

12ª entrega

30 de julio.-

A 5,35 h. se recibía en el crucero “Almirante Cervera” un radio emitido desde Oviedo en el que anunciaba: *“En este momento ha pasado en esa dirección un trimotor. Me dicen del E.M. que estén preparados por si es enemigo”*. A 6,00 h. el Douglas DC.2 de Hidalgo de Cisneros atacaba al crucero, pero no es normal que, despegando del aeródromo de Llanes en busca del “Cervera”, sobrevolara la capital asturiana, situada casi una treintena de kilómetros al Sur de la costa de Gijón. No parece, por tanto, que el aparato observado desde Oviedo fuera el citado Douglas; más bien debía tratarse del Fokker F.VIIb 3m. de L.A.P.E. que, pilotado por Guillermo Xuclá Nin, viajaba en esas mismas horas desde Madrid al aeródromo de Cué. En cuanto al ataque efectuado contra el buque nacional lo consignaba así, en los acaecimientos del cuaderno de bitácora el oficial de guardia del puente, teniente de navío Manuel Ceñal: *“Un trimotor (sic) enemigo nos arrojó una bomba a las 6 h., otra a las 6 h. 10 m. y a las 6 h. 25 m. tres más, casi simultáneas, y todas cayeron por popa. Se respondió con fuego de fusil y dos antiaéreos”* (18); desde el propio crucero se reconocía que el fuego antiaéreo había sido muy deficiente dada la inexperiencia de sus improvisados artilleros.

Acto seguido, el DC.2 viró hacia el Sur, pasando unos minutos después –hacia las 6,30– sobre la vertical de Oviedo, donde arrojó dos bombas en

18 La razón de que usara sólo dos de sus cuatro antiaéreos no fue otra que la falta de personal para cubrir los otros dos.

la Argañosa, con el resultado de una mujer herida. A continuación, volvió de nuevo a Gijón, lanzando algunas bombas sobre el cuartel de Simancas.



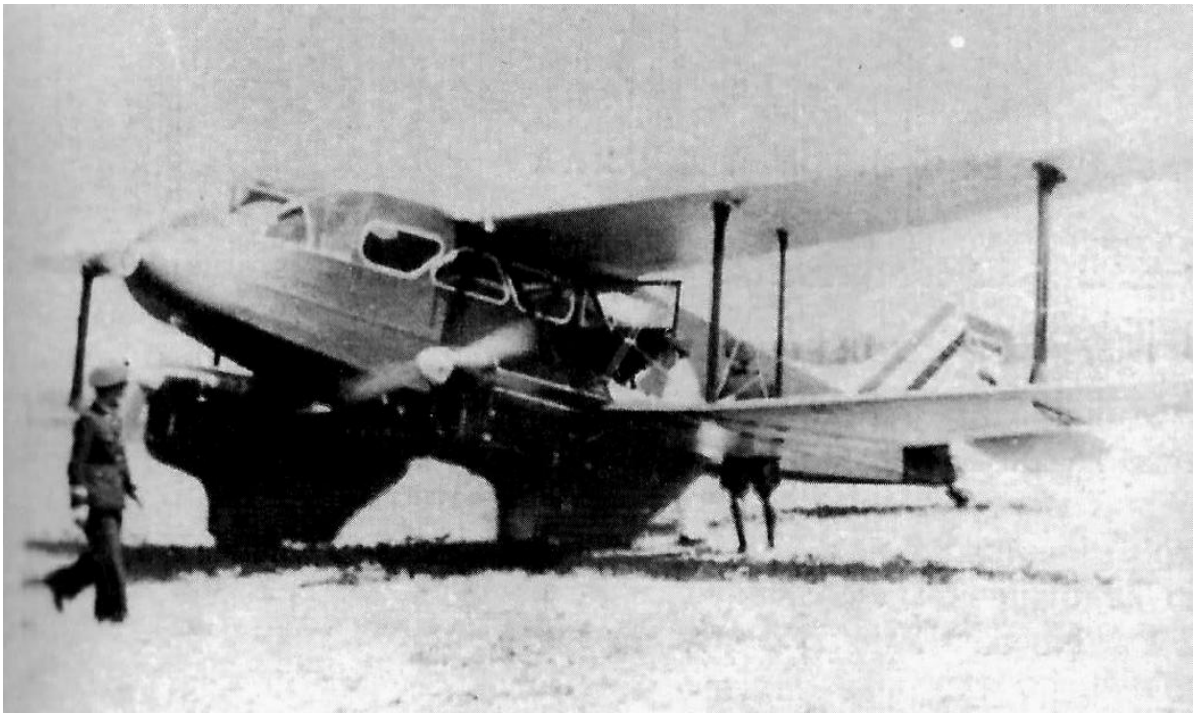
La defensa antiaérea del “Almirante Cervera” estaba encomendada a cuatro cañones Vickers/Carraca” de 101,6/50 que, mediada la guerra, debieron reemplazarse por otros más modernos, a causa de su escasa eficacia.

En cuanto al Fokker F.VIIb 3m de Xuclá, dando por concluida su misión de enlace y abastecimiento, regresó a Madrid, relatando el piloto que, antes de llegar a Guadarrama, había sido perseguido por un “Dragón” nacional (19).

Un Breguet de León efectuó un reconocimiento sobre Gijón.

Una columna, al mando del comandante Ceano, organizada en Lugo con la misión de socorrer a los enclaves nacionales de Oviedo y Gijón, se adentraba en Asturias desde el Occidente, ocupando Vegadeo y Castropol.

19 Joan J. Maluquer. “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, pág. 68.



En los primeros momentos del conflicto el D.H.89 militar N° 3, único de su tipo en el bando nacional, ostentó –aunque por muy poco tiempo–, una extraña identificación consistente en una bandera española –probablemente, tricolor– en diagonal a lo largo de la cola.

31 de julio.-

Tres “Br XIX” de La Virgen del Camino aprovisionan los cuarteles gijoneses entre las 07,00 y las 07,30, sin efectuar ataque alguno sobre sus sitiadores..

A seguido, el DC.2 de Hidalgo de Cisneros bombardeaba el cuartel de Simancas con proyectiles ligeros que cayeron fuera del recinto.

El mismo DC.2 se dirigió a Oviedo donde lanzó seis bombas que cayeron en el cementerio de El Salvador y prados próximos al mismo, sin causar bajas. La Comandancia Militar de Asturias informaba en un

radiograma al crucero “Almirante Cervera” (20): *“Avión enemigo hizo acto de presencia a las 08,50. Bombardeó nuestras posiciones infructuosamente. Vuela a 2.000 metros de altura.”*

Un “Breguet” de La Virgen del Camino realizó un ataque a la Fábrica de Trubia.

1 de agosto.-

Ligero bombardeo de Oviedo, sin bajas y con escasos daños materiales.

Llega a Burgos un De Havilland DH.89 “Dragon Rapide” importado de Inglaterra (21). Se trataba del aparato con matrícula británica G-ADCL y n/f 6277 al que en España se asignaría el N° 2 (22). Inmediatamente le fue practicada, con la asistencia técnica del Parque de Artillería burgalés, una abertura en el piso del fuselaje por la que lanzar las bombas desde el interior (23) y se le acopló una ametralladora en el costado derecho para ser manejada por el piloto en instalación similar a la de los D.H.89M adquiridos antes de la guerra. Se hizo cargo del aparato el capitán Ángel Salas, trasladándose con él al aeródromo de León en unión del DH.89M N° 3 de la Aviación Militar -del que se habían apoderado los alzados en

20 Artemio Mortera Pérez- “De Comandante crucero “Cervera” a Comandante Militar Gijón...”, pág. 59.

21 Se habían conseguido adquirir éste y otros aviones gracias a la intermediación de don Juan de la Cierva, que gozaba de una influencia muy notable en el mundo aeronáutico británico.

22 Los tres primeros “DH.89 con que contaron los nacionales fueron numerados del 3 al 1 en orden inverso a la fecha de su disponibilidad.

23 Más adelante se prepararon en el citado Parque de Artillería de Burgos unos lanza-bombas de contraplaqué con celdillas tipo “nido de abeja” en las que colgaban las bombas verticalmente sujetas a unas varillas transversales mediante una anilla que llevaban en la cola. Al extraer las varillas iban desprendiéndose de una en una o en secuencia rápida, según se deseara.

Zaragoza cuando llevó al general Núñez de Prado en un intento fallido por frenar, negociando, la sublevación de dicha plaza- pilotado ahora por el capitán Luis Navarro Garnica.

Un avión –tal vez el Douglas de Hidalgo de Cisneros en su regreso a Madrid– bombardeó el aeródromo de León “...*arrojando cincuenta bombas (...), rompiendo las líneas aéreas y causando desperfectos en un barracón, sin que tuviéramos que lamentar baja alguna*” (24). Según el Boletín de Información Nº 2 de la Comandancia Militar de León (25), el bombardeo se produjo hacia las 19 h., las bombas fueron 40 y –añadido a mano en el documento– resultó incendiado un aparato.

Una columna procedente del León ocupaba las lomas del Rabizo y La Robla con el apoyo de un avión del grupo 21.

2 de agosto.-

Al amanecer, dos aparatos nacionales sobrevolaban Gijón en misión de reconocimiento. Con toda probabilidad, se trataba de los dos “Dragones” llegados la víspera al aeródromo de León; tras el reconocimiento, se dirigieron a Trubia, donde bombardearon la Fábrica de Artillería.

Llegaban a Llanes desde Madrid dos Fokker F.VIIIb 3m. gubernamentales con el objeto de operar sobre Asturias desde la Cuesta de Cué. En principio, habían sido designados para este cometido el Fokker de L.A.P.E. con matrícula EC-UAA y el 20-1 militar, de la Escuadrilla

24 Diario de Operaciones de la 8ª División

25 A.G.M. de Ávila. L.2 – C-24.

Colonial, en el que harían el viaje el capitán Santiago Sampil, el capitán Antonio Rexach y Pablo Rada.

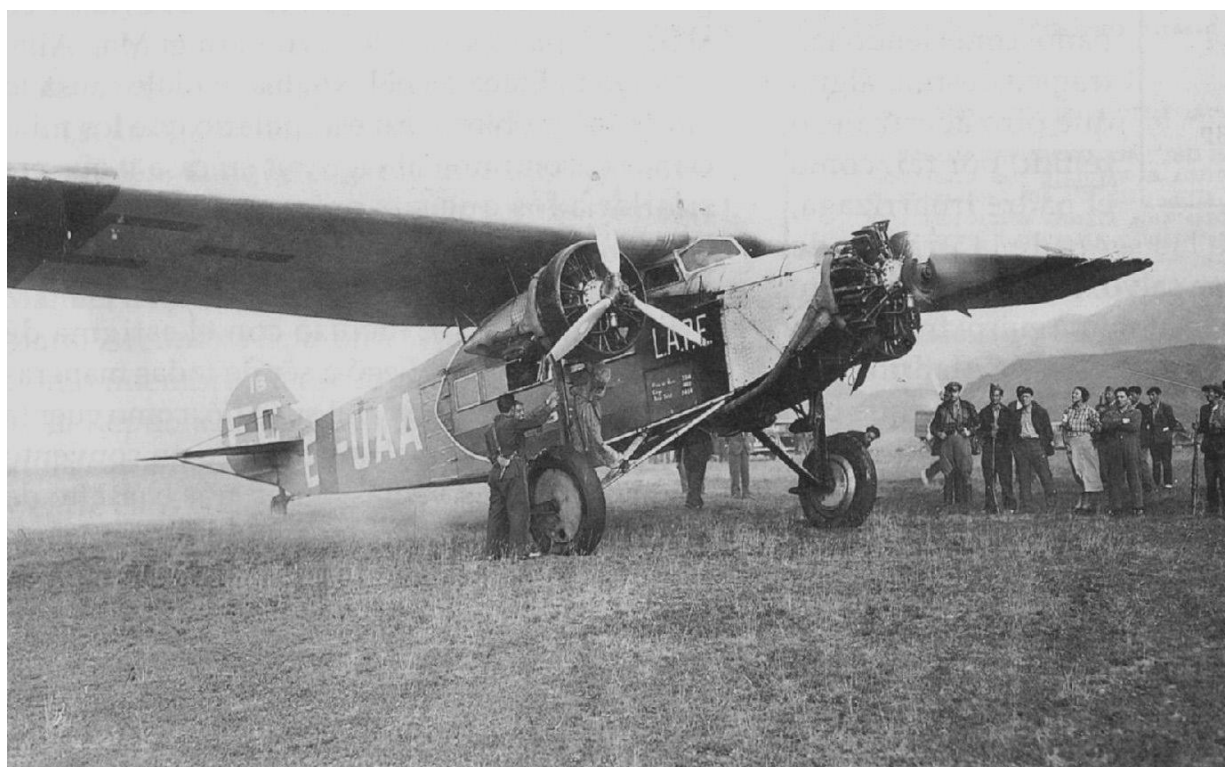


Los Fokker F.VIIb 3m EC-UAA, nº 16 de L.A.P.E. y EC-AUA, nº 15 constituyeron la patrulla Sampil que actuó con especial protagonismo, desde Llanes, contra los enclaves nacionales de Oviedo y Gijón.





Capitán Santiago Sampil Fernández de la Granda.



Fokker F.VIIb 3m EC-UAA, nº 16 de L.A.P.E., en el aeródromo de Llanes, ya con las bandas rojas de la Aviación republicana en las alas y el fuselaje, recubriendo parcialmente las matrículas civiles de preguerra.

A mitad de camino, este último aparato evidenció fallos de motores que aconsejaron su vuelta a Madrid donde se le comprobaron daños que no tenían solución inmediata, tomándose entonces la decisión de enviar a Asturias otro de los Fokker de L.A.P.E. pilotado por el sargento Vázquez Conlledo. La patrulla asignada a Asturias, a las órdenes del capitán Santiago Sampil Fernández, quedaría así constituida por los Fokker EC-UAA, nº 16 de la citada aerolínea (sargento piloto José María Carreras Dexeus, teniente observador Rafael Franco Romero, brigada telegrafista Braulio Tejero Hernangómez y sargento mecánico Manuel Alonso Pinillos) y EC-AUA, nº 15, asimismo, de L.A.P.E. (sargento piloto Enrique Vázquez Conlledo, capitán observador Santiago Sampil Fernández (26), brigada telegrafista Jerónimo Sánchez Fernández y sargento mecánico Joaquín Ramos Hernández). Con estos aparatos en dotación, el aeródromo de la Cuesta de Cué, pasaba a convertirse en una base aérea bajo el mando administrativo del sargento de complemento Celestino González Labayen; al menos nominalmente, pues por lo visto era el alcalde de Llanes quien controlaba al personal. El aeródromo de Llanes había ido completándose con una serie de construcciones – depósitos, polvorines...– cuyas obras dirigía el arquitecto municipal de Llanes Joaquín Ortiz García, que también realizó el proyecto del hangar, considerado de realización prioritaria para la protección de los aparatos. Ortiz tenía grandes conocimientos de arquitectura, pero no tanto de aviación, de suerte que diseñó un hangar muy original que causaría la

26 El capitán Sampil era piloto, pero actuaría únicamente como observador por encontrarse aún convaleciente de las graves heridas ocasionadas en un accidente aeronáutico que había sufrido en Cercedilla (Madrid).

admiración de propios y extraños y sobre el que volveremos de nuevo cuando las obras se encuentren más avanzadas.

A 10,30 h. uno de los “Fokker” atacaba primeramente al “Cervera” y, tras la reacción antiaérea del crucero –que hizo seis disparos contra él–, al cuartel de Simancas, donde una sola bomba, que alcanzó la posición llamada “la garita de los sacos terreros”, causaba seis muertos y veintiún heridos entre los defensores.

A 15 horas, uno de los trimotores atacaba Oviedo arrojando sus bombas por diversas zonas, aunque con especial insistencia sobre el barrio de Pumarín, hiriendo a cuatro soldados (27) y causando un muerto –Luis Sánchez Costales, de 17 años– y doce heridos entre la población civil.

A 15,40 h. otro aparato –o el mismo– atacó al crucero “Almirante Cervera”, atrayendo su reacción antiaérea, pese a lo cual pudo acercarse lo suficiente para lanzar una bomba que cayó a unos doscientos metros del buque.

27 Soldados de Infantería José Padilla Vázquez y Eufrasio Castro Hermilo, soldado de Artillería Manuel Carrera Rodríguez y soldado de Ingenieros Ángel del Monte Zazo.