

3 de octubre.-

Parte del observatorio de la Catedral:

“A las 7, dos aviones rojos vuelan sobre Las Regueras

A las 8, dos aviones rojos aparecen por Pola de Siero y nos arrojan unas 30 bombas, retirándose en dirección a Carreño.

A las 9,20, cinco aparatos de León bombardean Trubia, posiciones rojas del Nora y El Escamplero.

A las 13,30, dos trimotores y un caza de León, pasan por Oviedo y se dirigen a las posiciones rojas de Las Regueras.”

El “caza”, por supuesto, sería un Breguet o un D.H. 89, pues los auténticos aparatos de caza no llegarían a León hasta el día 8.

Algunas de las bombas de la incursión de las 8,00 horas cayeron en el Cuartel de Asalto (Cuartel de Santa Clara) donde ocasionaron bajas; también resultaron heridas varias mujeres que formaban una cola para suministrarse de agua.

Al anochecer voló un avión que no bombardeó ni pudo ser identificado.

La columna de Galicia que mandaba el comandante López Iglesias, con el apoyo de la aviación propia, cruzaba el Nalón por una zona de escasa profundidad y ocupaba Cuero y los Altos de Cuero (Cotaniello y La Manga), dominando el desfiladero de Peñaflor, cuyo puente quedó intacto al huir los encargados de volarlo ante la aparición de tropas nacionales a sus espaldas.

Para apoyar la ofensiva planeada contra Oviedo, se fueron reuniendo, primeramente, en La Albericia y, poco después, en Llanes el trimotor Fokker F.VIIIb (20-5), que pilotaba habitualmente el jefe de las Fuerzas

Aéreas del Norte, capitán Manuel Cascón, el bimotor De Havilland DH.89 Dragon Rapide N° 1 (piloto teniente Hernández Franch), dos bimotores Monospar, un Farman F.190, un aparato de caza Nieuport 52 (piloto alférez Jorge Panceira) y los Breguet XIX 12-202 (sargento Benjamín Gutiérrez Junco), 12-107 (sargento Felipe del Río Crespo) y 12-92 (Juan Roldán) a los que, poco más tarde, se uniría el 12-187. Este último, al igual que el 12-92, eran aparatos de los llegados al Norte desde Sariñena. Los observadores/bombarderos de los Breguet eran Pedro Fuentes, Eduardo Tornil, Germán González, Antonio Silvano y Juan Maluquer.

En estas operaciones nos encontramos con aviones que no se habían visto anteriormente sobre Asturias. Así, aparecen por primera vez un avión de caza –un Nieuport 52-, un nuevo Monospar y una Farman 190.

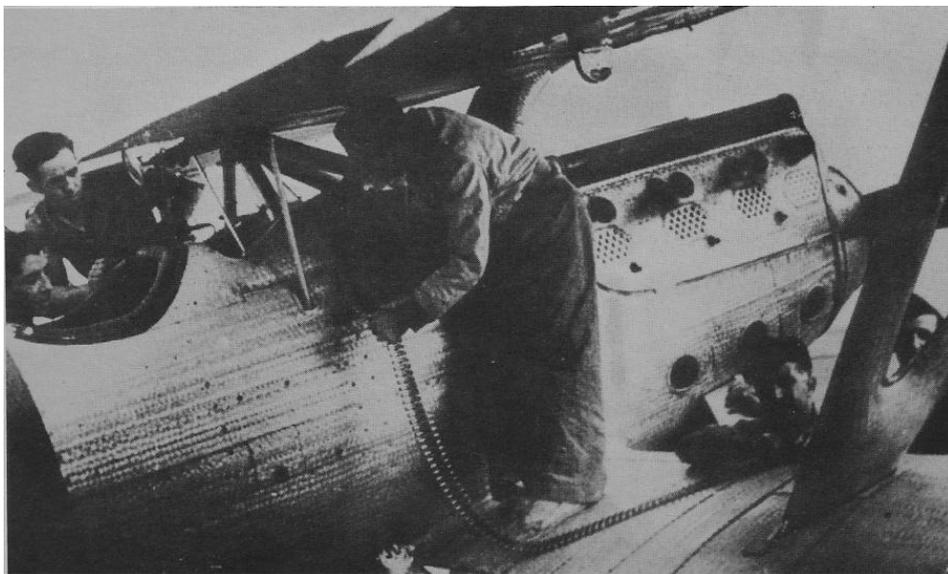
El Nieuport 52 era el caza estándar de la Aviación Militar antes de la guerra. Se trataba de un aparato magnífico en su tiempo, aunque de pilotaje un tanto difícil, pero en estas fechas había quedado anticuado, sobre todo en cuanto a velocidad se refiere, pues su motor Hispano Suiza 12Hb, de 500 hp., sólo le permitía una máxima de 260 km/h (94). También su armamento –reducido a dos ametralladoras Vickers Mk II, de calibre .303 British, resultaba algo escaso, si bien era un equipamiento todavía usual en esa época. Por todo ello, en 1935 se había decidido su relevo, eligiéndose para ello el Hawker “Fury” británico, que disponía de un armamento fijo igual al del avión que iba a relevar y su fuselaje era entelado, contrastando desfavorablemente con el de su predecesor en

94 Esta es la velocidad que se le asigna habitualmente en los cuadros de características, pero los pilotos que lo tripularon aseguran que no era prácticamente posible superar los 225 km/h.

España, el Nieuport, de recubrimiento metálico. Aparte de unas mejoras en las prestaciones –especialmente en lo que a la velocidad se refiere-, no era mucho lo que se iba a ganar con el nuevo sustituto que, desde luego, no era un caza de la nueva generación que ya estaba sobre las mesas de proyectos.



Arriba. Hispano-Nieuport 52C. A falta de imágenes de este tipo de avión tomadas en el teatro de operaciones del Norte, utilizamos ésta de un ejemplar recién salido de la factoría de Hispano- Suiza de Guadalajara.



Fotografía de detalle de un Nieuport 52 republicano tomada en el momento de municionar sus ametralladoras.



Monospar ST.12, EC-W43 del Ministerio de Hacienda, que se incorporó a la aviación republicana del Norte.

Aparece, asimismo, un segundo Monospar que, probablemente, era un ST.12 adquirido en 1935 por el Ministerio de Hacienda, con n/f ST12/43. En España recibió la matrícula provisional EC-W43, quedando basado en Madrid hasta el 4 de agosto, en que subió al Norte -donde permanecería-, llevando al comandante Sanjuán Cañete, que había sido nombrado Comandante Militar de Guipúzcoa. El ST.12 era, como el St.25, un pequeño bimotor comercial con capacidad para tres pasajeros y el piloto; montaba dos motores Gipsy Major I de 130 C.V., más potentes, por tanto, que los de 95 C.V. del ST.25. por lo que sus prestaciones (velocidad máxima de 254 Km/h y de crucero de 232 km/h.) eran superiores a las de este último (velocidad máxima de 210 km/h y de crucero de 185 km/h.).

Otra novedad era la presencia en Asturias de la Farman 190, una avioneta de transporte civil, monoplano de ala alta, de un solo motor, con capacidad para transportar cuatro pasajeros, además del piloto. Su motor

era un Gnome-Rhone 5 Ba. Titán de 230 C.V. con el que volaba a 200 km/h de máxima y a 165 km/h en crucero. Tanto la Farman, como el ST.12 fueron provistos de lanzabombas externos para bombas Hispania A-5, de 12 kg, construidos por Talleres de Guernica, similares a los que montaba el Monospar ST.25 de Navamuel.



Farman 190. Se trata del aparato de matrícula francesa F-AJMV, pues no ha sido posible localizar fotos de este mismo avión con matrícula española. Era, muy probablemente, el adquirido en Francia por Heliodoro de la Torre con destino a la Aviación republicana del Norte.

La Farman formaba parte de un grupo de aviones constituido por tres Fokker F.VIIb, dos De Havilland D.H.89 “Dragón” y la tan citada Farman 190, que había conseguido adquirir la embajada de la República española en París y que ésta ofreció al diputado del P.N.V. Heliodoro de la Torre, quien se encontraba en Francia comisionado por la Junta de Defensa de Vizcaya para la compra de armamento con amplias facultades para manejar los fondos del Banco de España de Bilbao. Pero éste, considerando que los aeródromos de Vizcaya y Guipúzcoa aún no estaban en condiciones de operar con polimotores, declinó la oferta y sólo se avino

a adquirir la Farman (95). Seguramente se trataba de la n/f 53, de matrícula francesa F-AJMV, que el 20 de agosto despegaba de Montpellier-Candillargues rumbo a la España republicana.

4 de octubre.-

Comenzaba la ofensiva contra Oviedo. Entre las cinco de la mañana y el anochecer, cinco aviones llevaban a cabo doce bombardeos, algunos con líquidos inflamables, que ocasionaron incendios, imposibles de apagar por la falta de agua. La artillería machacó las posiciones, pero la aviación actuó sobre el casco urbano.



Bombardeo de Oviedo. 4 de octubre de 1936 (Foto Museo del Pueblo de Asturias, Gijón. Colección Constantino Suárez)

95 Guillermo Tabernilla y Julen Lezamiz. “El informe de la República por la pérdida del Frente Norte”, pág. 224.

Juan J. Maluquer, ametrallador-bombardero del Breguet 12-92, nos dice que ese día actuaron seis aviones (96), efectuando cuatro de ellos tres servicios; el DH.89 de Hernández Franch, llevó a cabo cinco y otro de los aparatos sólo dos por haberle impedido una avería la realización del tercero. Aterrizando todos ellos para repostar indistintamente en Carreño y en Llanes. Así veía el bombardeo aéreo EL COMERCIO: “...*los efectos del bombardeo aéreo se tradujeron en varios incendios en distintos lugares de la ciudad. No podemos precisar cuáles son éstos, pero es lo cierto que son varios los sitios de donde surgen densas columnas de humo, pero principalmente del centro de la población. Ya dejamos dicho que en tal momento no pudimos determinar exactamente las manzanas donde han hecho presa las llamas. La niebla sigue envolviendo a Oviedo y únicamente emergen de ella los sitios más altos, como la torre de la catedral. No importa, sin embargo. A nuestro propósito basta con poder anotar que la aviación está actuando con éxito*”.

Aparte de esta actividad sobre Oviedo, la aviación republicana bombardeó “...*el pueblo de Pravia haciendo destrozos en algunos edificios y resultando heridos un guardia de Asalto y una mujer. Igualmente hostilizó el sector de Gurullés en el que (...) nos hizo siete heridos entre ellos un capitán y un teniente; en el ataque a esta posición empleó líquidos inflamables aunque sin consecuencias*” (Diario de Operaciones de la 8ª División). Probablemente estos ataques los llevó a cabo el Fokker F.VIIb 20-5 que, según Maluquer, no había volado sobre

96 “L’Aviació de Catalunya. Els primers mesos de la guerra civil”, pág. 233. El autor no menciona al Fokker F.VIIb 20-5, dando a entender que no voló sobre Oviedo en esta jornada

Oviedo y que, además, junto con el D.H.89, era el más apropiado para lanzar recipientes de combustible líquido.

5 de octubre.-

Mal tiempo que restringió el uso de la aviación a un solo bombardeo, que el observatorio de la Catedral recogía así: *“A las 16,30, por Lugones aparecen tres trimotores rojos, lanzando unas 80 bombas sobre la población y se retiran con dirección a Carreño.”*

6 de octubre.-

Día de lluvia y niebla, que impidió la actuación de ambas aviaciones. Pese a ello, el observatorio de la Catedral detectó una presencia aérea, sin transcendencia alguna: *“A las 17,50, por Lugones, aparece un avión rojo, evolucionando sobre La Cadellada, retirándose con dirección a Llanera.”*

7 de octubre.-

Juan J. Maluquer, nos describe así las acciones de la aviación republicana en las que participó durante la jornada:

“...la aviación da apoyo al ataque al frente del Canto (en la ladera del Naranco). Los vuelos son cortos. Las misiones duran veinticinco minutos y los aviones se van relevando. Eso permite mantener constantemente una pareja de aviones sobre el objetivo. El último vuelo del día fue para atacar Peñaflor, a fin de entorpecer hasta donde sea posible el avance de la columna gallega.”

Esta descripción cuadra perfectamente con el parte del observatorio de la Catedral:

“A las 8, aparecen dos aviones rojos, arrojando unas diez bombas sobre la población. En el momento de retirarse éstos, aparece otro que arroja unas seis bombas.”

A las 10,30, aparecen otros dos aviones rojos que nos lanzan veinticuatro bombas sobre la población, retirándose por Lugones .

A las 11,30, aparecen tres aviones rojos, que lanzan sobre Oviedo unas treinta y ocho bombas, retirándose por Llanera.

A las 12,15, aparece por Pola de Siero, un pirata rojo y nos arroja ocho bombas, retirándose por detrás de la Cuesta del Naranco.

A las 16,30, aparecen cuatro trimotores de León y un caza, bombardeando los Sanatorios (del Naranco), Sograndio y (La) Manjoya.”

Unicamente falta la mención al último ataque a Peñaflor durante el cual *“aparatos enemigos bombardearon a la artillería del comandante Teijeiro, que se hallaba apostada en la carretera”* (97), cuya observación desde la torre de la Catedral impediría, con toda probabilidad, el tiempo nebuloso. E igual debió suceder con un combate que tuvo lugar, asimismo sobre Peñaflor, entre el caza Nieuport 52 del alférez Panceira y el De Havilland D.H.89 que pilotaba el capitán Fernández Pérez, sin mayores consecuencias. EL COMERCIO, de Gijón, del día 9 refería que *“Como a la una y media de la tarde nuestros aviones se encontraron en las inmediaciones del frente occidental con un trimotor (sic) enemigo (...) uno de nuestros aparatos de caza (...) fue rodeando al aparato faccioso (...) y entonces comenzó a funcionar activamente la ametralladora de nuestro caza. Huía el enemigo, pero el aparato leal le iba a la zaga (...) hasta que los espectadores vimos como el trimotor (sic) rebelde descendía de forma*

97 Faustino Vázquez Carril. “Las Columnas Gallegas hacia Oviedo”, págs.. 179-180. La batería artillera objeto del bombardeo fue la 8ª del 16º Rgto. Ligeró, que mandaba el capitán Francisco Martínez de Aguilar.

anormal, sin duda tocado por nuestras balas hasta que se ocultaba a nuestros ojos dándonos toda la sensación de que su aterrizaje sería forzoso...”. El mismo periódico recogía otro encuentro “Allá como a las cuatro de la tarde (...) volaban juntos dos trimotores desleales, cuando dirigiéndose a ellos a toda velocidad, apareció un caza leal (...) nuestro avión, más veloz y mejor gobernado, les ganó la ventaja y situándose sobre ellos comenzó un nutrido fuego de ametralladora, haciendo que los contrarios huyeran y persiguiéndoles hasta que se perdían por occidente”.

No sabemos con certeza de qué trimotores podía tratarse, tanto éstos, como los que cita el parte de la Catedral pues, como se ha dicho, los Ju.52 se habían ausentado del frente asturiano. Tenemos noticia de que en La Virgen del Camino se habían concentrado los “Dragones” números 2 y 4, los Fokker F.VII 20-2 y 20-3 (98) y el Fokker F.XII 20-5 para formar un grupo mixto, a las órdenes de Juan Antonio Ansaldo mas, precisamente por ello, no habían ido con órdenes de operar sobre Asturias, sino de ser sometidos a recorrido en el Parque de León; aunque cabe la posibilidad de que efectuaran algún servicio antes de pasar a talleres. Así, hay noticia de un servicio sobre Oviedo el mismo día 7 de su llegada a León, del Fokker F.XII 20-5, que tripulaban Luis Pardo y José Calderón

98 Los dos únicos que quedaban (ambos construidos por Loring), pues el 20-1 había resultado destrozado en un accidente y el 20-4 fue dedicado a misiones de enlace y transporte. Con toda probabilidad era éste el F.VIIb 3m al que, según Ries y Ring (“The Legion Condor”, pag. 29) le fueron confiados el enlace y las comunicaciones entre las dos mitades de la escuadrilla alemana de Heinkel He.51, que solían operar separadas en distintos teatros de operaciones.