

RELATOS DE LA AVIACIÓN DEL NORTE

Dedicados a aquellos heroes, con especial recuerdo a los pilotos del “Circo Krone”



El hundimiento del acorazado España.

Los aviones Gourdou-Leseurre GL-32 del Norte y sus pilotos.

Los aviones gijoneses: Letov S-231 y Bristol 105 “Bulldog”II.

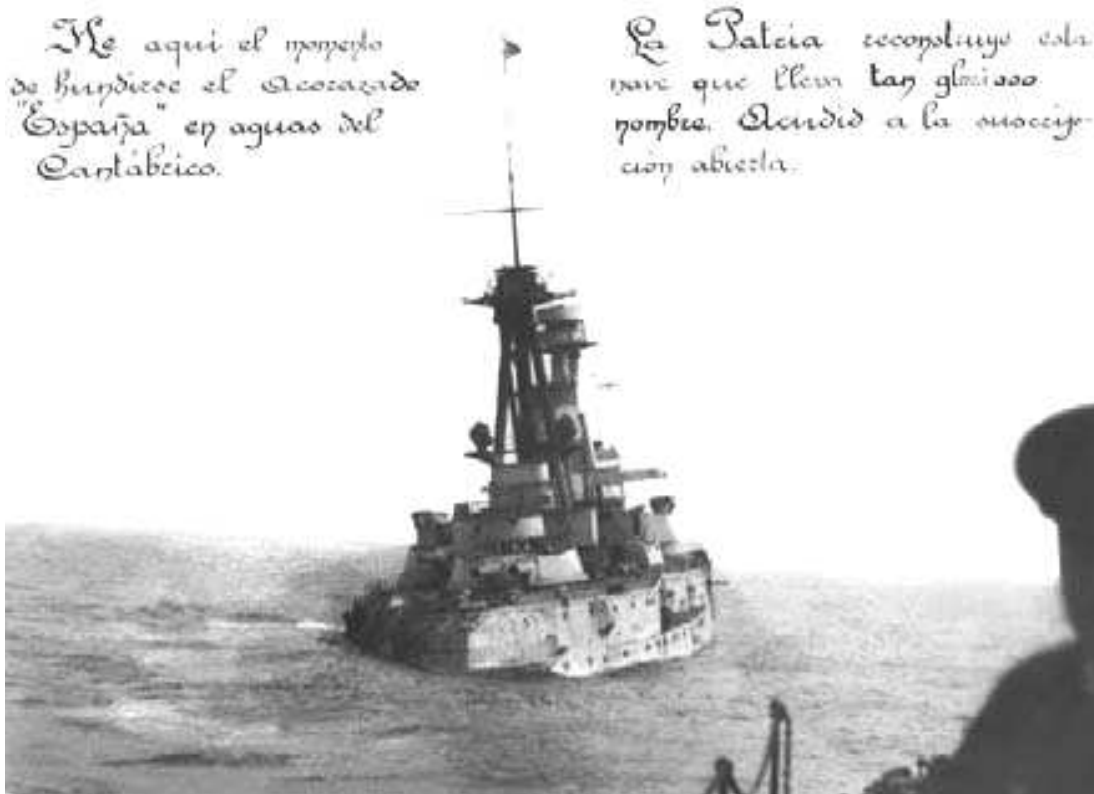
La trágica zona entre Ribadesella y Llanes.

**Victor Luis Alvarez Rodríguez
victorluisbmh@hotmail.com**

El hundimiento del acorazado España.



Gourdou-Leseurre GL-32 / GL-633 (fuente: sbhac)



Postal del Gobierno de Burgos buscando fondos por suscripción para construir otro "España"

Introducción

El 30 de Abril de 1937 el acorazado **España**, que formaba parte de la marina sublevada contra el Gobierno de la República, fue hundido a la entrada de la bahía de Santander, en el hundimiento intervinieron los aviones **Gourdou** de la Aviación Republicana, de forma mas o menos decisiva según

las fuentes que se elijan, por ello este trabajo intentará arrojar la mayor cantidad de luz posible sobre ese asunto.

Asimismo existe hasta nuestros días una cierta confusión sobre los diferentes tipos de aviones **Gourdou-Lesurre GL-32 (LGL-32)** que actuaron la aviación gubernamental del Norte en los inicios de la guerra, y también sobre esos mismos aparatos que posteriormente combatieron encuadrados en el Grupo 71 de las **FARE (Fuerzas Aéreas de la República Española)**.

El **Gourdou-Lesurre GL-32** se trataba de un antiguo modelo de caza de L'Armee de l'Air, que había estado en servicio como caza hasta 1934 y como aparato de escuela hasta 1936.

Entre otras cosas se pretende aclarar que características tenían los modelos de este avión que atacaron al acorazado **España** bombardeándolo el día 30 de abril de 1937 cuando se produjo su hundimiento. Y al mismo tiempo queremos disentir de parte del artículo que sobre la actuación del piloto **Antonio García Borrajo** escribió Rafael A. Permuy López en la REHM (Revista Española de Historia Militar). En dicho artículo Permuy López hace un análisis erróneo del papel de los **Gourdou** en el hundimiento del acorazado **España**.

Rebatiremos a Permuy López basándonos en sus propias fuentes, ya que opinamos que no supo interpretar correctamente los hechos al cometer el grueso error de duplicar la distancia desde Sondika a la ubicación del **España**, error que situaba a los **Gourdou** fuera del escenario en los momentos clave.

Corregidos los tiempos según la distancia correcta, el panorama es absolutamente diferente, ya que se demuestra que los aviones tuvieron tiempo de sobra para estar sobre la vertical del **España** cumpliendo los horarios conocidos.

Aunque lo mas seguro es que la causa principal del hundimiento del acorazado fue el choque con una mina, motivado por el movimiento del buque para tratar de eludir el ataque de los aviones (de ahí la importancia de la presencia de dichos aviones a las 7,30 horas), ya que el impacto parece ser que se produjo en la parte de popa.

Pero también es casi seguro que simultáneamente o posteriormente al contacto con la mina recibiese algún impacto de los **Gourdou** como desarrollaremos mas adelante, ya que existen demasiados testimonios en la memoria popular de Santander sobre la visualización de las caídas de las bombas como para no tenerlos en cuenta (fuentes orales, información de Antonio Ontañón Toca y otros santanderinos).

Los Gourdou y el hundimiento del España

Se conoce que por un pedido del Gobierno Vasco cuatro **Gourdou-Lesurre LGL-32** fueron sacados de los almacenes de las escuelas de aviación francesas y enviados al Norte en los primeros meses de la guerra, al final del verano del 36 (es muy posible que viniesen algo reformados y llegasen a comienzos de octubre).

La fabricación de este avión se reanudó en ese mismo año 1936 para suministrar un pedido efectuado por la **República Española**, en el que aunque se mencione un número de 16 unidades, hemos comprobado que en el registro de matriculas **F** de Aviafrance (vease artículo dedicado a los Gourdou) solo aparecen 14 nuevas matriculas, también está documentada la matricula de otro aparato llegado en 1937 correspondiente a una fabricación muy anterior a 1936 (concretamente del año 1928 o 1929).

De la nueva fabricación lo más probable es que como mínimo dos aparatos el **F-APPX** y el **F-APPY** (números 452 y 453 de fábrica) también fuesen enviados al Norte y formasen escuadrilla con los antiguos llegados anteriormente, ya que del parte de salidas de Sondika hacia la ubicación del **España** el 30 de abril de 1937 se desprende que había como mínimo seis **Gourdou** en servicio (fuente: Artículo de Rafael A. Permuy López en la REHM contestando a García Borrajo).

Arma de Aviación	FUERZAS AÉREAS DEL NORTE		Diario de Vuelo
Piloto	Aparato	Hora S.	Objeto del vuelo
Sgt. Antonio García Borrajo	Gourdou	6,48	Salida a Santander
Tte. Vicente Valls Bort	Gourdou	6,55	Salida a Santander
Tte. Leopoldo Morquillas Rubio	Gourdou	7,24	Salida a Santander
Tte. Julián Barbero López	Gourdou	7,25	Salida a Santander
Sgt. Miguel Embudio Martínez	Gourdou	8,00	Salida a Santander
Tte. Pedro Lambás Bernal	Gourdou	9,00	Salida a Santander
Tte. Hilario Márquez Pérez	Letov nº 14	18,37	Salida a Santander

Sondika, 30-4-37
El Jefe del Aeródromo
Ángel Viudez

Por lo que es lógico suponer que descontados los cuatro aparatos antiguos llegados en 1936 había por lo menos dos más de los de la nueva fabricación.



Gourdou-Leseurre GL/LGL 32

Parece evidente que el destino de la salida era directamente el acorazado **España**, otro objetivo no tendría sentido cuando dicho acorazado estaba bloqueando la bahía de Santander.

Entre Sondika y la bahía de Santander con un simple mapa de carreteras se puede comprobar que en línea recta hay mas o menos unos 80 Km (el principal error en los argumentos de R.A. Permuy López es que eleva esa distancia a 160 Km).

Aceptando que los aviones salidos de Sondika tenían al **España** como objetivo, y admitiendo como velocidad de crucero los 160 Km/h que estima Permuy para los **Gourdou** (dato muy conservador, ya que su velocidad máxima rondaba los 250 Km/h), tanto **García Borrajo** como **Valls** ya estaban sobre la vertical del **España** a las 7,30 cuando se produce la primera explosión. (horario según lo escrito en el parte del comandante del destructor **Velasco**).

Por ello no es de extrañar que el acorazado ante la presencia de los aviones iniciase las lógicas maniobras elusivas, que le llevaron a contactar con una mina de las que habían colocado los buques de su propio bando.

García Borrajo me relató hace unos años que volaba sobre la vertical del acorazado y que lo vio maniobrar eludiendo las bombas, y además que el buque iba hacia atrás en el momento en que se produjo la explosión, también recordaba que había un fuerte fuego antiaéreo que hacía muy difícil precisar lo que pasaba en aquel confuso momento (este relato coincide con el posible impacto de la mina en la zona del pantoque de popa).

A **García Borrajo** se le han reprochado muchos errores e inexactitudes en este relato, pero en su descargo hay que tener en cuenta la edad y el tiempo transcurrido desde los hechos, uno de esos errores es que dijo haber despegado desde La Albericia y volar con **Breguet XIX**, cuando está bien documentado que realmente salió de Sondika con un **Gourdou**. (A mí también me dijo que volaba en **Breguet** el día del ataque al España y que iba acompañado de un observador de nombre Hernández o Fernández de origen asturiano añadiendo que el avión acompañante era un **Gourdou**). Como se ve este tipo de error es involuntario y gratuito ya que ni pone ni quita nada a la acción de volar sobre el **España** en aquel importante momento, la cuestión es haber estado allí, lo de menos es si en **Breguet** o en **Gourdou**.



La explicación más sencilla es que un mes antes, el 31 de marzo de 1937, **García Borrajo** acompañado de un observador había atacado al mismo acorazado **España** con un **Breguet XIX** salido de La Albericia, siendo tocado el aparato por la defensa antiaérea del buque, como consecuencia de esta acción **García Borrajo** resultó herido, aunque no de excesiva gravedad, la conclusión que se saca es que con el paso de tantos años ambas acciones se han mezclado en su memoria, creándole una mas que evidente confusión.



Antonio García Borrajo.

Asimismo de la monografía del CESEDEN escrita por Juan M. Riesgo Pérez-Dueño “BATALLAS AÉREAS DE LA GUERRA CIVIL.”

Ubicada en <http://www.ceseden.es/Monografias/MG%2039.htm>

Sacamos el siguiente extracto relativo al tema que nos ocupa:

“Uno de los mayores éxitos de la Aviación republicana fue el hundimiento del acorazado España intervinieron: 6 Gourdou Leseurre, capaces para hacer bombardeo en picado pese a su velocidad de solo 280 kilómetros/hora pero pudiendo llevar una bomba de 250 kilogramos pilotados por Baquedano, De la Mata, R. Panadero, García Borrajo, Zambudio y Vabss. Según me relató Antonio García Borrajo, les dio tiempo a despegar, bombardear, volver a cargar y bombardear. Aunque alcanzaron al acorazado su blindaje le permitió resistir, pero al navegar muy forzado a toda máquina y en zig-zag, no pudo evitar el campo de minas y una mina al estallar junto a su casco, le hizo ir a pique. El propio Borrajo presenció desde el aire como la tripulación fue salvada por el destructor Velasco que se acercó para ello. Borrajo en ese momento no hizo uso de sus cuatro ametralladoras.”

Que evidencia de nuevo las lagunas de la memoria de **García Borrajo**, ya que los horarios determinan la imposibilidad de más de un solo ataque para cada avión, si tanto **García Borrajo** como **Valls** hubiesen ido a La Albericia a repostar, cuando volviese a la vertical del acorazado sería después del ataque de **Zambudio** y con el buque ya hundido. Claramente lo de la bomba de 250 Kg y adjudicar al **Gourdou** cuatro ametralladoras es una gran exageración que duplica las posibilidades reales del aparato.

Lo de los vuelos sucesivos es un error que está aun residente en la memoria popular de Santander, ya que los testigos pensaban que eran solo dos los aviones que participaban, y tenían la impresión de que salían de La Albericia, creían que observaron tres vuelos consecutivos y que los aparatos volvían al aeródromo a repostar después de cada ataque, pero como se contempla en el documento adjunto no fueron tres ataques de dos únicos aviones, si no que fue un ataque de cinco aviones de los que cuatro llegaron dos a dos con media hora de diferencia entre ambas parejas y otro aparato (el de **Zambudio**) llegó después en solitario con un intervalo aproximado también de una media hora.



Leopoldo Morquillas delante de un caza Nieuport Ni-52



Leopoldo Morquillas

La primera pareja de **García Borrajo y Valls** ya estaba sobre la vertical del **España** a las 7,30 cuando tuvo el posible contacto con la mina, la segunda pareja formada por **Morquillas y Barbero** llegó sobre las 8. Cuando el comandante del **Velasco** cita en el parte de guerra a una única pareja, que según él fue rechazada por el fuego antiaéreo, se refiere casi de seguro a esta.

Zambudio llegó en solitario sobre las 8,30 cuando el **Velasco** ya se había separado del moribundo **España**, y es de quien dicen los testigos que “metió una bomba por la chimenea”, luego lo que parece es que la famosa bomba de Zambudio existió y contribuyó a acortar la agonía del buque.

Incluimos la información sacada de tres biografías de **Zambudio** ubicadas en tres diferentes paginas web:

a) “Cuando aparecía algún buque nacionalista en la zona (por ejemplo, el destructor *Velasco*), los pilotos de los Chato cambiaban su montura por el **Gourdou-Leseurre GL-32**, capaz de llevar armamento de caída. Con un **GL-32**, Zambudio bombardeó en picado el acorazado enemigo **España**, al que alcanzó

(según su versión) con una bomba de 100 Kg en la cubierta, acertando en un pañol de municiones, y hundió. (Según otras fuentes, el **España** chocó contra una mina o fue hundido por un submarino.). Al finalizar la campaña del Norte es ascendido a teniente (Orden de 19-9-37; Diario Oficial nº 228)."

b) "El día 30 se hunde el acorazado **España**, seguramente por el choque contra una mina, aunque fue sobrevolado por aviones republicanos **Gourdou-Leseurre GL-32** antes del hundimiento. **Miguel Zambudio** asegura haberle alcanzado con una bomba de 100 Kg"

c) "Cuando se avistaba algún buque enemigo en la costa él y otros pilotos de Chato salían al aire con los **Gourdou-Leseurre GL-32**, anticuados cazas franceses convertidos en bombarderos ligeros. El acorazado "**España**", que realizaba la misión de bloquear el tráfico gubernamental y los puertos del Cantábrico, es atacado, por primera vez, por éstos improvisados bombarderos el día 3 de abril de 1937. El día 30 de ese mes en un ataque, en el que participa **Zambudio**, el acorazado es hundido. Aunque inicialmente esto es atribuido a los aviones atacantes, posteriormente se consideró como causa más probable una mina o torpedo."



Miguel Zambudio

Cuando llegó **Lambás Bernal** no tuvo la oportunidad de participar en ninguna acción, el **España** ya estaba hundido y el Velasco se había ido. En su biografía figura:

"Al alba del 1 de mayo de 1.937 formando patrulla con **Zambudio y García Borrajo**, recibe orden de reconocer al acorazado **España** que se estaba hundiendo en la bahía de Santander". Lo que es cierto (excepto en la fecha), aunque llegase tarde para participar en el ataque.



Pedro Lambas Bernal



Acorazado **España**.

Hidalgo de Cisneros por su parte afirma en sus memorias (“Cambio de Rumbo” 2ª parte, Ediciones Ebro, París)

“Voy a decir unas palabras sobre el hundimiento del acorazado «España» frente a Santander.

El «España» era un acorazado anticuado. Los franquistas lo utilizaban para hostilizar nuestro litoral y para interceptar los buques que se dirigían a los puertos republicanos del Norte. Tenía una coraza aprueba de proyectiles de grueso calibre, donde una bomba pequeña no debe dejar ni señal. Por eso mi sorpresa cuando me dan la noticia de que el acorazado había sido hundido por uno de nuestros aviones. Yo conocía los aparatos y las bombas que teníamos en Santander en aquella época, y me parecía casi imposible realizar aquella hazaña.

Cuando llegué a Santander y hablé con el piloto y con el observador del avión que lanzó la bomba, pude darme cuenta de que ni ellos mismos se lo creían, aunque no lo confesaban claramente, ya que se sentían halagados por las felicitaciones de toda la ciudad. Me explicaron que cuando el «España» comenzó a cañonear aquella vez la costa, como tenía por costumbre, les mandaron salir con la modesta pretensión de que el barco, al ver aviación, se marchase.

Dieron una pasada, bastante altos, para eludir mejor la artillería antiaérea del buque. Al llegar a la vertical dejaron caer una bomba de 11 kilos. No vieron donde caía, pero inmediatamente sintieron una gran explosión, y el gran acorazado se fue a pique. Hablé con muchas personas que habían presenciado desde la playa el hundimiento. Todas creían que fue la bomba del avión, pues habían visto como caía y, al mismo tiempo, la explosión.

Después de una información muy seria y detallada, sacamos la conclusión de que el «España» había sido hundido, bien por un torpedo” de un barco de guerra inglés que se encontraba a corta distancia y que poco antes había intimidado al acorazado franquista para que dejase en paz a un mercante inglés que debía entrar en Santander, o bien por haber chocado en aquel preciso momento contra una mina, aunque no habíamos visto nunca minas por aquellas aguas.”

Indudablemente Hidalgo de Cisneros contribuye aun más a la confusión, ya que si los aparatos atacantes eran **Gourdou** como demuestra el parte de la salida de Sondica, se trataba de monoplazas por lo no existiría ningún observador con el que hablar (posiblemente hablase con algún otro piloto de los participantes) además si en la acción intervino alguno de los aparatos fabricados últimamente, su capacidad de llevar armamento de caída era mucho mayor de lo que Hidalgo de Cisneros expresaba. Asimismo ignora el hecho de la ubicación en Sondica de los aparatos al referirse siempre a los aviones “de Santander”.

Es posible de que se trate de opiniones influidas por prejuicios de origen político. Además otro detalle a considerar es el tipo de bombas empleado, según información sacada de diferentes fuentes los LG-32

republicanos de la nueva fabricación empleaban bombas de **100 Kg**, transcribimos de la fuente: (<http://www.aire.org/gce/militaria/bombas.htm>)

“Clase de 100 Kg Los republicanos las lanzaban desde los Fokker VII, los Potez 540 y los **Gourdou-Lesseurre 32**.

Los republicanos emplearon las de **100 Kg** contra el acorazado **España (Gourdou-Lesseurre 32)** y las de 250 Kg contra el Baleares, Barletta y Deutschland (Tupolev SB-2)”.

En las existencias de la Aviación Republicana del Norte había bombas de 100 Kg que habían llegado por barco a Gijón, y por lo menos dos de los aparatos de los salidos de Sondika podían portar este tipo de bombas

Por otra parte si se tratase de que el ataque al acorazado hubiese sido realizado por posibles **Breguet XIX** u otros aparatos biplazas salidos de La Albericia, los desconocidos pilotos y observadores hubiesen sido citados en algún sitio, pero siempre en todos los documentos aparecen nombres concordantes con los que salieron de Sondika con los **Gourdou**.



Breguet XIX, un aparato que seguramente no participó en la acción.

Dada la agitación de los tiempos y la confusión creada por los servicios de propaganda de ambos bandos, incluyendo las pugnas políticas internas de los republicanos, no es de extrañar con el paso del tiempo este tipo de imprecisiones en la memoria de los participantes. Por eso apreciamos que hemos de dar la máxima importancia a los pocos documentos escritos de la época.

Incluso cabe pensar que dada la importancia propagandística de la acción algunos partes de guerra estén modificados para restar méritos al “enemigo”, como por ejemplo el parte del comandante del **Velasco** que solo menciona dos de los cinco aparatos que salieron de Sondika con tiempo suficiente para participar.

En cuanto a las confusiones en los pilotos son justificables debido a que la fuerte oposición antiaérea de los buques hacia muy difíciles y peligrosos los ataques que se efectuaban con aquellos lentos aparatos y dificultaba extraordinariamente una comprensión general de todo lo que estaba ocurriendo en su entorno.

Transcribimos el parte “oficial” del comandante del destructor Velasco sobre el hundimiento del España:

“A las 6,35 se vieron unos pesqueros entre cabo Ajo y Quejo, disparando un cañonazo para ahuyentarlos; a las 6,30 se vio al «España» al N.; a las 7 se vio un pesquero al que se mandó atracar y cuando estábamos parados recogiendo a la gente se vio un barco que trataba de entrar en Santander.

Mandé desatracar al pesquero quedándose cuatro hombres a bordo, que decían “Ellos no volvían a tierra de ninguna manera”.

Se puso régimen de 26 millas y proa al barco que se proyectaba sobre Cabo Mayor, a 5.000 metros de distancia. A las 7,15 se hicieron 6 disparos con el cañón de proa, cesando el fuego al verse el barco parar y rumbo 270. Al llegar a las 7,20 al N. de la ensenada de Galizano a unos 2.700 metros de distancia de tierra, puse régimen de 10 millas y goberné hacia el E. por considerarme próximo al campo minado, se puso por Código internacional al barco mercante diciendo que hiciera rumbo N. En este momento, las 7,30, el «España» que durante la persecución del barco venía al N. nuestro, y se encontraba a una milla, metía a Er. y gobernaba al O. Al terminar de gobernar un marinero dijo “acaba de levantarse una gran columna de agua al lado del «España» y un fogonazo”.

Pensé enseguida que había tocado con una mina y me dirigí hacia él, manteniéndome al E. de él por temor a tocar nosotros también. Aprecié una fuerte escora del «España» a Br. y cuando me dirigí hacia él para acercarme porque ya lo veía parado y muy escorado, llamó por señales ópticas diciéndome que atracáramos.

Como así lo hice, aceptando el riesgo que suponía el maniobrar con mi buque en un campo minado y pensando solamente que en caso de hundirse el «España» su dotación solo tenía el nuestro como salvación, manifestándoselo así a mi Segundo Comandante, a quien dije “el «España» se hunde. Aquí nos salvamos todos o nos hundimos los dos” y se ordenó preparar la maniobra de ataque; aunque no había mucha mar, si había la suficiente para que los barcos golpearan fuertemente, además el costado del «España» es poco a propósito para el ataque, por los cañones que salen de sus bandas y los salientes de las hélices de este buque, hacía imposible el amadrinarse, así que decidí atracar solamente la amura de Er. a la aleta de Br. del «España».

Así se hizo sin dificultad alguna, quedando amarrado con una estacha a las 7,45, comenzándose inmediatamente el embarque de la dotación del «España». Estando en la faena del transbordo del personal, aparecieron dos aviones enemigos que fueron rechazados por la artillería de a bordo y la del «España». El transbordo al principio fue lento, porque se pensaba que aun podía salvarse el buque, hasta que los progresos de la inundación hicieron ver que era inútil esperar.

La proximidad de tierra, de donde debían de estar presenciando toda la operación, aumentaba lo angustioso de la situación, pues era de temer un ataque fuerte de la aviación enemiga y la presencia de los destructores rojos; así lo hice presente al mando del «España», haciéndole ver la necesidad de acelerar el embarque, pues todo podía terminar en un desastre mayor que el que presenciábamos.

Por otra parte este buque sufría considerablemente con los golpes que la mar nos hacía dar contra el «España», a pesar de las numerosas defensas de cois que se pusieron, produciéndose numerosas abolladuras y dos desgarramientos en la plancha del costado muy próximas a la flotación. Permanecimos atracados desde las 7,45 hasta las 8,30.

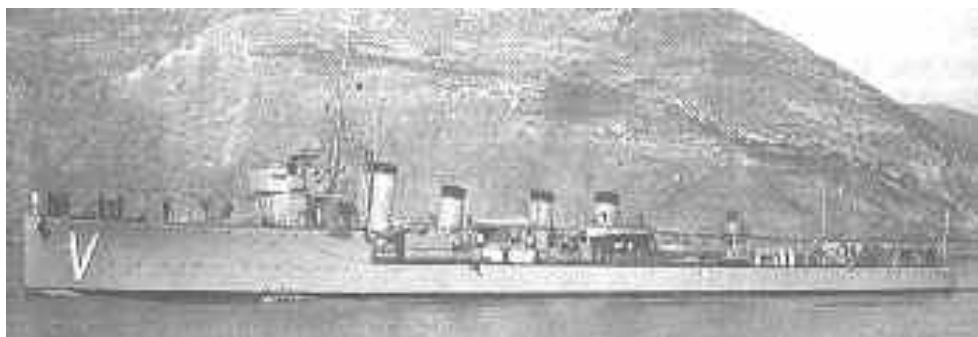
...A las 8,30, embarcado ya el Comandante del «España», se picó la estacha y se desatraco de él. Se pensó en torpedearlo para acelera el hundimiento y tuve apuntados los tubos para ello, pero se desistió de ello. En realidad no era necesario, estaba ya próximo a meter la regala de Br. en el agua.”

(Fuente: el citado artículo de Permuy López)



Acorazado **España**, hundiéndose, fotografiado desde el destructor **Velasco**.

La falta de alusiones que se hace en este documento a los aviones de **García Borrajo** y **Valls**, llegados sobre las 7,30 (hora de la explosión), y a la presencia de **Zambudio**, previa al hundimiento las 8,30 aproximadamente, es sospechosa, por lo que opinamos que no es casual y está motivada en el intento de restar todo tipo de protagonismo a la **Aviación Republicana**.



El destructor **Velasco**.

Prueba del confusionismo llegado hasta nuestros días es esta crónica relativamente reciente aparecida en el “Diario Montañés” de Santander:

Sociedad

El acorazado 'España' y sus tres fantasmas

J. F. R./SANTANDER

Prueba de la confusión que todavía reina sobre aquellos acontecimientos son las tres teorías que sobrevuelan el hundimiento del acorazado 'España'. El que fuera uno de las tres versiones españolas de la clase 'Dreadnought', el 'Alfonso XIII', rebautizado 'España', servía a mediados de 1937 y junto con el destructor 'Velasco' con funciones de bloqueo ante Santander.

Fue un 30 de abril cuando desde el 'Velasco' se hizo la llamada al 'España' para que colaborara en la captura de un buque inglés que intentaba burlar el bloqueo. Acudiendo al punto de encuentro, a cuatro millas de la costa una explosión dañó mortalmente el acorazado, que se escoraba sobre su borda de babor. ¿Qué ocurrió? Primera versión: un submarino republicano -clase C- hizo el acierto de su vida. Segunda versión, la más extendida: se dio de bruces con una mina. La más extendida entre las filas republicanas: Manuel Zambudio, as de la aviación roja, le metió una bomba de 100 kilos en cubierta, justo sobre el pañol de munición.*

Poco se conoce a los pilotos republicanos, que hicieron su labor casi siempre en inferioridad y con aparatos de todo tipo. La campaña de Santander fue un ejemplo. A los Polikarpov I-15 los llamaba 'Chatos' por su morro aplastado sobre la carlinga. Cuando aparecía algún buque del bando rebelde, los pilotos cambiaban de montura, dejaban los 'Chatos' a un lado y se ponían a los mandos del "Gourdou-Leseurre" GL-32', que portaba armamento de caída. Con un 'GL-32' Zambudio se atribuyó la hazaña.

La confusión es extensiva a las postrimerías. Unos afirman que el 'Velasco' recogió a los supervivientes y que sólo murieron cuatro tripulantes. Otras fuentes hablan de una catástrofe con cientos de muertos. Lo único cierto es que el enorme pecio, entero o descuartizado por las corrientes y la mar de fondo, yace todavía hoy panza arriba a cuatro millas de Cabo Mayor.

(En la crónica pone erróneamente 3 de abril)

Se puede concluir con todo el fundamento que los **Gourdou** de Aviación Republicana **participaron activamente** en el hundimiento del España y de ellos como mínimo dos de los aparatos eran de los de nueva fabricación capaces de portar bombas de al menos **100 Kg.** Sin la presencia de los aviones republicanos es seguro que el acorazado España no habría sido hundido ese día.

El Acorazado España



Acorazado España

Características:

Desplazamiento: 16.450 tons apc

Dimensiones: 139'9 x 24 x 7'7 metros

Propulsión: 12 calderas Yarrow, 4 turbinas Parsons y 4 hélices; 20.000 cv (22.000 forzando calderas); 19'5 nudos

Tripulación: 850 hombres

Protección: Faja baja de 230 mm, 150 mm en la media y 75 mm en la alta. 100 mm y 50 mm en los extremos de proa y popa, respectivamente; 250 mm en las torres de grueso calibre y puesto de mando; batería media protegida por planchas de 75 mm; cubierta protectora de 25 mm a 50 mm; inicialmente, portaron 20 tangones para redes antitorpedo

Armamento: 8 cañones de 305/50 mm; 20 cañones de 101/50 mm; 2 cañones AA de 47 mm; 2 piezas de desembarco de 70 mm y 2 ametralladoras Maxim.

Estos son datos correspondientes a la última remodelación del buque, el armamento antiaéreo que tenía instalado el acorazado el día 30 de abril de 1937 parece ser que había sido ampliado y era muy superior al arriba indicado, pero no poseemos datos exactos al respecto.

Los Gourdou-Leseurre LGL-32 del Norte y sus pilotos.

Homenaje a aquellos valientes pilotos republicanos que volaron con estos aparatos enfrentándose a la poderosa Legión Cóndor.





Los Aviones Gourdou-Leseurre en la Guerra Civil Española

El **Gourdou-Leseurre LGL-32** era un aparato francés de caza monoplano, ala en parasol, tren fijo, monoplaça, monomotor (motor Gnome 9ac de 420 hp).

El prototipo voló en 1925, siendo utilizado por L'Armee de L'Air y L'Aeronavale francesas como caza hasta 1934, luego fueron usados en el entrenamiento e instrucción de mecánicos hasta 1936. Tenía una velocidad máxima de 250 km/h y un alcance de 660 km, su techo era de 9700 m. Y como armamento disponía de 2 ametralladoras MAC de 7,7 mm.

Se conoce que por un pedido del Gobierno Vasco cuatro aviones **Gourdou-Leseurre LGL-32** fueron sacados de los almacenes de las escuelas de aviación francesas y enviados al Norte en los primeros meses de la guerra, al final del verano del 36 (es muy posible que ya viniesen algo reformados y llegasen a España a comienzos de octubre).

Además el gobierno republicano encargó la fabricación de una nueva serie, para usarlos como bombarderos ligeros, que fueron entregados entre 1936 y 1937, estos nuevos aparatos eran capaces de portar bombas hasta de 225Kg. También algunos aparatos de los más antiguos disponían de un tren de aterrizaje de patas independientes que les permitían portar bombas de al menos 100 Kg. además de soportes en los montantes alares para bombas de menor peso.

La fabricación de este avión se reanudó en ese mismo año 1936 para suministrar dicho pedido efectuado por la **República Española**, en el que aunque se mencione un número de 16 unidades, hemos comprobado que en el registro de matriculas **F** de Aviafrance (véase anexo) solo aparecen 14 nuevas matriculas, también está documentada la matricula de otro aparato llegado en 1937 correspondiente a una fabricación muy anterior a 1936 (concretamente del año 1928 o 1929).

De la nueva fabricación lo más probable es que como mínimo dos aparatos el **F-APPX** y el **F-APPY** (números 452 y 453 de fábrica) también fuesen enviados al Norte y formasen escuadrilla con los antiguos llegados anteriormente, ya que del parte de salidas de Sondika hacia la ubicación del

acorazado **España** el 30 de abril de 1937 se desprende que había como mínimo seis **Gourdou** en servicio. (fuente: Artículo de Rafael A. Permuy López en la REHM contestando a García Borrajo). Por lo que es lógico suponer que descontados los cuatro aparatos antiguos llegados en 1936 había por lo menos dos más de los de la nueva fabricación.

Por su aportación al hundimiento del acorazado España y su actividad en el denominado “**Circo Krone**” (oficialmente denominado “Escuadrilla de Reconocimiento”), se desea en este trabajo efectuar un estudio sobre los modelos de **Gourdou** que estuvieron en el Norte ya que como se puede observar en las fotos y fichas de datos que se exponen en este artículo, existen diferencias entre las distintas series del **GL-32**, aunque es evidente que no difieren demasiado entre sí, y por lo que se observa aparentemente los más nuevos tienen como base al **LG-432** de enero de 1936.

La capacidad de bombardeo puede variar bastante entre ellos ya que el armamento de caída puede ser mayor o menor y ser lanzado con diferente ángulo según la configuración del tren de aterrizaje. Aparte de otros detalles como el caballete portabombas, la robustez de las alas y sus fijaciones, disponer o no de reposacabezas, frenos aerodinámicos para el picado, el tipo de los visores de bombardeo, etc.

Otro detalle a considerar es el tipo de bombas empleado, según información sacada de diferentes fuentes los LG-32 republicanos de la nueva fabricación empleaban bombas de **100 Kg**, transcribimos de la fuente: (<http://www.aire.org/gce/militaria/bombas.htm>)

“Clase de 100 Kg Los republicanos las lanzaban desde los Fokker VII, los Potez 540 y los **Gourdou-Lesseeurre 32**.

Los republicanos emplearon las de **100 Kg** contra el acorazado **España (Gourdou-Lesseeurre 32)** y las de 250 Kg contra el Baleares, Barletta y Deutschland (Tupolev SB-2)”.

Por otra parte no parece demasiado posible que los viejos **LGL-32** sin tren de aterrizaje de patas independientes pudiesen actuar normalmente con este tipo de bombas.

Los modelos que llevaban los lanzabombas en los soportes alares usaban las bombas modelo **K-7** (fuente: David Gesali)

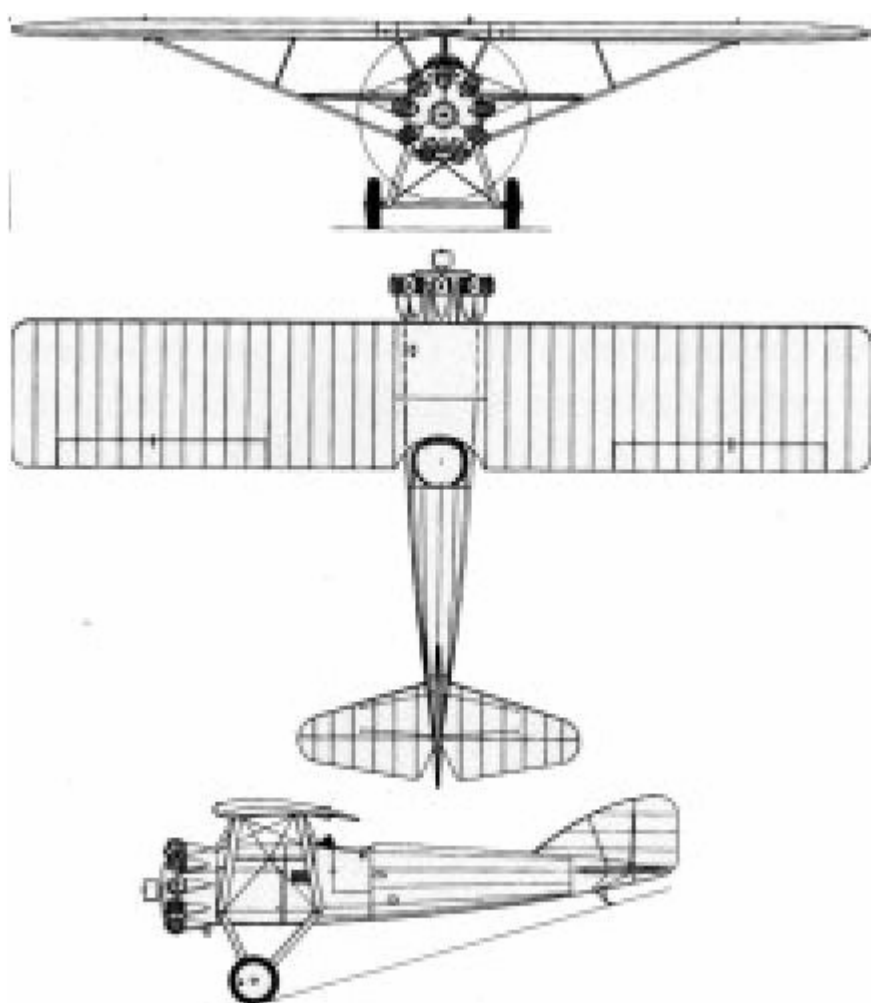
Aquí se muestran dos fotografías de ese primitivo **Loire-Gourdou-Lesseeurre LGL-32** usado por L’Armee de l’Air en las escuadrillas de caza hasta 1934 y como escuela hasta 1936, posiblemente los primeros cuatro del Norte pertenecían a este modelo, seguramente con alguna modificación en tren de aterrizaje entre otras posibles reformas. Otra posibilidad es que fuesen sacados de los almacenes de L’Aeronavale, cuyos **LGL-32** eran algo más modernos.



GL/LGL-32 de L'Armee de L'Air



LGL-32 de L'Armee de l'Air



Plano tres vistas de los LGL-32 de las primeras series.



Otra vista del LGL-32

La diferencia visual de los anteriores con los de las posteriores series, los de nueva fabricación y el **GL-432/633** que se muestran seguidamente es evidente.



Un **GL-32** de una serie que ya tiene patas independientes en el tren de aterrizaje.

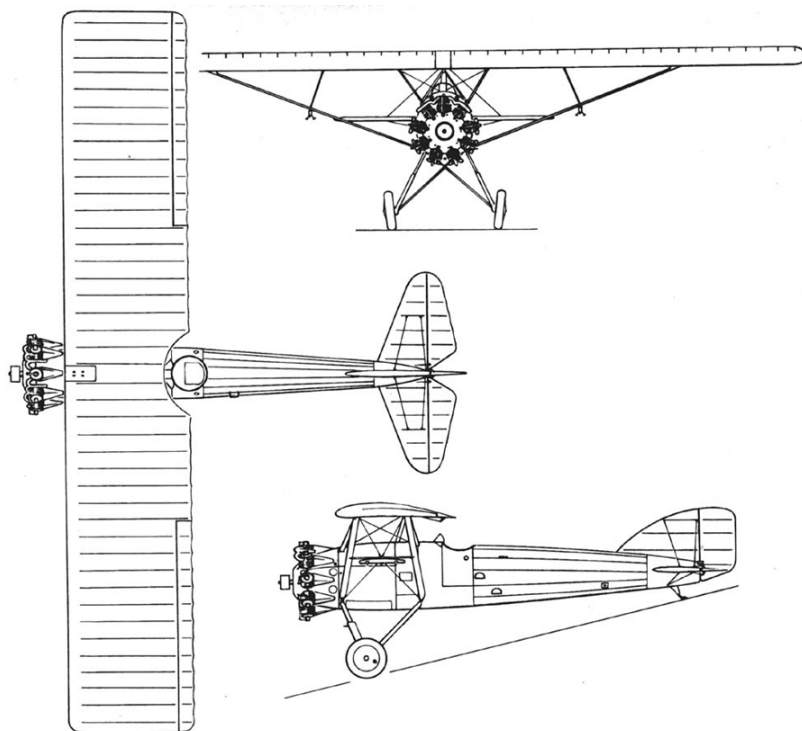


El **Gourdou-Leseurre GL-32**, de nueva construcción (1937) usado por las **FARE**, Grupo 71, (además de un mínimo de cuatro unidades empleadas también en el Norte). Como se puede observar las mayores diferencias que existen a simple vista con los primitivos **LGL-32** están en las alas con bordes redondeados, soportes alares nuevos y tirantes alares reforzados, caballete portabombas, apoyacabezas, así como en el tren de aterrizaje que es de patas independientes con un nuevo diseño.



El **GL-32** convertido en prototipo del **GL-633** (según Aviafrance solo se construyó un aparato del **GL-633**)

La diferencia de referencia entre **LGL** y **GL** estriba únicamente en la denominación de la fábrica en el momento de la producción, la empresa se denominó sucesivamente **Loire-Gourdou-Leseurre (LGL)** y **Gourdou-Leseurre (GL)**. Por otra parte en el siguiente plano que muestra un GL/LGL-32 en tres vistas se constata que hubo aparatos de series intermedias con tren de aterrizaje dotado de patas independientes sin eje de unión, capaces por lo tanto de portar armamento de caída de una cierta envergadura, como pueden ser las bombas de más de 100 Kg. Posiblemente los primeros enviados a España lo fuesen con esta configuración



Plano de tres vistas del **GL/LGL-32** perteneciente a series más modernas.

Como se ve el tren de aterrizaje es muy similar al del anterior aparato

Existen informaciones que uno de los aparatos el **F-APYG** nº 462 de fábrica no fue entregado y sirvió de prototipo del **GL-633** (considerado ya oficialmente como bombardero en picado) entregado mas tarde con otros iguales, pero no hay datos nada mas que de un solo **GL-633**, ya que como se ha dicho antes en Aviafrance afirman que solo se construyó un ejemplar.

Se observa que los tres últimos modelos son prácticamente idénticos, además de su gran semejanza visual su ficha técnica nos indica que también coinciden básicamente el peso, superficie alar, etc., las diferencias de velocidades puede ser consecuencia de evaluaciones a diferente cota, ya que con la misma potencia y un mismo diseño básico no deberían de existir demasiadas diferencias. Cronológicamente el primero de ellos fabricado fue el **GL-432**, luego es de suponer que sirvió de base al resto de la nueva serie. Existe asimismo un modelo previo, se trata del **GL-410** derivado también del **GL-32**, que analizamos en Anexos.

Podría existir una posibilidad muy remota a investigar, se trataría de que alguno de los cuatro primeros aparatos enviados al Norte no procediese de las escuelas de aviación como se dijo, si no que fuese parte de los cuatro modelos **LG-432** de enero de 1936, evaluados inicialmente por L'Aeronavale en la S.E.B.A (Sección de Entrenamiento del portaaviones Bearn) no figurando posteriormente en ninguna unidad operativa, por lo que da la impresión de que fueron rechazados por L'Aeronavale.



El **GL-432 bombardero en picado** de Enero de 1936 (posiblemente usado como base de diseño de los Gourdou de 1937) (Aviafrance)

El cambio de referencia en ese caso se debería a los motivos de orden político que se exponen en las conclusiones finales.

Una pista para esta hipótesis es que Aguirre (Presidente del Gobierno Vasco) parece ser que afirmó que habían pagado esos aviones a “precio de oro”, lo que no sería demasiado lógico para unos aviones

sacados de los almacenes de material obsoleto de L'Armée de l'Air o de L'Aéronavale y que además el gobierno francés no podía vender directamente a la República.

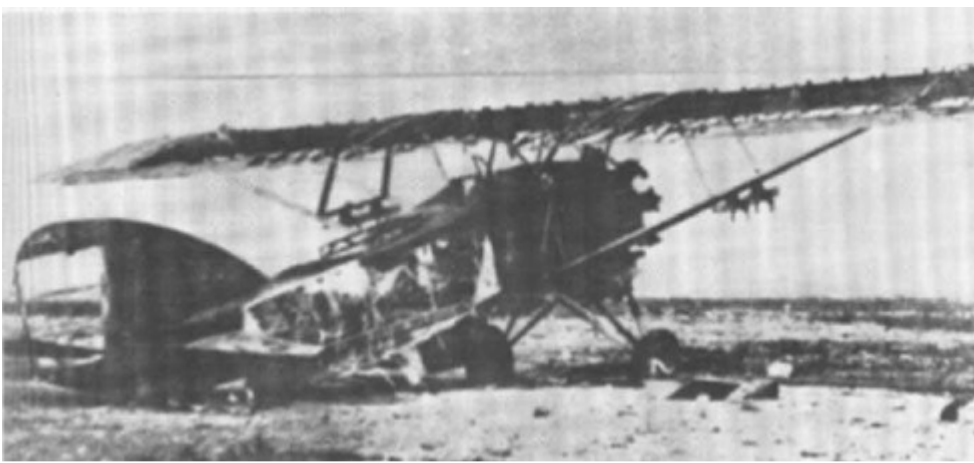
Por lo que parece lógica la teoría de que la empresa **Gourdou-Leseurre** actuó como intermediario, bien para modernizar algo los aviones viejos y convertirlos en bombarderos ligeros o para enviar parte de los citados **LG-432** que le había devuelto L'Aéronavale.

No obstante la hipótesis más probable es que se tratase de los antiguos **LGL-32**, de una serie posterior tal como se observa en las siguientes fotografías.

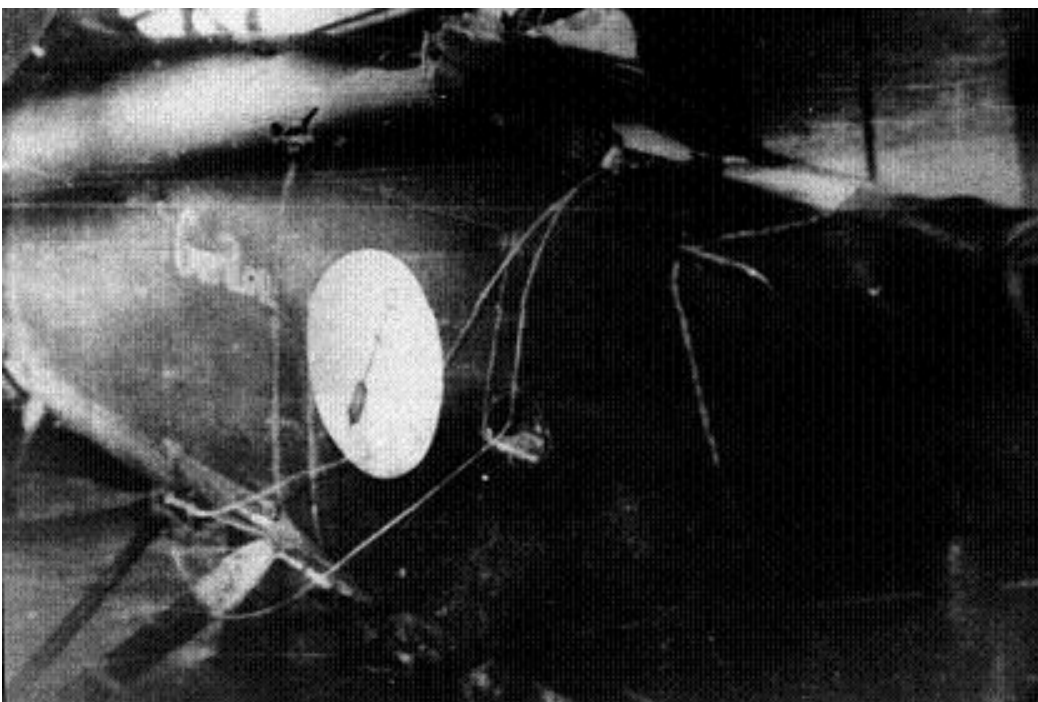


Imagen del **F-AJHV** llegado en abril del 37.(Gentileza David Gesali)

Fotografías de dos **Gourdou** destruidos en el campo de aviación de La Albericia. En las fotografías se puede observar que el tren de aterrizaje tiene una estructura diferente al modelo antiguo de **LGL-32** de las anteriores fotografías, al igual que en el plano de tres vistas se comprueba que el tren ha sido modificado eliminando el eje entre ambas ruedas para facilitar la salida del armamento de caída, aunque también se observan portabombas situados en los soportes alares, destinados seguramente al su uso táctico con bombas antipersonal.



Seguidamente mostramos la fotografía de otro Gourdou averiado que también fue abandonado en La Albericia ante el avance de las tropas franquistas.



Fotografía del Gourdou averiado abandonado en La Albericia-Santander

De su análisis se puede concluir que su tren de aterrizaje puede coincidir perfectamente los anteriores, pero no con el **LG-432** y sus semejantes de la nueva fabricación. Los detalles observados apuntan a su semejanza con los expuestos en las anteriores imágenes.

La siguiente fotografía corresponde a un aparato de los enviados a la zona Centro/Levante, donde los Gourdou-Leseurre GL-32 actuaron encuadrados en el Grupo 71 de Protección de Costas, llegando incluso a estar dotados de dos cañones de 20 mm colocados en sus alas.



Gourdou GL/LGL 32 en Levante (El Carmolí)

Es evidente que este tren de aterrizaje corresponde a los **Gourdou** de la nueva fabricación como se observa en la fotografía del **Gourdou** también del grupo 71 ya expuesta anteriormente.

De la documentación presente hemos de deducir que existieron diversas variantes de **Gourdou**, aunque se puede establecer con bastante certeza que todos ellos tenían modificaciones (de origen en los nuevos y de origen o posteriores en los otros) que les permitían un armamento de caída de cierta importancia, lo que demuestra su importancia en el hundimiento del acorazado España

Además tenemos esta referencia en la excelente página web de David Nash
<http://www.zi.ku.dk/personal/drnash/model/spain/SpainAir.htm>

“Several GL 32s sent to Spain in response to an order from the Basque regional government had a modified undercarriage to allow carriage of a bomb between the undercarriage legs.”

(“Varios GL 32 enviados a España en respuesta a una orden del gobierno regional vasco tenían un tren de aterrizaje modificado para permitir el acarreo de una bomba entre las patas del tren de aterrizaje.”)

Que coincide plenamente con todo lo aquí argumentado, confirmando las apreciaciones expuestas.

Finalmente como muestra de los posibles subtipos fabricados exponemos una imagen de un **Gourdou GL-32** de la serie de 15 aparatos construida a comienzos de los años 30 para L'Aéronavale con destino a las escuadrillas de caza embarcadas en el portaaviones "**Bearn**". En este aparato se observa que los extremos de las alas ya están redondeados y tiene soportes alares y tren de aterrizaje más robustos, se nota un evidente aire más moderno que los primitivos **LGL-32** aquí ya expuestos, se trata seguramente de una evolución más dentro de las series de este modelo y posiblemente la última de las que se fabricaron para uso francés.



GL-32 de la serie de 15 aparatos construidos para L'Aéronavale. (Perteneciente a la dotación del portaaviones "Bearn").

Conclusiones

En cuanto a establecer las diferencias entre los diversos modelos de **Gourdou**, se puede afirmar que a partir de la documentación analizada se deduce que los cuatro aviones enviados inicialmente al Norte en octubre del 36 y el de matrícula **F-AJHV (número 5 de fabrica)** también enviado al norte sobre el 18 de abril del 37, eran series modernas o conversiones de los primitivos **LGL-32** con modificaciones mas o menos profundas del tren de aterrizaje, y posiblemente también en las alas.

El **F-AJHV** original fue matriculado en 1928/1929 por su imagen ya hemos comprobado que cuando fue enviado en abril del 37 era un aparato parcialmente reconstruido y modificado.

Pero de los aparatos de la nueva fabricación de 1937 se puede sacar la conclusión, una vez analizados sus datos e imágenes, de que eran versiones mas o menos fieles del **GL-432** bombardero en picado que voló la primera vez en enero de 1936, con una referencia de fábrica diferente (y antigua) quizá por motivos políticos de la "no-intervención" u otros motivos de política interna del Gobierno Republicano o del Gobierno Francés, ya que parece que está publicado que oficialmente fueron adquiridos a través de la FAI como entrenadores.

De estos nuevos aparatos dos de ellos (**F-APPX** y **F-APPY**) también llegaron al Norte sobre el 18 de abril del 37 al mismo tiempo que el **F-AJHV**, y casi seguro que otros tres aparatos de esta nueva serie fabricada fueron también enviados al Norte, ya que con fecha 25 mayo del 37 se solicitan a Valencia desde Santander 9 ametralladoras Vickers para armar a 8 unidades de Gourdou, y el 3 de junio del 37 se comunica de Santander a Valencia la llegada de Francia de otros dos **Gourdou** (fuente: David Gesali)

Otra cuestión sin demasiada explicación es la retención del **F-APYG** para convertirlo en prototipo del **GL-633**, cuando ya hacía más de un año que había volado el **GL-432**

De hecho existen informes que figuran en el índice (anexo) de los archivos de la CNT previos a la fecha de fabricación de estos aparatos, donde se puede comprobar que se habla en un apartado del "informe sobre bombarderos **Gourdou**" y en otro de las "noticias del **GL-432b1**".

Este dato implica sin duda una cierta intervención política ya mencionada en la elección y adquisición de este modelo de aparatos.

Utilización y final de los Gourdou-Leseurre LGL-32 del Norte.

Referencias encontradas sobre las existencias de aparatos:

En: <http://www.worldairforces.com/Countries/spain/spn.html>

Aparece el siguiente inventario total de existencias de Gourdou durante la GCE

G-L	LGL-32C.1	{Q}	36/37	15	*S
"	"	{E}	37/		.
GL	.633B.1	"	36/39	6	*XP

Q	361007-	(Basque Government)[Basque-Asturian air arm]
E	36-	Republicans
	-390329	(Fuerzas Aérea Republicanas)[FAR, FARE]
		Fuerza Aérea de la República Española

Según lo cual llegaron 15 aparatos del modelo LGL-32 y 6 del GL-633 que totalizan 21 unidades.

Pero lo más posible es que se trate de 5 antiguos (los cuatro iniciales de 1936 y el F-AJHV de abril de 37) y 16 de la nueva fabricación de los que se conoce la matrícula de 14 de ellos, los de nueva fabricación eran todos iguales y parece ser que con base al GL-432 de enero de 1936, por lo que la atribución de modelos LGL-32 o GL-633 a los mismos parece arbitraria.

Si aceptásemos la denominación de GL-432/633 para todos los nuevos, entonces al norte habrían llegado cinco LGL-32 con diferentes modificaciones y cinco o seis GL-432/633, el resto (10 o 11) GL-432/633 serían los enviados al Centro/Levante.

Por otra parte conocemos:

El 30/4/37 Existen en Sondica como mínimo 6 aparatos que salen para atacar al acorazado España. (fuente: parte de salidas de Sondica, Rafael Permuy López)

El 25/5/37 Existen como mínimo 8 unidades para las que se solicitan por telegrama desde Santander a Valencia el envío de ametralladoras Vickers. (fuente: David Gesali)

El 3/6/37 Desde Santander se comunica a Valencia la llegada a La Albericia de dos Gourdou procedentes de Francia. (fuente: David Gesali)

El 1/8/37 aun volaban 7 aparatos integrados en dos patrullas. (obtenido de (©):La Aviación Republicana Española - V-I, Patrick Laureau).

El 3/8/37 existen en La Albericia 7 aparatos, distribuidos en dos patrullas. (según Howson 90)

Algunas actuaciones de los Gourdou del norte:

Los **Gourdou** del Norte son integrados finalmente en la llamada oficialmente **Escuadrilla de Reconocimiento** más conocida popularmente como “**Circo Krone**” por lo variopinto de su composición mezcla de obsoletos aviones militares y aviones ligeros de uso civil (denominados habitualmente como avionetas).

El “Circo Krone” se usaba habitualmente como aviación táctica para ataques a objetivos terrestres.

Además de su intervención entre el 30 de abril y el 1 de mayo de 1937 en el hundimiento del acorazado España se puede reseñar lo siguiente.

El 30 de abril, los pilotos **Lambás y Carrasco Martínez**, de la extinta Aeronáutica Naval, volando los Gourdou Leseurre 32 atacaron las avanzadas nacionales de Vizcaya, que presionaban el cinturón de hierro.

Ese mismo día, Lambás, García Borrajo, Zambudio, Valls, Morquillas y Barbero, participan en el hundimiento del Acorazado España en la Bahía de Santander.

Sacado de la biografía de **Pedro Lambás Bernal**: (http://www.aire.org/gce/pil_rep/ver.php?art=lambas)

“En junio 1.937, a Pedro Lambás Bernal se le destina como Jefe de Patrulla a una escuadrilla de 6 **Gourdou- Leseurre**, con base en Llanes (Asturias), al mando del Capitán de la Aeronáutica Naval **Carlos Lázaro Casajust** formada por **Prieto, García Borrajo, Juan Carrasco, Menéndez y Lambás** dentro del admirado Grupo “**Circo Krone**”, en el que se suponía la muerte a todos sus pilotos por lo arriesgado de sus misiones y la peor calidad del material. Del Krone sobrevivieron a la guerra **Márquez, Carrasco, García Borrajo y Lambás**

Las misiones de los **Gourdou Leseurre GL-32**, con velocidad punta de 250 km/h eran de reconocimiento y sobre todo de bombardeo táctico ligero contra las Brigadas Navarras en Vizcaya y las columnas gallegas de Franco en Asturias y a veces contra buques, y eran protegidos por los **Chatos I-15** y éstos a su vez por los **Moscas I-16** que tenían techo superior. La aviación táctica de ataque a tierra era esencial en el Norte.

A partir del 15 de agosto los Gourdou Leseurre actúan en Laredo y Santander y mueren en acción el **Capitán Lázaro Casajust, Prieto y Menéndez**, perdiéndose 4 aparatos”

El 9 de Setiembre durante un uso táctico en ataque de apoyo a las tropas terrestres es derribado **Manuel Cases Juan**.

Relación de pérdidas conocidas:

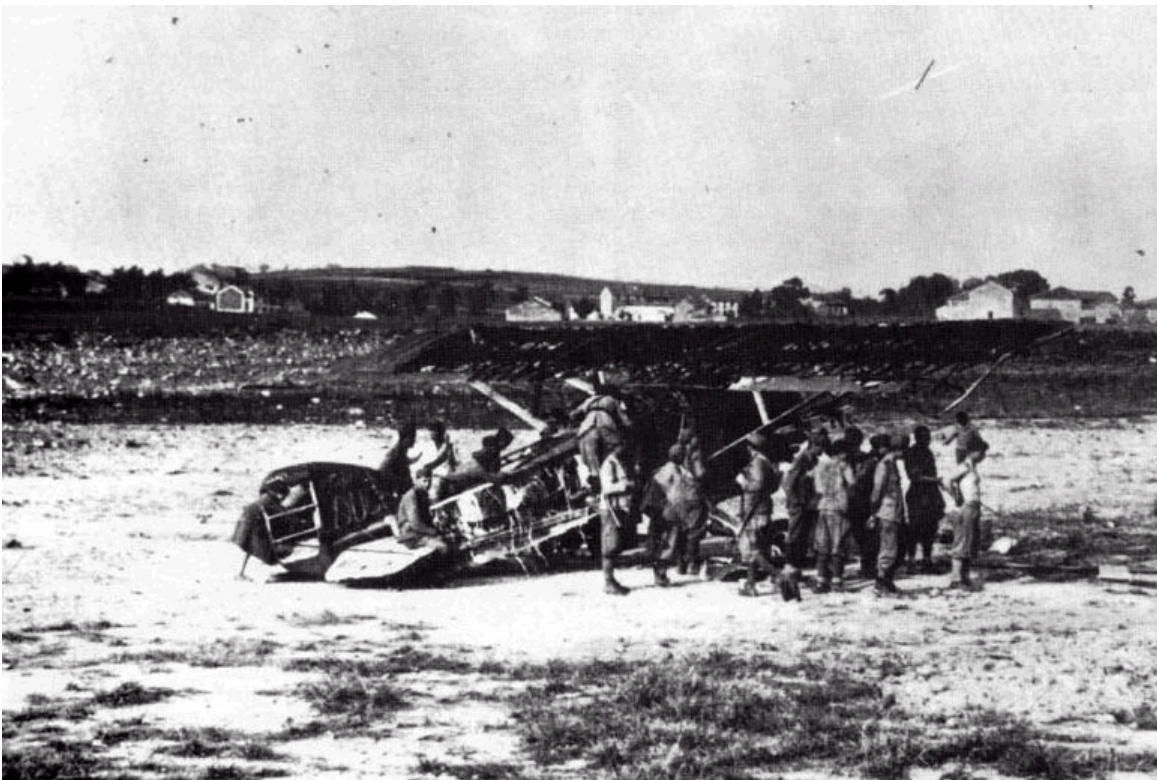
No existen demasiada información sobre la historia de los **Gourdou**, pero hemos podido obtener los siguientes datos:

Un **GL-32** destrozado en Llanes el día 17/7/37 en un despegue “no autorizado” de un soldado-mecánico llamado Eugenio García Menéndez. (Este episodio se recoge en al final en anexos), aunque existen muchas posibilidades de que este aparato fuese reconstruido.

Cuatro **GL-32** se pierden a partir del 15/8/37, pereciendo el **Capitán Lázaro Casajust, Prieto y Menéndez**.

Un **GL-32** de la siguiente foto, fue destruido en tierra el 22/8/7 en Cantabria, aeródromo de la Albericia por un bombardero aéreo de la aviación legionaria italiana.

Se observa en la fotografía que ños miembros de las tropas italianas están inspeccionando el resultado de su ataque.



Un **GL-32** averiado, fue abandonado en La Albericia ante la llegada de las tropas franquistas el 26/8/37..

Un **GL-32** es derribado el 9/9/37 en Ribadesella-Asturias por un Messerschmitt Me-109 pilotado por el alemán Capitán Harder de la escuadrilla 1.J/88 de la Legión Cóndor.

El piloto del Gourdou GL-32 era el Sargento **Manuel Cases Juan** que resultó muerto en la acción. En otro apartado de este trabajo se relata la muerte de **Manuel Cases Juan**

Tres **LGL-32** averiados quedan abandonados en el campo de aviación de Carreño-Asturias y son capturados el 21/10/37 por las tropas franquistas.

Que hacen un total de siete aparatos de los que podemos estimar que se conoce su destino.

De los **Gourdou** del Centro-Levante solo tenemos información de que varios aparatos fueron destruidos en tierra en Vilajuiga (Gerona) en los días finales de la guerra.

Pilotos de los Gourdou del Norte

Antonio García Borrajo, Leopoldo Morquillas Rubio, Julián Barbero López, Miguel Zambudio Martínez, Pedro Lambás Bernal, Manuel Cases Juan, Vicente Valls Bort, Juan Carrasco Martín, Marquez, Camafeo, Panadero, Baquedano, Capitan Sanchez de la Mata, Capitán Carlos Lázaro Casajust, Prieto y Menendez

Y otros muchos más, cuyos nombres esperamos conocer como homenaje a su esfuerzo, sacrificio y valentía.

Lucharon como leones y encima sus enemigos se atribuyeron derribos inexistentes, como se observa en la siguiente noticia de prensa.



FRENTE DE ARAGON. -- Uno de los aviones rojos derribados por la aviación legionaria.

Aunque la prensa franquista diga que este Gourdou fue derribado por la “aviación legionaria” (italianos) en el Frente de Aragón, este aparato es evidente por las fotografías ya contempladas que fue uno de los destruidos en tierra en el Frente Norte mediante ataques aéreos.

ANEXOS

Fichas técnicas de los diferentes tipos de Gourdou-Leseurre:

De <http://usuarios.lycos.es/mrvalverde/fi26676.htm> sacamos los siguientes datos del LGL-32:

Caza monoplano, ala en parasol, tren fijo, monoplaza, monomotor (1 x Gnome 9a x 420 hp). El prototipo voló en 1925, siendo utilizado por L'Armee de le L'air como caza hasta 1934, luego usados en entrenamiento e instrucción de mecánicos hasta 1936. Retirados de L'Armée de L'air por fatiga estructural [delta]

Armamento: 2 ametralladoras en las alas MAC de 7,7 mm. el GL-633 llevaba un soporte ventral para una bomba de 500 Kg, y algunos aparatos fueron modificados en España con soportes en los montantes alares para bombas de 100kg.

[howson90] los aviones nuevos construidos por Gourdou tienen características no presentes en los gl-32 franceses, para permitir la instalación de soportes de bombas, ventral y en las alas para armas de 100kg.

vel.max : 235 km/h , alcance : 660 km , techo : 9700 m.

También sacamos de la web de Aviafrance (<http://www.aviafrance.com/>)

Ficha técnica del **Gourdou Leseurre LGL.32** (1925, producción a partir de 1927):

Chasseur. France

Monoplace de chasse dérivé du Gourdou Leseurre GL-31. 475 exemplaires construits dont 380 pour l'Aéronautique Militaire française, 15 pour l'Aviation Maritime et 50 pour la Roumanie .

Monoplan parasol. Construction bois et métal entoilée.

Envergure : 12.20 m. Longueur: 7.55 m

Hauteur: 2.95 m. Surface portante: 24.90 m²

Equipage: 1

Masse à vide: 963 kg Masse totale: 1376 kg.

Motorisation: 1 Gnome & Rhône 9Ac de 420 ch

Vitesse maximale: 250 km/h à 0 m

Montée à: 5000 m en 13 mn 24 s. Plafond: 8700 m

Autonomie: 500 km

Armement: 2 mitrailleuses Vickers de 7.7 mm synchronisées

Ficha técnica del **Gourdou-Leuserre GL-432** (1936):

Bombardier en piqué. France

Monoplace de bombardement en piqué. Premier vol le **28 janvier 1936**. 4 exemplaires construits, testés opérationnellement par l'Aéronavale française.

Monoplan parasol.

Envergure : 12.20 m. Longueur: 7.60 m

Hauteur: 3.10 m. Surface portante: 25.00 m²

Equipage: 1

Masse à vide: 910 kg. Masse totale: 1535 kg

Motorisation: 1 Gnome & Rhône 9Ady de 420 ch

Vitesse maximale: 220 km/h. Plafond: 9000 m

Autonomie: 600 km.

Armement: 1 mitrailleuse Darne de 7.5 mm synchronisée,
1 bombe de 225 kg.

Ficha técnica del **Gourdou Leseurre GL-633 (1938):**

Bombardier en piqué. France

Monoplace de bombardement en piqué. 1 seul exemplaire construit.

Monoplan parasol.

Envergure : 12.20 m. Longueur: 7.58 m

Hauteur: 3.10 m. Surface portante: 25.00 m²

Equipage: 1

Masse à vide: 1017 kg. Masse totale: 1680 kg

Motorisation: 1 Gnome & Rhône 9Ady de 420 ch

Vitesse maximale: 260 km/h. Plafond: 10000 m

Autonomie: 600 km.

Otra información adicional (de Aircraft Data Base de Gustin):

Loire-Gourdou-Leseurre (321) Type: LGL-32. Function: fighter. (France)

Parasol-wing monoplane fighter. About 475 were built, including a number of export aircraft. **As late as 1937 the production was restarted, and 16 were built for the Republican side in the Spanish Civil War.**

Type: LGL-32. Function: fighter

Year: 1927 Crew: 1 Engines: 1 * 420hp Gnome-Rhone Júpiter 9c

Wing Span: 12.20m Length: 7.55m Height: 2.95m Wing Area: 24.90m²

Empty Weight: 963kg Max.Weight:

Speed: 250km/h Ceiling: 31800ft Range: 500km

Armament: 2*mg7.7mm.

Relación de matriculas F conocidas de los aviones entregados a la República:

Según lo que hemos contrastado en el registro de matriculas F de Aviafrance, las matriculas y número de fabricación de los aviones de nueva producción que vinieron a partir de 1937 fueron los siguientes:

matricula	Avión	Número de fab.
F- APPX	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	452
F- APPY	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	453
F- APXU	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	457
F- APYA	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	454
F- APYB	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	456
F- APYC	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	458
F- APYD	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	459
F- APYE	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	460
F- APYF	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	461
F- APYG	Gourdou-Leseurre GL-32.C1 puis Gourdou-Leseurre GL-633	462
F- APYH	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	463
F- APYI	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	464
F- APYJ	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	465
F- APYK	Gourdou-Leseurre GL-32.C1	466
F- AJHV	Loire-Gourdou-Leseurre GL-32.C1	5

(fuente: Aviafrance, matriculas F)

Información relacionada con los Gourdou sacada del índice de archivos de la C.N.T.

60E. Informes sobre la construcción de aviones. 1936, 1938. 1 carpeta.

1. 'Notice Technique de l'avion Gourdou-Lesieur (432 B1) Ministère de l'air de France';
2. 'Caractéristique du canon automatique de 20 mm. a frein G.B.';
3. Informes. Notas, proposiciones y demás documentos sobre la construcción de aviones;
4. Informes sobre asuntos diversos como Stern, frente de Aragón y otros;
5. Informes militares sobre fabricación de aluminio y magnesio, el reclutamiento de tropas gubernamentales y sobre la organización para la fabricación de material de guerra;
6. Informes 'Mar y Santander' sobre la situación militar en alta mar y sobre la evacuación de Santander;
7. 'Proposition pour la construction et la livraison de 100 avions de chasse'. 1938;
8. Notas y correspondencia sobre la construcción y la compra de aviones en Francia;
9. Informes sobre 'Bombardement aérien' de los aviones Gourdou-Lesieur, de Julio 1936.

Otra incógnita, los Gourdou-Lesieur GL-410

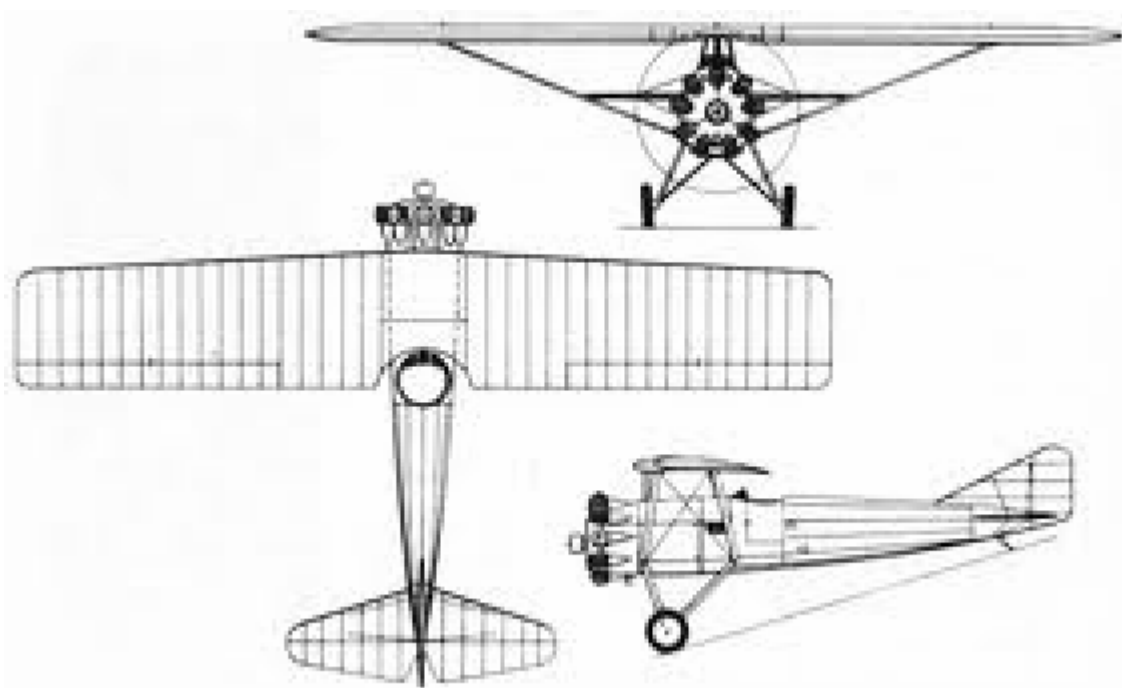
Existió otro modelo previo al **GL-432** también derivado del **GL-32**, se trata del **GL-410** del que solo se construyó un solo ejemplar, del que existe la posibilidad algo remota de que también acabase en la Aviación Republicana Española.

Sus características y ficha técnica coinciden básicamente con el resto de los modelos reseñados, con una ligera diferencia básica, que se puede observar en el plano de tres vistas, se trata de una muy ligerísima flecha alar que lo distingue de los demás modelos que presentan un plano alar con un borde de ataque absolutamente recto, aunque esta diferencia es prácticamente indistinguible a simple vista.

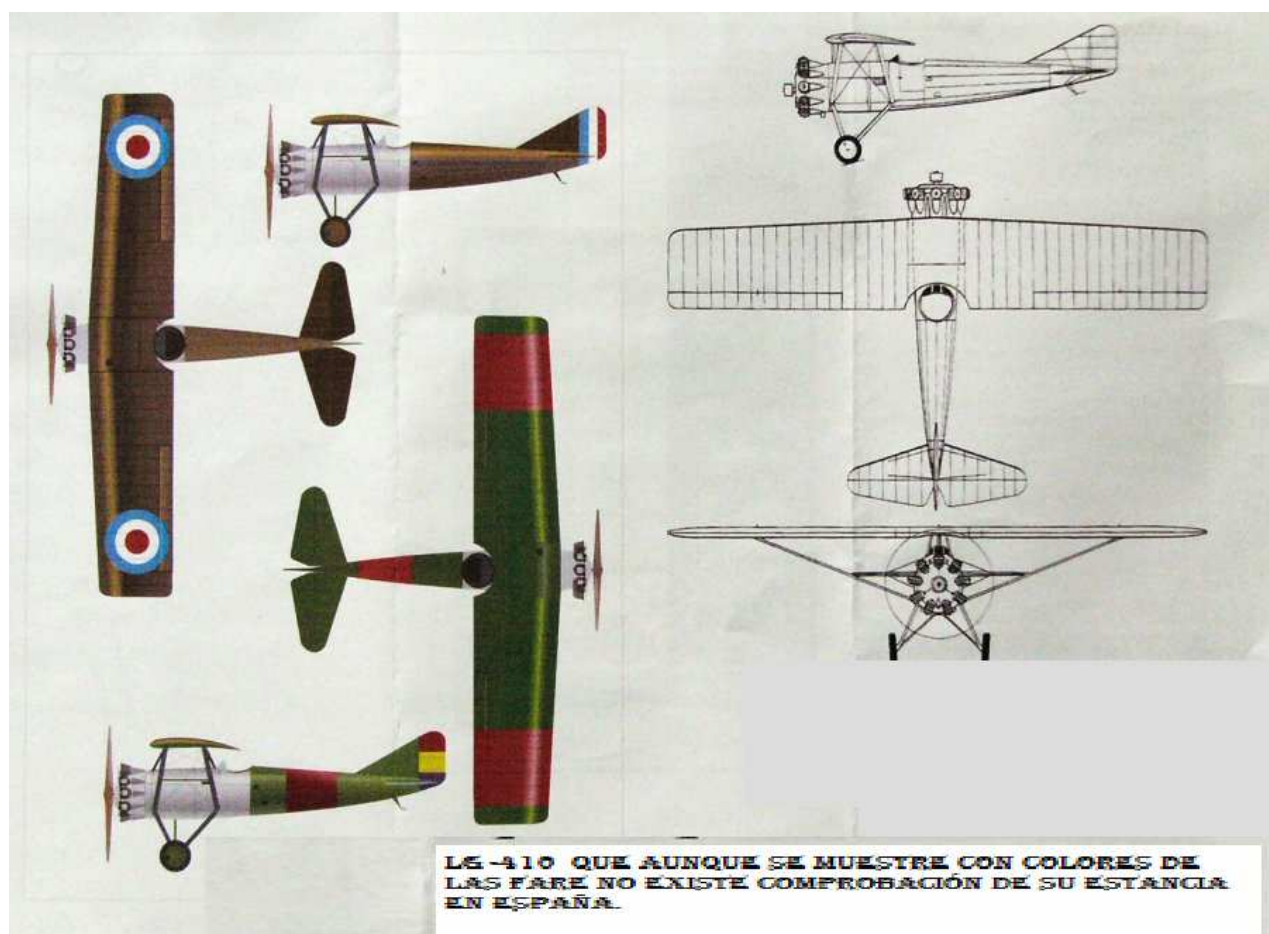
Como se puede observar en la fotografía y plano tres vistas que se muestran a continuación de este modelo de aparato.



Gourdou-Lesieur GL-410



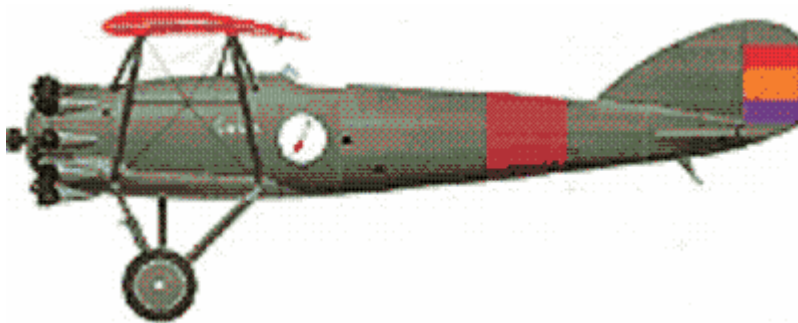
Plano tres vistas del Gourdou-Leseurre GL-410



Perfiles de los modelos de Gourdou LGL (LG) 32/432/633, que participaron en la Guerra Civil Española



LGL-32 de Las escuadrillas de caza de L'Armee de l'Air.



Tres perfiles de los diferentes LGL-32 modificados de los enviados al Norte para la República Española.



GL-32(GL-432/633) de los fabricados en 1937 para la República Española

(*) Por su relación con la destrucción de un aparato, incluimos este relato de un curioso incidente ocurrido en el aeródromo de Llanes.

La “irresistible” tentación de volar del Gourdou que “despegó” de Llanes

Eugenio García Menéndez, natural de Las Caldas, Oviedo, era soldado de la Aviación Republicana y estaba adscrito a la dotación del aeródromo de Llanes en donde ejercía labores de mecánico, pero Eugenio sentía unos irresistibles deseos de volar.

Nunca había volado un avión pero estaba firmemente convencido de que era algo que estaba al alcance de sus habilidades y conocimientos en la materia, eran las 13,30 horas del 17 de Julio de 1937, el Jefe del aeródromo Doroteo Gil Isasi se había marchado a comer a Llanes, y el Comisario Político Armando Pérez Dueño también estaba en Llanes efectuando unas gestiones.

En el aeródromo habían quedado el carabinero Gerardo Suárez Iglesias como vigilante de los hangares y el soldado Antonio Alonso García atendiendo el teléfono.

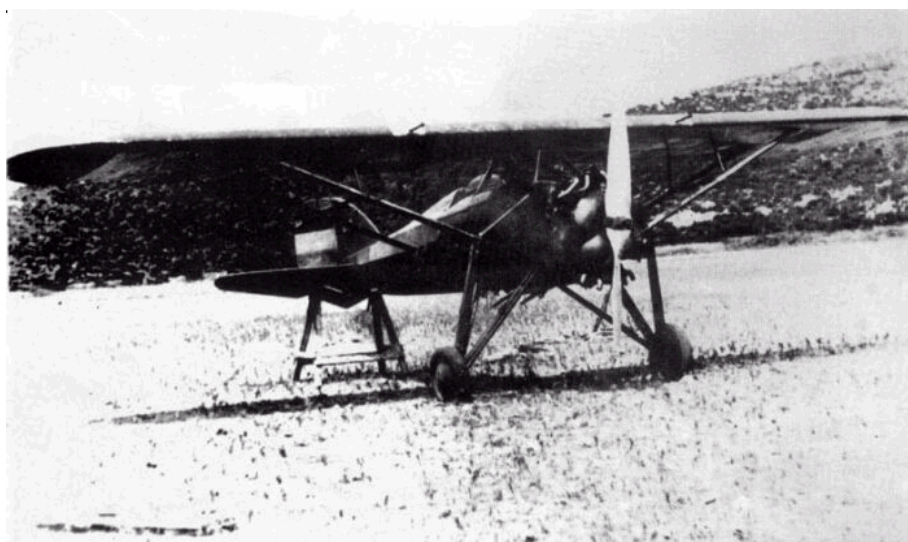
*Eugenio terminó de revisar el motor Júpiter 9a de un **Gourdou-Lesurre GL-32**, lo arrancó y sacó el aparato rodando del hangar, Gerardo el carabinero no le dio importancia por tratarse de una maniobra habitual, como declaró mas tarde ante el Juez Instructor de la causa.*

Lo que ya no era tan normal era que Eugenio llevase el avión hasta la cabecera de la pista y metiendo gases a fondo lo hiciese despegar hasta alcanzar una altura de unos seis metros, momento en el que perdió el control del aparato estrellándose en el campo, el avión quedo destrozado y Eugenio tuvo la gran fortuna de salir ileso.

Se armó un gran revuelo, Eugenio fue encarcelado, se nombró Juez Instructor de la causa a Marcelino Ramos de Vena, quien después de tomar declaración a los testigos llegó a la conclusión de que Eugenio no había decidido pasarse al enemigo, ni tampoco realizar ningún tipo de sabotaje en aquellos aparatos a los que Eugenio tanto quería y cuidaba con gran esmero, la conclusión de la instrucción fue que Eugenio simplemente había tenido una irresistible tentación de volar....

El castigo que sufrió Eugenio fue el traslado como soldado a un batallón del frente, era un castigo terrible para él ya, que le privaba del contacto con sus queridos aviones

(Basado en el expediente de la causa obtenido gracias a las investigaciones de Luis Miguel Cuervo).



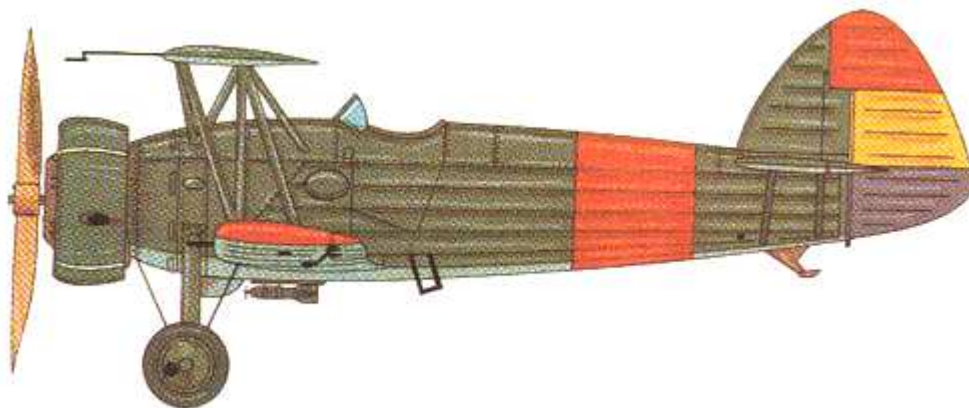
Gourdou-Leseurre GL-32, el avión en el que Eugenio “voló”.

La desafortunada historia de los aviones “Gijoneses” : Letov s-231 y Bristol 105 “Bulldog” II

En los **Talleres de La Aviación del Norte** ubicados en Las Mestas, aunque algunos documentos denominan esa ubicación como “La Guia”, entre otros trabajos se procedió al ensamblaje de dos series de aviones se trataba de los checos **Letov S-231** y los británicos **Bristol 105 “Bulldog” II** de cuyas trayectorias en los frentes del Norte se ocupará este trabajo.

Los Letov S-231, o el “sabotaje” que nunca existió

El **Letov S-231**, cuyo prototipo voló en 1933, era un caza monoplaza fabricado en Checoslovaquia, biplano, de tren fijo, monomotor con un motor Bristol Mercury IV (versión checa Walter Merkur VS-2) de 560hp. Con un peso máximo de 1770kg y una velocidad máxima a 5000 mts de 348 km/h, se le instalaron diferentes opciones de armamento, 2, 4 y hasta 6 ametralladoras, en España para mejorar las características y por la falta de material se montaron 2 o 3 ametralladoras, Algunos aparatos del Frente Norte tuvieron un soporte ventral para 3 bombas de 12 kg.



Letov S-231 con los colores que lució en el Norte (Carreño y Gijón)

Letov S-231 era un caza típico de los años 30, caracterizado por estar armado de según su diseño de origen con 4 ametralladoras, la Aviación Republicana recibió 7 en el norte y 10 en la zona centro, aunque tuvieron muy poca actividad en combate. Los siete S-231 llegados al norte en noviembre de 1936 vienen sin planos ni instrucciones de montaje, una defectuosa instalación de las alas hace que en febrero/marzo del 37 se averíen 4 en accidentes de despegue,

A España llegan en tres remesas: en la primera de ellas en noviembre de 1936 cuando llegan 7 aparatos a Bilbao, y aunque en algunas informaciones se dice que son montados en La Albericia de Santander y otras que en el aeródromo de Carreño, en realidad **el montaje se efectúa en Gijón, concretamente en los Talleres de la Aviación del Norte, ubicados en el aeródromo de Las Mestas**, completándose el montaje en febrero/marzo de 1937, que es cuando ocurren las sucesivas caídas de los mismos.

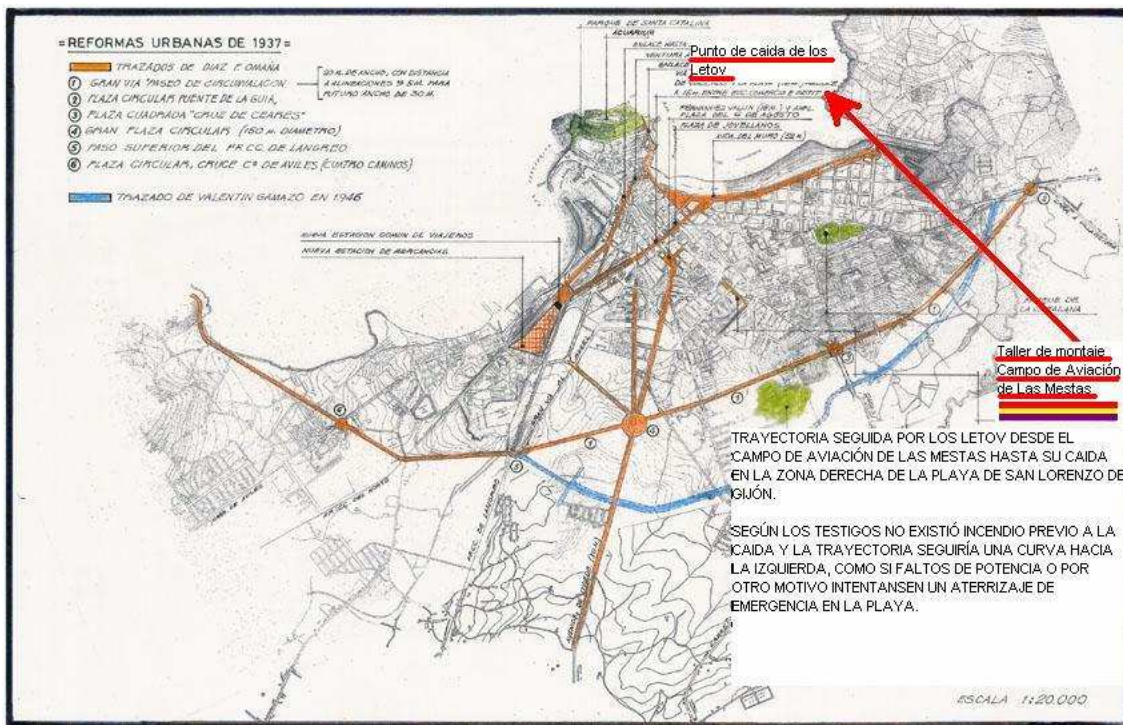
Curiosamente lo primero que escuché en mi infancia sobre los aviones de la Guerra Civil Española fue el tema de los aviones "saboteados por la quinta columna", contaban en mi familia que despegaban de Las Mestas y caían en una zona de la playa conocida en Gijón como El Piles o Casablanca, situada a la derecha de la playa de San Lorenzo donde está la desembocadura del río Piles. Desde Las Mestas a la zona de caída puede haber un recorrido de entre 1200 y 1500 metros.

La alarma popular en Gijón ante las caídas consecutivas de los cuatro aparatos fue enorme, la conmoción de los republicanos es imaginable, contemplando como sus preciados aviones se iban cayendo según despegaban. La versión popular era que les habían puesto azúcar en la gasolina, otros decían que lo que habían puesto era arena. De hecho parece ser que fue fusilado un joven de Avilés, hijo de un promotor de boxeo, acusado de sabotaje, por lo visto tenía ideas de derechas y les pareció el sospechoso mas firme, (dato no confirmado)

Mi tío Carlos, chofer de profesión, que estuvo de teniente en el ejercito republicano y organizó el parque automovilístico de Gijón, me dijo que ellos llevaban la gasolina al aeródromo y que en Gijón en esas fechas ya no quedaba azúcar suficiente para contaminar tantos litros, además que los aviones caídos eran iguales y estaban recién montados, un sabotaje en la gasolina habría también afectado al resto de aparatos del campo, lo que no ocurrió.

Cuando Gijón fue ocupado por el ejercito franquista, parece ser que un futbolista muy famoso (Herrerita que jugó en el Sporting de Gijón, en el Oviedo y fue internacional), que estaba de soldado en las Fuerzas Aéreas del Norte se atribuyó el sabotaje, otros soldados de aviación nunca lo creyeron decían *"era un enchufado que no salía de la oficina, nunca se manchó las manos ni se acercó ni a la gasolina, ni a los aviones"*

Cuando en 1966 conocí al sargento-piloto **Riestra**, que había estado aquí en Asturias, le pregunte por el incidente de los aviones saboteados, de los que me dijo que eran *"Potez"* (con los años, fonéticamente Potez y Letov pueden confundirse fácilmente) descartó también el sabotaje de la gasolina, estaba de acuerdo conque no había azúcar y en cuanto a lo de la arena me dijo que la gasolina se filtraba con una gamuza muy fina. Añadió: *"Si la gasolina no estuviese bien no se alcanzarían las revoluciones de régimen, y los pilotos no habrían salido, no era inhabitual por parte de algunos pilotos quedarse en tierra si existían determinadas razones para ello"*.

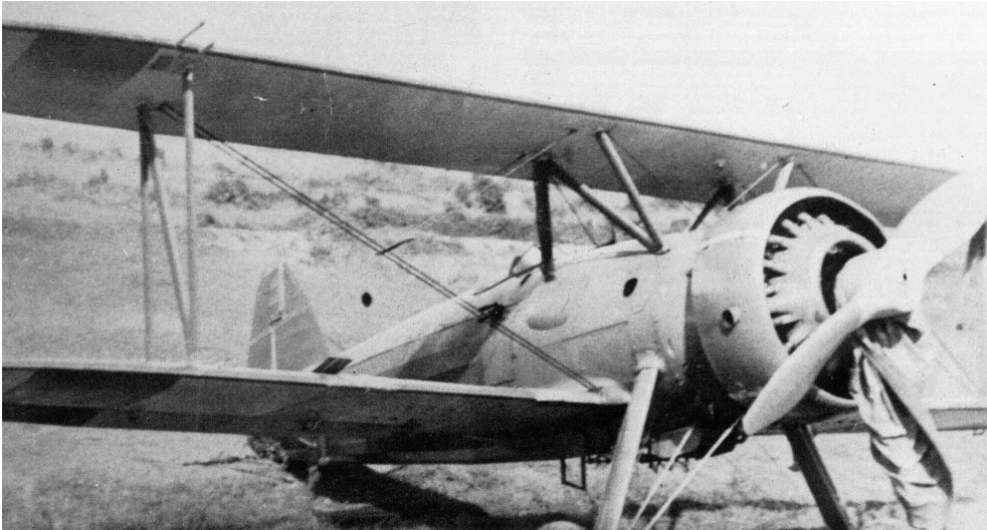


Trayectoria de los

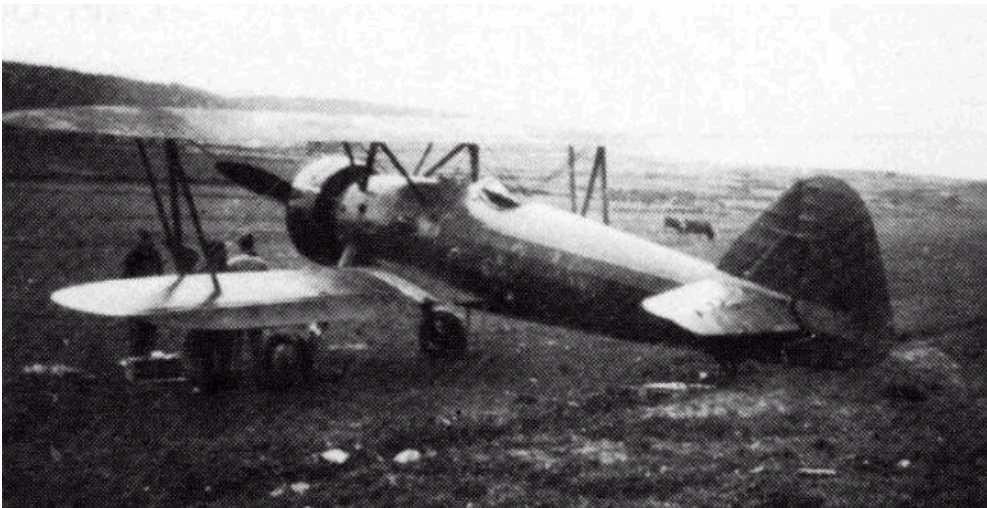
Letov desde Las Mestas al Piles, según algunos testigos habrían salido hacia el NE para en luego describir una curva hacia la izquierda, como si faltos de potencia o por algún otro problema intentasen un aterrizaje de emergencia en la playa de San Lorenzo.



Un S-231 fue destruido en un bombardeo sobre Gijón, personal italiano observa los restos en el aeródromo de Las Mestas tras su captura.



Un Letov S-231 en el Campo Aviación de Carreño.



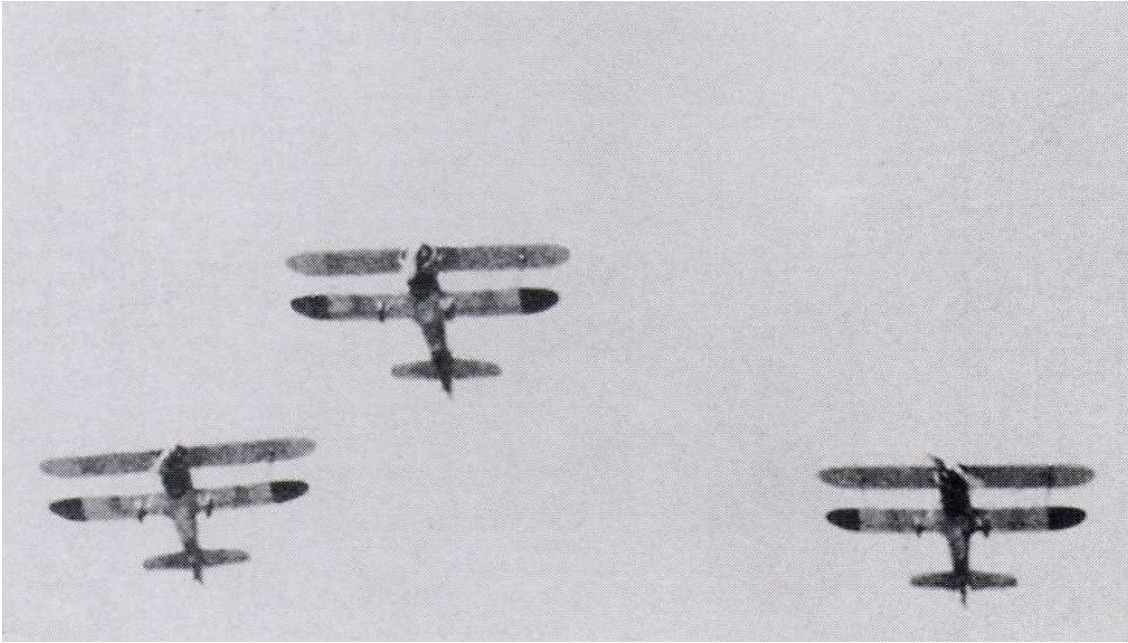
Otra imagen de un Letov en Carreño. (Las vacas del fondo componen una imagen muy poco habitual en un aeródromo militar.)

La creencia de **Riestra** era que los "*Potez*", como él decía, habían venido con un motor inadecuado, escaso de potencia que los hacía ingobernables, no "*obedecían*", No eran "*dóciles*" decía él, que siempre ponía al **Breguet XIX** que pilotaba como ejemplo de "*docilidad*".

Pasados los años se publicó que se trataba de **Letov S-231**, y se dijo como explicación a los accidentes que los aparatos no traían instrucciones de montaje y que el ángulo diedro con el que se habían montado las alas no era el correcto.

Con los restos de los cuatro **Letov S-231** accidentados se montaron en Marzo dos aparatos también en Gijón (las Mestas), que una vez corregidos los errores de montaje ya funcionaron satisfactoriamente a juicio de los pilotos que los usaron (según la versión de **Olmos**, uno de sus pilotos, facilitada por David Gesali).

Generalmente formaban una única patrulla en vuelo pilotada por **Zambudio, Barbero y Olmos**



Tres Letov S-231 sobre Gijón

Solo un aparato, el pilotado por **Olmos**, fue derribado en combate aéreo el 4-4-37 por Gunther Lutzow con un Me-109.

Como ya se dijo, de los 4 accidentados por defectos de montaje dos se recuperaron.

Tres se perdieron posteriormente en tierra por bombardeo:

Los dos reconstruidos son destruidos en bombardeo el 8-4-37 y el 6º aparato es destruido en Gijón también en bombardeo.

El último fue capturado por las fuerzas franquistas en Carreño el 21-10-37.

El 1 de agosto de 1937, un día fatal para los Bristol “Bulldog”.

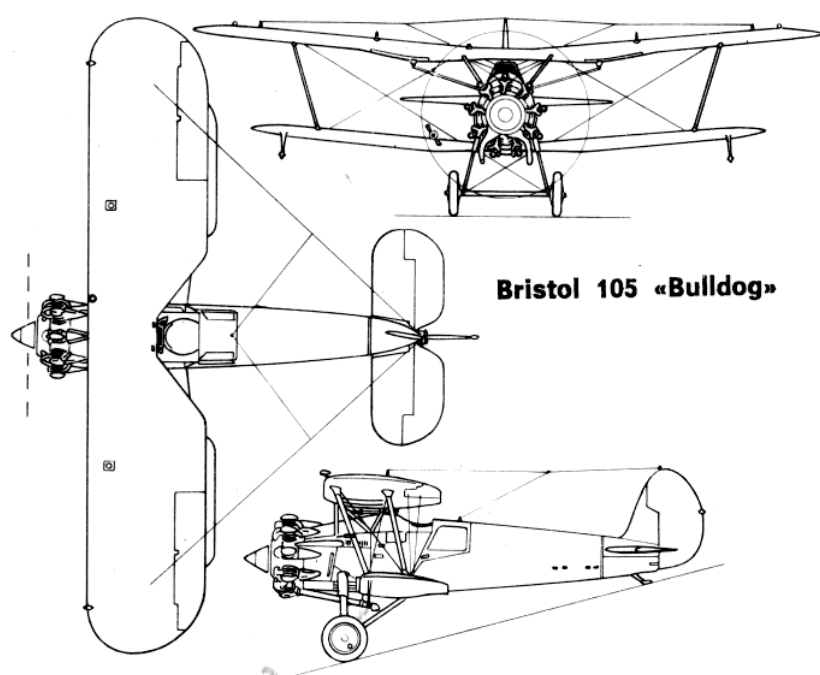
El Bristol 105 “Bulldog” II era un caza de fabricación británica, monoplaza, biplano, tren de aterrizaje fijo, monomotor con un motor Gnome Jupiter VI de 450 CV. El prototipo había volado en 1927 y se había convertido en el caza estándar de la RAF durante la primera parte de los años 30.

Armamento: 2 ametralladoras vickers en los costados del fuselaje, capacidad para 4 bombas de 9 kg bajo las alas.

Velocidad máxima: 280 km/h, cota: 8230 m, alcance: 443 km



Maqueta del Bristol "Bulldog" II Republicano.



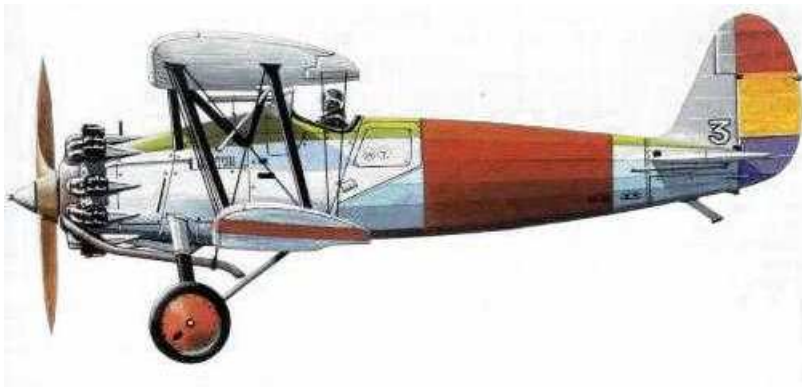
En 1937 el gobierno Vasco compró 7 Bulldog II Mk IIAs que habían pertenecido a la aviación de Letonia, aunque también se especula que existiesen otros dos de ellos que fueron de Estonia.

Los aparatos estarían dentro de este conjunto de números de serie de construcción: Letonia : 7439, 7440, 7441, 7442, 7443, 7444, 7445. Estonia : 7447 y 7458.

Otras fuentes suben la cantidad a doce y también apuntan además la serie 7353-7357

Los aparatos llegaron en Junio de 1937, desembarcados en Gijón al no poder realizarlo en Bilbao que ya había sido capturada.

Gerald Howson fija el número de aviones recibidos en 8, traídos camuflados en un cargamento de patatas por el buque Viuu, y que fueron descargados en Gijón el 5-7-37, según Howson los otros 4 comprados por los Vascos nunca salieron camino de España, los aviones fueron montados en Gijón por personal español de los Talleres de Aviación del Norte, ubicados en el aeródromo de Las Mestas-Gijón.



Bristol "Bulldog" (f: sbhac)

Los aparatos se integran dentro del llamado **"Circo Krone"** (oficialmente denominado escuadrilla de reconocimiento) que consistía en un grupo heterogéneo de aviones civiles ligeros y de aparatos militares obsoletos.

Dentro del **"Krone"** se agrupan en una escuadrilla formada por pilotos de promociones recientes de las escuelas de vuelo republicanas y por pilotos extranjeros (ingleses y americanos) al mando de **José González Feo**, son usados en ataque a tierra y realizaron una media de **6 misiones diarias** en condiciones especialmente difíciles.

La caza de los sublevados no reclamó el derribo de ningún Bulldog en combate aéreo, aunque si parece que derribaron uno, pero lo reclamaron erróneamente como Polikarpov I-15 "Chato".

En diversas fuentes se afirma que únicamente uno de los aparatos sobrevivientes a la campaña del Norte es capturado en el campo de Carreño, este aparato fue el exhibido en la exposición que hicieron los sublevados en el Gran Kursal de San Sebastián para exhibir el material capturado a los republicanos en la campaña del Norte.



Bulldog capturado en Carreño y expuesta en la Exposición del Gran Kursal de San Sebastián

Bristol

Además lo más posible es que por lo menos un Bristol “Bulldog” lograra salir de Asturias para llegar a las costas francesas, ya que Marcelino Laruelo Roa nos relata en su excelente web “Asturias Republicana” el siguiente suceso ocurrido en los días finales del Frente Norte, entre el 18 y el 20 de octubre de 1937:

*“Uno de los cazas que salieron de Carreño, cuando sobrevolaba ya la costa francesa, perdió contacto con el resto al atravesar unos bancos de niebla y tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia en una playa próxima a Capbreton. Iban en ese avión los **sargentos pilotos Miguel de Diego y José Martínez**, que salieron indemnes. **No así el avión, un modelo de marca inglesa con motor de 450 HP**, del que solamente se pudieron retirar las ametralladoras antes de que fuera alcanzado por las olas. Al día siguiente, pudo ser recuperado, aunque con grandes daños, siendo transportado en un camión al aeródromo de Biarritz-Parme. Los jóvenes pilotos declararon que habían recibido la orden de refugiarse en Francia a las 8h. 45m. de esa misma mañana, toda vez que, según el jefe de la escuadrilla, en Gijón, las autoridades ya no controlaban la situación, «desarrollándose violentos combates en el interior de la ciudad entre gubernamentales y anarquistas». Sin comentarios.”*

La mención a un modelo de **origen inglés con motor de 450 CV** indica con casi toda seguridad de que se trata de uno de los **Bristol “Bulldog” II**, ya que por la composición conocida del **“Krone”** no existe ningún otro aparato que reúna esas características.

Dentro de su difícil tarea el día fatal para los Bristol “Bulldog” II fue el 1 de Agosto de 1937, cuyo relato se incluye a continuación.

Actividad aérea en el Norte el día 1 de Agosto 1937, combates en Las Regueras (Cimero y La Manga).

Inusual potencia de fuego de la AAA (Artillería Antiaérea) en los sectores de La Manga y Cimero.

El Ejército Republicano del Norte, planeó una ofensiva en Las Regueras para cortar el corredor rebelde que llegaba hasta Oviedo (el llamado pasillo de Oviedo) y aliviar la presión que el ejército franquista estaba ejerciendo en Cantabria, en ese frente se atacó en los sectores de La Manga y Cimero en los que el Circo “Krone” y sus “Bulldog” tuvieron un protagonismo destacado con notables bajas, debidas fundamentalmente a la acción de la artillería antiaérea.

Los siguientes datos evidencian esa inusual potencia de fuego de la AAA (Artillería Antiaérea) en los sectores de La Manga y Cimero de Las Regueras, durante los ataques que el Ejército Republicano efectuó el 1 de agosto de 1937 en dichos frentes.

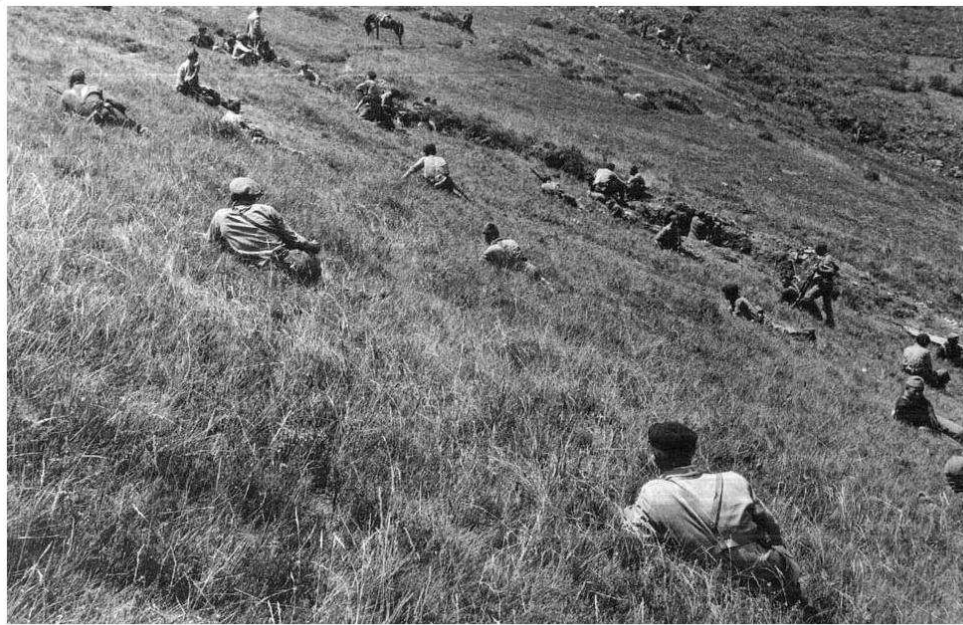
Algunas versiones indican que la traición de un mando del Estado Mayor Republicano, permitió al mando franquista conocer con anticipación el ataque republicano, y acumular medios defensivos, entre ellos una fuerte concentración de piezas antiaéreas, de las que el ejército disponía en abundancia por la aportación de las modernas piezas alemanas que trajo la Legión Condor.

Tomado de: “Estudio sobre los batallones de Euzkadi de Fco. Manuel Vargas Alonso en la revista de Eusko Ikaskuntza <Vasconia>”

“.....Si a esto añadimos la traición de parte de los militares profesionales adscritos al Cuerpo Vasco, empezando por la del nuevo jefe de Estado Mayor del mismo, Lamas Arroyo, se explica primero la derrota vasca en junio, y después, en agosto, el rápido derrumbamiento del frente santanderino....”



Artillería antiaérea de la Legión Cóndor



Ofensiva en Asturias sobre el monte Cimero (Las Regueras) para contrarrestar el avance rebelde sobre la costa. Soldados preparados para el ataque. 1-8-1937. (foto Constantino Suarez)

Las tropas de tierra republicanas reclamaban apoyo aéreo ante la fuerte oposición enemiga, enviando partes al aeródromo de Carreño solicitando dicho apoyo, al mismo tiempo dichos comunicados de las fuerzas terrestres también eran aprovechados para quejarse de la imprecisión de los ataques aéreos ya realizados.



Ofensiva en Asturias sobre el monte Cimero (Las Regueras) para contrarrestar el avance rebelde sobre la costa. Camillas con heridos esperando la ambulancia. 1-8-1937. (foto Constantino Suarez).

Pero es evidente que ante la feroz oposición de la artillería antiaérea, los pilotos hacían todo lo que podían, llegando al extremo de una media de seis salidas diarias lo que constituía un extraordinario esfuerzo y agotamiento de los pilotos.

Seguidamente se exponen los datos que demuestran la fuerte actividad de la artillería antiaérea del bando rebelde:

1-8-37, Tres Bristol Bulldog. Derribados por artillería antiaérea.

Julián Fernández Martínez, muerto.

(En la Web de ADAR figura como **Julian Fernández Martín**),

Juan Antonio Ibarreche Garategui, herido, llega a base.

González Feo, herido.

(otra fuente erróneamente, fecha el derribo de **Juan Fernández** el 2-8-37 y asigna el derribo a la Aviación Legionaria)

Informaciones fiables indican que **Juan Fernández Martínez** es tocado por la artillería antiaérea y se estrella chocando contra una casa al intentar aterrizar, muerto en la acción

Las mismas fuentes afirman que **Ibarreche** herido por el fuego terrestre consigue aterrizar el aparato. Y además que **González Feo** intenta aterrizar por parada de motor fuera de campo, capotando e incendiándose, resultando herido.

De la web de ADAR (Asociación de Aviadores de la República) sacamos lo siguiente:

OGONZALEZ FEO, JOSÉ



José González Feo

“Piloto de Chato. Perteneció a la Escuadrilla Vasca. Pilotaba el Chato nº 30 en la tercera patrulla al mando de Comas. A mediados de Julio 1937 pasa a la Escuadrilla **Bulldog**. Fue herido el 31.07.37.” *(en realidad fue un día mas tarde el 1.08.37. nota del autor)*. Título de piloto el 23-11-36. Ascendió a sargento el 29-10-36, a brigada el 23/11/36 (GR 2 del 02.01.37) y a teniente el 24.03.37 (GR 83).  “

Otras perdidas el día 1-8-37 en ese sector:

Polikarpov I-15 “Chato”. Derribado por la artillería antiaérea:

Miguel San José Andrade, muerto. Piloto de Chato que combatió con la Escuadrilla Vasca. Pilotaba el Chato nº 50 en la patrulla de Esteban Ortiz. Murió en combate el **1 de agosto de 1937. Pilotando un Polikarpov I-15 “Chato”** [mh903] derribado por la AAA (Artillería AntiAérea) en el ataque a la Manga y Cimero, Norte. Ascendió a Brigada el 02.02.37 (GR 38 del 07.02.37), a teniente el 24.03.37 (GR 83) y a capitán el 27.07.37 (DO 115 del 14.05.38).

Aunque en la web de ADAR (Asociación de Aviadores de la República) se afirma:

SAN JOSÉ ANDRADE, MIGUEL



Miguel San José Andrade

“Piloto de Chato que combatió con la Escuadrilla Vasca. Pilotaba el Chato nº 50 en la patrulla de **Esteban Ortiz**.

Murió en combate el 1 de agosto de 1937. **No queda muy claro si su muerte fue en un Chato o en un Bulldog.”**

“Ascendió a Brigada el 02.02.37 (GR 38 del 07.02.37), a teniente el 24.03.37 (GR 83) y a capitán el 27.07.37 (DO 115 del 14.05.38).  “



Polikarpov I-15 “Chato”

De los **Bristol “Bulldog” II** se perdieron posteriormente los siguientes aparatos:

6-8-37, Se indica ese día que la artillería antiaérea de los sublevados reclama el haber alcanzado a un aparato republicano (que se identifica como un **Bulldog**) que se aleja incendiado hacia Trubia.

11-8-37, Bombardeo aéreo alcanzados 2 **Bulldog** y 1 **Letov S-231**, Cantabria, aeródromo de Penilla de Cayón, basado en partes republicanas que da estos aparatos como dañados pero reparables.

9-9-37, En algunas informaciones consta un combate aéreo en Ribadesella de los aviones republicanos contra la Legión Cóndor, con dos derribos reclamados por el capitán Harro Harder, del 1/j.88 de la

Cóndor, que volaba en Messerschmitt bf-109, los derribos reclamados son un **Gourdou GL-32** y un **Bristol “Bulldog” II**. Con el siguiente resultado:

Manuel Cases Juan, piloto del **Gourdou-Leseurre GL-32** muerto en la acción.

José Vilanova Roma, piloto del **Bristol “Bulldog” II**, muerto en la acción.

Pero por el documento adjunto (cortesía de Carlos Rojo) podemos afirmar que el derribo del **Bristol “Bulldog”** de **José Vilanova Roma** no se produjo en Ribadesella, ya que se demuestra que se realizó a unos 25 Km tierra adentro de esa villa costera, concretamente en Villamayor en la zona de Infiesto (concejo de Piloña-Asturias).

El derribo de **Manuel Cases Juan** si se produjo efectivamente sobre el mar enfrente a Ribadesella, el sargento **Manuel Cases Juan** pereció ahogado a muy escasa distancia de la costa. (Sobre este suceso en otra sección de este trabajo incluimos un documento aportado gracias a la gentileza de Luis Miguel Cuervo).

Ambos derribos son consecuencia de los intentos desesperados de los hombres del **“Krone”** de frenar el avance rebelde hacía Gijón. Pero ¿qué podían hacer un **Gourdou-Leseurre GL-32** o un **Bristol “Bulldog” II** frente a los Messerschmitt bf-109 de la Legión Cóndor?, nada, solo luchar hasta el fin.

El piloto de caza **Francisco Tarazona** en sus memorias **“Sangre en el Cielo”** nos relata sobre las acciones ocurridas en esos días finales de la agonía del Frente Norte, y como con los cazas **“Moscas” Polikarpov I-16** que volaban desde Carreño y Siero se intentaba dar cobertura a los aparatos del **“Circo Krone”** y a los **Polikarpov I-15 “Chatos”**, que en funciones de aviación táctica efectuaban ataques sobre las fuerzas terrestres rebeldes, con el imposible objetivo de detener su avance hacía Gijón.

Pero la desventaja numérica de la caza republicana y las condiciones de vulnerabilidad de sus aeródromos les impedía que la protección prestada a la aviación táctica fuese todo lo eficaz que se necesitaba para salvaguardar a los valientes pilotos del **“Krone”** en sus anticuados aparatos, lo que originó un elevado número de bajas entre estos heroicos pilotos cuya actuación la podemos calificar casi como suicida.



Bristol “Bulldog” MKII

Documento citado sobre la muerte de **José Vilanova Roma**.

M.7212897

DECLARACION DE Lucio Sánchez / En Gijón a veintiuno de
Priego / Septiembre de mil novecientos
treinta y siete, ante el Sr. Jefe Militar y de mí el secretario, comparece
el de las Emociones del cargo, quien previa promesa que presta en la
forma y bajo las penas que las leyes señalan, enterado de las responsa-
bilidades en que incurre el que falsea la verdad, manifestó, libremente co-
mo queda dicho, de 41 años de edad, de estado 41 de profesión Capt.
Jefe Administrativo Fuerzas Aéreas y vecino de Gijón y
en la actualidad prestando sus servicios en Aviación
quien ha sido procesado
y que de las garantías de la Ley, no se ocupan
e interrogado convenientemente sobre los hechos de autos, declaró:-----
que visto los antecedentes que se le aportan el cadáver a que se
refiere debe corresponder al Piloto JOSÉ VILANOVA ROMA natural de
Barcelona, nacido el 30 Septiembre de 1.909, Rubio, hijo de Jose y de
Maria, que presta servicios de su especialidad y que fue derribado
por un aparato enemigo el día 9 del actual, en los alrededores de
Villamayor, siendo sepultado su cadáver según noticias el día diez del
corriente, en el Cementerio de Intiosto a las siete horas de la mañana.

[Firma]

La trágica zona entre Ribadesella y Llanes

En esta zona ocurrieron tres de las tragedias ocurridas en la Aviación Republicana del Norte

El derribo del Sikorsky S-38, o la desgracia de ser “un bicho muy raro”.

En 1937 La República adquirió un hidroavión **Sikorsky S-38** de fabricación norteamericana, el S-38 era un hidrocanoas de transporte civil con capacidad para 8 pasajeros más dos tripulantes

El aparato construido en 1930, había llevado la matrícula USA NC11V y el apodo “Silver Wing”, era un biplano, bimotor, con 2 motores Pratt Whitney Wasp de 425 CV, parece ser que la operación se realizó a través de un intermediario sueco.

Se trataba de un avión civil de pasajeros, desarmado, como los que la compañía Pam Am estaba usando en las líneas caribeñas en aquellos tiempos. Dadas sus características los únicos usos que se le podían dar dentro de las Fuerzas Aéreas Republicanas del Norte eran el reconocimiento marítimo y el enlace con Francia.



Sikorsky S-38

El avión fue enviado desmontado primero a Bilbao donde sufrió un bombardeo y posteriormente a Santander, donde fue montado por mecánicos de los Savoia S-62 de La Aeronáutica Naval trasladados hasta allí con dicho fin.

El avión una vez montado salió de Santander hacia Gijón el 30 de junio de 1937 en vuelo de prueba, pintado de negro y sin ningún distintivo que lo identificase como perteneciente a la Aviación Republicana.

Según las informaciones publicadas, en dicho vuelo de prueba cuando estaba sobre la costa a la altura de Ribadesella unos cazas republicanos **Polikarpov I-15 “Chato”** se encontraron con él, y al verle sin insignias ni distintivos pensaron que era enemigo y le derribaron. La tripulación. **Francisco Casals Ribes** (piloto), **Gabriel Nuño Avendano**, **Arturo Mellado Ortiz**, **Perfecto Saiz Martínez**(tripulación) resultaron muertos en la acción

Pero la historia publicada no era la exactamente cierta, no fueron los “**Chatos**” sino un **Breguet XIX** de la patrulla de costas.

Un día hablando con un piloto de los **Breguet XIX** republicanos (cuyo nombre omito) y un antiguo soldado del campo de aviación de Carreño, salió a colación el tema de los

errores y desastres de la aviación del Norte, transcribo la conversación tal como la escuché:

*"Acuerdeste de lo del hidroavión rusu (se ve que lo de **Sikorsky** les sonaba a ruso), si, como no me voy a acordar, vaya bronca que hubo, era muy feu, iba sin insignies todú pintau de negro, el Breguet de patrulla creyó que era un fascista, ¿que sabien ellos?, era un bichu tan raru, pintau todú de negro parecía fascista"*

Pregunta: ¿Quién pilotaba el **Breguet** de patrulla?, respuesta del piloto *"no sé, no me acuerdo...."* sigo preguntando *"Y por que sabias tu que era un bichu muy raru"*, el piloto pone una sonrisa de circunstancias y calla, interviene el antiguo soldado y dice: *" Coño, porque lu vió"*.

El **S-38** que realmente era "Un bicho muy raro y feo", como se comprueba en las imágenes, hizo un único vuelo, salió de Santander, solo uno de los pilotos de Asturias lo pudo ver, el mismo que lo abatió, además unos meses antes comentando con el mismo piloto si habían derribado algún aparato con la ametralladora del observador (la única que llevaban) me dijo primero que no, pero luego se quedó pensativo y dijo " bueno en realidad hubo algo...., pero eso no cuenta".

Además en aquella época la patrulla costera de Asturias se hacia con **Breguet**, los Chatos en ese momento (30-7-37) estaban demasiado ocupados en el frente Vasco-Cantabrico, y en posteriores conversaciones en las que salió el tema el mismo piloto me explicó que el aparato estaba hundido entre Ribadesella y Nueva de Llanes, tanta precisión solo podía partir del propio autor del derribo.

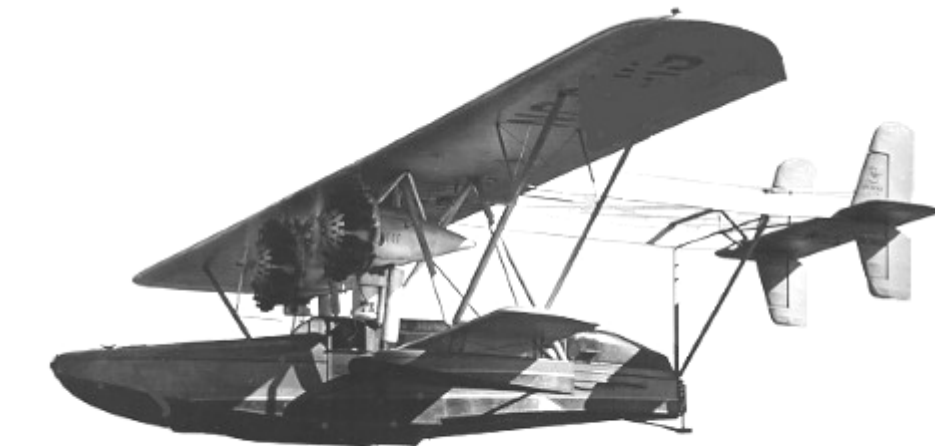


Breguet XIX (fuente sbhac)



del Breguet XIX

Puesto de ametralladora



El

Sikorsky S-38 ¿Quién se atreve a negar que era un bicho “raro y feo”?.

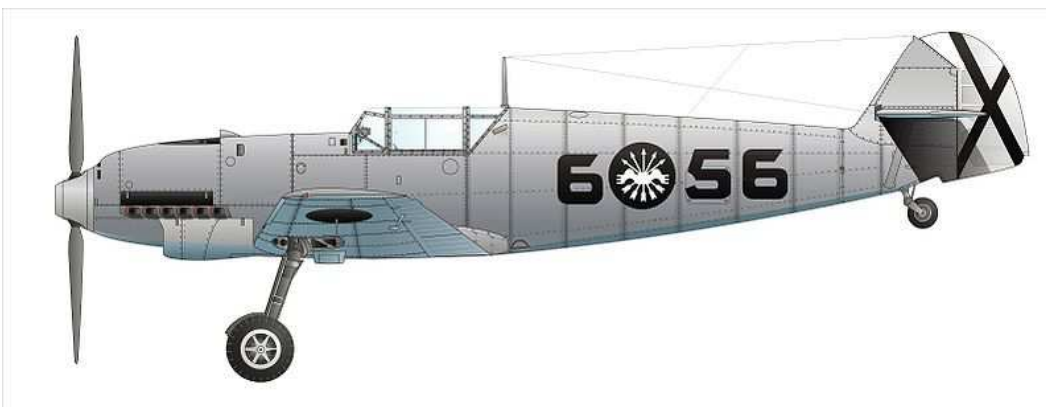
El derribo del Gourdou GL-32 y la muerte de Manuel Cases Juan en la costa de Ribadesella.

Los valientes pilotos del “**Circo Krone**” volaban en esa heterogénea unidad que era una mezcla de aparatos, unos de origen militar pero totalmente obsoletos, y otros eran aviones ligeros civiles adaptados para arrojar algunas pequeñas bombas, uno de esos aparatos era el **Gourdou-Leseurre GL-32** y estaba pilotado por el sargento **Manuel Cases Juan**



Gourdou-Leseurre GL-32

Volar con estos aparatos derivados directos de los modelos usados durante la Primera Guerra Mundial para enfrentarse a los modernos **Me-109** de la Legión Cóndor enviada por la Alemania Nazi, era un autentico suicidio, pero los valientes pilotos del **Krone**, subían, peleaban y morían....



Me-109

La muerte de **Manuel Cases Juan** fue especialmente tragica como se puede ver en el relato de la misma: Fue derribado el 9/9/1937 pilotando un LGL-32, sobre Ribadesella (Asturias), por el capitán Harro Harder de la escuadrilla 1.J/88 de la Legión Cóndor. (Este fue su cuarto derribo durante la GCE). **Según varias fuentes existen informaciones de que los Me-109 amedrentaron intencionalmente a los pescadores para que no saliesen a buscar al piloto, que pereció ahogado a pocos metros de la orilla..**

Sobre el talante nazi del autor del derribo, y las posteriores acciones intimidatorias, contrarias a los más elementales tratados y convenciones sobre los usos bélicos, del alemán Harro Harder, baste contemplar la esvástica con la que dicho piloto decoraba el fuselaje de su Heinkel He-112 en Julio de 1938, cuando aún seguía en nuestro país

combatiendo a favor de los franquistas. (fotografía obtenida de un artículo sobre los Heinkel He-112 publicado por Juan Arraez Cerdá en Air Magazine),

Durante la 2GM, el 12 de agosto de 1940, un piloto aliado David Crook del 609 escuadrón de la RAF demostró a Harro Harder que no era lo mismo acribillar impunemente a un vetusto e indefenso Gourdou, hecho de madera y tela, que luchar contra un moderno Spitfire, pero el alemán no se hundió con su avión, el cadáver de Harro Harder apareció flotando un mes más tarde en Dieppe, en la costa francesa.

Quizás cuando se ahogaba tuvo que sufrir el recuerdo del valiente muchacho español, que pilotaba aquel viejo avión que él había derribado, y a quien había impedido rescatar del mar..



Le He 112 V9 en juin 1938. Il arbore dans le cercle noir de fuselage un svastika, emblème personnel du pilote Harro Harder.

(Se incluye el siguiente documento relacionado con este suceso, cedido por cortesía de Luis Miguel Cuervo.)



13

En el Negociado de Investigación, comparece hoy 9 de Septiembre a las diez de la mañana, Juan Sasía Iturbe, patron de la motonave "Coriskao", dependiente de este Estado Mayor, manifestando lo siguiente:

"Que ayer, día 8, pocos momentos despues del combate aereo sostenido por nuestros aparatos y los facciosos al Este de Ribadesella, se acercaron varios milicianos a la motora "Coriskao", instando al declarante a salir a la mar a recoger al piloto de un aparato que habia caido durante el combate, y que se encontraba debatiendose en el agua, aproximadamente a una milla de la costa.

En los momentos de acercarse los milicianos al patron de la "Coriskao" se disponia a salir del puerto con objeto de recoger al piloto la lancha de la Delegacion Maritima de Ribadesella, mas debido sin duda al temor de sus tripulantes a ser ametrallados por los aviones facciosos que volaban por las inmediaciones del lugar del suceso, no se efectuo la salida volviendo a ser amarrada la lancha de la Delegacion a uno de los muelles del puerto.

En vista de esta actitud, el patron de la "Coriskao", requerido por gran numero de personas que habian visto al piloto del aparato derribado tratando de sostenerse sobre el agua, intento salir en salvamento de este, enviando para ello al motorista de la lancha a la Delegacion Maritima, con objeto de recoger las piezas que habian sido quitadas del motor de su embarcacion por los agentes de la mencionada Delegacion a pesar de saber estos que la lancha dependia de este Estado Mayor del Norte.

El motorista de la "Coriskao" no encontro en la Delegacion a ningun elemento responsable de la misma, no pudiendo por ello recoger las piezas y no efectuandose la salida. Aproximadamente media hora mas tarde calio a la mar la lancha de la Delegacion mas el piloto, que mas tarde comprobamos era republicano, ya habia desaparecido.

Ribadesella 9 de Septiembre 1937
EL PATRON DE LA "CORISKAO"

Juan Sasía

Biografía del piloto republicano Sargento MANUEL CASES JUAN (Teniente a título póstumo).



Manuel Cases Juan natural de Benejúzar (Alicante). Perteneció al PCE. Fue uno de los jóvenes pilotos españoles de la Primera Promoción formada en la escuela rusa de Kirovabad (Azerbaiyán). Estaba especializado en el manejo del bombardero Polikarpov RZ “Natacha”. Obtuvo el Título de piloto militar de aeroplano y el empleo de sargento el 30 de abril del 1937 (D.O. nº 182 30/Julio/87) Tras su regreso a España en Julio de 1937, fue trasladado al frente Norte junto con Leandro Alvarez Quiles, Carmelo Díaz Balanzá, Joaquín Márquez Muñoz, Dionisio Expósito Nuevas, Salvador Torres López, Rafael Alonso de la Madrid y Amadeo Jiménez Navarro. Dada la escasez de aviones, pilotó diferentes aparatos, como el LGL-32 (Goudou-Leseurre) formando parte probablemente de la escuadrilla de reconocimiento, denominada como “Circo Krone” por los propios pilotos republicanos.

Fue derribado el 9/9/1937 pilotando un LGL-32, sobre Ribadesella (Asturias), por el capitán Harro Harder de la escuadrilla 1.J/88 de la Legión Cóndor. Este fue su cuarto derribo durante la GCE. Según varias fuentes existen informaciones de que los Me-109 amedrentaron intencionalmente a los pescadores para que no saliesen a buscar al piloto, que pereció ahogado a pocos metros de la orilla.. A título póstumo, como recompensa y con la antigüedad de la fecha de su fallecimiento, fue ascendido a Teniente (D.O. nº 26 de 31/enero/1938).

Derribo sobre Nueva de Llanes del Airspeed Envoy y la muerte de Abel Guidez

Los vuelos sobre España, además de todos los riesgos de la aviación de aquella época, incluían los propios de volar a zona de guerra, incluyendo la posibilidad de ser derribado. Así ocurrió con el avión de “Air Pyrénées” que el **8 de Septiembre se dirigía a Gijón y fue derribado por aparatos nacionalistas a la altura de Nueva de Llanes, pereciendo el piloto, el francés Abel Guidez, y resultando herido el copiloto.**

Abel Guidez había sido uno de los primeros pilotos voluntarios llegados de diferentes países del mundo que formaron la escuadrilla "España", mandada por el escritor francés, premio Goncourt, **André Malraux**. Esta escuadrilla se encargó de la defensa de los cielos de Madrid frente a los bombardeos de la aviación legionaria alemana e italiana. Al crearse la compañía "Air Pyrénées", Abel Guidez fue nombrado subdirector de la misma.



Abel Guidez (dcha)

La historia de Abel Guidez está perfectamente relatada por **Hernán de Frade** por lo que me remito a sacar extractos de su relato.

Después de disolverse la escuadrilla España Abel Guidez volaba para Air Pyrénées

A comienzos de la guerra se había creado una compañía aérea para el enlace entre Francia y España. Esta compañía, denominada Air Pyrénées, estaba participada por capital del gobierno republicano, del gobierno vasco y del gobierno ruso aunque el control lo ejercía este último a través del partido comunista francés. Tras la señalada disolución de la

escuadrilla “André Malraux”(Escuadrilla España) Guidez pasó a formar parte de Air Pyrénées como piloto, ocupando asimismo el cargo de subdirector de la compañía.

Después del primer trimestre de 1937, cortadas ya las comunicaciones terrestres del norte republicano con Francia, y por ende con el resto del territorio republicano, la actividad de la compañía se centró en el enlace de aquel territorio con Francia, ya que su base de operaciones se encontraba en Biarritz. En esa época Abel Guidez volaba ya a Asturias trasladando correo y personalidades. Ciertamente no se trataba de sus primeras incursiones por el norte ya que en octubre de 1936 había trasladado algunos Breguet XIX al aeródromo de Carreño, y además había llevado al citado Koltsov desde Santander a la zona centro el 12 del mismo mes.

A finales de agosto o principios de septiembre de 1937, se sabe que Guidez estuvo dedicado a la evacuación de personalidades de la Asturias republicana antes de su caída, entre los que se encontraban asesores militares rusos y otras personas como Emma Sola, una profesora italiana que actuaba como interprete de los citados militares rusos, y en especial del General Gorev.

Air Pyrénées contó con aviones tipo Airspeed Envoy III, de fabricación británica, además de otros aparatos menores. Se trataba de bimotores de estructura de madera con revestimiento de tela y capacidad de hasta siete pasajeros, que podían aterrizar y despegar de pistas cortas y con los que se habían realizado intentos de batir marcas deportivas de distancia.

En abril de 1937 se adquirió el primer ejemplar, que, con matrícula F-APPQ, realizó varios vuelos hasta que el 23 de mayo, y cuando era pilotado por Galy, una patrulla de tres Heinkel 51 lo daña gravemente, provocando su aterrizaje forzoso, el destrozo del aparato y la muerte de uno de los pasajeros. El 5 de septiembre de 1937 Air Pyrénées adquiere otro aparato de las mismas características, con matrícula F-AQCS.

*73 AS.6J Envoy III CofA 6015 issued to Auguste Amestoy 13.8.37; export licence issued 31.8.37. Regd **F-AQCS** [CofR 5375] 4.9.37 to Auguste Amestoy, Bayonne; op by Air Pyrenees. Shot down 7.9.37 en route Gijon; pilot Abel Guidez killed. Regn cld as destroyed 2.38.*



Airspeed Envoy III



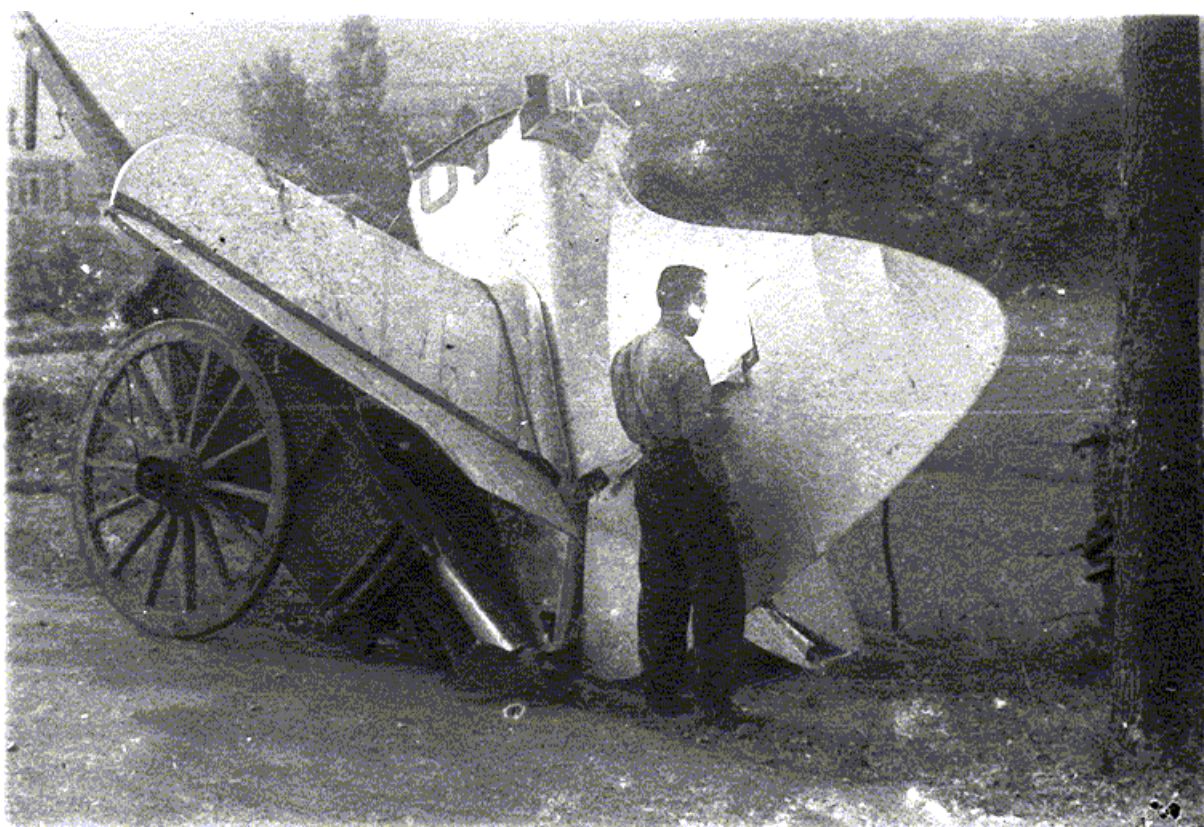
El Airspeed Envoy F-APPQ derribado en Euzkadi

El derribo

El 7 de septiembre, a las 16 horas y 50 minutos, el nuevo Airspeed Envoy despegó de Parme-Biarritz con rumbo seguramente al aeródromo de Vega junto a Gijón. A bordo,

piloto, copiloto y correspondencia. Los vuelos se realizaban sobre el mar, y al acercarse a la zona republicana el avión viraba hacia el sur; ello se debía a que el avión, carente de armamento, debía evitar las patrullas de la aviación sublevada que operaban desde Santander y ya entonces desde el aeródromo de Cue. En esa época la compañía realizaba varios servicios de correo por día.

El destino más probable era el campo de aviación de Vega en Gijón, que era que se utilizaba habitualmente porque Carreño estaba muy sometido a bombardeos. La inmensa mayoría de las evacuaciones que se realizaron por aire partieron de Vega, el último avión que partió con los dirigentes evacuados salió de Vega.



Restos del avión Airspeed Envoy III F-AQCS de Abel Guidez. Foto Constantino Suarez

Todo iba de acuerdo con otros vuelos realizados anteriormente, sin embargo, a la altura de **Nueva de Llanes**, ya sobre terreno republicano, el avión de Guidez topó con una patrulla de tres aviones, de la Legión Cóndor. Se trataba de tres cazas Messerschmitt BF-109 que regresaban a su base de Cue-Llanes tras escoltar a un grupo de bombarderos; dadas las características de estos cazas, la partida estaba perdida de antemano para Guidez, ya que los cazas superaban a su avión en velocidad y maniobrabilidad, con la situación determinante de que además no tenía capacidad para defenderse, ya que era un avión civil y, como se dijo, iba desarmado. Durante veinticinco minutos resistió mediante maniobras evasivas el ataque de los alemanes, hasta que fue derribado. El autor del derribo fue el capitán Harro Harder de la escuadrilla 1.J/88 de la Legión Cóndor, el mismo que derribaría a Manuel Cases Juan dos días después.



Tumba de Abel Guidez en el cementerio de Ceaes-Gijón. Foto Constantino Suarez