

24ª entrega

23 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9,50 sobre Trubia se divisa el biplano rojo dando muchas vueltas sobre el Sanatorio.

A las 10, de nuevo se ve el biplano rojo sobre Las Regueras arrojando bombas sobre las Columnas. Estos días las castigan mucho.

A las 11,15 por la parte de Santander aparece el avión pirata rojo EC-AUA arrojando unas catorce bombas y desaparece en dirección a Carreño.

Por el Pico Peña aparecen dos aviones rojos que se dirigen a donde deben hallarse las Columnas habiéndose sentido desde aquí unas 24 bombas, retirándose por el mismo sitio

A las 18, de nuevo nos visita el avión rojo EC-AUA y nos arrojó unas 30 bombas sobre la población retirándose por los pinares del Naranco satisfecho de su acción.”

La estadística ovetense asigna a estos bombardeos sobre la ciudad los números 110 y 111, asegurando que son 1.910 bombas las lanzadas desde el aire hasta este día.

24 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 8,45 y por encima del Naranco pasa el avión rojo EC-AUA, dirigiéndose hacia donde se hallan las Columnas. Con esto queda demostrado que nuestras Columnas se hallan cerca de nosotros, pero se nota la resistencia de no dejarlas pasar. Este avión de regreso pasó sobre Oviedo y nos lanzó unas ocho bombas que cayeron sobre varios edificios.

A las 9,30, por encima del Aramo aparecen dos trimotores “Saboya” (sic). (Desde luego, se trataba de Junkers. Ignoro qué razones les llevaron a cometer este error de identificación, cuando llevaban ya varios días viendo volar a los Ju.52) *de León, bombardeando a Trubia, San Claudio y Sograndio. la sirena de San Claudio es la que avisa la presencia de nuestros aviones.* No deja de ser curioso este último comentario, que se refiere sin duda a la sirena de la Fábrica de Loza de San Claudio que naturalmente avisaba de la presencia de aviones nacionales, toda vez que se hallaba en territorio republicano.

A las 13, sobre Trubia aparecen dos trimotores de León, en ese mismo momento aparece el avión rojo al que los nuestros persiguen marchando a gran velocidad...

A las 18,15 aparece el pirata rojo EC-AUA arrojando unas 29 bombas y retirándose por encima del Naranco, hacia Carreño”.

A 13,00 horas, el Savoia S-62 S-19, llevando a bordo al comandante Leopoldo Brage y los auxiliares Torres Prol y Ramos Crespo, avistaban, durante un reconocimiento, a una formación naval republicana, constituida por la mayor parte de su Escuadra, que había abandonado el Mediterráneo para operar en el Cantábrico, dando cuenta del número de unidades que la componían, su tipo, rumbo y velocidad (87)

Desde Ribadeo se daba aviso al Ferrol del paso de un avión en dirección probable hacia la Base Naval. A 14,30 horas se hacían sonar en la población gallega las señales de alarma aérea; transcurridas dos horas,

87 Los buques que integraban la formación eran el acorazado “Jaime I”, los cruceros “Libertad” y “Miguel de Cervantes” y los destructores “Almirante Valdés”, “Almirante Antequera”, “Almirante Miranda”, “Escaño”, “José Luis Díez” y “Lepanto”

se tocaba el final de la alarma sin que se hubiera presentado avión alguno. Probablemente en Ribadeo habían confundido con un avión republicano al hidro Savoia S.19 que en la jornada sobrevolaba la zona, como se ha dicho. El suceso no tiene importancia alguna, `pero nos sirve para cuantificar el tiempo de una alarma aérea, incluso sin que llegara a producirse el ataque.

Parten de La Virgen del Camino hacia Logroño los dos Junkers 22-61 (José Larrauri, que había sustituido a Ragosin) y 22-63 (Puga) para participar en los bombardeos sobre Bilbao de los días 25 y 26.

25 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7, por haber mucha niebla, no se pueden ver los aparatos que en este momento pasan sobre Oviedo, tocamos la campana por si acaso dejan caer alguna (bomba).

A las 8, el biplano rojo aparece sobre Las Regueras bombardeando a las Columnas.

A las 9,35, dos trimotores nuestros (los dos Ju.52 de la 1ª Escuadrilla – 22-60 y 22-62– que permanecían en León) bombardean Sama (de Langreo), Trubia y posiciones rojas.

A las 11 aparecen cuatro aviones rojos arrojándonos unas 120 bombas sobre la población civil. (...) En este momento y por Trubia, aparecen cuatro aparatos nuestros. Los rojos tan pronto se dieron cuenta de la presencia de nuestros aviones, marcharon a gran velocidad en diferentes direcciones.

A las 13,30, por encima del Pico Peña, aparecen tres aviones rojos que se dirigen sobre nuestras Columnas, en Las Regueras y Escamplero.

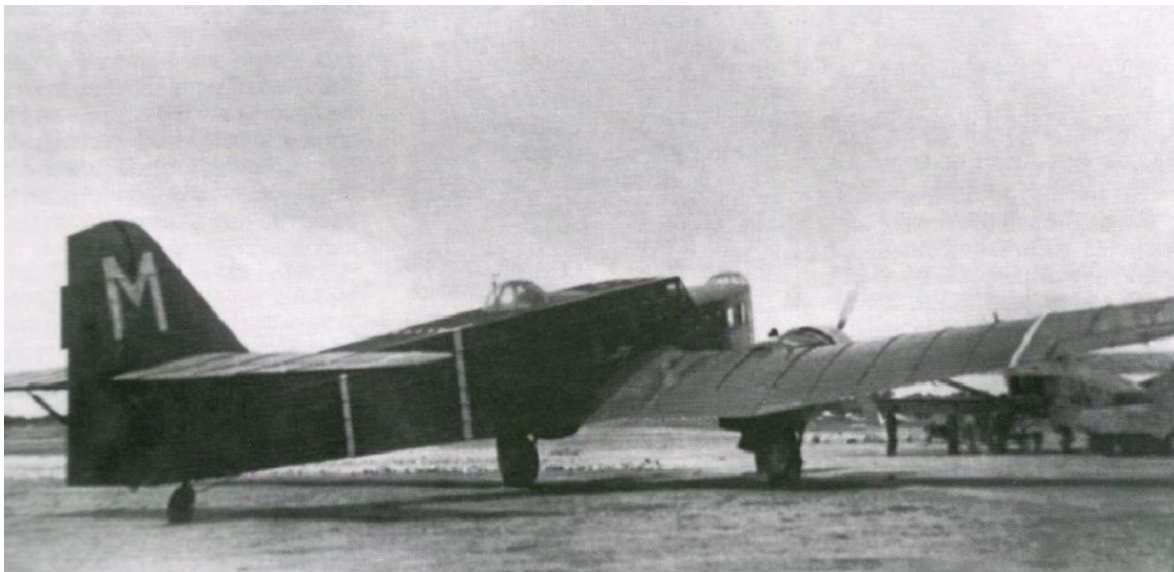
A las 15,30 por encima del Depósito de Aguas aparece un caza de León, que acompaña a tres trimotores, que bombardean en el Escamplero y arrojan varios paquetes en las proximidades de la Plaza de Toros, dando la vuelta hacia Las Regueras.

A las 17,20 el avión rojo, una vez que los nuestros se retiraron, aparece en Las Regueras, castigando a las Columnas.”

A primera hora de la mañana había llegado a Llanes, desde Barajas, un Marcel Bloch 210, pilotado por el capitán Félix Sampil y el suboficial de complemento Vázquez Conlledo. Inmediatamente partió hacia Ferrol con la misión muy probable de comprobar si el “Canarias” había salido a la mar o permanecía en la ría. Hacia las 13,00 h. se presentaba sobre su objetivo, lanzando dos bombas que cayeron en la ría, frente a Caranza, y en los terrenos de la Constructora Naval, *“...causando ligeros desperfectos en los astilleros pero ninguna víctima”* (88). Una vez cumplimentado el reconocimiento informaba por radio a Madrid de haber advertido en la Base Naval la presencia de *“dos buques grandes españoles y uno extranjero”*, lo que más bien contribuyó a desorientar al Alto Mando republicano. Por supuesto, su ataque no fue tranquilo, ya que se encargaron, al menos, de inquietarlo los “POM POM” terrestres y los antiaéreos del 101,6/50 del “Almirante Cervera”, que también se encontraba allí fondeado. En cambio, los cañones de las torres del “Canarias” se abstuvieron de intervenir en esta ocasión.

El MB.210 era un bimotor, de tren replegable, de tipo “multiplaza” o “B.C.R.”, en la línea del Potez 54, aunque mejor, más potente y más

88 Diario de Operaciones de la 8ª División



Dos vistas del Marcel Bloch MB.210 matriculado en España con la letra M

rápido que aquel. Sus dos motores Gnôme Rhône 14 N20, tenían una potencia unitaria de 910 cv. que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 335 km/h o una de crucero de 250 km/h. Disponían de tres ametralladoras en otros tantos puestos defensivos similares a los del Potez 54, pero podía llevar una carga superior de bombas: 1.600 kilogramos. En

cualquier caso pasó por la guerra española sin pena ni gloria, pues la Aviación republicana sólo llegó a operar con tres de estos aparatos, siendo el que efectuó el servicio sobre la Base ferrolana el N° 1 de fabricación para L'Armée de l'Air –al que ni siquiera había sido aún entregado–, que en España recibió como matrícula la letra M, intercalada entre las de los Potez 54, que habían sido matriculados alfabéticamente en el orden de su entrada en servicio. En las fechas de este bombardeo era el único de este tipo de que disponía la Aviación gubernamental (89). En Llanes permanecería muy poco tiempo, regresando prontamente al Centro, sin que haya constancia de que realizara algún otro servicio en Asturias.

26 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9, por encima del Aramo, aparecen tres trimotores de León y un caza, se dirigen detrás del Pico Peña hacia Trubia.

A las 10,30, por el Pico Peña, aparece el avión rojo, que sigue bombardeando nuestras Columnas.

27 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 9, por encima del Aramo, sobre Trubia y Las Regueras, aparecen tres trimotores de León, que se dirigen a Trubia, y arrojando por las posiciones enemigas, hasta el Escamplero, unas 40 bombas,

89 La República recibió ocho MB.210; dos en vuelo y desmontados los seis restantes, de los cuales sólo uno llegaría a ponerse en servicio. En unos talleres levantados en el aeródromo de Alcantarilla, Murcia, se organizó una línea de montaje para estos aparatos, pero al final de la guerra aún se encontraban allí los despieces de los cinco Bloch sin concluir; algo que nunca llegó a efectuarse, siendo enviados directamente a la chatarra.

retirándose por la parte de Sama, donde dieron varias vueltas perdiéndose de vista.

“A las 11, pasa por Oviedo un caza de León, con dirección a Grado.”

En León se continuaba sin disponer de aparatos de caza, por lo que la referencia del parte tendría que referirse a un Breguet XIX o a un D.H. 89 “Dragón” que, junto con los Fokker, habían recibido la orden de concentrarse en La Virgen del Camino para organizar un nuevo grupo mixto.

28 de septiembre.-

No hay anotaciones aeronáuticas ni en el parte del observatorio de la Catedral ni en el de la 8ª División.

La ausencia de bombardeos aéreos, se compensa con el ataque por parte de dos destructores de la Escuadra republicana llegada al Cantábrico –el “Almirante Valdés” y el “Lepanto”– de Luarca, Navia, Tapia de Casariego y Puerto de Vega. Los daños no son de mucha importancia, pero el bombardeo siembra la alarma, haciendo pensar en la posibilidad de un desembarco, lo que obliga a enviar fuerzas, tan necesarias en el frente, para defender la costa.

29 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“Sobre Trubia, un avión nuestro evoluciona, arrojando algunas bombas.

A las 16,20, dos aparatos de León, pasan por aquí y se dirigen a Trubia y Las Regueras, bombardeando estos puntos.”

Diario de operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga (republicana) bombardeó el pueblo de Pravia lanzando dieciocho bombas en la población, resultando un soldado muerto, un Sargento herido leve, un artillero herido grave, un paisano, un falangista y una señorita heridos leves.”

Desde luego, lo que ocurría en Pravia quedaba fuera de la visual de los observadores de la Catedral.

Los cruceros nacionales “Almirante Cervera” y “Canarias, que habían zarpado de Ferrol el día 27, sorprendieron en el estrecho de Gibraltar a los destructores republicanos “Almirante Ferrándiz” y “Gravina”, hundiendo al primero de ellos y obligando a retirarse al segundo, con ligeras averías. Desde este momento, las aguas del Estrecho quedarían dominadas por la Flota nacional hasta el final de la guerra y libres al tránsito de los convoyes desde Marruecos a la Península encargados de transportar a ésta lo hombres y materiales que aún se hallaban en tierras africanas.

30 de septiembre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

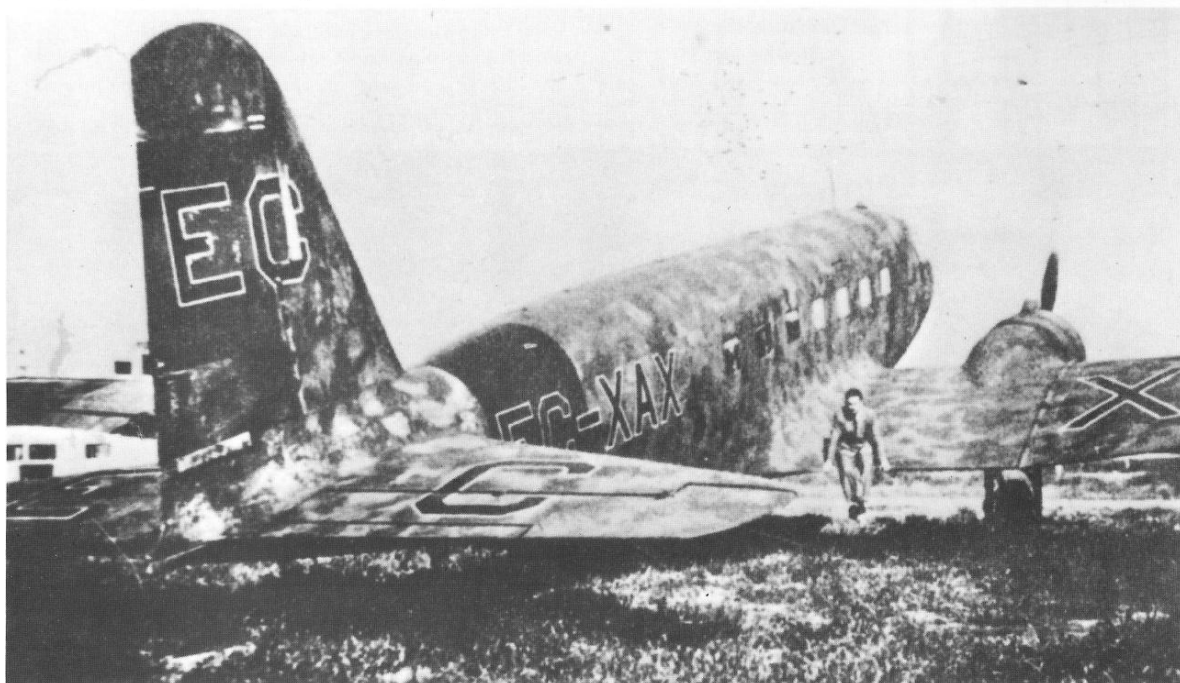
“A las 9,30, dos aviones de León, vuelan sobre Trubia y Las Regueras, bombardeando en esta zona.

A las 17, se ve el biplano rojo sobre los puntos en que están nuestras columnas.”

Diario de operaciones de la 8ª División:

“La aviación enemiga (republicana) actuó sobre distintos puntos del frente y retaguardia hiriendo a dos falangistas en Navia”.

Vázquez Carril (90) corrobora estos vuelos, al afirmar que *“...a última hora, cuando estábamos en la fuente apareció el “Negus”, que empezó a descargar metralla, saliendo ilesos nosotros.”*



El Douglas DC.2 EC XAX camuflado y con las bandas rojas republicanas, pese a lo cual continúa llevando la matrícula civil de preguerra; por cierto, con inusitada profusión.

Desde Madrid, donde carecían de noticias precisas sobre el combate naval en el Estrecho, que se había saldado con el hundimiento del destructor “Ferrándiz”, se ordenó al Douglas DC.2 EC-XAX, que se encontraba en La Albericia, la realización de un vuelo de reconocimiento sobre Ferrol. El aparato, tripulado por el teniente piloto Eduardo Lasterra y el mecánico José Macías Ruiz, despegó inmediatamente del aeródromo santanderino, llevando a cabo un minucioso reconocimiento de la Base Naval, en un vuelo de casi cuatro horas de duración, tras el

90 “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”. pág. 178. En esta fecha, Vázquez Carril y su batería del Parque de La Coruña se encontraban en Cabruñana, desde donde hace la observación.

cual informó que en la ría ferrolana sólo se encontraba el crucero “Baleares” en construcción, por lo que sin duda los otros dos habían zarpado, abandonando la misma.

Como vemos, las incursiones sobre Ferrol, que se habían iniciado desde el aeródromo de Llanes, habían acabado por partir habitualmente de La Albericia. Igual sucedía con los vuelos de enlace entre el Centro y el Norte, en los que el aeródromo de Cué había perdido todo su protagonismo, como ocurría, por ejemplo, con el viaje de un DC.2 a Madrid –tal vez el mismo EC-XAX- que tendría lugar el 2 de octubre.

Por estas fechas abandonaban León los Ju.52 de la Escuadrilla 1-E-22, trasladándose al Centro. En uno de ellos, el 22-61, retornaría el ya Generalísimo Franco, el 1 de octubre, a su Cuartel General de Cáceres, una vez concluidas las ceremonias de su nombramiento en Burgos.

Por parte republicana, a “finales de septiembre” es enviado a Asturias desde Bilbao el Br. XIX 12-107, con el sargento piloto Felipe del Río Crespo, uniéndose en Carreño al Breguet 12-202 del sargento Benjamín Gutiérrez Junco. Actuaban como bombarderos de estos aparatos los cabos Eduardo Tornil Estrada, Antonio Silvano y Gumersindo Gutiérrez. De momento, el 12-107 sería el único aparato destinado a Asturias de una escuadrilla llegada en refuerzo de la Aviación republicana del Norte desde el aeródromo de Sariñena. La constituían tres Breguet XIX – el 12-92, el 12.107, y el 12-67-, y un caza Nieuport 52 –con número de servicio 3-30- que aterrizaron el 16 de septiembre en Sondica (Bilbao) con los depósitos de combustible prácticamente vacíos después de un vuelo de dos horas y cincuenta y cinco minutos.