

37ª entrega

21 de febrero.-

A las 04,30 comenzaba la gran ofensiva sobre Oviedo.

Para seguir la actuación de la aviación nacional durante la misma contamos con varios niveles de información.

El más alto es el que se viene empleando hasta ahora habitualmente: el Diario de Operaciones de la 8ª División, que recoge los acontecimientos sucedidos al Norte (Asturias) y al Sur (León) de la Cordillera Cantábrica. El documento procede del Archivo General Militar de Avila – Sección Estado Mayor- Legajo 449 – Carpeta 21.

Descendiendo de nivel, tenemos los Partes de los Sectores de Oviedo y Grado-Escamplero, dependientes de la Comandancia de Asturias y asimismo en el Archivo de Avila. El de Oviedo en Documentación Nacional – L. 4 – C. 47 y el de Grado- Escamplero en D.N. – L. 4 – C. 48. En lo sucesivo se denominarán “Parte del Sector Oviedo” y “Parte del Sector Grado-Escamplero”

Y, por último, tenemos los Partes de los Subsectores del Sector Grado-Escamplero, que abarcaban los Subsectores de San Roque y Naranco (que, en realidad, pertenecían al Sector de Oviedo), los del Sector de Pravia y los propios del Sector Grado-Escamplero: Subsectores de Escamplero, Santullano, Soto, Cuero, Peñaflor, Prioto y Grado. Estos se encuentran igualmente en el A.G.M. de Avila, en D.N. – L. 4 – Cs. 48 y 50. Lamentablemente, no están completos, pues faltan los de varias fechas de distintos subsectores. Los denominaremos “Partes del Subsector... (al que correspondan)”

En cuanto a la información que pudiera aportar el diario ovetense REGION, nos quedamos sin ella, toda vez que el mismo dejó de editarse en este día 21 y ya no volvería a salir a la calle hasta el 8 de junio, en que se reanudó su publicación en Luarca.

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Aviación enemiga actuó débilmente en bombardeo y activamente corrigiendo fuego de sus baterías y atacando sus cazas como se esperaba, en cuanto empezara a actuar la nuestra, según anuncié a V.E. nuestros aparatos de reconocimiento averiaron uno.”

El comunicado está tan mal redactado y tan deficientemente puntuado que deja muy poco claro lo que quiere decir. Trataremos de interpretarlo comparándolo con los partes republicanos.

Parte Oficial de Asturias y León. En esta jornada de encarnizados e ininterrumpidos combates, el Estado Mayor del C.E. de Asturias estimó oportuno emitir dos partes En el primero, dado a 12,30 h. no se recogía actividad aérea alguna en Asturias y, en cambio, admitía la actuación de la aviación nacional en el frente de León:

“El enemigo atacó con artillería y aviación en la mañana de hoy las posiciones tomadas al enemigo en La Robla.”

El Parte Oficial del Sector de La Robla sobre los combates librados en él, detalla las unidades de Infantería enviadas como refuerzo para rechazar a las tropas republicanas, pero no cita para nada el envío o empleo de artillería ni aviación. El único apoyo a la infantería enviado fue una Sección de Morteros de 81 mm. del 1º Batallón, es de suponer, del Regimiento Burgos Nº 31.

El segundo parte, emitido a 19,15 h., nos informa que:

“La aviación ha incendiado las inmediaciones del Cuartel de Pelayo. Hubo combate aéreo siendo derribado un avión faccioso que tomó tierra en Monte Agudo (sic, por Monteagudo).”

Lo del incendio de la zona del Cuartel de Pelayo, lo confirma, abundando en ello, el cronista de AVANCE:

“La aviación en estas últimas horas de la tarde cooperó en forma eficaz, a pesar (del fuego de) las ametralladoras antiaéreas enemigas.

Por la tarde nuestra aviación visitó los frentes de Oviedo y arrojaron (sic) numerosas bombas sobre el casco de la ciudad, sobre los objetivos militares ya conocidos.

Una hora después pudieron verse en Oviedo varios incendios, como consecuencia de los bombardeos efectuados por nuestros aviadores.”

En cuanto al derribo de un aparato nacional, a pesar de la precisión geográfica de su caída, no encuentra eco ni siquiera en la prensa republicana.

Ateniéndose al significado literal del parte del Diario de la 8ª División - *“atacando sus cazas (...) en cuanto empezara a actuar la nuestra (...) nuestros aparatos de reconocimiento averiaron uno”* - parece querer decir que los aviones de reconocimiento – es decir, los He.46- fueron atacados por los cazas republicanos, averiando los primeros a uno de estos últimos. O sea, exactamente lo contrario de lo que dice el parte del E.M. republicano. No he podido confirmar ni lo uno ni lo otro.

Todas las fuentes coinciden en el hecho de que la aviación republicana no pudo actuar hasta la tarde, por impedírselo el mal tiempo durante la mañana. Una reseña manuscrita de las acciones que se van sucediendo a cada hora, que se conserva en el Archivo Histórico del Principado de

Asturias (9), nos informa: *“A las 8,46 (...) se avisa repetidamente a Aviación, pero los aparatos no pueden volar a causa de lo bajo de las nubes”*. Una hora antes, se había insertado el siguiente comunicado: *“A las 7,52 (...) notifican de los frentes de León que la aviación enemiga aparece con dirección a Asturias”*.

Rafael A. Permuy (10) nos dice que el capitán del Valle efectuó en un Breguet XIX un reconocimiento meteorológico a 12,50, constatando la mala visibilidad que, no obstante, fue mejorando algo más tarde, lo que permitiría cumplimentar tres servicios a 13,40, 16,05 y 16,50 horas, en los cuales se lanzaron 22 bombas R-50, de 50 kg., sobre el Cuartel de Pelayo, 48 A.5, de 12 kg. sobre Grado y 4 R-10 (11), de 10 kg. sobre las trincheras del frente de Oviedo.

Y, sin embargo, el Parte del Subsector Grado, nacional, nos dice que:

“A las 12 h. se presenta la Aviación enemiga que bombardea.”

22 de febrero.-

Parte del Sector Oviedo:

“A las 15 h. dos aviones rojos de bombardeo protegidos (sic) por varios cazas dejaron caer sus bombas sobre la zona de la (sic, por La) Vega, Pelayo y Cadellada

Curiosamente, el Parte del E. M. del C.E. de Asturias, emitido a las 22,00 h. no registra actividad aérea alguna. En cambio, el diario AVANCE del día 23 inserta un recuadro, bajo el título: *“LA AVIACION LEAL*

9 A.H.P.A. – C. I-50 – Ex. 3.

10 Artículo de R.E.H.M. ya citado, pág. 284

11 Las bombas R-50 y R-10 eran las bombas rusas FAB.50 SV y AO.10, respectivamente. Las A.5 eran las conocidas “Hispania”.

EFECTUO DIFERENTES SERVICIOS DURANTE LA JORNADA DE AYER.

Una escuadrilla leal de aparatos de “caza” realizó constantes servicios de observación y vigilancia, e igualmente protegió a nuestros bimotores (12) de bombardeo en sus distintos vuelos ofensivos

Por la mañana se arrojaron bombas en Oviedo y por la tarde en este (mismo) sitio, (en) Santullano, Escamplero y Grado.

Tampoco el día de ayer se prestó a la acción de nuestros aparatos, que sin embargo despegaron del aeródromo y cumplieron las órdenes recibidas del alto mando.”

Permuy puntualiza estas acciones en el tan citado artículo de R.E.H.M. afirmando que los Breguet XIX realizaron tres servicios sobre Oviedo, Santullano y Grado a las 07,55, 09,20 y 11,15 horas, empleando en total 16 bombas R-50 y 48 A.5. Nos refiere que en el primer servicio de la jornada, sobre Oviedo, el Breguet 12-141 (piloto Benjamín Gutiérrez Junco y observador/bombardero Manuel Riestra Álvarez) fue alcanzado por un proyectil de 20 mm de las ametralladoras antiaéreas que hirió gravemente en la pierna al observador por lo que se vio obligado a regresar de inmediato a Carreño, donde las averías sufridas retuvieron al aparato

12 Es curiosa la insistencia del periodista, como continuaremos viendo, en calificar de bimotores a los aparatos de bombardeo republicanos. No sé si trata de magnificar el poderío de los mayores aviones de que disponían –los Lockheed- o si realmente intervinieron en estas operaciones los bimotores de turismo General Monospar , de los que la Aviación republicana aún disponía en el Norte, al menos, de un ST.12 y un ST.25, o como sugiere Jesús Salas en “Guerra Guerra Aérea. 1936/39”, I, pág. 272, el D.H. 89 N° 1 que continuaba en la Albericia, aunque Hernández Franch hubiera marchado al Centro a primeros de año

varios días en tierra. Por O.C. de 26 de febrero de 1937, les fue concedido el ascenso al empleo de alférez a los dos aviadores.

Parte del subsector Escamplero:

“A las 10 horas, y tras fuerte preparación de Artillería y Aviación sobre Loma Gallegos y Carretera Trubia (atacó) con el apoyo de 8 blindados y carros de asalto.”

Parte Subsector Cuero:

“La Mata.- A las DOCE (sic, con mayúsculas) horas del día 22, se presentó la aviación enemiga, dejando caer en esta posición varias bombas, alcanzando una de ellas un puesto de escuadra situado en un hórreo.”

Parte Sector Grado-Escamplero.-

“La Aviación enemiga bombardeó a medio día la plaza de Grado y posición de La Mata, ocasionando como en el día anterior destrozos de consideración especialmente en las comunicaciones telefónicas y bajas.”

Los informes desde una y otra parte concuerdan, en general. No se contradicen, sino que se complementan.

23 de febrero.-

Ni el Diario de la 8ª División ni el Parte Oficial del Estado Mayor del C.E. de Asturias, registran acciones aéreas en esta jornada.

No obstante, contamos con el Parte Sector Grado-Escamplero:

“En (ilegible) actuó la aviación enemiga bombardeando esta plaza y (ilegible) posiciones.”



La asiduidad con que fue bombardeado Grado por la Aviación republicana durante la ofensiva de febrero de 1937 fue sembrando de ruinas la población (Foto Hemeroteca Nacional)

Espartano y de difícil lectura. Menos mal que Rafael A. Permu, una vez más, nos proporciona detalles sobre la actividad aeronáutica de la jornada. Nos refiere que los Breguet XIX efectuaron siete vuelos sobre Grado atacando la Comandancia Militar, en cuyo patio incendiaron un grupo de coches y camiones allí aparcados, que ardieron durante varias horas. En dos de los servicios –el de las 11,22 y el de las 11,50- dejaron caer sobre la villa moscona 6 bombas R-50 y 30 A.5.

El cronista de AVANCE, que no escribe nada en absoluto sobre estos bombardeos, se entretiene en hilvanar un fabuloso relato según el cual: *“Un trimotor “Junker” (sic), despegado seguramente de un aeródromo de la parte occidental, puso todo su empeño en acercarse a la capital. Uno de los cazas leales lo avistó a tiempo. La persecución fue accidentada (...) El*

trimotor pudo evitar el encontronazo y partió veloz por el sur de Oviedo, camino de Grado (...) Las gentes que presenciaban el combate aéreo aseguraban haber observado que el “Junker” (sic) renqueaba en los últimos momentos, cuando ya a las alturas de Trubia, fue dejado en paz por nuestro caza.”

Desde luego, no podía tratarse de un Junker, porque todos aquellos de que disponía la Aviación nacional se hallaban agrupados en la zona Centro, donde aún se estaba librando la enconada Batalla del Jarama. Sabemos que en la Virgen del Camino se encontraba un trimotor: el último de los Fokker F.XII, todavía con la matrícula 20-5, pero el enviarlo sobre Asturias, donde los republicanos seguían manteniendo la superioridad aérea que les procuraba la presencia de los “Chatos”, hubiera constituido un suicidio. En cualquier caso, tendremos alguna nueva información sobre este tema en los partes del día siguiente.

24 de febrero.-

Nuevamente el Parte Oficial del C.E. de Asturias se abstiene de incluir la actividad aérea. No obstante, sí lo hace el Parte del Ministerio de Marina y Aire que, aunque está fechado en Valencia el día 24, se refiere a los sucesos del día anterior:

“En Asturias fueron bombardeados los servicios centrales de las fuerzas facciosas de Grado, produciéndose incendio, que duró varias horas. Un «Héinkel» que apareció allí fue acosado por nuestros cazas y puesto en fuga. Por las trazas, fue averiado.”

Con esto los hechos cambian un poco. Ahora ya no se trata de un Junker, que no podía ser, o de un Fokker, que era muy poco probable. Si se trata de un Heinkel, obviamente He.46, el asunto adquiere mayores visos

de credibilidad, pues entra dentro de lo posible que uno de los aparatos de Jarrio –“de la parte de occidente”- hubiera arriesgado un servicio de reconocimiento tentando el albur de no toparse con la caza enemiga.

Diario de Operaciones de la 8ª División,

“Aviación, ante pasividad nuestra a falta caza actuó libremente y ha bombardeado Grado causando 4 soldados muertos, bombardeado y ametrallado Escamplero y Santullano.”

Rafael A. Permuy nos informa sobre ese actuar “libremente” de la aviación enemiga. Despegaron, a pesar de que el tiempo no era muy favorable, los Breguet XIX y el Lockheed 5B Vega, que pilotaba el capitán del Valle. Este último no pudo lanzar su carga de bombas por impedírsele la niebla; los Breguet, en cambio, bombardearon, en un servicio a 10,30 h., San Esteban de Pravia y, en un segundo servicio a 13,10, la villa de Grado, arrojando en total 6 bombas R-50 y 30 A.5.

Diario AVANCE del día 25:

“Nuestros aparatos realizaron ayer diversos vuelos de observación y bombardeo por diferentes sectores de nuestros frentes.

Por la mañana una escuadrilla de bimotores bombardeó Grado y San Esteban de Pravia, y por la tarde nuestros “cazas” realizaron continuos servicios de vigilancia sin advertir en ningún momento la presencia de aviones enemigos.

Por los frentes del cerco de Oviedo no pudo operar por falta de visibilidad.”

25 de febrero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“La Aviación enemiga intensifica sus bombardeos gracias a la impunidad que le proporciona su caza.”

Por las informaciones procedentes del tan citado artículo de Rafael A. Permuy, sabemos que una patrulla, constituida por los únicos tres Breguet XIX que quedaban en vuelo efectuó un servicio sobre Oviedo, a 08,35 h., en el que arrojó veintitrés bombas R-50, veintidós A.5, seis R-10 y cuatro incendiarias, a más de panfletos de propaganda. Esta carga de bombas parece excesiva para un solo servicio de tres Breguet; debieron hacer un segundo servicio, como veremos.

Por otras fuentes (13) sabemos que las bombas cayeron en la zona de Ventanielles, sobre las posiciones de la 6ª Brigada republicana que al mando de Ramón Garsabal y apoyada desde el Norte por la 5ª Brigada, de Indalecio Menéndez Viejo, luchaba denodadamente por la conquista del edificio del Tribunal de Menores, que se interponía en su avance hacia la Fábrica de Armas. Al no lograr los resultados apetecidos, solicitó nuevo apoyo aéreo, volviendo a caer las bombas de nuevo sobre sus tropas que, pese a ello, lograban al anochecer tomar el Tribunal de Menores e incluso trasponer momentáneamente la tapia trasera de la Fábrica de La Vega. En cualquier caso, estos errores de los aparatos de Carreño –por otra parte, explicables, dada la proximidad de atacantes y defensores- provocaron una orden del Mando republicano por la que, en lo sucesivo, debían limitarse los bombardeos aéreos al casco urbano de Oviedo, privando así a las tropas de tierra del apoyo directo de su aviación.

13 V.V.A.A. “Historia de Asturias”, Vol. 8 – 5ª Parte - Pág. 246.

El Breguet XIX 12-59, tripulado por Rivera Llorente y Juan José Otero, bombardeaba en solitario, durante un servicio emprendido a 09,35 h. una concentración de camiones en Cornellana, sobre los que arrojó 16 bombas A-5.

26 de febrero.-

Diario de Operaciones de la 8ª División:

“Su Aviación se mostró muy activa bombardeando Santullano Escamplero Grado y Oviedo.”

Parte del Sector Oviedo:

“Durante el día la aviación enemiga bombardeó sin éxito algunos sectores de la población.”

Parte Sector Grado-Escamplero:

“En esta jornada el enemigo se limita a hostilizar con cañón (...) y a bombardear con su Aviación la Plaza de Grado.”

Parece que el Parte Oficial del C.E. de Asturias ha renunciado definitivamente a incluir noticias sobre la actividad de la aviación.

En cambio, el diario AVANCE del día 27 relataba las actuaciones aéreas del día anterior:

“La acción de nuestros aviones estuvo concentrada durante la jornada de ayer en los frentes de la parte occidental de la provincia. Una escuadrilla de bimotores escoltada por otra de aparatos de caza, bombardeó con intensidad los pueblos de Grado, Cornellana, Santullano de Las Regueras y posiciones enemigas del Escamplero.

También ejerció constantes servicios por estas zonas para evitar concentraciones de fuerzas y acumulación de convoyes con destino a los rebeldes.

A las diez de la mañana se presentó sobre el aeródromo un aparato enemigo que volaba a enorme altura. Perseguido por nuestros cazas huyó rápidamente y ganando cada vez más altura en dirección oeste.”

Permuy confirma lo dicho en este parte, puntualizando que los Breguet XIX efectuaron servicios continuos entre las 10,40 y las 18,00 h, bombardeando sectores del frente de Oviedo, Grado, Cornellana, las baterías de artillería emplazadas en Santullano de Las Regueras y El Escamplero, arrojando sobre estos objetivos un total de catorce bombas R-50, cuarenta A.5 y veintiocho R-10. Esta notable actividad fue realizada a pesar de las malas condiciones meteorológicas, que obligaron al Breguet 12-59 a retirarse durante el servicio que había emprendido a 15,35 h sin haber podido lanzar su carga. También confirma el reconocimiento del aeródromo de Carreño por un aparato nacional; sin duda, un Heinkel He-46, de Jarrio.





Batería española de antiaéreos Flak 18 de 88/56

Ante la imposibilidad por parte de la Aviación nacional de enviar al Norte aparatos de caza, retenidos en otros frentes por estar ocupados en diversas operaciones, se tomó la decisión de enviar a Asturias una batería antiaérea de cañones Flak 18 de 88 mm (88/56). Se trataba concretamente de la 2ª Batería; una de las seis del Grupo de este material organizado, mandado y servido por españoles. En estas fechas la Legión Cóndor disponía, asimismo, de otro Grupo, con tres baterías armadas con estas mismas piezas (14). La dicha 2ª Batería, que mandaba el capitán Luis Micheo Casademunt y había estado hasta entonces dedicada a la defensa antiaérea del aeródromo de San Pablo, en Sevilla, partía hacia Asturias en este 26 de febrero.

Los cañones A.A. de 88/56, eran piezas de calidad sobresaliente, su potencia les confería una trayectoria extraordinariamente tensa,

14 Poco después incorporaría una nueva batería y con estas cuatro, el grupo antiaéreo pesado de la agrupación Flakabteilung J/88 de la Cóndor adquiría su orgánica definitiva con la que haría toda la guerra

permitiéndoles batir a gran distancia en tiro directo y con notable precisión objetivos terrestres, aparte naturalmente del antiaéreo para el que tenía un alcance vertical (techo) de 9.100 m.

Disponían estos cañones de una teja cargadora de funcionamiento automático que, combinada con los movimientos del cierre, asimismo automáticos, le daban una cadencia práctica de tiro de 15 disparos por minuto, ya que el sirviente de cierre no tenía más que ir colocando los disparos completos en la teja y el sistema se encargaba de cargarse, disparar y expulsar la vaina vacía.



Dirección de tiro Mod. 36 para las baterías antiaéreas de 88 mm.

Pero lo más importante de estas piezas es que no estaba previsto utilizarlas individualmente, sino por baterías completas, a las que daba servicio una dirección de tiro Mod. 36, con su correspondiente telémetro de 4 m de base, conectada con las cuatro piezas. Dicha estación de tiro iba enviando continuamente los datos de dirección, ángulo vertical y los

precisos para graduar las espoletas de acuerdo con la altura del objetivo. Tales datos aparecían en unos círculos de lamparitas eléctricas, con lo que el sirviente no tenía más que ir orientado la pieza manualmente hasta que se apagaban las lámparas, momento en que quedaba el cañón apuntado. El envío de los nuevos datos a que daban lugar los sucesivos cambios en la posición del blanco iban encendiendo nuevas luces, que el sirviente volvía a apagar con el continuo movimiento de la pieza. Con este sistema se lograba una puntería especialmente eficaz: algo parecido a lo que en la Marina se llamaba “seguir agujas”.

La fecha de salida de la batería desde Sevilla está tomada de la Hoja de Servicios del capitán Micheo. Lamentablemente dicha Hoja de Servicios no vuelve a darnos más información sobre su actuación en Asturias, contrariamente a la prolijidad con que lo hace al referirse a sus destinos sucesivos en otros frentes. Así, no nos facilita el día en que llegó a Asturias, ni el lugar en que emplazó su batería, ni recoge acción de fuego alguna, ni posibles derribos o bajas propias... hasta el 11 de marzo en que la dicha 2ª Batería –encontrada desde el 1 de marzo en la Agrupación de Artillería Antiaérea- se trasladaba a Luarca.

27 de febrero.-

Desde esta jornada hasta el día 2 de marzo no volvería a actuar la aviación republicana y hasta el 5 de marzo la nacional, a causa del temporal que se desató sobre la zona, pese al cual prosiguieron los combates en tierra.

28 de febrero.-

Comenzó a nevar copiosamente. Es lo que en Asturias se conoce como “la nevadina de febrero”; antes muy habitual, aunque ahora cada vez va

siendo menos frecuente. Por supuesto, las operaciones en tierra no se detuvieron.

2 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º Cuerpo de Ejército (Antes, 8ª División. Ha habido un cambio en la orgánica y, en consecuencia, en la nomenclatura):

”...el Sector de San Roque cuya posición de San Claudio ha rechazado esta tarde un fuerte ataque emprendido por el enemigo con toda clase de medios incluso aviación.”

Parte del Sector Oviedo:

“Hacia las 15 h- 30 m. tres aviones rojos bombardean la parte que mira al Depósito de Aguas aunque sin consecuencias...”

Parte del Sector Grado-Escamplero:

“A las 15 horas el enemigo inicia fuerte preparación de Artillería sobre las posiciones Ermita de San Claudio y Cimadevilla (subsector San Roque) (...) Después de una hora de intenso cañoneo ha hecho su aparición la Aviación enemiga que descarga intensamente sobre dichas posiciones y ametralla en cooperación al ataque de la Infantería enemiga que se inicia a las 17 horas.”

Rafael A. Permuy, tantas veces citado, puntualiza un solo servicio que fue efectuado por el teniente Panceira y el cabo observador Antonio Nogueira con el Breguet XIX 12-151, entre las 14,45 y las 15,15, durante el cual fueron lanzadas sobre El Escamplero dos bombas de 50 kilos, lo que no excluye que fuera acompañado por los cazas I.15, ya que el trabajo de Permuy solamente historia la actuación de los Breguet XIX.

Por otra parte, AVANCE, del día 4, informaba, en consonancia con el Diario del 8° C.E., que *“Ayer, a las cuatro de la tarde y después de un fuerte bombardeo de nuestra artillería y la actuación de varios aviones...”* daba comienzo el ataque contra San Claudio.

El Parte de Aviación de Valencia generaliza: *“Durante el día de hoy las Fuerzas de Aviación del Norte actuaron intensamente en las proximidades de Oviedo y sobre las posiciones enemigas del Escamplero, arrojando bombas en gran número. Además, nuestros aparatos volaron bajo, ametrallando a las fuerzas facciosas.”*

Queda claro, por la coincidencia de los partes de un lado y otro, que el Breguet 12-151 no actuó en solitario, sino en conjunción con otros aviones que, por el hecho del ametrallamiento a las tropas de tierra, eran sin duda Polikarpov I.15, que probablemente arrojaron también algunas bombas.

3 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8° C.E.:

“La aviación (enemiga) bombardeó Pravia sin consecuencias.” (15)

La información que nos proporciona Rafael A. Permuy es mucho más amplia al puntualizar que a las 10,15 de nuevo el Breguet 12-151, con los mismos tripulantes que el día anterior, repetía el lanzamiento de dos bombas de 50 kilos sobre El Escamplero.

Indica que el bombardeo de Pravia citado por el Diario del 8° C.E., fue realizado por los Breguet XIX 12-59 (teniente José Rivera y sargento Juan José Otero) y 12-187, que lanzaron cada uno 16 bombas de 12 kilos (Hispania A.5) y dos de 50 kilos sobre una concentración de camiones

15 El Sector Grado-Escamplero emite un parte prácticamente igual

localizada en Pravia. El 12-187 averió el tren de aterrizaje al aterrizar en Carreño a la vuelta del servicio. El 12-151 (Panceira y Nogueira) volvería a bombardear El Escamplero con dos artefactos de 50 kilogramos.

4 de marzo.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“La aviación enemiga bombardeó Oviedo causando algunas bajas en la población civil y un guardia de Asalto muerto.”

Parte del Sector Oviedo:

“Sobre las 10 h. un avión enemigo dejó caer varias bombas sobre la población hacia el Cuartel de Santa Clara.”

AVANCE del día 5, bajo el titular: *“A PESAR DEL MAL TIEMPO NUESTROS AVIONES BOMBARDEAN REDUCTOS REBELDES DE OVIEDO”*, informaba: *“A las nueve de la mañana de ayer y a pesar del mal estado del tiempo, nuestros aparatos despegaron del aeródromo e hicieron vuelos sobre Oviedo, arrojando en las posiciones rebeldes una buena cantidad de bombas.”*

Como el tiempo empeorase más a partir de esa hora, no pudieron realizar ningún otro servicio en el resto de la jornada.”

Es de nuevo Permuy quien puntualiza que “la buena cantidad de bombas” consistió en dos de 50 kilos que una vez más el Breguet XIX 12-151, de Panceira y Nogueira, lanzó sobre Oviedo, junto con numerosos folletos de propaganda, durante un servicio efectuado entre las 09,50 y las 10,25. Otros dos Breguet despegaron a las 10,15 h. pero las malas condiciones meteorológicas les obligaron a regresar a Carreño sin haber podido cumplimentar el servicio.