

Publié initialement dans *Bedoniana, Anuario de naves y san Antolín X*, p. 119-127.
Alvızoras Llibros, naves 2008.

El derribo de Abel Guidez en septiembre de 1937*

por Hernán del Frade

El siete de septiembre de 1937 el cielo sobre el Bedón se incendió. Ese día, las tropas republicanas que se aferraban al terreno en sus trincheras del Llanu Santana y del Castiellu de Rales vieron como fueron bombardeadas hasta tres veces seguidas por los aviones de la Legión Cóndor. Fue un día en el que las condiciones meteorológicas, en un septiembre sobremanera tormentoso, habían permitido las operaciones de la aviación, especialmente la nacional, ya que la republicana era ya casi inexistente. El Llanu Santana fue arrasado primero por una formación de catorce Junkers-52, tras éstos pasaron dieciséis Heinkel-111 que, tras bombardear el aeródromo de Colunga, dejaron junto al Bedón el resto de su carga, cerrando la serie un grupo de ocho Heinkel-70 acompañados por dos Dornier-17¹. La capacidad en bombas de todos estos aviones juntos era de unos 44.000 kilos².

El terreno, que hoy es pasto de ganado y antiguo solar de enterramiento de los pastores del neolítico, fue por unos días campo de prácticas para la aviación alemana, experimentándose aquí por primera vez lo que sería conocido durante la Segunda Guerra Mundial como bombardeo en alfombra³. Este tipo de bombardeo, que también se daría en el Llanu de Villahormes y en el de Nueva, se empleaba principalmente

¹ Archivo General Histórico del Ejército del Aire, Sección Guerra Civil, expediente A-9109 (partes operacionales Legión Cóndor, dic. 1936 - dic. 1937).

² Kenneth Munson, *Bombarderos 1919-1939*, Madrid (Editorial San Martín). 1970, pág.70 y sigs.

³ Juan Antonio de Blas, "El Mazuco, la defensa imposible", en Varios Autores, *La Guerra Civil en Asturias*, Gijón (Ed. Júcar), vol. 2, 1986, pág. 373.

contra posiciones fortificadas y consistía en arrasar una zona determinada con bombardeos continuos que batiesen todo el terreno.

Entre la documentación de la actividad incesante de la aviación alemana de esa jornada, hay una nota al final del parte de operaciones del día que llama la atención:

Durante uno de los servicios de nuestros aviones, fue derribado por un caza BF-109, un bimotor enemigo, de plano bajo y tren replegable, que no ostentaba las señales características de la aviación roja⁴.

Con este escueto párrafo se cita el derribo de Abel Guidez en el cielo del Valle de San Jorge.

Abel Guidez

Abel Eugène Guidez, nacido en París el primero de febrero de 1908, hijo de Henri Victor Guidez y Céline Vizet, era piloto de l'Armée de l'Air francesa, en la que había alcanzado el grado de subteniente. Se había alistado en 1928, obteniendo el título de piloto en la Escuela de Aspirantes Farman en 1930, siendo nombrado cabo en julio de 1931, sargento en noviembre del mismo año y pasando a la reserva como subteniente en julio de 1937⁵. Se había casado con Léone Marie Bourdel el 7 de octubre de 1933. Léone Marie fue una famosa psicóloga que desarrolló una gran actividad intelectual⁶. El matrimonio tuvo un hijo, Richard Olivier, nacido el 9 de agosto de 1936.

Al comienzo de la Guerra Civil española, Abel Guidez fue uno de los primeros voluntarios de la escuadrilla “España”, compuesta por una amalgama de voluntarios y

⁴ Archivo General Histórico del Ejército del Aire, Sección Guerra Civil, expediente A-9109 (partes operacionales Legión Cóndor, dic. 1936 - dic. 1937). Por otra parte, en el expediente A-9144 (mes de septiembre de 1937, “Estadística de aviones enemigos y propios derribados”) se consigna, en referencia al mismo derribo, que dicho avión era de ala baja y no presentaba las señales distintivas de los nacionales.

⁵ Estos datos proceden de la carpeta personal de Abel Guidez, facilitada por el Service Historique de la Défense del ejército francés, tras su desclasificación.

⁶ De entre sus trabajos destaca un estudio acerca de la relación entre el grupo sanguíneo y el temperamento de las personas, según testimonio por carta de Richard Olivier Bourdel-Guidez.

mercenarios reclutados por André Malraux⁷, el escritor antifascista francés, que poco tiempo antes había obtenido el Premio Goncourt por *La condición humana*. Guidez, cuya no afiliación política era puesta de manifiesto por sus compañeros, que lo definían como “voluntario en lo más profundo de su ser, antifascista sin colores políticos, absolutamente desinteresado”⁸, ya había tratado en agosto de 1935 de acudir como piloto voluntario a luchar del lado de Haile Selassie en Etiopía contra los italianos. Sin embargo, en aquella ocasión, la denegación de la autorización por parte de sus superiores le hizo desistir. Al comenzar la Guerra Civil española se une al bando republicano. Es llamativo que en su hoja de servicios no figure ninguna referencia a su presencia en España, estando afecto a la base de Orly mientras se encontraba en España, algo esclarecedor acerca de la posición ambigua del gobierno francés con relación a la Guerra Civil, ya que en un primer momento apoyó al gobierno republicano tendiendo posteriormente hacia la no-injerencia.

La escuadrilla “España”

A principios de agosto de 1936, los primeros pilotos voluntarios de Malraux se encontraban en Madrid. Anteriormente, en los primeros días de la Guerra Civil, Abel Guidez había sido comisionado por Pierre Cot, Ministro del Aire del gobierno de León Blum, para recibir en Barcelona el envío de aviones entregados al gobierno republicano por la República Francesa, en el que se contaban, entre otros, varios bombarderos Potez 54 -a bordo de uno de los cuales llegaría André Malraux⁹- y cazas Dewoitine D-37¹⁰. Este último era un monoplano de ala alta, de estructura y fuselaje metálico y alas recubiertas de tela. A los mandos de uno de estos, Guidez derribó sobre Madrid un

⁷ Léone Marie Bourdel era en la época la secretaria de Malraux. El reclutamiento de los pilotos se realizó en el domicilio del matrimonio Guidez-Bourdel, en el 68 del Boulevard Pasteur de París. Allí, Léone Marie y Pierre Ferry, padre de Luc Ferry, que posteriormente sería Ministro de Educación en Francia, recibían a los candidatos a pilotos, a los que sometían a un examen para evitar la introducción de espías en el ejército republicano (según carta de Richard Olivier Bourdel-Guidez).

⁸ Paul Nothomb, *Malraux en España*, Barcelona (Edhasa) 2001, pág. 72.

⁹ Véase José María Fernández Cardo en la Introducción a *La Esperanza* de André Malraux, Madrid (ed. Cátedra) 1995, pág. 42 y sigs.

¹⁰ También se sabe que tanto Veniel como Guidez pilotaron algún caza Loire 46 C-1, de características de construcción parecidas al Dewoitine D-37; véase Juan Abellán García Muñoz, *Galería de aviones de la guerra civil española*, Madrid (Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica), 2003, pág. 30.

número indeterminado de aviones nacionales, que las fuentes republicanas elevaban a diez¹¹. Con los citados aviones y los voluntarios, se constituyó a principios de agosto la denominada escuadrilla “España”, a la que Guidez contribuyó, gracias a su formación militar, a organizar y entrenar.

Inicialmente, la escuadrilla “España” tuvo su base en Cuatro Vientos, si bien varios ataques de la aviación nacional hicieron que la escuadrilla fuese trasladada con posterioridad a Albacete y de allí a Valencia. Antes de dicho traslado tuvieron lugar algunas de las actuaciones más exitosas de la misma, como los ataques de los bombarderos Potez a una columna nacional a la altura de Medellín, o el raid sobre una pista secreta cerca de Olmedo por la que el ejército nacional trataba de introducir sus tropas hacia el frente de la Sierra de Guadarrama¹².

Mientras existió la escuadrilla “España”, Abel Guidez desempeñó la jefatura militar de la misma¹³, y cuando ésta se integró en el ejército español del aire, cambiando su nombre por el de "Escadrille André Malraux", continuó en el puesto. El desempeño de la jefatura de la escuadrilla no implicaba que no participase activamente en los combates; aparte de los derribos citados con los cazas, pilotaba los bombarderos Potez, siendo muy apreciado por sus compañeros. Acerca de esta faceta, disponemos del testimonio de Paul Nothomb, el que fue comisario político de la escuadrilla, que refería el siguiente hecho:

Guidez era un piloto de primera. Volé decenas de veces con él sobre todos los frentes. Tenía en él una confianza absoluta y me acuerdo de más de un caso en el que nos salvó la vida gracias a su sangre fría y habilidad.

Un día, especialmente, fuimos a bombardear, sin protección de los cazas, las posiciones fascistas en la carretera de Talavera. En el camino de vuelta, todos felices por el buen resultado de la misión, intercambiábamos alegremente nuestras impresiones (sobre todo por medio de signos más que por palabras, ya que en la carlinga el ruido es ensordecedor).

¹¹ Este dato fue dado por Mikhail Koltsov, si bien esta cifra ha sido tenida por una exageración. Según Victor Veniel, miembro de la escuadrilla “España”, Guidez derribó cuatro o cinco aviones.

¹² Este suceso es relatado por Malraux en su novela *La esperanza*. Posteriormente, el mismo autor lo incluiría en la película *Sierra de Teruel*, basada en la citada novela.

¹³ André Benit, «L’engagement espagnol de Malraux vécu et relaté par son “commissaire politique”», *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie V, H. Contemporánea, Madrid (UNED, Facultad de Geografía e Historia), vol. 11, 1998, pág. 252.

De repente, vi la mirada de Guidez fijarse en algo. En ese mismo momento, con una velocidad de reacción sorprendente, tiró bruscamente de los mandos y el aparato subió haciendo una cabriola, entrando casi inmediatamente en un banco de nubes que, de milagro, se encontraba sobre nosotros...

De milagro –digo– porque, siguiendo su mirada, pude apreciar en un momento por el retrovisor a cinco cazas Fiat que venían en picado a abatir por la cola nuestro solitario avión¹⁴.

Otro de los cometidos que realizó Abel Guidez para el gobierno republicano fue el de piloto de transporte de personajes relevantes. Entre las personalidades que trasladó cabe citar a Mikhail Koltsov, enviado de *Pravda* a Madrid en 1936. Este escritor, cuyas implicaciones indican que era algo más que un simple periodista, siendo considerado por algunos como los ojos de Stalin en España, voló de París a Barcelona con Guidez, estando a punto el ruso de pegarle un tiro a Guidez porque pensaba que le iba a traicionar aterrizando en territorio nacional¹⁵.

Tras la disolución de la escuadrilla en febrero de 1937, la mayor parte de sus miembros volverán a sus países de origen, fundamentalmente Francia. Algunos sectores del ejército republicano veían con malos ojos la actitud de los miembros de la escuadrilla. Acerca de estos escribió el General Hidalgo de Cisneros, jefe de la aviación republicana:

Siento mucho tener que desilusionar a los muchos franceses que vieron en ellos a unos héroes románticos y amantes de la libertad, cuya actuación a favor de los republicanos españoles podía compensar en parte las canalladas que cometieron con la República Española los gobernantes franceses durante nuestra guerra.

Salvo tres o cuatro que eran verdaderamente antifascistas, que vinieron a España por un ideal y se portaron heroicamente, los demás aviadores de Malraux eran unos aventureros a los que les tenía sin cuidado nuestra lucha. Unos auténticos mercenarios atraídos por el sueldo que se les pagaba...¹⁶

Indudablemente Guidez se encontraba en el primer grupo y se quedaría en España.

¹⁴ Paul Nothomb, «Mon ami Abel Guidez, pilote français, a été lâchement assassiné par les fascistes», *La Voix du Peuple*, Bruselas, 11 de septiembre de 1937.

¹⁵ Paul Preston, *Idealistas bajo las balas*, Madrid (ed. Debate) 2007.

¹⁶ Ignacio Hidalgo de Cisneros, *Cambio de rumbo*, Vitoria (Ikusager Ediciones), 2002.

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”, 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 Carreño¹⁷, y además había llevado al citado Koltsov desde Santander a la zona centro el 12 del mismo mes¹⁸.

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 Gorev¹⁹.

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. Tenía las siguientes dimensiones y prestaciones:

¹⁷ Juan Antonio de Blas, “Llegan las columnas gallegas”, en Varios Autores, *Historia General de Asturias*, Gijón (ed. Silverio Cañada), vol. 9, 1978, pág. 195.

¹⁸ Juan Antonio de Blas, “El Mazuco, la defensa imposible”, pág. 296.

¹⁹ Alberto Magnani, “Emma Sola, una profesora en la aviación republicana”, *Ícaro. Boletín informativo de la asociación de aviadores de la República*, n.º 92, Madrid, 2007, pág. 10.

Envergadura:	15,94 m.	Vel. Máx.:	328 Km/h.
Longitud:	10,53 m.	Vel. Crucero:	274 Km/h.
Altura:	2,89 m.	Autonomía:	1000 km.

En abril de 1937 se adquirió el primer ejemplar, que, con matrícula F-APPQ²⁰, 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-AQCS²¹.

El derribo

El 7 de septiembre, a las 16 horas y 50 minutos, el nuevo Airspeed Envoy despegaba de Parme-Biarritz²² con rumbo al aeródromo de Carreño, junto a Gijón. A bordo, piloto, copiloto y correspondencia²³. 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 nacional que operaban desde Santander y ya entonces desde el aeródromo de Cue. En esa época la compañía realizaba varios servicios de correo por día.

²⁰ Justo Miranda y Paula Mercado, *Aviones en la guerra civil española. Ingleses, checos y polacos*. Madrid (Aldaba Ediciones), 1999, pág. 13.

²¹ Justo Miranda y Paula Mercado, *op. cit.*, pág. 13. Air Pyrenées llegó a adquirir un total de seis Airspeed Envoy, dato obtenido del sitio web http://fr.wikipedia.org/wiki/Airspeed_AS.6_Envoy, consulta realizada el 2 de julio de 2008.

²² Entre los republicanos se sopesaba la posibilidad de que la salida del avión desde Biarritz fuese informada por agentes franquistas, aunque parece ser que la interceptación por los aviones alemanes fue fortuita (Paul Nothomb, “Mon ami Abel Guidez...”). Las referencias bibliográficas acerca del derribo de Abel Guidez sobre Nueva son abundantes, siendo citado por Juan Antonio de Blas García, “El Mazuco, la defensa imposible”, Carlos Saiz Cidoncha, *Historia de las Fuerzas Aéreas de la Aviación Republicanas, Tomo II*, (Madrid, Almena, 2006), Ramón Salas Larrazábal, *La guerra de España desde el aire* (Barcelona, Ariel, 1972, 2ª ed.), Christopher Shores, *Las fuerzas aéreas en la Guerra Civil Española*, (Madrid, San Martín, 1979), Marcelino Laruelo Roa, *Asturias, octubre del 37: el Cervera a la vista*, (Gijón, 1997), y Luis Aurelio González Prieto, *La batalla del Oriente de Asturias*, (Granda-Siero, ed. Madú, 2007), aunque sólo los dos primeros lo tratan en profundidad.

²³ El diario socialista *Avance*, en su edición del día 9 menciona que a bordo había dos pilotos, muriendo Guidez en el derribo y sobreviviendo el otro, sin embargo, Paul Nothomb señala que Guidez se encontraba solo a bordo del avión. Como se verá más adelante, a bordo del avión iban dos personas.

Todo iba de acuerdo con otros vuelos realizados anteriormente, sin embargo, a la altura de Nueva, ya sobre terreno republicano, el avión de Guidez topó con una *kette*, patrulla de tres aviones, de la Legión Cóndor. Se trataba de tres cazas Messerschmitt BF-109 que regresaban a su base de Cue tras escoltar a un grupo de bombarderos²⁴; 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 derribado²⁵. Sobre aquellas circunstancias tenemos el testimonio oral de Gabriel Llera, hoy vecino de Villahormes pero natural de Camangu, según el cual

había gran cantidad de combates aéreos sobre la zona y muchos aviones caían derribados al mar²⁶. Recuerdo un día que vimos por la ventana de casa muchos bombarderos volando bajo sobre el pueblo; mi hermano y yo éramos pequeños, teníamos miedo y nos agarrábamos a las faldas de nuestra madre. Recuerdo que una vez apareció un avión en llamas sobre el monte, salió por el Portillu Humuezca, sobre La Hontanina. Venían detrás de él otros aviones disparándole. Creo que fue a caer a Sobores, junto al mar. ¡Cómo voy a olvidar yo aquello!²⁷.

También disponemos del importante testimonio de Medardo Pérez Llano²⁸, natural de Camangu, que en la fecha tenía 14 años y que coincide plenamente con lo indicado por Gabriel Llera:

²⁴ En el expediente A-9109 (partes operacionales Legión Cóndor, dic. 1936 - dic. 1937) del Archivo General Histórico del Ejército del Aire, Sección Guerra Civil se indica que una escuadrilla de Messerschmitt BF 109 habían protegido los servicios de los aviones de bombardeo, no consignándose otra actividad de estos cazas.

²⁵ Paul Nothomb, “Mon ami Abel Guidez...”.

²⁶ En el diario *CNT* de 6 de septiembre de 1937, se recoge la noticia de aviones Junkers derribados por la aviación republicana que habían caído al mar. Sin embargo, en el parte de operaciones de la Legión Cóndor no se recoge la pérdida de ningún Junkers en la zona (Archivo General Histórico del Ejército del Aire, Sección Guerra Civil, expediente A-9144, mes de septiembre de 1937. Estadística de aviones enemigos y propios derribados). No obstante, Adolf Galland, as de la aviación alemana es la Segunda Guerra Mundial, que tenía su base en Cue, cita en su libro de memorias *El Primero y el Último*, el derribo de varios aviones alemanes, dos Heinkel-70 y algún Heinkel-51, circunstancia que no se consigna en el citado parte de operaciones de la Legión Cóndor.

²⁷ Fragmentos de una entrevista a Gabriel Llera realizada en su casa de Villahormes en abril de 2008.

²⁸ El detallado testimonio de Medardo Pérez Llano fue recogido el 12 de julio de 2008 por César Cajigal Ardines y José Luis Villaverde Amieva, del Foro Veneranda Manzano.

Estábamos metidos ahí en una cueva... cuando pasó el negocio... pues entonces fuimos corriendo todos los rapaces que estábamos allí y encontramos a un hombre, no dijo nada... venía y sangraba....entonces fuimos p'allá y vimos al otro que estaba allí muerto..., sí porque era raro que viniera el avión con un solo... vino hacia la carretera... y nosotros como fuimos p'allá... cuando vinimos... veníamos ver si veíamos al hombre.... pasaban muchos coches y eso... de oficiales... del ejercitu... entonces iría en uno de esos...

Si...sí...la persona la encontramos y estaba con sangre...tenía sangre...así como debajo del brazo...así....lo encontramos y así...(señalando el costado izquierdo) el venía corriendo...corriendo...como si conociera o no sé el corría hacia la carretera...hacia acá...pero si era francés, bueno y después vinimos cuando ya oscurecía, pero ya el hombre esi no lu vimos... y preguntamos y nadie lu vió...

Llevaron los cachos del avión en un carro...tenía más de veinte asientos... estaban todos los asientos tirados por alrededor del avión...grande...era un avión...era bimotor, era bimo....no, no de eso no me acuerdo...porque los motores largaron...me parece que era de dos motores... no estoy muy fijo....pero largaron y fueron a parar como a cincuenta metros o más, al caer, porque tropezó contra el sucu... era gris o blancu..... blancu no.... era gris.... porque blancu destaca muchu...

Llegó a segar un cachu de maíz...al aterrizar, segó un cachu de maíz.... y era un sucu... tropezó en aquel sucu y fue a caer a otro... en El Arbesal...no se estrelló...el avión no se estrelló...es como si hubiera aterrizáu.... el tropezó y se desarmó y... pero de barrenar o d' eso no...

Salió de Humuezca... vino por allí...entonces el otro avión ya venía detrás... pero el otro avión, no sé la maniobra del otro avión, que lu atacaba, no se por donde salía... lu cogió ahí enfrente de Toriellu, por detrás, entonces ametralló...sonaba tro-tro-tro-tro y el avión empezó a echar humu y al echar humu fue cuando cayó ahí...

Acerca de la hora en la que se produjo el suceso el informante indicó que fue“... por la tarde, porque cuando nosotros fuimos p'allí ya no había aviones...cuando nosotros salimos de la cueva...porque cualquiera salía de la cueva cuando estaban los aviones...había que salir de noche...”

Refiriéndose al cadáver de Abel Guidez indicó que “Estuvo mucho tiempo...que sé yo...ocho días o más...los días no los sé, pero si estuvo, si... y vinieron a por él de noche...”

Incluso este informante menciona a su hermano como testigo cercano del intento de aterrizaje “Estaba llendando ahí...y el vió el avión que paso por arriba...el estaba... era Pepe... ahí en Camín Real...en un Cuetu que se llama Les Abeyes, Cuetu Les Abeyes...”

Ciertamente se trataba del derribo del avión de Guidez, que pereció entre los restos²⁹. Al día siguiente un avión tipo Beechcraft B17 *Staggerwing* que pertenecía a Air Pyrénées, estuvo patrullando la zona en busca de los restos del avión de Guidez³⁰.

La noticia del derribo fue publicada en el diario socialista de Gijón *Avance* el día 9 de septiembre, indicándose que

a la altura de Nueva fue atacado por una escuadrilla de “Fiats”³¹ enemigos un avión postal francés que venía en dirección a Gijón. Los aparatos facciosos rodearon al correo aéreo y consiguieron abatirlo con el fuego de sus ametralladoras. Resultó muerto uno de los pilotos llamado Abel Guiez [*sic*] y herido el otro. La correspondencia fue recogida íntegramente.

En los días posteriores, el fotógrafo Constantino Suárez, del mismo diario, se acercó a la zona y tomó algunas fotografías de los restos del avión derribado.

El autor del derribo fue el *Staffelkapitän* Harro Harder³², el cual era el jefe de la escuadrilla 1./J 88, con base en Cue³³, siendo esta su tercera victoria. Posteriormente fue derribado durante la Batalla de Inglaterra, ya en la Segunda Guerra Mundial, apareciendo su cuerpo en la costa francesa, junto a Dieppe, en septiembre de 1940³⁴.

Las autoridades republicanas de Asturias no dejaron de homenajear al piloto caído, cuyos restos fueron trasladados a Gijón y enterrados en el cementerio de Ceares, erigiéndose sobre la tumba unas aspas cruzadas a modo de homenaje³⁵. André Malraux,

²⁹ Paul Nothomb cita informaciones de la agencia Havas según las cuales “bajo el fuego de las ametralladoras, el avión cayó en llamas cerca de la localidad de Ribadesella”. Esta información coincide con la dada por Gabriel Llera y por Medardo Pérez.

³⁰ Información procedente del sitio web http://www.crezan.net/articles/abyssinia_021_fr.html, consulta realizada el 2 de julio de 2008.

³¹ Está contrastado que no se trataba de Fiat CR-32, sino de Messerschmitt BF-109.

³² Manuel González Álvarez, “Legión Cóndor: Messerschmitt Bf-109 y nuevas tácticas de combate = superioridad aérea”, en *Actas del Congreso Internacional 36-39 La Guerra Civil Española*, publicado en Internet en www.secc.es/media/docs/7_4_Manuel_Gonzalez.pdf, pág.16.

³³ Existe una interesante fotografía en la que aparece el avión de Harder, indicativo 6-36, retratado en Cue. En la cola del avión se aprecian las marcas de los derribos, contándose tres. Dado que su siguiente victoria la obtuvo el día 9 de septiembre, la fotografía debió ser tomada el mismo día del derribo o, a lo sumo, dos días más tarde. La fotografía se puede ver en la dirección de Internet <http://usuarios.lycos.es/mrodval/GC19406.HTM>, consulta realizada el 2 de julio de 2008.

³⁴ Información procedente del sitio web <http://www.luftwaffe.cz/harderharro.html>

³⁵ Visitado el cementerio de Ceares, se localizó el emplazamiento de la tumba no quedando resto alguno de la misma. Según informaciones de Richard Olivier Bourdel-Guidez, las cenizas de su padre fueron enviadas a sus abuelos, haciendo un entierro simbólico en los alrededores de París.

que en aquella época estaba escribiendo *L'Espoir*, considerada una de las mejores novelas sobre la guerra civil española, utilizó rasgos de Guidez, mezclándolos con otros de Raymond Maréchal para el personaje de Gardet, uno de los principales en la obra.

El derribo no dejó de tener sus consecuencias, ya que se trataba de un avión comercial con matrícula francesa, lo que motivó críticas por parte de la izquierda francesa y muestras de duelo³⁶. Es significativo destacar que este suceso de la Guerra Civil daría lugar a que en Francia y en Bélgica se hablase del Valle de San Jorge.

La significación de este derribo, si bien no acabó con los vuelos de enlace entre Asturias y Francia, ya que Air Pyrénées siguió operando con otros aviones, puso de manifiesto que con la muerte de Guidez, transformado por Malraux en héroe de novela, se estaba dictando la sentencia final de la República en Asturias, que en las montañas llaniscas libraba su última batalla.

*Quiero manifestar mi agradecimiento al personal del Archivo General Histórico del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa español, al personal del Département de l'Armée de l'Air del Service Historique de la Défense francés, a André Benit, de la Universidad Autónoma de Madrid, a Gabriel Llera, a Juan Antonio de Blas, a José Luis Villaverde Amieva, del Foro Veneranda Manzano, a Roberto Pando, de ADAR, a Víctor Luis Álvarez, al personal de la fototeca del Muséu del Pueblu d'Asturies, a Estrella Collado y a Richard Olivier Bourdel-Guidez.

³⁶ En el diario "Avance", del día 10 de septiembre, se leía "*ha producido impresión el ataque en Asturias sufrido por el avión correo francés que hacía el servicio desde Biarritz. El piloto Abel Guydez (sic) era estimadísimo en los medios democráticos y fue uno de los primeros pilotos extranjeros que se enrolaron en la escuadrilla "España"...*". La misma noticia se repitió en el diario CNT, de Gijón, el día 10, en el artículo "El piloto del correo francés derribado por los facciosos era un gran amigo de España". En Francia, la noticia fue divulgada por la agencia Havas.