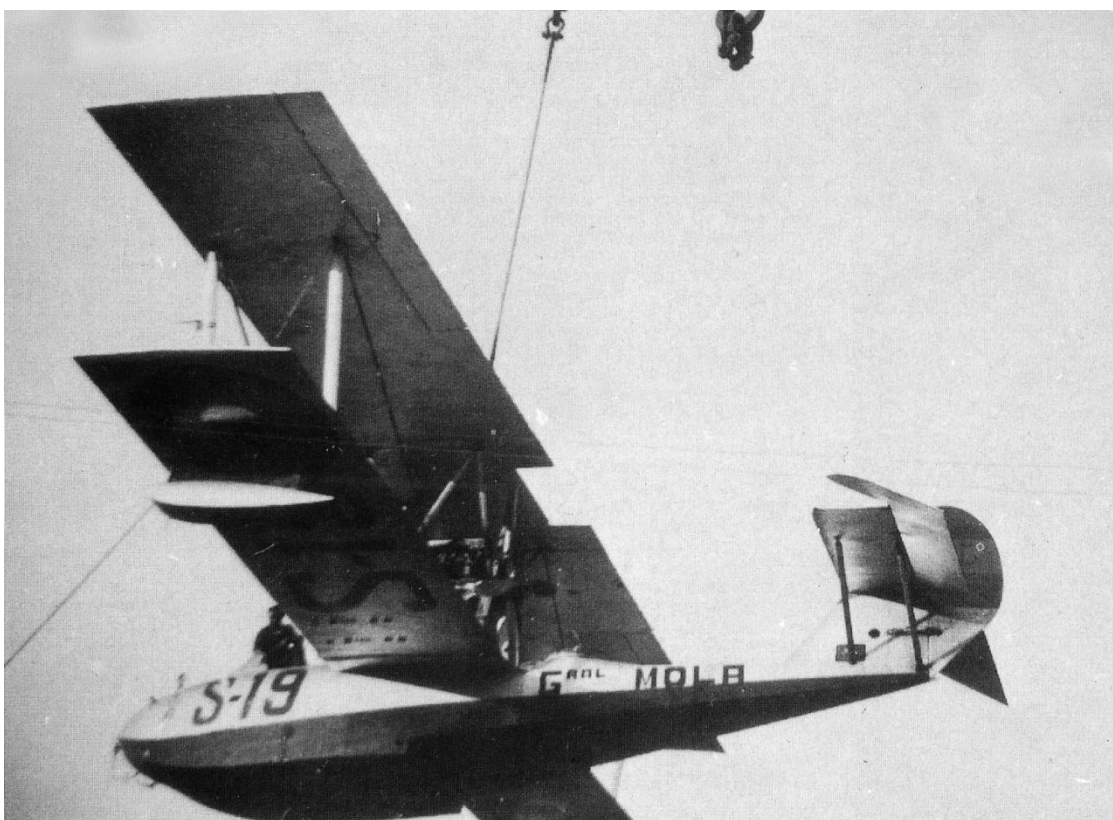


13ª entrega

3 de agosto.-

Iniciaba su avance la segunda columna organizada en Galicia en socorro de los militares asturianos, ocupando Matarrosa, en la provincia de León, desde donde operaría en dirección Puerto de Leitariegos-Cangas de Narcea.

Los dos “Dragones” nacionales intentaron repetir el servicio del día anterior, pero el mal tiempo lo impidió, obligándoles a retornar a León.



El 3 de agosto quedaba en condiciones de vuelo el Savoia 62, S-19 “General Mola”, de la patrulla de Marín, comenzando el día 4 a operar sobre la costa asturiana.,

Tiene lugar un ataque aéreo al aeródromo de La Virgen del Camino – sin consecuencias– y a la estación de ferrocarril de León, en la que produjo desperfectos de escasa importancia Angel Salas despegó dos veces con el D.H.89 N° 2 por alarma aérea, ante el anuncio de la presencia de un DC.2

sin resultado. Los dos “Dragones” regresaron a Burgos para operar sobre Atienza.

4 de agosto.-

El hidro Savoia el S-19, de Marín, –ya convenientemente reparado– efectuaba un vuelo de exploración sobre la carretera de Navia a Luarca tripulado por el comandante Leopoldo Brage González; el auxiliar Ángel Torres Prol, piloto; el auxiliar Luis Expósito Herranz, observador, y el maestro Jacinto Guillén Nanclares, mecánico

El diario FRENTE POPULAR, de San Sebastián, insertaba en esta fecha la noticia del aterrizaje de un avión procedente de Madrid en el aeródromo de Santander –La Albericia– en la mañana del día anterior, 3. Aunque no indica el tipo de aparato, la noticia parece confirmar que ya estaba realizada –o a punto de estarlo– la ampliación en la que se trabajaba con el fin de habilitarlo para poder operar desde él con polimotores.

5 de agosto.-

A las 11,30 horas uno de los Fokker bombardeaba Oviedo, arrojando nueve bombas en las inmediaciones del cuartel del Milán y el de la Guardia Civil, una de las cuales cayó sobre un grupo de soldados de Artillería en el que causó trece bajas: un cabo y siete soldados muertos y cinco soldados heridos.

A mediodía, el mismo u otro aparato similar trataba por dos veces de atacar frente a Gijón al crucero “Almirante Cervera”, que rechazó sus dos intentos con catorce disparos de sus antiaéreos, impidiendo además con ellos que bombardeara los cuarteles.

El DH.89 N° 2 de Ángel Salas regresó a León, efectuando un primer servicio sobre Trubia y un segundo sobre Luarca, en apoyo de la columna gallega, que encontraba dura resistencia en su avance por la costa.



El incremento de los ataques a la Fábrica de Trubia, realizados por los aparatos de La Virgen del Camino, pese a no causar grandes destrozos –tanto por su escaso número, como por las pequeñas bombas que utilizaban– consiguieron desorganizar la producción a causa de las alarmas y la necesidad de reparar los desperfectos ocasionados. El entusiasmo inicial, que había llevado a organizar el trabajo en tres turnos, se enfrió notablemente y la actividad fue relegándose a las horas nocturnas. La fotografía está tomada desde la calle Ramón López, dando vista a la Fábrica, que ocupa la mitad derecha de la imagen.



Una foto más de los bombardeos de Trubia tomada en el mismo lugar que la anterior, pero en dirección contraria; es decir, la calle Ramón López vista desde la Fábrica de Artillería

Un “Br.XIX” efectuaba un vuelo de reconocimiento sobre Villablino a favor de la columna López Pita.

El “Savoia 62 S-19 daba apoyo –cinco servicios de reconocimiento y bombardeo con más de once horas de vuelo– a las fuerzas de Galicia que progresan por la carretera de la costa

6 de agosto.-

A 06,25 h., tres “Br.XIX” de León provisionaban a los cuarteles de Gijón, lanzando además algunas bombas contra los sitiadores (28).

28 Concretamente, una bomba en el cerro de Santa Catalina, desde el cual disparaba un cañón contra los cuarteles, y otra sobre la estación del ferrocarril de Langreo, en la que, según EL NOROESTE del día 7 destruyó “...la báscula que allí existe, causando otros destrozos en los topes finales de la vía y en los raíles de la misma”.



Aparte de un refugio antiaéreo excavado bajo las instalaciones de la Fábrica, se construyeron en las afueras de Trubia (carretera a Oviedo) otros dos para la población civil. Tienen forma de U, con la entrada protegida por obra de hormigón y la salida –de emergencia– simplemente abierta en la roca.

A continuación, uno de los Fokker F.VIIb de la patrulla Sampil, pese a ser hostigado con fuego antiaéreo efectuado por el “Cervera”, lanzó sobre los cuarteles octavillas intimando a la rendición y alguna bomba, al parecer con poco acierto, pues el cuartel de Zapadores informaba en un radiograma emitido a 09,15 h: *“Ha tirado avión no identificado entre ambos cuarteles”*.

Mientras el otro Fokker, a 09,00 h., dejaba caer varias bombas sobre Oviedo.

El día 4, había llegado a Burgos un segundo “Dragon” (n/f 6291 ex G-ADFY) importado de Inglaterra al que le fue asignado el N° 1. Una vez armado como el N° 2 y pilotado por el capitán Carlos Pombo Somoza y con Enrique Alvarez Cadórniga como observador, se trasladó a León en este día 6 junto con el DH.89 N° 2 de Salas, efectuando ambos un ataque contra la Fábrica de Trubia.

En un segundo servicio, el aparato de Salas actuó sobre el frente de Luarca y, seguidamente, sobre Reinosa (Santander), en tanto que el de Pombo lo hacía sobre Gijón.

Los Breguet efectuaron también un segundo servicio del que quedo constancia en el cuaderno de bitácora del “Cervera”, que registraba la presencia de dos aparatos sobre Gijón a 18,05 h. EL NOROESTE del día 7 refería que *“Hacia las seis de la tarde volvieron a aparecer sobre Gijón los mismos aparatos de por la mañana”*. Probablemente se trataba de los dos Breguet avistados por el crucero y el “Dragon” de Pombo, que debieron sobrevolar la población, sino conjuntamente, con una diferencia de tiempo muy corta, dedicándose los primeros al abastecimiento de los cuarteles, en tanto que el DH.89 dejaba caer algunas bombas. Llego a esta

conclusión porque los Breguet debían completar su servicio atacando al regreso a las fuerzas frentepopulistas del frente de Luarca, para las que, sin duda, reservarían su carga de guerra. El fuego hecho desde tierra por estas últimas provocó averías en el Br.XIX de los capitanes Jiménez Ugarte y Manuel Bazán que no le permitieron alcanzar su base, viéndose obligado a tomar tierra en Villadangos (14,8 km. el Este de La Virgen del Camino).

Otro Breguet de León efectuó un servicio de reconocimiento sobre Villablino en favor de la columna López Pita, que entraba en dicha población este mismo día 6.

El hidro “Savoia” S-19 prosiguió –desde la base avanzada de Ribadeo, que comenzó a funcionar esta misma jornada– en su labor de apoyo a las columnas gallegas en el frente de Luarca durante casi siete horas de vuelo; esfuerzo éste que obligaría, al finalizar la jornada, a desmontar su motor para repararlo, quedando fuera de servicio hasta el día 12.

Un *“bimotor (sic) enemigo (republicano) bombardeó la zona de Luarca, no ocasionando bajas a las tropas y sí dos heridos a la población civil”* (29) La presencia de ambas aviaciones en el entorno de Luarca se explica porque la Columna anteriormente mandada por el comandante Ceano y ahora por el comandante Teijeiro Pérez (30) estaba librando sus primeros combates de cierta entidad con el objetivo de ocupar dicha población.

29 Diario de Operaciones de la 8ª División.

30 Ceano había resultado herido el 3 de agosto.



La razón de que los Fokker militares 20-3 y 20-2 –el segundo de los cuales nos muestra la imagen ya con las enseñas de la Aviación nacional– transportaran en su vuelo a Burgos bombas Hispania de 50 kilos no era otra que la incomunicación que en tales momentos existía entre las dos zonas –Centro y Sur– que dominaban las nacionales. El enlace entre ambas tendría lugar después de la ocupación de Mérida, que se produjo el 11 de agosto

En este día 6, suben a Burgos desde el Sur los dos “F.VII” nacionales 20-2 y 20-3 (31) pilotados por el capitán Antonio Rueda Ureta y el suboficial Abel Masjuán (32), respectivamente. Aunque se estrenan con un bombardeo del 20-2 contra Santa Lucía, en el frente de León, en esta misma jornada, sus servicios durante esta primera época de los Fokker en el Norte se centraron principalmente sobre el frente vasco. El 20-2 utilizó en el citado ataque bombas Hispania A-6 de 50 kilos, de las que, por lo

31 Los dos supervivientes de los tres de la Escuadrilla Colonial que quedaron del lado nacional. Hasta ahora habían estado actuando en el “puente aéreo” sobre el Estrecho. En ese servicio resultó destruido el 2 de agosto el tercero de ellos, el 20-4, al estrellarse en un despegue desde el aeródromo de Jerez de la Frontera

32 Este último regresó seguidamente al Sur, haciéndose cargo del 20-3 el capitán Luis Navarro que, a su vez fue reemplazado en el “DH.89” N° 3, que hasta entonces pilotara, por el comandante Juan Antonio Ansaldo.

visto, no había existencias en La Virgen del Camino, siendo así que los dos Fokker llegaron cargados con cajas de tales bombas desde Andalucía.



Los proyectiles de mortero –como este Valero de 81 mm Mod. 1933–, merced a su cola provista de aletas estabilizadoras, se comportaban perfectamente como armamento lanzable desde aviones.

Aparte de las bombas Hispania A-5 de 12 kilos, que eran las más comunes (33), los De Havilland DH.89 habían empleado con anterioridad unas bombas de 45 kilos realizadas en el Parque de Artillería de Burgos con proyectiles de artillería de 155 mm defectuosos a los que se acoplaban unas aletas de chapa, que conformaban la cola, y una espoleta modificada al efecto y, anteriormente, proyectiles de mortero de 81 mm, con un peso de 4 kilos e, incluso, de morteros de 50 mm de sólo 780 gramos.

33 La Comandancia Militar de León se refería a estas bombas en su Boletín de Información N° 2, del 1 de agosto, en estos términos: “...*las de once kilos* (sic) *contra personal de nada sirven ya que las casas donde ellos* (los republicanos) *presentan resistencia son de piedra, muy corrientes en las cuencas mineras, y en las que como en octubre de 1934 ellos se hacen fuertes.*”



Dos colas de bombas de aviación encontradas entre los escombros del cuartel de Simancas. No se corresponden con los modelos reglamentarios de la Aviación española, por lo que probablemente son de construcción local (Santander). Por su tamaño corresponden a bombas de entre 50 y 100 kg. de peso. (Museo Etnográfico y de Historia de Grado. Colección Guerra Civil en Asturias).



Restos de una granada de mortero Brandt de 120 mm Mod. 1935 recogida entre las ruinas del cuartel de Simancas contra el que fue lanzada desde el aire. Recientemente, se ha puesto en venta en Internet un fragmento similar a éste, encontrado en la zona Norte de Extremadura. Precisamente, en la que actuaban los DC.2 y Potez 540 republicanos. (Museo Etnográfico y de Historia de Grado. Colección Guerra Civil en Asturias)

En el Norte republicano se encontraba la empresa Talleres de Guernica S.A. que construía las bombas Hispania reglamentarias y, aunque al sobrevenir el conflicto hubo un inevitable desorden y un consecuente desabastecimiento, pronto se reanudó la fabricación. Según informe del capitán de Aviación Carlos Núñez Mazas, de 10 de octubre de 1936 (34), la producción en Guernica ya alcanzaba en esa fecha las 300 bombas diarias.



Bombas aeronáuticas en construcción en los talleres de “Moreda y Gijón” para la aviación asturiana.(Fotografía Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez)

Durante el periodo inicial, también los aparatos republicanos emplearon proyectiles de mortero, principalmente de 81 mm e incluso

34 Transcrito por Jesús Salas Larrazábal en “Guerra Aérea 1936 /39”, Tomo I, pág. 333.

alguno de 120 mm Brandt procedente sin duda del primer suministro de bombas de aviación que hizo Francia a la República (35). Por otra parte, se implantó rápidamente la construcción de bombas, más o menos artesanales, en otras empresas, como Talleres Corcho, de Santander o, más tarde, en la Sociedad de Minas y Fábricas de Moreda y Gijón y otras de menor importancia.

35 Entre las ruinas del Cuartel de Simancas se encontraron los restos de uno de tales proyectiles. Forzosamente tenía que proceder de Francia pues, en ese momento, era el único país que disponía de morteros de tal calibre. Ver Artemio Mortera Pérez, “Cuartel de Simancas. Un hallazgo sorprendente” en REHM, N° 152.