## 14ª entrega

**7 de agosto.-**

Un "F.VII" bombardea los reductos nacionales en Gijón: el cuartel de Zapadores, la cárcel y el Simancas con un total estimado de entre veinte y veinticinco bombas, cuatro de las cuales cayeron en este último punto, matando a varias de las reses que los defensores reservaban para su alimentación.

Los "DH-89" de Salas (Nº 2) y Pombo (Nº 1) abandonaban León para operar en Vizcaya y posteriormente, el primero de ellos, en la Sierra madrileña.

Llegaba a San Sebastián, desde Madrid, el Br.XIX 12-187 pilotado por el alférez Cándido Carpio Carpio. (Se incluye la noticia del arribo al Norte de este aparato pues, aunque en principio operó en los frentes de Guipúzcoa y Vizcaya, más adelante –a partir de la ofensiva de octubre contra Oviedo– actuará asiduamente en Asturias).

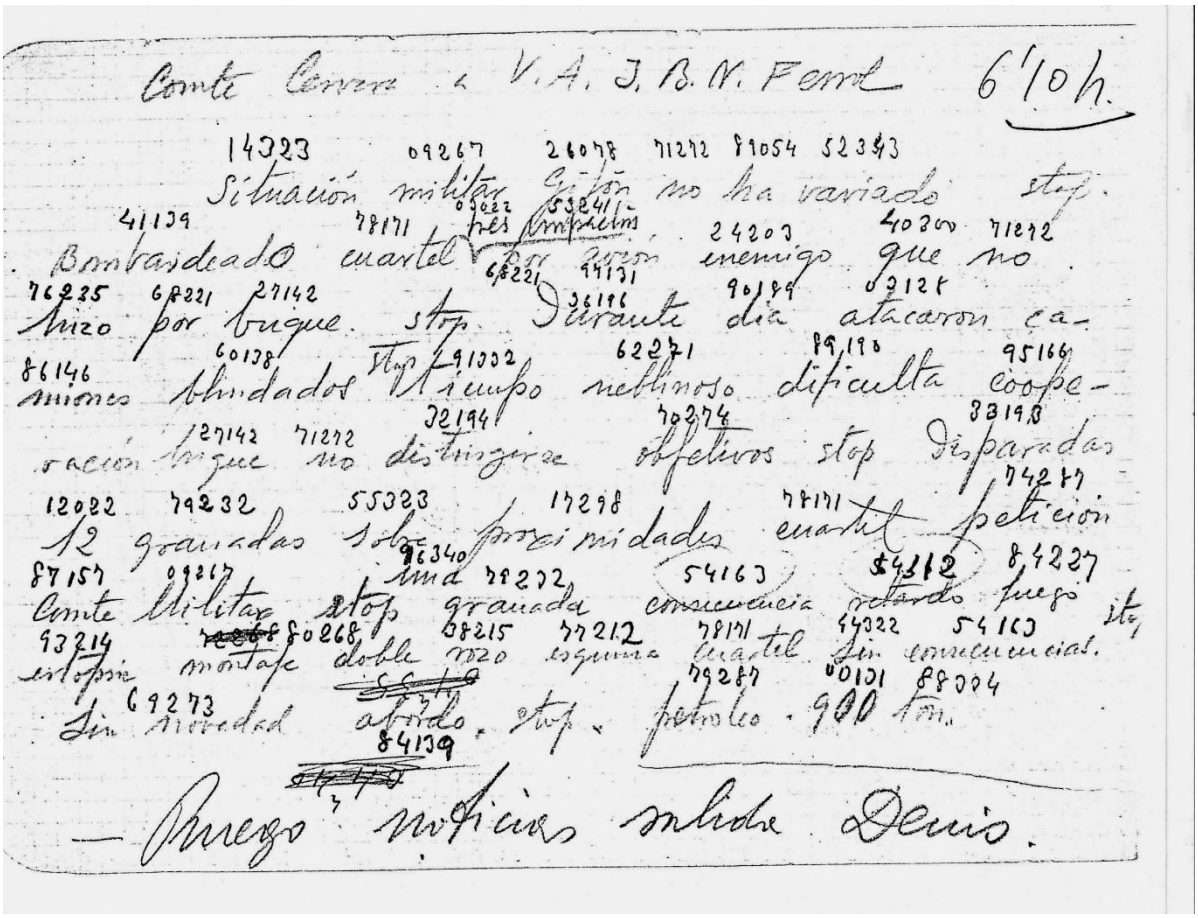
**8 de agosto.-**

Las fuerzas del comandante Teijeiro, reforzadas por una tercera columna a las órdenes del comandante Ollo, entraban en Luarca y en Barcia con el apoyo del DH.89 Nº 1 de Pombo, que hizo un servicio sobre dicho frente y otro sobre Trubia.

La actuación el día 6 del aparato republicano sobre Luarca provocaría la emisión de una orden general de la 8ª División sobre medidas frente a los ataques aéreos: *"Las columnas en marcha* –decía– *observarán con rigor las precauciones reglamentarias de seguridad, vigilancia y defensa de fuegos contra aviones".*

**9 de agosto.-**

Un aparato –según los defensores de Zapadores, un“Douglas”; para EL NOROESTE del día 11, un *“trimotor”*– bombardeaba el cuartel sobre el que logró impactos. El Diario de Operaciones de la 8ª División aseguraba que el crucero “Cervera”, mientras bombardeaba Gijón, había sido atacado por un avión republicano sin consecuencias. Sin embargo, el crucero, en un radio cursado a Ferrol a 06,10 h del día 10, en el que resumía los sucesos de la jornada anterior, informaba: *“Bombardeado Cuartel por avión enemigo que no hizo por buque.”*


Comte Cervera a V.A. J.B.N. Ferrol 6'10 h.

14323 09267 26078 71272 89054 52343
Situación militar Gijón no ha variado stop.
41139 78171 09022 53241 24203 40300 71272
Bombardeado cuartel por avión enemigo que no
76225 68221 27142 68221 94131 36196 90189 03128
hizo por buque stop Durante día atacaron ca-
86146 60138 91322 62271 89190 95166
miones blindados stop tiempo nebloso dificulta coope-
27142 71272 32194 70274 83198
ración buque no distingue objetivos stop Disparadas
12022 79232 55023 17298 78171 74277
12 granadas sobre inmediaciones cuartel petición
87157 09267 96340 54163 54112 84227
Comte Militar stop granada consecuencia retardo fuego stop
93214 80268 58215 77212 78171 44022 54163
estopín montaje doble roza esquina cuartel sin consecuencias.
79287 00131 88004
69273
Sin novedad abrido stop petroleo 900 tm.
84139
— Ruego noticias salude Denis.

Radiograma en clave del “Cervera”–descifrado sobre el propio texto– en el que informa sobre los hechos del día 9, indicando que el aparato republicano no le había atacado.

En esa jornada el único “DH.89” que operaba en Asturias, el Nº 1, se trasladaba al frente vasco, aunque volvería al día siguiente.

**10 de agosto.-**

En la mañana, un trimotor arrojaba sobre los cuarteles de Gijón varias bombas, que no producen víctimas ni daños de importancia.

Por parte nacional, el “DH.89” Nº 1, tripulado por Pombo y Cadórniga, efectuaba en primer servicio sobre Trubia y un segundo sobre Gijón y Reinosa. Eran sus últimas acciones sobre Asturias, pues al día siguiente capotaba, destrozándose, al aterrizar en un campo improvisado en Aranda de Duero.

**11 de agosto.-**

Salía hacia a Asturias un Br XIX de Madrid –el 12-146– tripulado por el teniente piloto Esteban Farreras Chaguaceda , con el suboficial mecánico Esteban Bruno Cea y el cabo mecánico y ametrallador-bombardero Manuel Novo Iglesias. Una avería le obligaría a tomar tierra en las proximidades de Carrión de los Condes (Palencia). El aterrizaje se produjo sin mayores incidentes, pero los tripulantes decidieron incendiar el aparato, lo que les valdría enfrentarse a un consejo de guerra que condenó a la pena de muerte al teniente y al suboficial y a la de prisión al cabo.

Llegaba al aeródromo de Cué el “Douglas DC.2” EC-EBB –nº 24 de la flota de L.A.P.E– tripulado por el capitán Ernesto Navarro Márquez y el teniente Francisco Coterillo Llano.

**12 de agosto.-**

Los “Breguet” de la Virgen del Camino apoyaban a una columna salida de León en dirección a Barrios de Luna, donde encontró fuerte resistencia que conseguiría romper con dicho apoyo, ocupando San Pedro de Luna y llegando a San Emiliano.

El Savoia S-19 quedaba en estado de servicio, efectuando un vuelo de prueba y descubierta. A la altura de Canero se encontró con un trimotor republicano, que se retiró ante su presencia. El hidro continuó hasta Grado, donde arrojó periódicos nacionales, al haber agotado las bombas.

**13 de agosto.-**

A 06,30 horas, un "Br.XIX" de León arrojaba víveres, tabaco y periódicos sobre los cuarteles de Gijón y, seguidamente, ametralló a los sitiadores y lanzó octavillas en las que invitaba a los guardias de Asalto a unirse al movimiento militar. Según EL NOROESTE de Gijón, del día 14, los abastecimientos no llegaron a manos de los defensores por caer fuera de los recintos.

El hidro "Savoia" S-19 –piloto auxiliar Ángel Torres Prol, observador comandante Leopoldo Brage y mecánico maestre Jacinto Guillén Nanclares– apoyó a las columnas gallegas, bombardeando Brieves y La Espina.

A principios de agosto, a instancias del gobernador civil de Vizcaya, don José Echevarría Novoa, partió hacia París uno de sus hombres de confianza, el abogado Ramón M. Aldosoro, con el designio de adquirir armas y, especialmente, aviones, Le acompañaban como asesores técnicos el "responsable" del aeródromo de Lamiaco, José María Picaza, y tres pilotos: Julio Alegría, Eloy Fernández Navamuel, y José María Yanguas. Las gestiones de la "comisión" en Francia fueron un fracaso –al menos, en lo que a aviones se refiere– pero, en cambio, consiguieron comprar tres aparatos civiles ingleses: una Miles M.3B "Falcon Six", una Miles M.2H "Hawk Major" y un bimotor General Aircraft Monospar ST.25 "Jubilee". Este último, con matrícula británica G-ADSN y n/f. 58, lo trajo a Bilbao en

vuelo –como igualmente vinieron los otros dos– Eloy Fernández Navamuel y una vez equipado con lanza-bombas similares a los usados por los Breguet XIX (36), comenzó a operar desde La Albericia y Llanes como bombardero ligero.

No está muy clara la fecha en que llegó a España; en opinión de Gerald Howson (37), fue con anterioridad al 12 de agosto.

La Monospar ST.25 en el aeródromo de la Cuesta de Cué. Iba pintada de color azul con los bordes de las ventanillas y los planos en crema; en los costados la bandera de la España republicana y las siglas R-E (República Española).

Desde el 6 de agosto y hasta después de la caída de los cuarteles de Gijón, que tuvo lugar el 21, no volvieron a producirse ataques aéreos sobre

36 Dos lanzabombas ventrales para bombas Hispania A.5 de 12 kilogramos; el delantero para cuatro bombas y el trasero para seis. Propulsaban el aparato dos motores Pobjoy "Niagara" III de 90 hp con los que alcanzaba una velocidad máxima de 210 k/h, siendo la de crucero de 185 k/h.

37 "Aircraft of the Spanish Civil War. 1936-1939", pág. 154.

Oviedo, pues los aparatos republicanos concentrarían su esfuerzo contra los reductos gijoneses, cuya resistencia se quería abatir antes de atacar en fuerza la capital de Asturias. Así, este día 13 tuvo lugar sobre aquellos el bombardeo más intenso efectuado hasta el momento.

*(Información transmitida por avión)*

Varios aparatos de las bases de Madrid han bombardeado hoy a los facciosos de Gijón y Oviedo.

Arrojaron bombas de cincuenta y cien kilos, haciendo magníficos blancos.

En Gijón destrozaron completamente la torreta del cuartel de Simancas.

**La rendición de Lugones y la derrota en Villablino de una columna de facciosos, contadas por Peña**

He podido conversar con el jefe de las fuerzas leales de Asturias y León, el diputado socialista Ramón González Peña.

Me ha contado cómo puso en franca huida a los sediciosos que penetraron en Asturias por Villablino y la forma en que los guardias civiles que se habían hecho fuertes en Lugones abandonaron sus posiciones, retirándose a Oviedo.

—Tuvimos noticias—me dijo—de la entrada en Villablino de una columna facciosa formada por 600 hombres y perfectamente pertrechada. Inmediatamente motorizamos fuerzas y salimos de Sama al encuentro de los rebeldes.

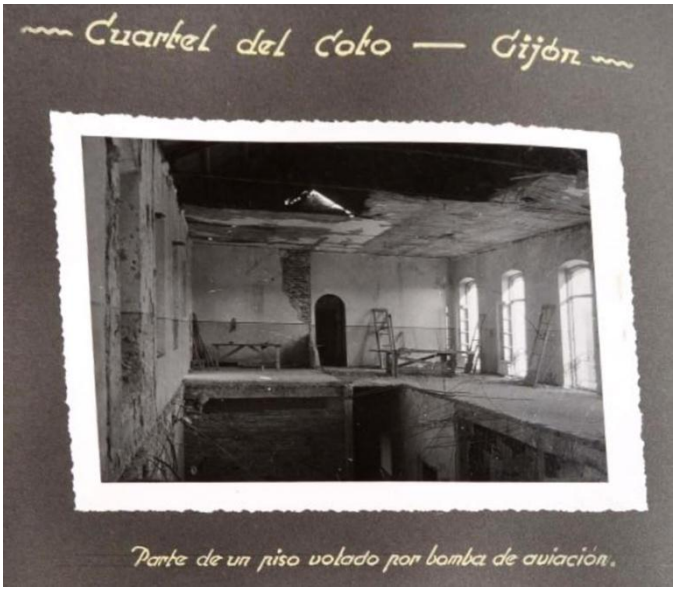
**Personal del aeródromo (Asturias) bajo un avión preparado para la marcha hacia los reductos enemigos. Los soldados rozan con sus cabezas las potentísimas bombas que descargarán los aviadores sobre los lugares de re-**

Se ha escrito habitualmente –yo mismo lo he hecho– que esta serie de fotos estaba tomada en el aeródromo de La Albericia o en el de Lamiaco. La revista AHORA, en su número 1760, del 15 de agosto, nos desvela que las imágenes se tomaron en Asturias, por supuesto en la Cuesta de Cué, cuyo nombre ha suprimido la censura. En el círculo, Eloy Fernández Navamuel y Esteban Bruno Cea.

Una imagen más de la Monospar en el aeródromo de Llanes. A ambos lados del morro posan, con cazadoras de cuero, Navamuel y Bruno Cea, lo que indica que las fotos están tomadas previamente a la realización de uno de los primeros servicios pues Bruno Cea, que había llegado a España acompañando a Navamuel desde París, donde se encontraba, aún tuvo tiempo de volar a Madrid y emprender el regreso a Asturias el 11 de agosto, como ya vimos, en un Breguet XIX, que se vio obligado a tomar tierra en zona nacional donde fue hecho prisionero y posteriormente fusilado.

La Momospar, con su carga de bombas, dispuesta a llevar a cabo desde el aeródromo de Cué uno de sus primeros servicios de guerra sobre Asturias.

Apenas se retiró el Breguet de León los dos Fokker F.VII de la patrulla Sampil, el Douglas DC.2 de Navarro (38) y el Monospar de Navamuel fueron relevándose sobre los cuarteles sobre los cuales arrojaron un centenar de bombas que produjeron grandes destrozos, aunque, debido a las precauciones tomadas por los defensores, no muchas víctimas: ninguna en el Simancas y un muerto – el Maestro herrador Juan Tovar Espinosa– y algunos heridos –entre ellos el comandante Victoriano Jareño y el teniente Alfredo Vega– en el de Zapadores.




En la tarde, algunos de estos mismos aviones –tres, según el Diario de Operaciones de la 8ª División o "dos trimotores", de acuerdo con el testimonio de Faustino Vázquez Carril (39)– bombardearon Trevías (concejo de Valdés), que la columna gallega de la costa había ocupado el día 10. Al darse la alarma aérea, despegó el hidroavión Savoia S-19, que había amarado en la ría de Ribadeo, con la intención de enfrentárseles,

38 El propio Navarro ha dado testimonio de su participación en este bombardea en una carta dirigida a Rafael A. Permuy que éste transcribe en su artículo "Ferrol bajos las bombas", publicado en la REHM, nº 11, pág. 217.

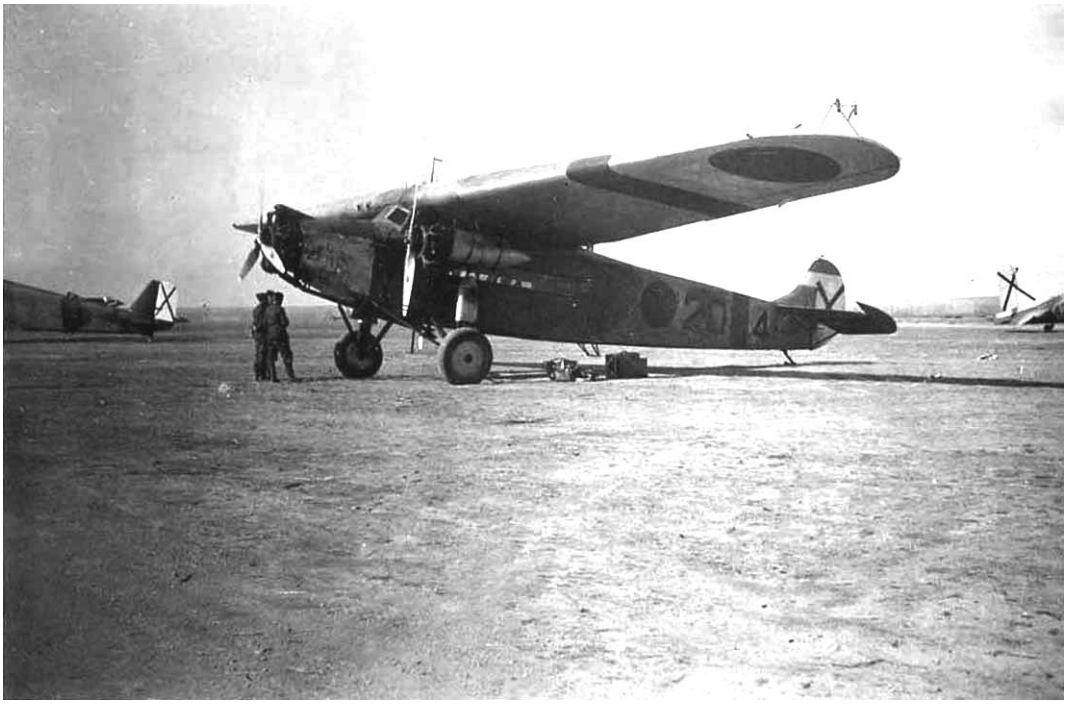
39 "Las Columnas Gallegas hacia Oviedo", págs. 132-133).

aunque ni siquiera montaba ametralladoras, pues el trío de Savoia de Marín que había bajado al Sur se había llevado todas las armas de a bordo disponibles (40). Suele afirmarse que, ante su sola presencia, los aparatos republicanos emprendieron la huida, pero lo cierto es que ya habían efectuado el bombardeo y el hidro no tenía velocidad suficiente para alcanzarlos, lo que tampoco hubiera servido de gran cosa. El Savoia voló en esta jornada ocho horas y cuarenta minutos. En cuanto al bombardeo de Trevías, nos cuenta Vázquez Carril, quien asegura que fue a dicha población a ver sus efectos, *"que sus granadas* (sic) *no hicieron desperfecto alguno. Sólo una cayó en el Cuartel de Asalto* (al comienzo de la guerra, era cuartel de la Guardia Civil)*, pero no hubo víctimas."*.

Don Juan de la Cierva había continuado en Gran Bretaña, donde construía los autogiros de su invención, los intentos por conseguir aviones que fructificaron en la adquisición de dos nuevos De Havilland DH.89 - matrículas G-ADAO, n/f. 6275, y G-ACPN, n/f. 6252–, cuyo traslado a Burgos se efectuaba en esta jornada, en vuelo directo desde Inglaterra. Igualmente, en vuelo directo desde Croydon, llegaban a Gamonal dos Fokker F.VIIb/3m –matrículas holandesas PH-AFS, n/f. 5263 y PH-AGR, n/f. 5187– de la compañía KLM,. que el ex agregado aeronáutico en París, comandante Carmelo de las Morenas, consiguió comprar a la compañía británica Crilly Airways, oficiante como intermediaria. Los Dragones recibirían en España los números 4, el G-ADAO, y 5, el G-ACPN. A los Fokker les fueron asignadas las matrículas 20-1 –que era la del F.VII de La

40 Como veremos más adelante, cuando hubo necesidad de armar los dos hidros que quedaron en el Norte, les fueron montadas ametralladoras alemanas MG.13 "Dreyse".

Escuadrilla Colonial que quedó del lado republicano– y 20-4 –que ya había llevado el Fokker nacional destruido por accidente cuando participaba en el “Puente Aéreo” sobre el Estrecho.



El Fokker F.VIIb 3m ex PH-AGR de KLM ya con los colores de la Aviación nacional y la matrícula 20-4 que, anteriormente, había llevado otro Fokker de los construidos por Loring.