

DIARIO DE LA GUERRA AEREA EN ASTURIAS 1934/1937

Por Artemio Mortera Pérez

VI. LA OFENSIVA DE AGOSTO de 1937

26 de marzo.-

El Grupo 1-G-10, de Breguet XIX, de León abandonaba La Virgen del Camino para dirigirse a Vitoria a fin de tomar parte en la ofensiva nacional sobre Vizcaya que estaba a punto de comenzar.



Heinkel He.45 "Pavo". Abajo, el 15-4.

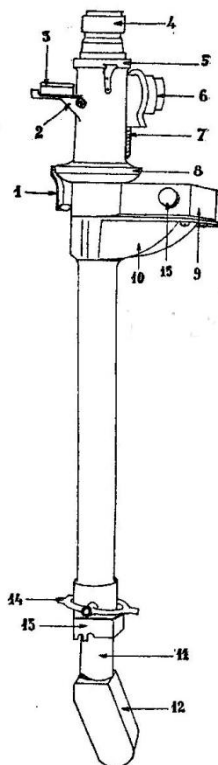
En realidad, ya no era esa su denominación, pues se había cambiado en marzo por la de “2º Grupo de Aviones de Bombardeo Táctico”, al haber sido sustituidos durante dicho mes los Breguet de la Escuadrilla 2-E-10, que mandaba Francisco Iglesias Brage, por cuatro Heinkel He.45 cedidos por la Legión Cóndor. El grupo, de flamante y complicado nombre, continuó bajo la jefatura de Vicente Eyaralar. Francisco Iglesias dejó el mando de la 2-E-10 al ser nombrado para la Jefatura del Estado Mayor de la Región. El capitán Enrique Cárdenas tomó su relevo en la, denominada ahora Escuadrilla 1-E-15 –ya que el 15 fue el número asignado a los He.45-. La otra escuadrilla del Grupo, anteriormente 1-E-10, conservó sus Br.XIX y fue renumerada como 2-E-10; el 24 de abril disponía tan sólo de dos aparatos.



Puesto del observador/bombardero de un Heinkel He.45 y detalle de su ametralladora MG. 15.

El Heinkel He.45 era un aparato destinado al reconocimiento cercano y al apoyo a las tropas de tierra, en una línea similar a la del He.46. Ambos modelos figuraban en la plantilla de la Legión Cóndor a su llegada a España, siendo rápidamente rechazado por ésta el He.46, al considerarlo notoriamente inferior al He.45, ya que este último -de un tamaño parecido-

era más robusto, más pesado, más rápido y mejor armado. Por lo demás se trataba de un aparato de concepción anticuada, biplano de estructura mixta –madera y tubo metálico con recubrimiento de chapa y tela-, biplaza, con tren de aterrizaje fijo –que, por cierto, puso de manifiesto muy pronto su escasa resistencia, que sería causa de frecuentes accidentes en los aterrizajes- y sin radio, lo que era una carencia importante para un aparato de reconocimiento.



Visor de bombardeo Goerz tubular

Montaba un motor BMW VI de 750 hp que le confería una velocidad máxima de 290 km/h o de crucero de 220. Su armamento consistía en la clásica ametralladora Mg.15, de 7,92 mm (8x57) de torreta a disposición del observador, a más de una MG.17, del mismo calibre, emplazada en el morro, sincronizada con la hélice, que manejaba el piloto, lo cual mejoraba sus posibilidades de ataque al suelo. Sus lanzabombas verticales internos tenían capacidad para 30 bombas SC de 10 kilos; más del doble de las que

cargaba su “*alter ego*” He.46. El visor de bombardeo era un Goerz 260R, tubular (1).

27 de marzo.-

Las Escuadrillas de Ju.52 5-E-22 y 6-E-22 partían de León para dirigirse a Andalucía y Marruecos.

28 de marzo.-

Los Breguet XIX republicanos, que se encontraban en el aeródromo de Colunga, recibieron la orden de dirigirse a La Albericia, trasladándose en esta misma jornada.

31 de marzo.-

Daba comienzo la ofensiva nacional sobre Vizcaya con la ruptura del frente en el sector de Ochandiano, tomando parte en ella el antiguo Grupo de León, que había vuelto a ser rebautizado como “1º Grupo de Asalto”, recibiendo su bautismo de fuego los nuevos Heinkel He.45 de la 1-E-15 con pilotos españoles.

El Diario de Operaciones de la 8ª División comunicaba: *“Puede afirmarse que la construcción campo de aviación (republicano) inmediaciones de Villamanín es un hecho.”*

1 de abril.-

Parte Oficial de la Consejería de Guerra:

“La aviación enemiga ha efectuado varios vuelos sobre nuestras líneas, dejando caer en Agüera ocho bombas, sin causar daños ni víctimas.”

1 Era muy similar al OPB-1 soviético, que empleaban los SB.2 Katiuska, pues la firma Goerz había cedido la licencia de fabricación a la Unión Soviética por considerarlo un modelo ya desfasado.

En referencia a un servicio realizado por las “Pavas” de Jarrío al Sur de Grado, con escolta de los de los Heinkel He.51 de la Escuadrilla 2-E-2.

2 de abril.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

“Confirmada (...) la existencia aeródromo de Villamanín en frente León.”

Al parecer, los asturianos apetecían una solución similar a la de los nacionales con el establecimiento de un aeródromo al otro lado de la cordillera. En cualquier caso, nunca pasaría de un simple terreno de vuelo de emergencia.

5 de abril.-

Los Heinkel He.46 y He.51 de Jarrío efectuaban un nuevo servicio sobre el frente de Oviedo.

Que el Parte Oficial de la Consejería de Guerra minimizaba cuanto podía:

“La aviación facciosa voló sobre nuestras posiciones, lanzando ocho bombas en el Pinar del Naranco, sin causar daño ni víctimas.”

En el mismo sentido se expresaba el diario AVANCE, estirando en lo posible la breve noticia tomada del Parte Oficial, aunque nos aclara de dónde procedían los aparatos:

“De nuevo los aviones facciosos se presentaron ayer sobre Oviedo. Realizaron un vuelo rápido y apresurado (...)

La aviación enemiga evolucionó brevísimamente por encima de alguna de nuestras posiciones. Su vuelo no llegó a alcanzarlas todas, y haciendo un semicírculo pusieron su dirección hacia Occidente que era por donde habían venido. Antes de marcharse cruzaron el Naranco y dejaron caer

unas bombas de escasa potencia sobre los Pinares, que no lograron causar el menor daño.”

6 de abril.-

En esta jornada –o, tal vez, en la siguiente (2)- resultaba inutilizado en La Albericia, el De Havilland D.H. 89 Dragon Rapide, N° 1 de la Aviación Militar, a causa de un bombardeo efectuado sobre dicho aeródromo por la Legión Cóndor. La noticia no guarda ya relación con Asturias, pero no se puede ignorar el destino final de un aparato que, llevando a los mandos a Hernández Franch, había arrojado tanta metralla sobre Oviedo

7 de abril.-

Información del diario AVANCE del día 8:

“Poco después de las tres de la tarde comenzaron a sonar con insistencia las sirenas de alarma de Gijón. Nuestros observadores habían registrado el paso de ocho aparatos enemigos en dirección a nuestra población, y las sirenas funcionaron para avisar de la proximidad de los aviones.

Sin embargo los aparatos no llegaron a Gijón, sino que dieron vuelta a la altura de Avilés y regresaron a sus bases desde dicho punto. Al

2 El aeródromo de La Albericia fue bombardeado el 6 y el 7 de abril. Gerald Howson (“Aircraft of the Spanish Civil War. 1936-1939”, pág. 107) nos dice que el D.H..89 fue destruido en el bombardeo del 6, sin embargo también dice que lo fue al mismo tiempo que el D.C.2 EC-BFF, que otras fuentes aseguran fue destruido al día siguiente.

Parte de la Legión Cóndor de 6 de abril: VB/88 (bimotores rápidos experimentales)- Han bombardeado el Aeródromo de Santander y Bilbao

Boletín de Información nº 110, Sevilla, 7 de abril: “Legión Cóndor.- Los VB/88 (von Moreau) bombardean Santander, aeródromo de Albericia, destruyendo dos aviones rojos, y el aeródromo de Bilbao, sin precisar los efectos en este último.”

marcharse y pasar sobre Salinas dejaron caer unas cuantas bombas de escasa potencia que no produjeron daños ni víctimas.”

Naturalmente. ¡Como era habitual!

10 de abril.-

Partían de Jarrio, en dirección a Aragón, las dos escuadrillas Heinkel He.46 –Grupo 1-G-11- y la de cazas Heinkel He.51, 2-E-2, que mandaba Angel Salas.

Con esta marcha se quedaba Asturias sin aviones, pues los aparatos republicanos hacía ya días que se habían incorporado a la batalla por Vizcaya.



Aspecto un tanto desolado del aeródromo de León tras la marcha del Grupo 1-G-10, con los Breguet XIX relevados pendientes de reconstrucción, amén de restos de otros aparatos recogidos para su aprovechamiento.

Como se ha visto, las últimas acciones de la Aviación nacional desde Jarrio no tuvieron oposición aérea enemiga alguna. Podía descansar tranquila la población de la Asturias republicana, indefensa ante los ataques aéreos; aunque, ciertamente, no debió ser mucha la intranquilidad que le habrían causado las actuaciones de los aviones nacionales si nos atenemos a los partes y la prensa de Gijón, que aseguraba una y otra vez que la aviación enemiga en las muy raras ocasiones en que conseguía dejar caer sus bombas, eran éstas escasas y de pequeño tamaño, además de no causar bajas ni daños.

16 de abril.-

El crucero “Almirante Cervera” capturaba, a la altura de Ribadeo, al mercante de bandera panameña “Hordena”, procedente Gdynia (Polonia). El buque transportaba, entre otro material de guerra –fusiles, cartuchería, uniformes...- veintidós aviones checos Aero Ab.101, 18 motores de repuesto para los mismos y toda clase de equipos y accesorios: armamento de a bordo, lanzabombas, aparatos radiotransmisores... incluso bombas.

Es decir, un grupo aéreo totalmente equipado y dispuesto para poder emplearse una vez montados los aviones. Para ello, todo el material aeronáutico que transportaba el “Hordena” fue remitido desde Ferrol al Parque Regional del Noroeste, en León, donde se efectuaría el montaje y puesta a punto a lo largo del resto del mes de abril y el de mayo.

Los primeros Aero que estuvieron listos fueron entregados al 1^{er} Grupo de Asalto -el antiguo 1-G-10- de León que se encontraba, como se ha dicho, combatiendo en Vizcaya por lo que, de momento, los aparatos checos tomaron el camino de Vitoria sin llegar a actuar en Asturias. Se



Los primeros Aero Ab.101, denominados “Ocas”, ya listos, en el aeródromo de La Virgen del Camino.



volverá más adelante sobre ellos, cuando comiencen a operar sobre la región.

17 de abril.-

Llegaban a León los Junkers Ju.52 de la Escuadrilla 2-E-22 (Ricardo



Junker 22-55 (Pablo Benjumea) de la Escuadrilla 2-E-22 del Grupo 1-G-22

Conejos Manens) (3), atraídos por una embestida republicana que había ocupado el día anterior las alturas al N.O. de Boñar (4) y cortado las carreteras Boñar-Lillo y Boñar-La Vecilla.

18 de abril.-

La Escuadrilla 2-E-22 apoyaba los primeros contraataques locales emprendidos por los nacionales para contener al enemigo y fijar el frente.

El anfíbio Fairchild 91 “Virgen de Chamorro” efectuaba su primer servicio de guerra consistente en un vuelo de reconocimiento hasta el meridiano del Cabo de Peñas a la búsqueda del tráfico mercante enemigo.

20 de abril.-

Diario de Operaciones del 8º C.E.:

3 Escuadrilla 2-E-22. Aparatos y tripulaciones:

Avión 22-54.- José Sanchiz, Lisardo Pérez, José Manuel Amores, Julio Andrés y José Corrons

Avión 22-55.- Pablo Benjumea, Manuel Romero, Fernando Martínez Vara de Rey, Rafael Luján y Ángel González

4 Según el parte de la 14ª Brigada republicana, habían ocupado “Pico Cueto, Oville, Valdecastillo, Rucayo, dominando Boñar y cortando de un manera efectiva la comunicación con Lillo”

“Frente de León.- (...) eficazmente y entusiasta la colaboración prestada por la Aviación.”

Refiriéndose al apoyo prestado por los Ju.52 de la Escuadrilla 2-E-22 a un contraataque nacional efectuado por tres columnas que, partiendo respectivamente de Valdepiélagos, Puente de Boñar y Vegamián, recuperaron las alturas perdidas el día 16, apoderándose del macizo de Cerecedo y la sierra al Norte de Oville y Valdecastillo, restableciendo las comunicaciones de Boñar con Lillo y La Vecilla. Finalizado el servicio, la 2-E-22, partía de León, dirigiéndose a Zaragoza.

21 de abril.-

Nuevo servicio del “Virgen del Chamorro”, explorando en esta ocasión a mayor distancia -hasta 60 millas de las costas gallegas, con amaraje en Marín a su regreso.

25 de abril.-

Diario AVANCE:

“Las autoridades facciosas han comunicado al Embajador francés en España que considerarán como beligerantes a los aeroplanos que ejercen el servicio postal aéreo entre Biarritz y Bilbao, por considerarlo como una violación del acuerdo de no intervención.”

Esta postura tendrá, como veremos más adelante, consecuencias materiales.

30 de abril.-

El acorazado “España” se hundía frente a Santander tras haber tocado

con una mina (5). La dotación se salvó íntegra al ser tomada a su bordo por el destructor “Velasco” en una complicada maniobra que se realizó bajo el bombardeo de aviones republicanos. Al recibirse noticias del suceso en Ferrol, se envió al anfibia Fairchild 91 para que prestara toda la ayuda que fuera posible. Como quiera que, cuando llegó, la totalidad de los náufragos ya había embarcado en el “Velasco”, el “Virgen del Chamorro” se limitó a escoltarle en su viaje de regreso a l base ferrolana.

1 de mayo.-

Se destinaba a Galicia la 1ª Escuadrilla de hidroaviones Dornier Wal del Grupo 70 a disposición del Almirante de Ferrol, donde amaraban a 17,00 tras realizar el el vuelo Cádiz-Marín-Ferrol, los Do. Wal 70-21 y 70-24

El Dornier Wal era un magnífico y robusto hidroavión con casco de canoa, monoplano, si bien presentaba dos semi-alas inferiores que, en vuelo, mejoraban la sustentación y en el agua actuaban como estabilizadores. Los primeros aparatos adquiridos en Italia, montaban dos motores en tándem Hispano Suiza 8, de 300 hp que dieron un resultado insatisfactorio por lo que fueron reemplazados por Rolls Royce “Eagle IX. Los construirlos por C.A.S.A. para la Aeronáutica Naval fueron motorizados con dos Hispano Suiza 12 Nbr, de 600 hp y los encargados por la Aviación Militar llevaban los motores, Elizalde A5 de 450 hp que no eran sino Lorraine 12 Ed producidos bajo licencia. Al sobrevenir la guerra civil, todos los aparatos equipados con los Elizalde estaban fuera de servicio por haberse encontrado un fallo en los motores que aconsejó

5 No nos detendremos en los detalles del hundimiento del acorazado, pese a su interés, por haber tenido lugar en la costa cántabra y no en la asturiana

enviarlos a la fábrica de Barcelona para solucionarlo. Los que quedaron en estas condiciones en el bando nacional fueron puestos en vuelo con motores italianos Isotta “Asso” de 500 hp.

En 1936 sus prestaciones se habían quedado algo escasas por lo que podía considerársele anticuado, pero no por ello dejaba de ser un buen avión. Con el motor Hispano Suiza de 600 hp alcanzaba una velocidad máxima de 197 km/h y de crucero de 180 km/h. Disponía de dos puestos para ametralladoras con anillos Scarff en los que podían montarse una o dos máquinas que, en principio, fueron Darne, pero durante la guerra admitía cualquiera de los modelos empleados por la Aviación nacional.

Ambos puestos eran dorsales; uno a proa y otro detrás del bloque de motores. Su carga de bombas ascendía a 1.000 kilos, en cuatro lanzabombas situados bajo las alas. Si montaba un motor de menos potencia que el Hispano Suiza, debía reducirse la carga a 700 kilos. El visor de puntería era el británico Wimperis, también conocido como Drift Sight. A los Wal nacionales se les montarían ya en la guerra dos soportes para cargas de profundidad a banda y banda de la proa. Disponía de un equipo de radio Marconi.

El personal que manejaría los dos hidros era el siguiente:

Pilotos.- Capitán Pablo Bazán Buitrago; tenientes Luis Lerdo de Tejada, Salvador Alvarado Ballesteros y Rodolfo Bay Wright.

Observadores.- Capitan Enrique de la Puente Bahamonde (Jefe de la Escuadrila), alféreces Ramón Adarraga Díez, Luis Zavala Igartúa, Justo Fernández-Trapa y Ricardo Terrades Burgos.

Mecánicos.- Brigadas Antonio Navarro Pérez, Alberto Fadón Pérez; sargento Luis Costea Estrada; cabos Enrique Domínguez Marpillar y José López Contreras.

Radios.- Alférez Luis Expósito Herrán; cabos Jaime Vázquez Fariñas y Antonio Amenedo López

3, 5, 6,7 y 8 de mayo.-

Durante estos días los Dornier Wal efectuaron servicios individuales de reconocimiento naval hasta el meridiano de Santander.

10 de mayo.-

Llegaba a León los He.51 de la Escuadrilla 2-E-2, que ahora mandaba el capitán Martín Campos. Eran sus pilotos Pablo Atienza, Carlos Serra, Manuel Ferreras, Rafael Simón, Isidro Comas, Carlos Bayo, Ignacio Alfaro y, más tarde, Gonzalo Queipo de Llano.

Nuevos servicios de reconocimiento de los Dornier Wal 70-21 y 70-24.

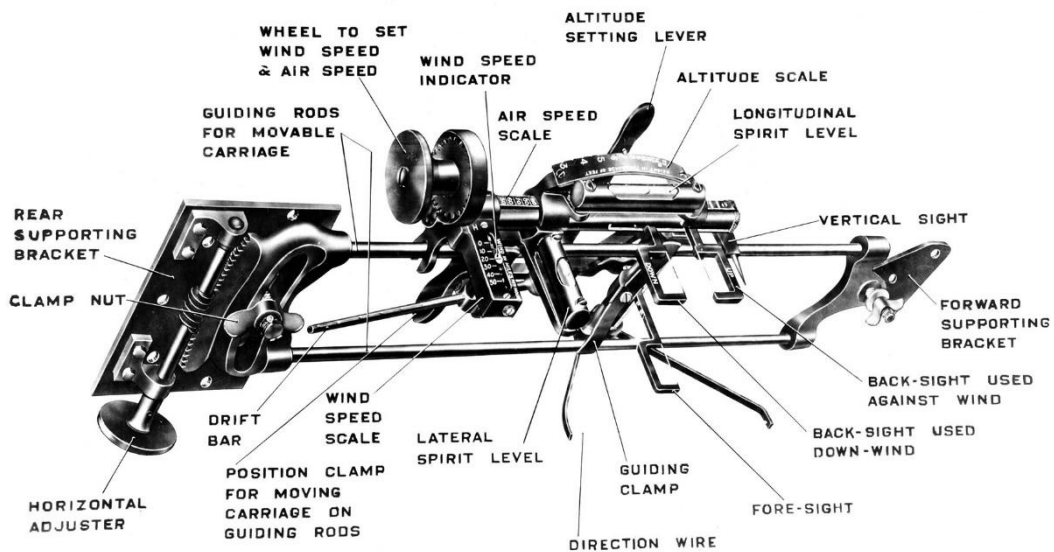


El Wal 70-24, junto con el 70-21, fueron los dos primeros hidros de la escuadrilla que llegaron a Ferrol; posteriormente, se les unirían los que faltaban para completarla.



.Primer plano de la proa de un Dornier Wal. A destacar el puesto doble de pilotaje, la torreta de ametralladoras proel, con el anillo Scarff, y el soporte para cargas de profundidad de babor

BOMB SIGHT MARK IA



Visor de bombardeo Drift Sight, de Henry Wimperis, que montaban los Do.Wal.



En realidad algún aparato ya había vuelto a Asturias con anterioridad. Estas imágenes, tomadas por Constantino Suárez el 1 de mayo, nos muestran un Breguet XIX republicano sobrevolando Gijón. (Fotos Museo del Pueblo de Asturias. Gijón)

11 de mayo.-

Dario de Operaciones del 8º C.E.:

“... bombardeado Oviedo sin consecuencias por patrullas aviación enemiga integrada por 5 aparatos procedentes Carreño donde han vuelto a establecerse.”

AVANCE del día 12:

“A las cinco y media de la mañana de ayer ya estaban nuestros aviones en el aire en dirección a la capital. Volaron cuatro aparatos de bombardeo protegidos por tres cazas. Su presencia sobre la población sitiada debió de pillar dormidos a los vigilantes de los observatorios, porque durante breves momentos pudieron volar con toda tranquilidad, localizando los objetivos.

Varias bombas cayeron matemáticamente sobre la Fábrica de Armas de la Vega y sobre el Cuartel de Pelayo, levantando grandes columnas de



La Fábrica de Armas de la Vega había recibido –y continuaría recibiendo- innumerables impactos de artillería y aviación, pese a que no se trabajaba en ella desde julio de 1936 ni era sede del E.M. de Aranda desde octubre de ese mismo año. (Fotos Museo del pueblo de Asturias. Colección Florentino López “Floro”)



humo rojo. Una que cayó sobre e primero de los objetivos apuntados produjo una terrible explosión, abriendo un enorme boquete en el tejado de uno de los pabellones. Despertados por el terrible estruendo, los antiaéreos de la capital trataron, ya a última hora, de cortar el vuelo de nuestros aparatos, perdiendo en salvas bastantes centenares de cartuchos. Todos los aparatos, después de su excelente operación, se retiraron a su base sin el menor daño.”

Probablemente uno de los participantes en el bombardeo fue el Breguet XIX tripulado por el sargento piloto Eduardo Eguíbar y el cabo observador Baltanás que, con anterioridad se había establecido en el aeródromo de Carreño, procedente del de Colunga. El resto de los aviones, aparte la posible presencia de algún Breguet más, serían Koolhoven FK.51 y Gourdou-Lesseurre GL.32, que actuaban por primera vez en Asturias, pese

a estar presentes en el Norte desde hacía algún tiempo, habiendo desplegado anteriormente su actividad en Santander y Vizcaya.

El Koolhoven era un biplano, biplaza de puestos abiertos que había sido desarrollado para emplearlo en el reconocimiento táctico o como entrenador avanzado. Su diseño estaba en la línea de los otros biplanos de dos plazas que hemos visto, como los Breguet XIX o el Heinkel He.45, el Aero, es decir, ya anticuados cuando sobrevino la guerra civil. Era de construcción mixta –armazón tubular y recubrimiento de tela para el fuselaje y madera revestida de contrachapado para las alas- y tren de aterrizaje fijo. Los Koolhoven habían sido adquiridos antes de la guerra, tras una demostración de los mismos efectuada en Madrid y fueron suministrados ya durante la misma, la mayoría en vuelo, atravesando Francia hacia la zona Centro/Levante.

Se recibieron con dos tipos de motores: Armstrong Siddeley “Jaguar”, de 450 HP o Wright Whirlwind R-975E, asimismo de 450 HP. Los primeros recibieron la designación republicana EJ y los segundos EK, siendo los de motor Jaguar la mayoría –o, tal vez. la totalidad- de los enviados al Norte, al que llegaban en vuelo desde Cataluña en un goteo intermitente. El armamento habitual eran dos ametralladoras Vickers Mk II Clase E, de calibre .303, fijas en el plano superior, disparando por afuera del disco de la hélice y una tercera móvil a disposición de observador en el puesto trasero. Como quiera que lo que necesitaba en el Norte republicano eran bombarderos, fueron inmediatamente provistos de los clásicos lanzabombas para las Hispania A.5 de 12 kilos. En definitiva, prestaciones bajas –del orden de los 250 km/h de velocidad máxima y 215 de crucero-, y escasa carga militar.



Arriba, la única foto conocida de un FK.51 en el Norte, en la que se muestra uno de tales aparatos –o, más bien sus restos – sobre un camión del Parque Móvil de Santander. Puede tratarse del capturado en Asturias, ya que en Cantabria no se cogió ninguno. Abajo, Koolhoven FK.51. Se aprecian las dos Vickers de 7,7 en el plano superior y los lanzabombas. La foto está probablemente tomada en Valencia.

El Gourdou-Lesseurre era un aparato muy diferente. Había sido proyectado en los “años veinte” como avión de caza y como tal fue usado por L’Armée de l’Air hasta que sus prestaciones fueron resultando

inadmisibles para desempeñar dicho cometido. En la década siguiente la firma constructora efectuó ensayos para convertir el modelo en un bombardero ligero y, como quiera que se trataba de un aparato de pilotaje muy agradable, decidió volver a producirlo en 1936 con destino, en principio, al mercado civil. Todo esto daría lugar a una serie de variantes y modificaciones que tuvieron su presencia en España. Los primeros cuatro llegados al Norte, en octubre de 1936, habían sido adquiridos por el Gobierno vasco y eran del modelo original GL.32, que el Ejército del Aire francés cedió de sus propios depósitos. Es fácil que estos aviones llegaran a Bilbao con algunas modificaciones que permitían utilizarlos como bombarderos. Más adelante, llegaron el GL.32 n/f. 5 –otro de los originales modificado-, el GL.410 –prototipo para ensayos de bombardeo en picado realizado sobre un GL.32 de los primitivos- y, por lo menos, dos Gourdou de nueva fabricación.

El Gourdou Leseurre era un monoplaza, de puesto descubierta, monoplano de ala alta –parasol- con tren de aterrizaje fijo que llevaba un eje central uniendo las dos ruedas. El motor más común fue el Gnome-Rhône 9 AC “Júpiter” de 480 hp. Como se ha dicho, estos aparatos fueron objeto de diversos cambios, el primero y más importante de los cuales fue la supresión del eje entre las ruedas que constituía un estorbo para lanzar una bomba ubicado bajo el fuselaje. Los primeros modelos tenían los extremos de los planos rectos, pasando más tarde a ser redondeados. El armamento que portaban en España consistía en dos ametralladoras Vickers Mk.II Clase E, de 7,7 mm (.303 British) en las alas y un lanzabombas central bajo el fuselaje para una bomba de 100 kilos o dos de

50. Disponía, además, de sendos lanzabombas para un total de ocho bombas de 12 kilos. en los montantes de las alas.

El enviar estos tipos de aviones, junto con los Breguet XIX; a operar en Asturias y Santander cuando tanta falta de aviación había en Vizcaya, donde la ofensiva nacional estaba en todo su apogeo, se debe, sin duda al enorme riesgo que suponía emplearlos en un frente “caliente” donde el enemigo detentaba sin discusión la superioridad aérea (6). En Asturias, como se ha visto, su estreno consistió en un bombardeo de la ciudad de Oviedo.



Gourdou-Leseurre de última fabricación, derivado del GL.432. Se aprecian las dos ametralladoras en el ala y el lanzabombas ventral.

6 No lo entendía así el Presidente Aguirre cuando escribía a Indalecio Prieto: *“Contamos once aparatos bombardeo totalmente inútiles no sé si por ineptitud pilotos o porque se nos envía material inadecuado. Este es el momento que no han verificado ningún vuelo de bombardeo... (en Vizcaya)”*



Como ocurre con los Koolhoven, las únicas fotos de Gourdou-Leseurre tomadas con plena certeza en el Norte, pertenecen a aparatos capturados por los nacionales. En este caso, en Santander, tras haber perdido el recubrimiento a manos de los cazadores de recuerdos.



La 2ª Batería Antiaérea de 88 mm, que había cambiado de número el 1 de mayo, pasando a ser la 7ª Batería de la Agrupación Antiaérea, partía de

Luarca, donde había permanecido emplazada hasta esta fecha, con destino a Zaragoza.