

Por lo que respecta al material de aviación, una vez sofocada la revolución, 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.

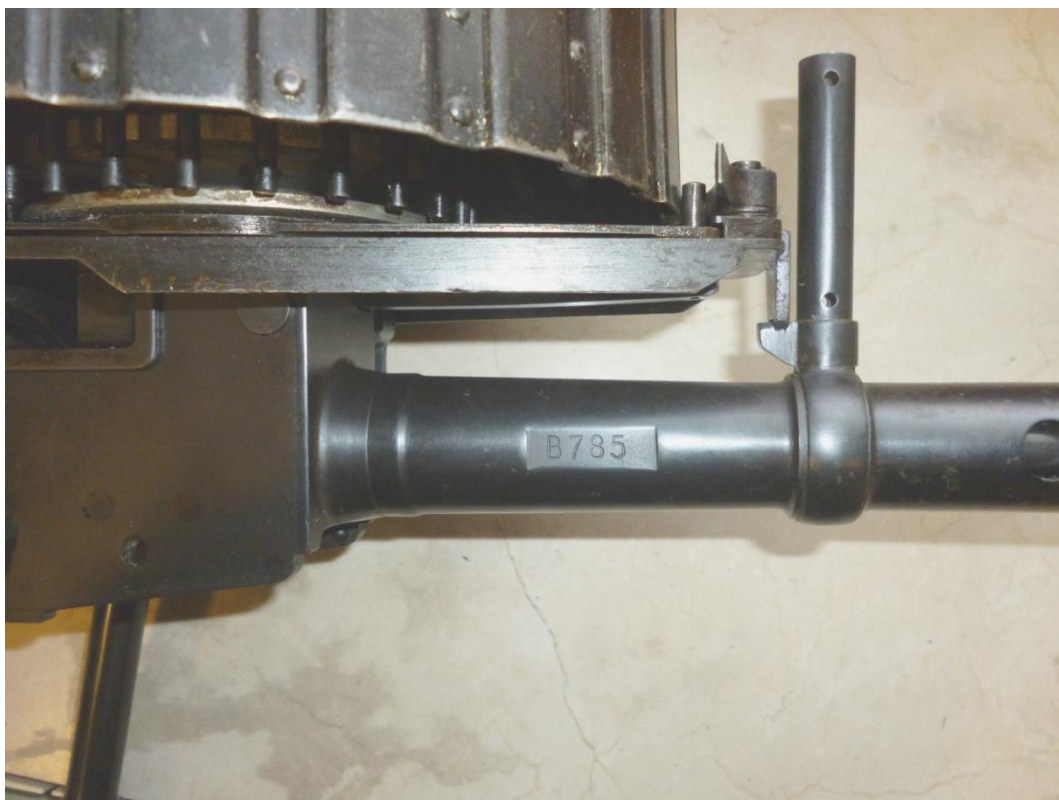
Aún más anticuados se hallaban los cazas de la Aeronáutica Naval, los Martinsyde F.4, para cuya sustitución urgente se eligió, no un caza puro, sino más bien un aparato de ataque y bombardeo ligero, el igualmente británico Hawker Osprey, del que Construcciones Aeronáuticas S.A. (C.A.S.A.) debía construir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

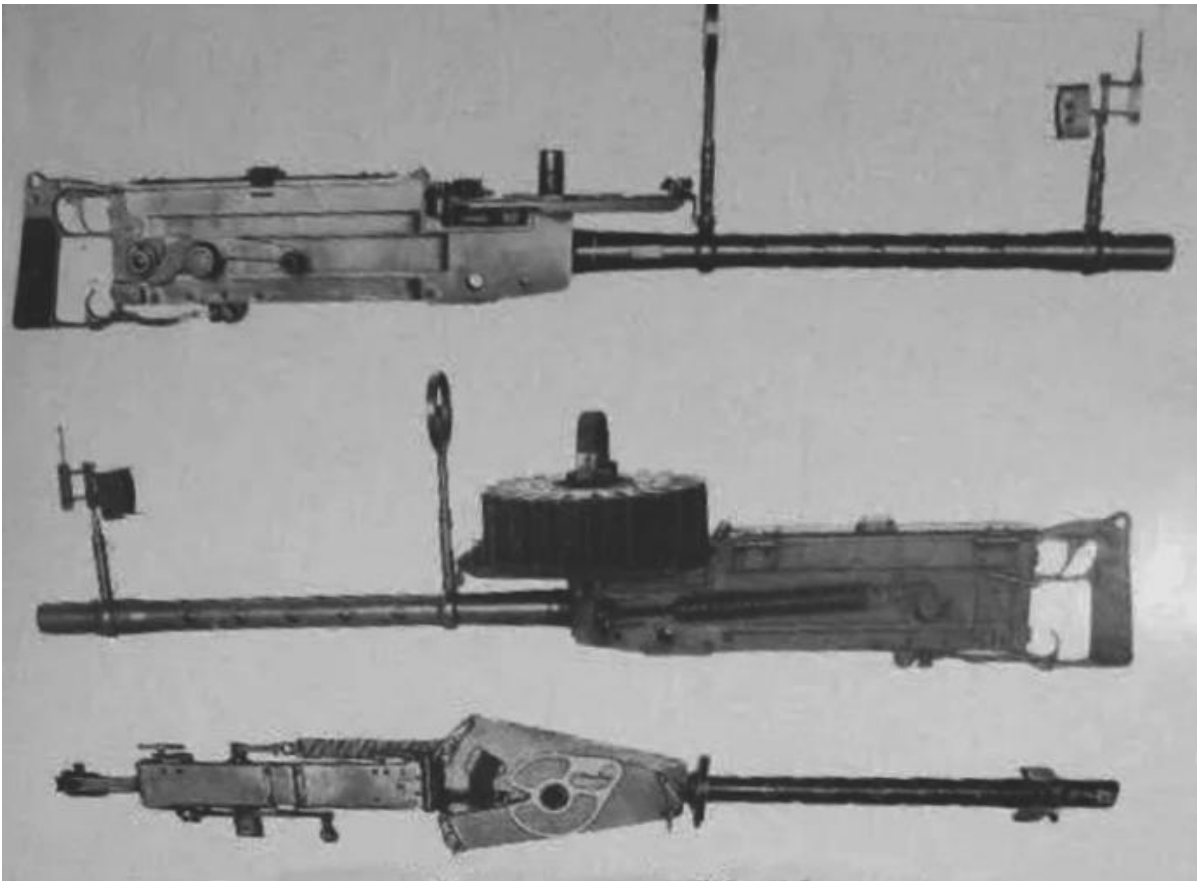
contratos de suerte que, al estallar la guerra en julio, no se habían iniciado las fabricaciones previstas y sólo se encontraban en España tres Hawker Fury y un Hawker Osprey, en los que se habían sustituido los motores originales por otros Hispano-Suiza 12XBr –como exigían los correspondientes contratos– 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 para 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 emplearse en ella, y dos Fokker F-VII 3m –probablemente los dos más

---

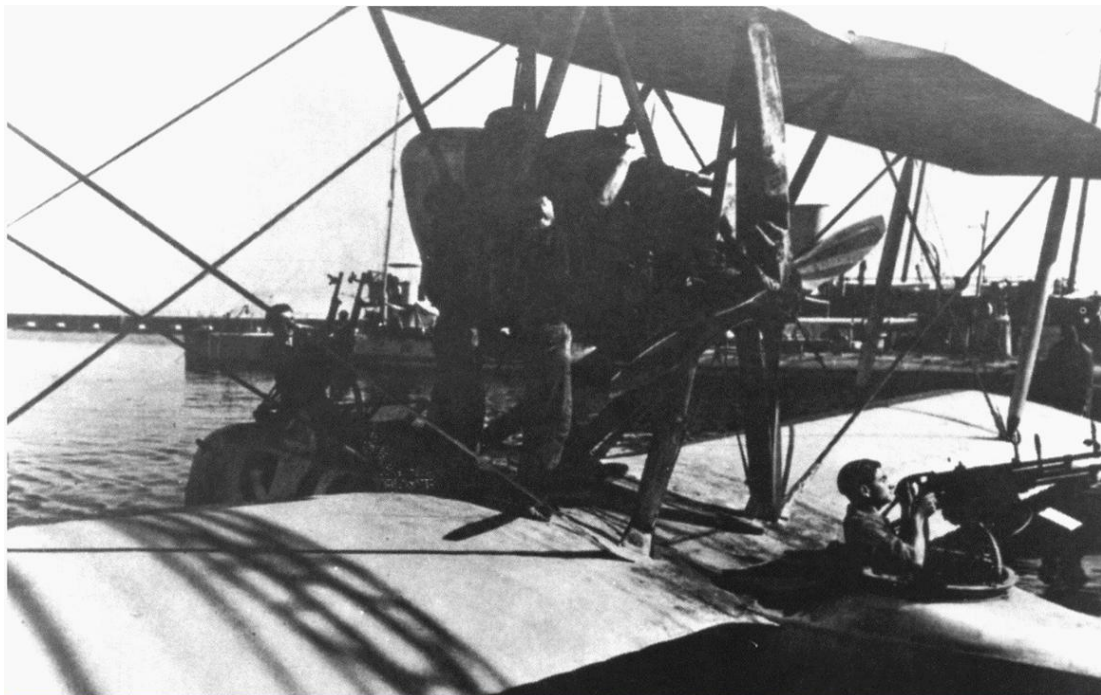
8 La Aeronáutica Naval había encargado bombas y lanzabombas ingleses para sus torpederos Vickers Vildebeest y estaba estudiando la instalación en ellos de visores de bombardeo Goerz Tipo C, pero ninguno de estos elementos llegó a España antes del comienzo de la Guerra Civil.

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

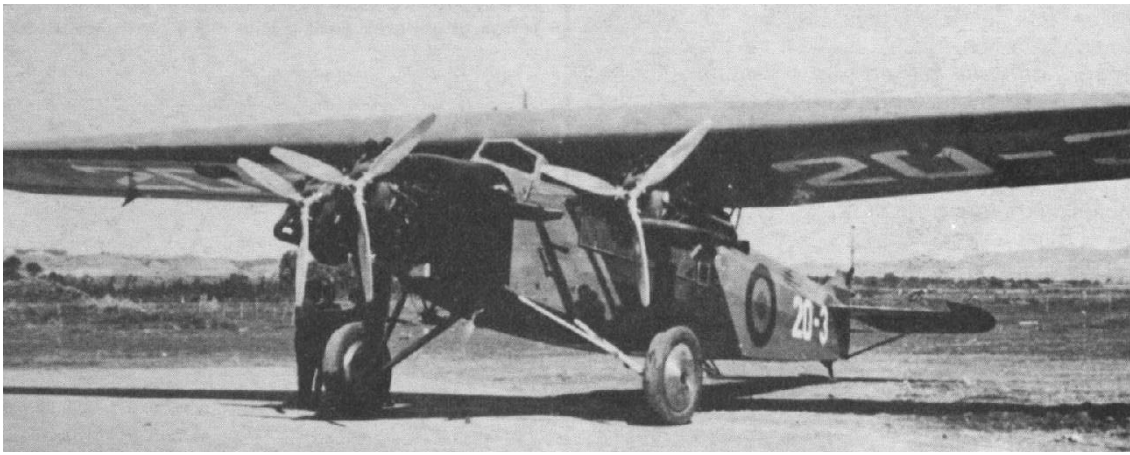


Los Breguet XIX entrarían en la guerra armados con ametralladoras Vickers tipo K (o G.O.) montadas sobre anillos de torreta Scarff y con visores de bombardeo Warleta, que se aprecia en el costado derecho del aparato.



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 parte de 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.

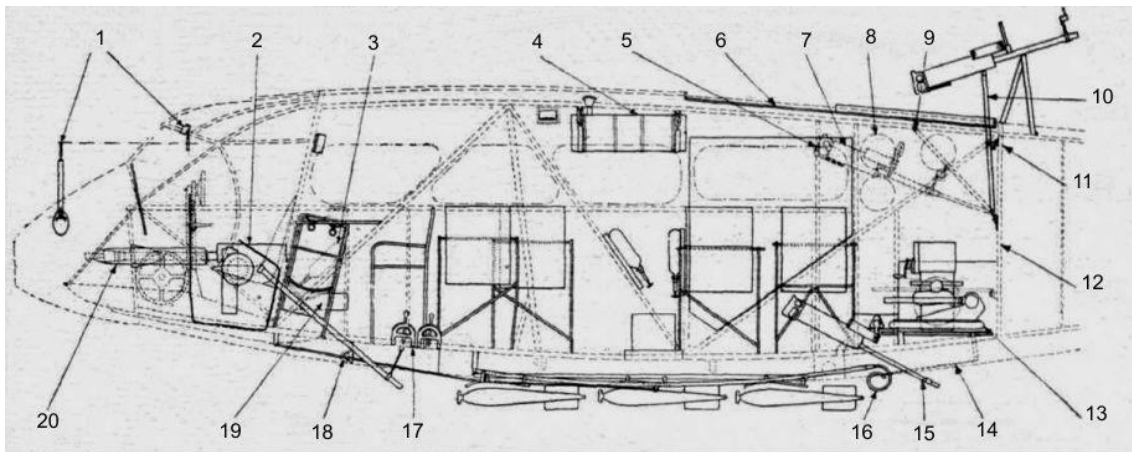
Finalmente, en 1935, la Aviación Militar española adquiriría tres bimotores De Havilland DH.89M –matrículas británicas G-ADYK (n/f. 6310), G-ADYL (n/f. 6311) y G-ADYM (n/f. 6312)– destinados al servicio colonial. Llegaron a Madrid en enero de 1936 y, de momento, no pasaron a África, quedando agregados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

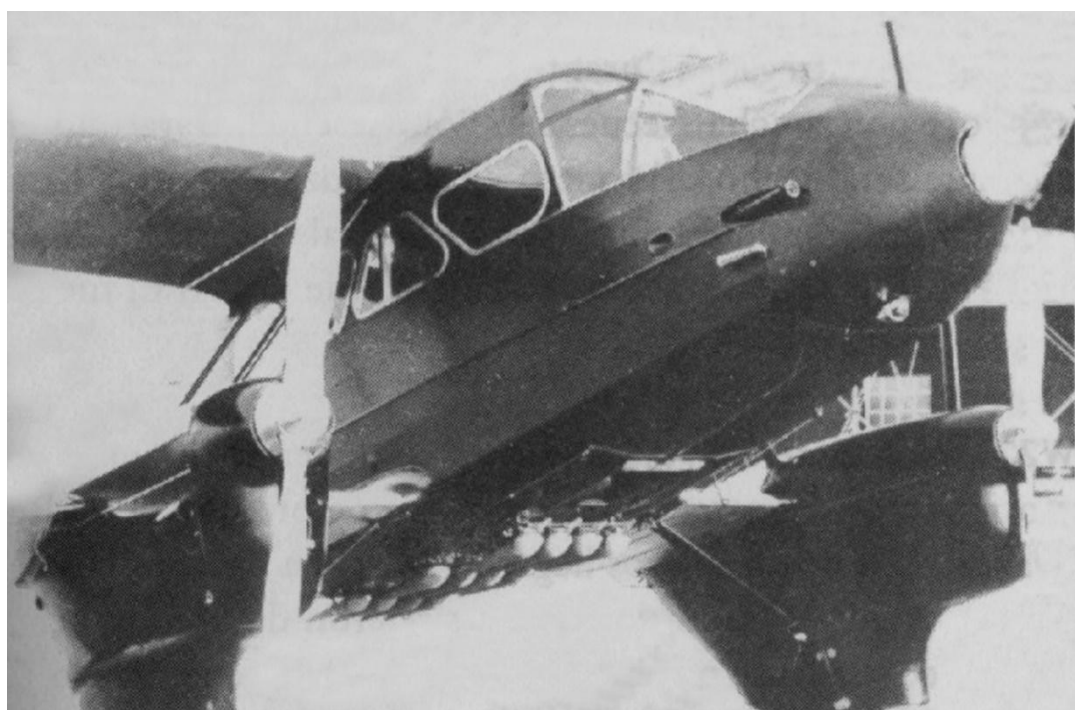
El De Havilland DH.89M estaba propulsado por dos motores Gipsy Six de 200 HP con los que alcanzaba una velocidad máxima de 255 kilómetros por hora o de 210 en régimen de crucero.



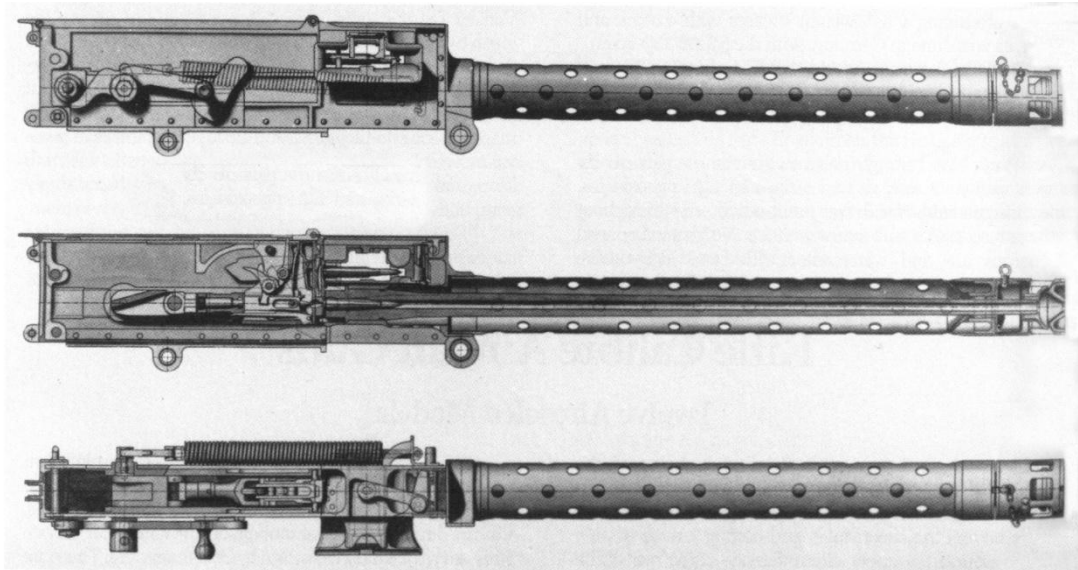
- 1.- Punto de mira y anillo de puntería para el piloto
- 2.- Disparador para el piloto
- 3.- Sistema de extinción de fuego para los motores
- 4.- Depósito de agua
- 5.- Fijación de la ametralladora superior plegada
- 6.- Trampilla de cierre del puesto defensivo superior
- 7.- Ametralladora superior 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.



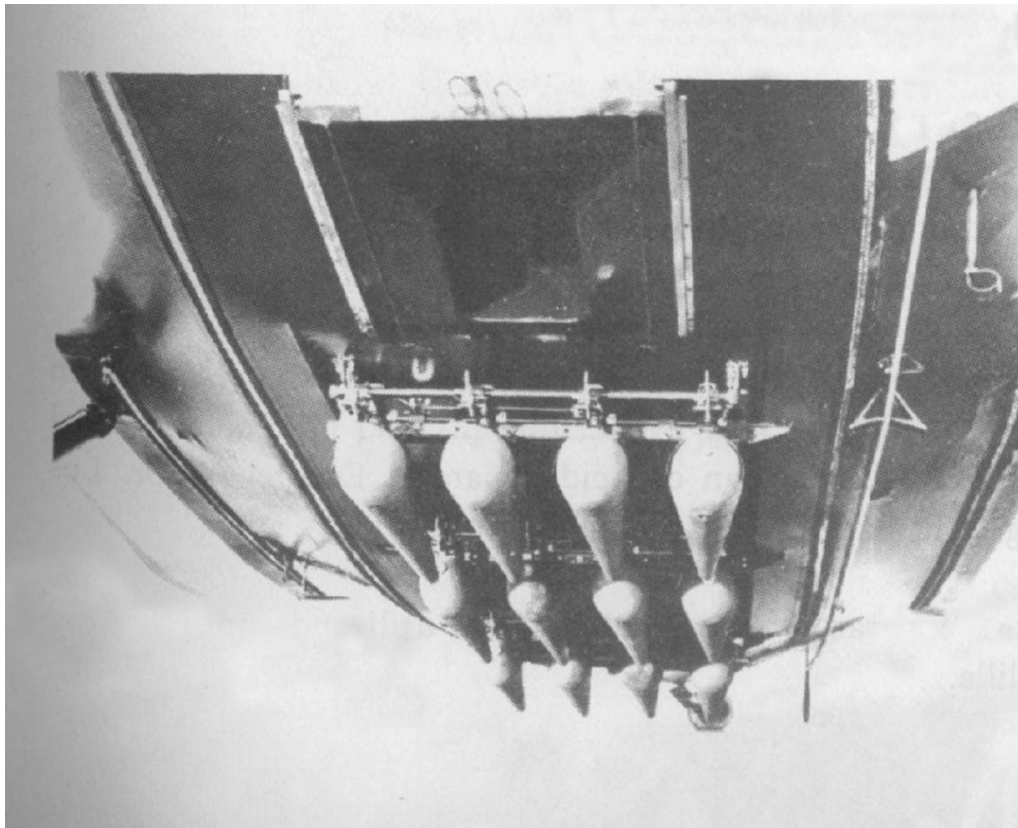
La imagen nos muestra la ametralladora Vickers Clase E sobresaliendo en el costado derecho de uno de los DH.89M comprados por España y su descomunal punto de mira sobre el morro



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

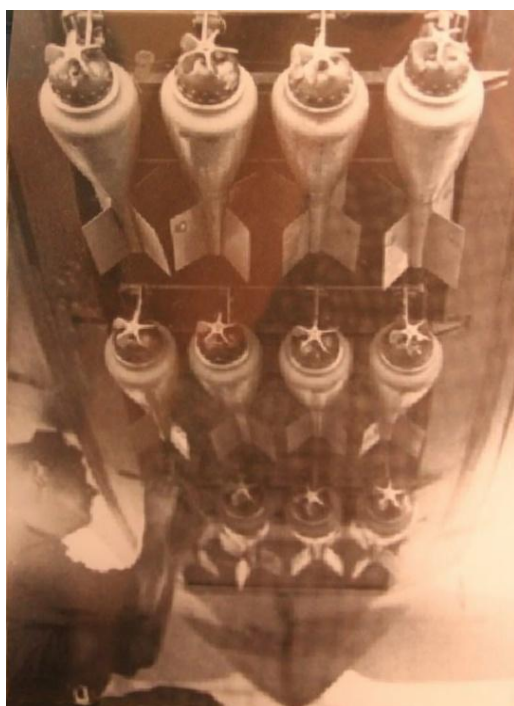


Cabina del DH.89M. Se aprecia la parrilla anular de puntería y se vislumbra el punto de mira con que contaba el piloto para dirigir el fuego de la ametralladora Vickers Clase E de que disponía.



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 construidos; 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