombas
- 18.- Trampilla blindada para el visor de bombardeo
- 19.- Caja para la radio
- 20.- Ametralladora Vickers Clase E para el piloto

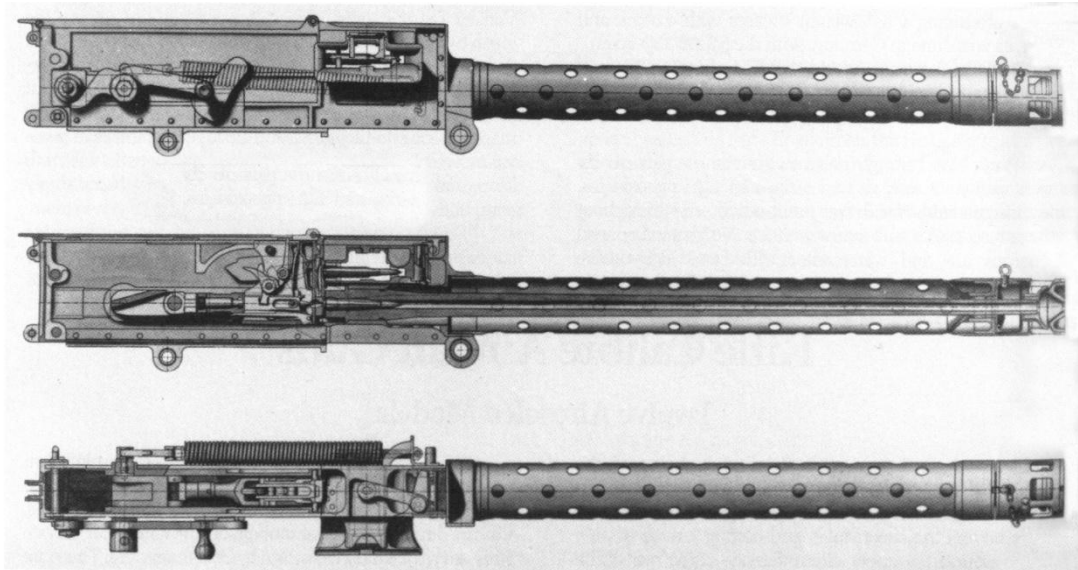


Puestos defensivos superior e inferior del DH.89 M. El primero con el estribo plegable para el tirador bajado y sin la ametralladora; el segundo, con una Vickers Clase F.



La imagen nos muestra la ametralladora Vickers Clase E sobresaliendo en el costado derecho de uno de los DH.89M comprados por España y su descomunal punto de mira sobre el morro

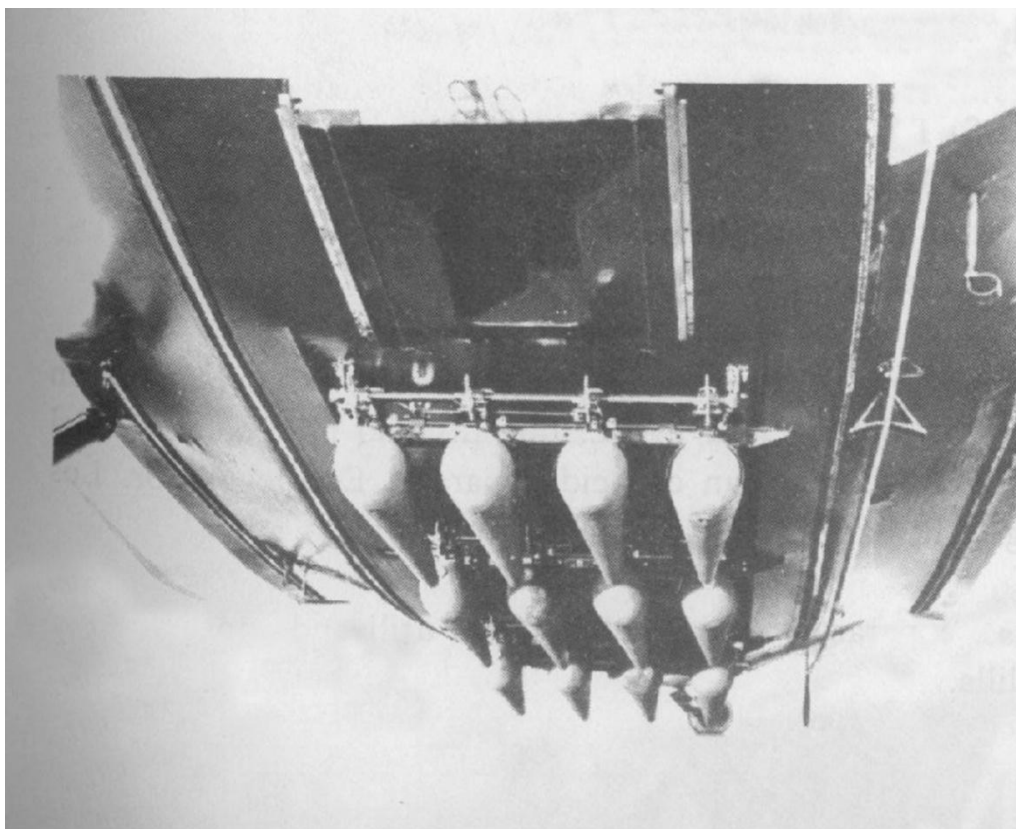




Ametralladora aeronáutica Vickers MK II, que recibía la denominación de Clase E cuando se destinaba a la exportación.

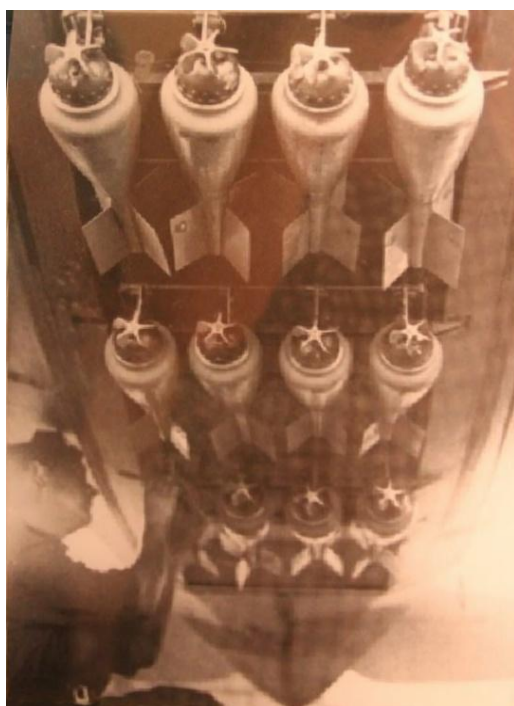


Cabina del DH.89M. Se aprecia la parrilla anular de puntería y se vislumbra el punto de mira con que contaba el piloto para dirigir el fuego de la ametralladora Vickers Clase E de que disponía.



Lanzabombas del DH.89M cargados con bombas de instrucción. En primer término, la abertura para el visor de bombardeo.

Por su parte, la Aeronáutica Naval había encargado a Construcciones Aeronáuticas una serie de veintisiete aviones torpederos Vickers Videbeest que le fueron entregados entre junio de 1935 y comienzos de 1936. En el primer semestre del año había organizado la 1ª Escuadrilla, en tanto que las 2ª y 3ª estaban en periodo de armamento y dotación de personal. Los torpedos para ellos, encargados a Gran Bretaña, no llegarían antes de la guerra ni a lo largo de la misma. Igualmente había ido recibiendo los últimos hidroaviones Savoia S.62 de la serie de cuarenta que construían los Talleres de la Aeronáutica Naval, en Barcelona. El último entregado por éstos antes del 18 de julio de 1936 fue el nº 37; el 38 y el 39 estaban en construcción y el 40, aún no se había comenzado.



Los mismos lanzabombas de la foto anterior cargados con bombas “de verdad”, inglesas, HE Cooper Mk I de 20 libras.

Al estallar la guerra, los Vickers Vildebeest quedarían en su totalidad en el bando republicano y nunca operarían sobre Asturias (9). Es llamativo que invariablemente se les moteje, sobre todo por parte republicana, de “viejos”, “antiguos”, “achacosos” ... cuando, como estamos viendo, se trataba de aviones flamantes, recién contruidos; muchos de ellos con poco más de un año de servicio y alguno con tan sólo días. Si acaso, cabría la posibilidad de que se pudiera considerarlos desfasados, nacidos anticuados, lo que no era del todo cierto salvo, tal vez, en el caso de los Savoia S.62 o que se les achacara una mala calidad de construcción.

---

9 En el Norte republicano volaría y combatiría un Vickers Vildebeest de la Aeronáutica Naval -el T-10-, pero nunca lo hizo sobre Asturias