

# Aviación Legionaria Operazione Militare Spagna (O.M.S.)

JOSÉ RAMÓN ÁVILA BARDAJÍ  
*Coronel de Aviación*

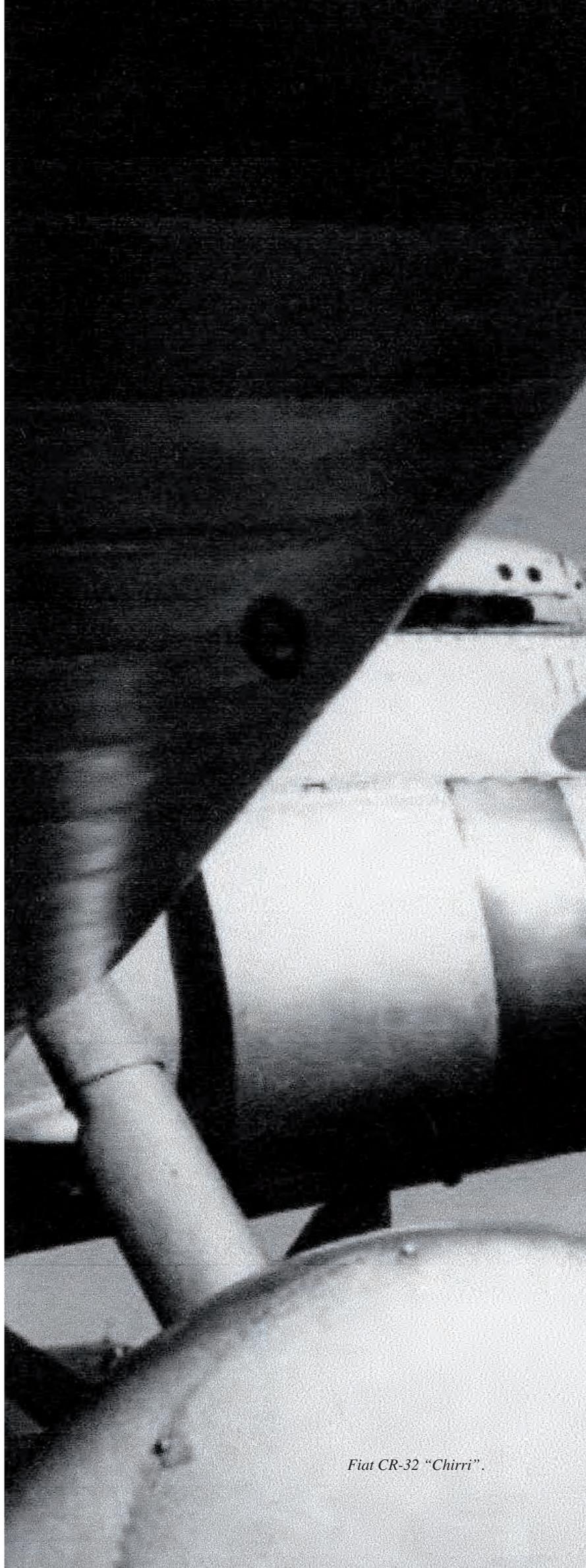
**S**e han cumplido 73 años de los acontecimientos que voy a relatar, que a mí, como piloto militar español, no dejan de emocionarme, al ver y sentir unos valores, principalmente de sacrificio y entrega, de una juventud perteneciente a la Aeronáutica Militar Italiana, la cual puede y debe sentirse muy orgullosa, de una gesta y de unos hombres, que sin pedir nada a cambio, sirvieron a unos grandes ideales. Creo que no se les puede hacer mejor homenaje que el de desempolvar esta parte de su historia, no para ser juzgada, no somos quienes para ello, sino para que sea más conocida. Será contada desde el punto de vista de esos pilotos participantes, con la información que ellos plasmaron en sus memorias, y con las anotaciones que reflejaron en sus cartillas de vuelo. Narrar toda su epopeya en España sería muy extensa pero me limitaré a contar su actuación de los primeros doce meses, que fueron de una gran actividad, acometividad, sacrificio y entrega.

Iniciado el Alzamiento militar en España el 18 de julio de 1936, el gobierno italiano (junto con el alemán) intervino rápidamente en ayuda de los militares alzados y comenzó la que sería definida como la Operazione Militare Spagna (O.M.S.). A finales de julio de 1936 habían llegado a Melilla, bombarderos Savoias S.81 con tripulaciones italianas para transportar las tropas del General Franco a través del Estrecho a España. En menos de un mes llegaría la caza con sus aviones y pilotos.

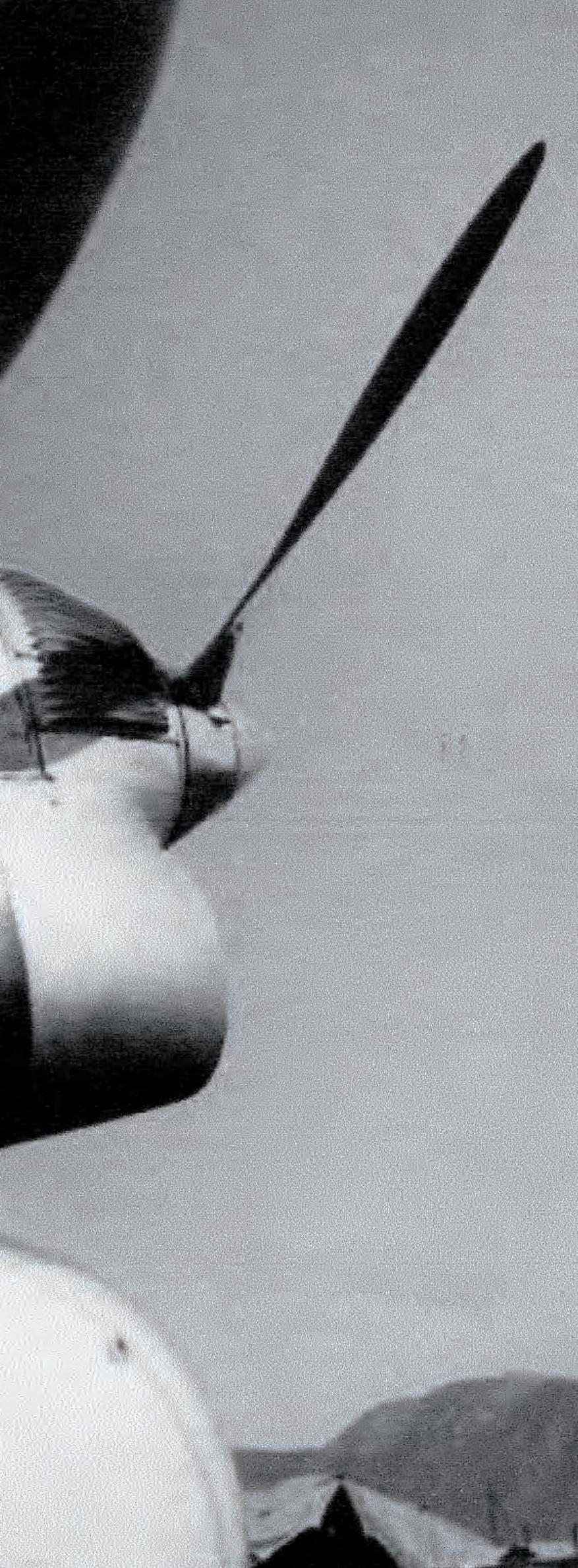
A principios de agosto de 1936, el Duque Amadeo de Aosta reúne en el aeródromo de Gorizia (Italia) a todos sus pilotos. Mantiene un discurso en el que solicita voluntarios para una arriesgada misión en España, en principio de un mes de duración, en la que por imperativos políticos, los voluntarios que se apunten figurarán con nombre falso y en caso de captura por el enemigo, no deberán revelar su pertenencia a la Aeronáutica Militar Italiana y este es el motivo por el cual está previsto el alistamiento en la Legión Española. Es numerosa la participación voluntaria de pilotos de unidades aéreas principalmente del 6° y 21° Stormo.

## PRIMERA EXPEDICIÓN

**L**os primeros voluntarios seleccionados, pilotos de caza, marchan en ferrocarril el día 7 de agosto desde Udine, a



*Fiat CR-32 "Chirri".*



## Composición de la Aviación Legionaria

### 3º Stormo

#### 6º Grupo "Gamba di Ferro" (Fiat CR-32)

31ª Escuadrilla  
32ª Escuadrilla  
33ª Escuadrilla

#### 16º Grupo "Cucaracha" (CR-32)

24ª Escuadrilla  
25ª Escuadrilla  
26ª Escuadrilla

#### 23º Grupo "Asso di Bastoni" (CR-32)

18ª Escuadrilla  
19ª Escuadrilla  
20ª Escuadrilla

#### 22º Grupo Autónomo "Le Linci" (Romeo RO-37)

120ª Escuadrilla  
128ª Escuadrilla

#### 21º Stormo Bombardamento Pesante (Pipistrelli S-81)

24º Grupo  
213ª Escuadrilla  
214ª Escuadrilla

#### 111º Stormo Bombardamento Veloce

281ª Escuadrilla  
285ª Escuadrilla

#### 35º Gruppo Autónomo (Fiat BR-20)

230ª Escuadrilla  
231ª Escuadrilla  
65ª Escuadrilla

### AVIACIÓN LEGIONARIA EN BALEARES

#### 10º Gruppo Autónomo "Baleari"

101ª Escuadrilla  
102ª Escuadrilla

#### 25º Gruppo Bombardamento Notturmo (Pipistrelli delle Baleari" SM-81)

251ª Escuadrilla  
252ª Escuadrilla

#### 8º Stormo Bombardamento Veloce ("Falchi delle Baleari" S-79) 27º Gruppo

18ª Escuadrilla  
52ª Escuadrilla

#### 28º Gruppo ("Sparvieri" S-79)

10ª Escuadrilla  
19ª Escuadrilla

La Aviación Legionaria pagó al igual que el resto de los Ejércitos su tributo en vidas humanas, su coraje en el combate no desmereció para nada del resto de otros grupos.

Las cifras también en el caso de la aviación legionaria son ambiguas y según que historiador las cifras varían considerablemente.

Pilotos fallecidos en combate ...entre 175 a 193

Pilotos heridos .....entre 142 a 192

Aviones perdidos:

CR-32 (Fiat).....72

Ba-65 (Breda) .....2

SM-81 (Savoia) .....4

SM-79 (Savoia) .....4

Br-20 (Fiat) .....1

RO-37 (Romeo) .....2

El piloto más relevante del Grupo de Caza de la Aviación Legionaria fue el sargento M. Brunetto di Montegnacco con 14 derribos sobre aviones republicanos.

Por número de derribos le siguieron:

Sgto Guido Presea.....con 13 victorias

Tte Adriano Mantelli .....con 9

Cap. Guido Nobili.....con 9

Mayor Andrea Zotti .....con 9

La mayoría de los pilotos de la Aviación Legionaria fueron embarcados en Cádiz en junio de 1939 con destino a Nápoles, donde fueron recibidos por el Rey de Italia.

las órdenes del teniente Dante Olivero, dirigiéndose a La Spezia. En el puerto de la Spezia se encuentra una nave mercante de nombre “Ebro”. A este barco son cargados 9 aviones Fiat CR-32, desmontados y embalados con sumo cuidado, así como sus nueve pilotos, dos armeros, dos montadores y un armero y el material correspondiente a recambios, armas y otros pertrechos. A bordo de la misma nave

## 24 Grupo de Caza

El 24º Grupo de Caza (Cucaracha) lo manda sucesivamente Fagnani –Casero– Francois – Tessani

### CAPITANES:

Dequal, Vincenzo .....”Limonesi”  
 Macagno .....”Pecori”  
 Goliardo Mosca.....”Massa”  
 Guido Nobili.....”Notabili”

### TENIENTES:

Ernesto Monico .....”Preti”  
 Ceccarelli, V. Ugo.....”Vacaresse”  
 Olivero, Dante .....(+)  
 Mantelli, Adriano.....”Arrighi”  
 Franceschi, Giorgio.....”Saletti”  
 Fiachino,Elio .....”Rago”  
 Bernardino Serafin .....”Del Pelo”  
 Larsimont, Antonio.....”Laimo”  
 Ricci, Conrado .....”Rocca”  
 Cenni, Giuseppe.....”Stella”

### Subtenientes y brigadas:

Luigi Cenni .....”Stella”  
 Luigi Mariotti .....”Pascucci”  
 Giovanni Beretta  
 Di Montegnascoco, Bruno.....Romualdi”  
 Mollo, Giuseppe  
 Chainese, Rafaele.....”Giri”  
 Salvi, Eugenio .....”Salvini”

### Sargentos mayores y sargentos:

Giovanni B. Magistrini .....”Mainetti”  
 Sirio Salvadori .....”Salvo”  
 Giuseppe Avico .....”Robecchi”  
 Guido Presel .....”Sanmartano”  
 Adamo Giulietti .....”Pirilla”  
 Vincenzo Patriarca.....”Boccolari” (derribado, herido y prisionero el 13 sep 36  
 Bruno Castellani.....”Franceschini”  
 Angelo Boetti.....”Ilacua”  
 Raféale Chainese.....”Giri”  
 Bruno Montegnaco.....”Romualdi”  
 G. Lino Baschirotto .....”Pasquirotto”  
 Archille Buffali.....”Guelli o Giorgi”  
 Raoul Galli .....”Milandro”  
 Mario Vivarelli.....”Guglielmotti”  
 Sozzi Felice .....”Delicato”  
 Costigliolo, M. Silvio .....”Castiglioni”  
 Ruzzin, Giuseppe.....”Grassi”  
 Guido Antonio Ferrari  
 Atilio Gamba  
 Alfonso Mattei  
 Minuto Oreste .....”Proietti”  
 Gulio Cesare  
 Marcello Baccara  
 Daffara Vittorio  
 Peruk Giuseppe  
 Gabrieli, Enzo  
 Carmello, Giovanni  
 Puppi, Enrico  
 Giovanni Carmelo  
 Enzo Gabrieli  
 Giovanni Carmello  
 Enrico Puppi  
 Gobbo, Alberto  
 Mattei,Alfonso  
 Dentis, Carlo  
 Puppi, Enrico  
 Cesare, Giulio  
 Ferrari, Guido Antonio



Componentes de la 1ª Expedición.

había hallado plaza también un grupo de militares pertenecientes a una unidad de carros de combate con su dotación de cinco carros Ansaldo CV.35. Es la primera expedición naval con rumbo a España

Al barco se le decide cambiar el nombre de Ebro a “Ariane”, menos llamativo para la misión a realizar. Poco después de su partida, se recibe orden de interrumpir el viaje y dirigirse al puerto de Cagliari (Cerdeña), donde quedó anclado en la bahía, fuera del puerto.

El servicio secreto italiano tenía indicios de que la tripulación del barco, en su totalidad española, planeaba atracar en un puerto leal a la República y consignar al servicio de esta, la nave y todo su cargamento. Los interrogatorios y las indagaciones duran cuatro días, al final de los cuales el buque reanuda la ruta hacia Gibraltar.

Una unidad naval de combate italiana (el explorador ligero “Luca Tarigo”, con base en Tánger durante aquella época, al mando del capitán de fragata Armando Squinobal) los escolta desde lejos y siempre dispuesto para intervenir en caso de problemas con la flota española. En efecto, entrada la noche, una unidad naval republicana se aproxima al “Ariane” solicitando mediante señales luminosas nombre y destino del mercante, pero al aparecer en el horizonte la silueta inconfundible del patrullero, de la clase Navegante, le hizo desistir de su intento de bloqueo, de esta manera la noche del 23 al 24 de agosto atravesó el Estrecho de Gibraltar eludiendo el bloqueo.

La navegación posterior por el Atlántico no presentó sorpresas, y el mercante embocó finalmente la ensenada de la ría de Vigo y atracó en el puerto de ciudad gallega la noche del 26 al 27 de agosto de 1936.

Los componentes de la expedición a Vigo son:

Especialidad	Nombre Real	Nombre de Guerra
--------------	-------------	------------------

Piloto (S.Ten)	...OLIVERO Dante	
Piloto (S.Ten)	...MANTELLI Adriano	.....(ARRIGHI)
Piloto (S.Ten.)	..FRANCESCHI Giorgio	.....(SALETTI)
Piloto (Sarg.)	....CHIANESE Raffaele	.....(GIGLIO)
Piloto(M.Ilo.)	.....DI MONTEGNACCO Bruno	(ROMUALDI)
Piloto (Sgto)	.....BASCHIROTTTO Gian Lino	(GIRI)
Piloto (Sgto)	.....BUFFALI Achille	.....(GUELLI)
Piloto (Sgto)	.....GALLI Raoul	.....(MILANDO)
Piloto (Sgto)	.....VIVARELLI Manlio	.....(GUGLIEMOTTI)
Mecánico	.....CRESTI	
Mecánico	.....BRUNETTO	
Montador	.....GERBINO	
Montador	.....GREGO	
Armero	.....BARZACCHI	



*Componentes de la 1ª Expedición a bordo del barco en su salida del puerto de La Spezia.*

El día 27.8.36 llegan a Mallorca 3 aviones CR-32 con La (M) de Musolini.

Una vez completadas las operaciones de desembarco, los pilotos y el personal de apoyo se encaminan a la estación de ferrocarril para subir a un tren con destino a Cáceres; desde esta base extremeña serán transportados al día siguiente en un JU-52 a Tablada (Sevilla).

Allí los oficiales son alojados en el Hotel Cristina y los Suboficiales en el Hotel Moderno. Se recuerdan como dos lujosos albergues, de los cuales el personal no pudo gozar en toda su intensidad, ya que como pilotos militares debían levantarse a las cinco de la mañana para encontrarse con sus aviones.

Se procedió al ensamblaje de los aviones y a su puesta a punto.

Una vez en Tablada se incluye a los recién llegados bajo nombre falso de la Aviación del Tercio, de la Legión extranje-

ra. El nuevo uniforme del personal italiano, en España, es el de la Legión. El color es el caqui característico, el "Rokiski" que lucen es una curiosidad (con hélice cuatripala y emblema de la Legión), junto con el "chapiri" (gorro) inéditos hasta entonces en la Aviación Militar española. Este uniforme sustituye a las ropas civiles de los expedicionarios. Como es natural, en el momento del alistamiento, las graduaciones se sustituyen también por las equivalentes en uso de la aviación española.

La escuadrilla de pilotos legionarios recibiría en poco tiempo un sobrenombre singular y desenfadado, que se convertiría en un apodo muy popular en las crónicas remitidas por los periodistas enviados que seguían la guerra civil: la Cucaracha.

Este era el distintivo que pronto adornó los fuselajes de los Fiat CR-32, una cucaracha con fez, que tocaba el saxofón y en lugar de notas emitía pequeñas siluetas rojas de aviones.



*1ª Expedición a bordo del barco que les traía a España (Vigo).*





Los pilotos de la Cucaracha pronto se sintieron orgullosos de su jocosos emblema, conscientes del respeto que infundía.

En Tablada no hay mucho tiempo para ambientarse. Los recién llegados se incorporan rápidamente en los turnos de salida por alarma de los cazas nacionales. En estos días, un espabilado joyero de la calle Sierpes, fabrica un anillo para los componentes de la Aviación Legionaria, que pronto se pone muy de moda y termina siendo una señal de identidad de los pilotos italianos, los cuales lo lucen orgullosos con el emblema de la Aviación Legionaria, su nombre de guerra y la fecha de incorporación a la guerra de España.

La obtención de la fotografía del anillo merece contarse. En el año 2004 fui comisionado a Trento (Italia), por el Ejército del Aire, para una reunión de representantes de Museos Militares de Aviación europeos. En el transcurso de aquellos días en una comida de confraternización me senté junto a un representante, al que pude apreciar luciendo en un su dedo de su mano el susodicho anillo, a mis preguntas lógicas sobre la procedencia de aquel anillo, con el "Rokiski" de nuestra aviación y el emblema de la Legión española, me contó con todo lujo de detalles, que había pertenecido a su tío Gian Lino Barchirotto participante en la guerra civil española, com-

ponente de la primera expedición y cuyo nombre de guerra era "Giri". Participó en la guerra de España (con 256 misiones, cinco victorias individuales y seis en colaboración), y también combatió en la segunda guerra mundial (con 292 misiones, seis aviones abatidos individualmente y tres en colaboración). A las medallas ganadas en España hay que añadir otras dos de plata al Valor Militar en campaña y la Cruz de Hierro alemana de segunda clase que le fue impuesta por el Mariscal de Campo Erwin Rommel en Martuba. Se había retirado de "colonnello" en 1970 y falleció en Vicenza en 1986 y el compañero de mesa, como aviador y sobrino de "Giri" había heredado tal joya. Pude fotografiarla y este es el testimonio.

## SEGUNDA EXPEDICIÓN

**P**artió, días más tarde que la primera, del puerto de La Spezia con dirección a Melilla. A bordo del buque "Alicantino" el cual fue cambiado de nombre por "Nereide", llevaba 12 cazas Fiat CR-32 y a sus doce pilotos:

A pesar de haber salido más tarde que el "Ariene" llegaría antes a su destino. En esto influiría la distancia y que durante la travesía no ha experimentado ningún tipo de contratiempo

Su llegada al puerto de Melilla tiene lugar el 14 de agosto, y los aviones embalados, son desembarcados y transportados al aeródromo de Nador.



La 2ª Expedición en el puerto de La Spezia.

Los componentes de la expedición a Melilla son:

Especialidad	Nombre Real	Nombre de Guerra
Piloto (Cap).....	DEQUAL Vincenzo	(LIMONESI)
Piloto (S.Ten) ...	MONICO Ernesto	(PRETI)
Piloto (S.Ten) ...	CECCHERELLI Victor Ugo	(VACCARESE)
Piloto (S.Ten) ...	CENNI Giuseppe	(STELLA)
Piloto (Sgto).....	MAGISTRINI Giovanni	(MAINETTI)
Piloto (Sgto).....	SALVADORI Sirio	(SALVO)
Piloto (Sgto).....	AVVICO Giuseppe	(NANNINI o ROBERCHI)
Piloto (Sgto).....	PRESEL Guido	(SANMARTANO)
Piloto (Sgto).....	GIULETTI Adamo	(PIRILLA)
Piloto (Sgto).....	PATRIARCA Vincenzo	(BOCCOLARI)
Piloto (Sgto).....	CASTELLANI Bruno	(FRANCESCHINI)
Piloto (Sgto).....	BOETTI Angelo	(ILLACQUA)

El "Nereide" en el viaje de regreso a Italia, fue interceptado por el submarino republicano C-2 y fue rescatado por un destructor italiano.

## El apoyo de los italianos hasta el final del conflicto

Envíos oficiales:

– Fiat CR-32.....	376 unidades.
– Fiat G-50 .....	12 unidades.
– Fiat Br-20 (Bombardeo).....	113 unidades.
– Savoia Marchetti SM.79.....	103 unidades.
– Savoia Marchetti SM-81 .....	58 unidades.
– Breda Ba-65 (avión de asalto).....	12 unidades.
– Hidroaviones (varios tipos).....	22 unidades.
– Aviones de carga.....	53 unidades.
– Aviones de transporte tropas.....	10 unidades.

### AVIONES DE LA AVIACIÓN LEGIONARIA

La aviación italiana, que recibió el nombre de Aviación Legionaria, envió a España alrededor de 760 aviones de los cuales los más importantes fueron los 376 Fiat CR-32 armados con dos ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. y que desarrollaban una velocidad de 355 Km/h cuyos primeros modelos llegaron a finales del verano de 1.936. Otros doce cazas italianos que participaron en la guerra fueron los Fiat G-50, variante del CR-32 pero que desarrollaba una velocidad de hasta 470 Km/h. Destacar también las doce unidades del avión de asalto Fiat Breda Ba-65 armado con dos ametralladoras de 7,7 mm y otras dos de 12,7 mm. que alcanzaba los 430 Km/h. Respecto a los bombarderos hay que hablar de las 113 unidades del modelo Br-20 armado con tres ametralladoras de 12,7 mm. y una carga de bombas de 1.000 Kgs., su velocidad máxima era de 340 Km/h y los 100 Savoia Marchetti SM-79 armados con tres ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm., una ametralladora Lewis de 7,7 mm., y una carga de bombas de 1.000 Kgs. También había unos 80 Savoia-Marchetti SM-81 armados con cuatro o cinco ametralladoras de 7,7 mm. y unacarga de bombas de 1.200 Kgs. desarrollando una velocidad de 315 Km/h. A estas cifras habría que sumarle unos 20 hidroaviones italianos de reconocimiento y un número indeterminado de aparatos destinados a otros usos. En esta intervención italiana tuvo sus lecciones para el pensamiento militar de los italianos y en las tácticas que las distintas potencias pusieron en práctica durante la II Guerra Mundial.

Allí, en Nador, son montados y el día 17 de agosto a manos del teniente Víctor Hugo Ceccherelli es probado en vuelo, el primer avión de caza italiano CR-32 en España.

El día 18 de agosto llegan a Tablada los tres primeros CR-32. Por la tarde sobrevuelan Sevilla. El día 19 llega otro avión Fiat y el 21 llegan tres más. El teniente coronel Ruggero Bonomi establece, ese día, la jefatura de la Aviación del Tercio en Tablada:

Ayudante: Mayor Altomare

Ayudante: Teniente Erasi

Grupo de Bombardeo Savoia (al mando de Allio):

1ª Escuadrilla (tres aviones) al mando del capitán Spotti

2ª Escuadrilla (tres aviones) al mando del capitán Salvatat

3ª Escuadrilla (dos aviones) al mando del capitán Mutti

Escuadrilla de Caza Fiat (CR-32) (al mando del capitán Vincenzo Dequal) con 7 aviones hasta ahora en la península.

Antes de comenzar con acciones de guerra, quiero significar que la norma que se dio en España en aquel entonces sobre "derribos", no suponía la destrucción del avión, sino simplemente a la no llegada a una base propia; muchos de los aviones abatidos se volvieron a poner en vuelo.

El día 21 de agosto por necesidades operativa tres CR-32 son enviados a Córdoba, al mando del subteniente Victor Ugo Ceccherelli.

El jefe del destacamento el día 22 de agosto abate un Nieuport gubernamental. En la toma de tierra debido a la polvareda levantada en el campo de vuelo, impacta con un Breguet, quedando dañados ambos aviones. Otro CR-32 tiene un problema con su hélice y el tercero se le encasquilló la ametralladora por lo que con este avión Ceccherelli regresa a Sevilla. Otro avión CR-32 (de los que quedaron en Tablada) se encuentra con una válvula gripada, por lo que solo quedan tres aviones operativos, de los siete presentes en la península.

El día 24 de agosto se incorporan a Tablada desde Tauima los últimos cuatro Fiat.

El día 27 de agosto de 1936, (ya estaban en camino ferroviario la primera expedición de Vigo a Cáceres) en las cercanías de Guadix (Granada), el Sargento Giovanni Magistrini "Mainetti", derriba con su CR-32 un avión republicano "Devoitine" D-371 tripulado por el teniente gubernamental Antonio de Haro López, el cual tiene que lanzarse en paracaídas y sin duda por un mal ajuste se sale del atalaje, muriendo a consecuencia del impacto. Es la segunda victoria aérea de la caza italiana. Este mismo día dos Fiat dan escolta a Savoias-81 en una misión de bombardeo al aeropuerto de Málaga.



Puesta a punto del CR-32 en Nador, después del desembarco.

## Savoia-Marchetti SM-79 ("Sparviero")



**D**iseñado como trimotor de transporte civil con capacidad para ocho personas con vistas a la carrera Londres-Melbourne el prototipo del Savoia-Marchetti SM-79 Sparviero (Gavilán) voló por primera vez a finales de 1934.

Sus excelentes prestaciones dieron como resultado que fuese adoptado como avión de reconocimiento y bombardeo, combatiendo con gran éxito en la II Guerra Mundial, principalmente como torpedero y alcanzando una producción total de 1.300 ejemplares.

El Savoia 79 tenía un plano trilarguero en madera revestida de contrachapado, con flaps y ranuras automáticas en el borde de ataque y fuselaje en tubo de acero forrado de chapa metálica, madera y tela. El tren de aterrizaje se replegaba hidráulicamente.

La capacidad ofensiva máxima era de 1.536 Kgs. Contaba con un poderoso armamento defensivo constituido por tres ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm., y una Lewis de 7,7 mm. Dos de las Bredas iban en el abultamiento de tras la cabina que le dio el apodo de "Gobbio" o giboso, una apuntando hacia delante y la otra hacia atrás, y la tercera iba en el puesto ventral.

Los primeros aviones llegaron a principio de 1937 a Mallorca, desde donde se trasladaron a Soria. En agosto se crea el 29º Grupo Italiano. En el verano se crea el 3-G-28 mandado por Luis Prado y opera en la batalla de Belchite desde Soria. En otoño se crearon los Grupos 4-G-28 (Luis Navarro) y el 5-G-28 (José Goma) los cuales, junto con el Grupo He-70 se encuadraron en la Escuadra nº 2 (José Lacalle) la Mixta nº 3 (Infante de Orleans).

Más tarde se subordinaron a la 1ª Brigada Aérea Hispana (Apolinar Sáenz de Buruaga) participando en la batalla de Teruel desde Soria y Aranda y en la ofensiva del sur del valle del Ebro. En la primavera de 1.938 se creó el último Grupo español, el 6-G-28 de Francisco Vives.

Los Italianos contaban con la 111ª Escuadra de Bombardeo Veloz, en Zaragoza y la 8ª División de Bombardeo Rápido "Falchi delle Baleari", en Mallorca que operaba desde Son San Juan atacando los puertos mediterráneos.

La situación de la caza este día es la siguiente:

Tablada .....	4 en vuelo .....	2 averiados
Cáceres .....	3 en vuelo	
Granada .....	1 en vuelo .....	1 averiado
San Fernando (Salamanca) .....	1 averiado	
<b>Total .....</b>	<b>8 en vuelo .....</b>	<b>4 averiados</b>

Uno de los graves problemas para los italianos era la navegación en un país desconocido. No había cartografía adecuada, y los pilotos navegaban con el mapa de carreteras Michelin. Con esta gran precariedad el día 30 de agosto el sargento Guido Presel "Sanmartano" recuperando el avión de Salamanca a Cáceres se pierde y huyendo de la línea del frente hacia poniente, toma tierra en Portugal. Al día siguiente el mando ordena al capitán Dequal marchar a Cáceres desde Sevilla, con tres aviones, estos se pierden y por igual motivo, toman tierra en Portugal.

El día 3 de septiembre del 36, en Tablada (Sevilla), durante un "vuelo de prueba" de un CR-32 recién montado, el teniente Dante Olivero que había llegado a España para hacerse cargo de la 2ª Escuadrilla, al efectuar un "toneau" a baja altura, calcula mal y se estrella contra el suelo.

Muere dejando a su escuadrilla sin comandante. Se especuló que este accidente fue debido a causa de un mal en-

samblaje del aparato, pero conocer la realidad sería imposible.

El día 4 de septiembre, muere en acción de guerra el primer piloto de caza italiano en España, teniente Ernesto Monico, en el frente de Talavera de la Reina. La historia de este suceso, en versión italiana, fue la siguiente:

*“El día 4 de septiembre de 1936 el teniente Ernesto Monico (PRETI), en patrulla con el sargento Castellani “Franceschini”, después de haber realizado una arriesgada misión aérea sobre Madrid, en el trayecto de retorno son sorprendidos por tres aviones Dewoitine cerca de Talavera de la Reina. Cuando se dan cuenta los tienen en cola. Es demasiado tarde, aunque están al límite de su autonomía aceptan el combate. Castellani con el aparato alcanzado en muchas partes vitales, toma tierra en emergencia y milagrosamente es salvado por fuerzas de Regulares. Monico tiene el avión en llamas y no puede hacer otra cosa que lanzarse en paracaídas, esta en territorio enemigo y apenas toca suelo, es capturado. Sometido a interrogatorio declara su nacionalidad, negándose a dar cualquier otra información sobre los pilotos italianos y de la Aviación Legionaria. Por su excelente comportamiento Monico cae víctima del enemigo y es la primera sangre italiana que enrojece el suelo de España.*

*Es el primer piloto que cae en España y es piloto del 4º Stormo. Monico, experto y hábil piloto de caza, no tuvo el tiempo necesario para llegar a ser un as, ni de alcanzar una victoria aérea individual. Por el sublime espíritu de sacrificio y la poética pureza de su acción, los compañeros de escuadrilla llevaron el nombre de MONICO PRESENTE pintado en negro sobre el fuselaje de sus aviones y lo recordaron con el apelativo de “ángel de la caza”. A su memoria le será concedida a título póstumo la medalla al valor militar.....”.*

Es el primer piloto italiano que cae en España en acción de guerra (13 servicios de guerra en España poseía en tan poco tiempo).

Dos de los tres aviones destacados en Cáceres han sido abatidos.

Estos acontecimientos hacen que el teniente coronel Bonomi renunciara a la formación de dos escuadrillas independientes. El día 6 de septiembre el capitán Joaquín García Morato se presenta a Bonomi, y consigue la autorización para incorporarse a los Fiat, lo que aprueba de inmediato, previa consulta al general Kindelán, principalmente por su conocimiento del terreno. Ese mismo día, Morato vuela en Tablada el CR-32 y los días 7 y 8 efectúa vuelos de formación, combate individual y vuelo de patrulla.

La desastrosa actuación de los aviones de caza italianos, indujo al teniente coronel Bonomi a volar a Cáceres para entrevistarse con el general Kindelán, y exponerle personal-



En homenaje al teniente Ernesto Mónico, primer piloto italiano caído en combate en España.

## Savoia-Marchetti SM-81 (“Pipistrello”)



Derivado de un transporte civil de gran éxito, el Pipistrello (Murciélago) sería el bombardero estándar de la aviación italiana hasta la aparición del más moderno y veloz SM-79. Para su fabricación masiva se encargó esta a tres contratistas: CMASA, Piaggio y la misma Savoia-Marchetti.

Avión trimotor de ala baja construido en madera, salvo los alerones y fuselaje en estructura metálica y revestido de tela, tren fijo. Los motores montados eran de los fabricantes Alfa Romeo (125 RC.35 ó 126 RC.34 de 680 c.v.), Piaggio P.IX de 670 c.v. y Gnome-Rhone K-14 de 650 c.v. Como armamento defensivo contaba con dos montajes dobles de ametralladoras de 7,7 mm., en torques dorsal y ventral y dos simples laterales. La carga de bombas era de 1.200 Kgs.

Los primeros doce aviones de este tipo llegados a España lo hicieron desde Elmas en Cerdeña, durante los primeros días de la guerra. De allí volaron al Marruecos español. En Nador aterriza el pilotado por Bonomi y ocho aviones más, dos de los restantes aterrizan en la zona francesa y otro se perdió en el mar. Los pilotos se alistaron en la Legión comenzaron a atacar a la flota republicana que bloqueaba el Estrecho, pero no colaboran como transportes en el puente aéreo que se organiza.

Desde Marruecos atacan Guadix y el puerto de Málaga. Después prosiguen las operaciones desde Tablada (Sevilla) atacando Toledo, Málaga así como al cruceo Miguel de Cervantes y al transporte Magallanes, protegiendo el avance hacia Madrid de los nacionales y en el cerco de Oviedo.

Como parte de la Aviación de Baleares estuvieron integrados en el Grupo XXV de Bombardero Pesado, formado por las escuadrillas 251 y 252. Junto a los SM-79 se dedicaron al ataque de numerosos objetivos en las islas y costas republicanas. Pilotados por españoles volaron en los Grupos 15, 16 y 17 y 18-G-21 con un total de 17 aviones. Al final de la guerra llegaron a un total de 34 aviones en estado operativo.

mente su idea de concentrar toda su caza (la caza italiana) en un solo aeródromo. Kindelán aceptó, pero con conocimiento del general Franco, al que Bonomi repitió la propuesta. Para ello concentraría en Tablada los aviones de la 1ª escuadrilla (tres estaban en Portugal) y montar allí los nueve aviones Fiat que habían arribado a Vigo el 28 de agosto.

Los primeros diez aviones operativos los puso en Cáceres al mando del capitán Vincenzo Dequal a cuyas ordenes partirían hacia Cáceres (día 9 de noviembre).

Tres pilotos de la 1ª expedición .....	Sgto. Awico
	Sgto. Patriarca
	Sgto. Magistrini
Cinco pilotos de la 2ª expedición .....	Tte. Mantelli
	Tte. Franceschi
	Sgto. Chianese
	Sgto. Buffali
	Sgto. Baschirotto

A los que hay que añadir al capitán García Morato. Este volaría siempre con gregarios sargentos. Este mismo día Morato realizó un reconocimiento sobre el pueblo de Don Benito.

Las patrullas de CR-32 que se alternan para los vuelos de vigilancia consiguen éxitos importantes a costa de los aviones republicanos. Los refuerzos rusos no habían llegado aún a España y el caza Fiat demuestra una evidente superioridad en velocidad y armamento respecto a los Dewoitine D-371 y los Nieuport NI-52.



Oficial italiano Franco Comelli.



Oficial italiano Ernesto Botto. En combate aéreo el día 12 de octubre de 1937 perdió una pierna.



Eugenio Salvi, en Zaragoza, el 13 de diciembre de 1937.

“Al amanecer del día 11 de septiembre de 1936 una escuadrilla de tres aviones despegó de Cáceres para interceptar aviones republicanos en la zona de Talavera de la Reina (Toledo).

Poco después de despegar la escuadrilla de tres aviones CR-32 al mando del capitán Dequal, con sus puntos Awico y Patriarca, interceptan a unos 3.000 metros de altura, tres Breguet XIX escoltados por Nieuport ND-52, a un poco más de altura. Se entabla el combate y son abatidos dos Breguet XIX por Dequal y Awico respectivamente. El ND-52 es tocado por el fuego de las ametralladoras de Patriarca y como resultado se precipita al suelo.

Poco tiempo más tarde habían despegado de Cáceres García Morato con sus puntos Buffali y Chianese. A la altura de Talavera avistaron otros tres Breguet XIX y cuatro Nieuport y el resultado del combate que se originó fueron derribados dos cazas republicanos, uno por Morato y otro por Buffa-

li. Uno de los ND-52 abatido iba pilotado por un voluntario inglés de diecinueve años Cartwright, que murió en el impacto contra el suelo.

Ese mismo día por la tarde, Franceschi y Magistrini efectuaron una escolta a un JU-52 español, que debe de hacer una misión de bombardeo al este de Talavera. El Junkers es interceptado por dos Dewoitine D-371 y tres Nieuport.

El piloto de uno de los Nieuport es Giuseppe Krizaj, un italiano de origen esloveno, que poco después de efectuado el curso de suboficial de complemento en la Aeronáutica Italiana en 1930, junto con Magistrini y Chianese, no había sido ratificado su título por sus simpatías por las causas eslovenas, huyó en un avión italiano a Lubiana, para tiempo más tarde enrolarse en las filas de la República dentro de la Escuadra “España”.

Magistrini sin saberlo (se enteraría más tarde) establece combate con el Nieuport de su antiguo compañero de curso.



Hotel Cristina de Sevilla.



*Pilotos italianos en el Alcázar de Toledo, el 29 de septiembre de 1936.*

*Krizaj con el avión seriamente tocado efectúa un aterrizaje entre las líneas republicanas. Franceschi inicia un combate con un Dewoitine y lo derriba”.*

Este mismo día se presentan en Tablada el capitán Angel Salas Larrazabal y el teniente Julio Salvador y Diaz-Benjumea para volar los Fiat, lo que así acontece. El 15 y 16 respectivamente entran en combate tripulando aviones CR-32 desde Sevilla.

Bonomi los definió: “Dos oficiales españoles, el capitán Salas y el teniente Salvador, han volado muy bien el CR-32, y han entrado a formar parte de la Aviación del Tercio. Son dos excelentes oficiales, Salas alto, delgado siempre silencioso, distinguido, tranquilo y mesurado. Salvador, pequeño, moreno, vivaz, ruidoso... un muchacho simpatiquísimo”.

El día 13 hay nuevamente enfrentamiento. La patrulla del capitán Morato con sus gregarios Gian Lino Baschirotto “Giri” y el italo-americano Vincenzo Patriarca “Boccolari”. Avistada una formación de Breguet XIX, escoltada por cazas NI-52 y D-371. Barchirotto “Giri” persigue y ataca con decisión a un Nieuport, consiguiendo rápidamente hacer valer el fuego pesado de su Safat de 2,7 mm., es su primera victoria aérea. Entretanto el sargento Patriarca, había entrado en colisión con otro Ni-52, pilotado por Felix Urtubi Ercilla, un ex-piloto nacional, el cual se había pasado al bando enemigo. Ambos aviones se precipitaron a tierra, pero mientras Urtubi murió, Patriarca tuvo tiempo de lanzarse en paracaídas y salvarse. Nada más tocar tierra fue capturado por los milicianos, aunque gracias a su pasaporte estadounidense consiguió escapar del linchamiento, costumbre habitual durante aquel primer periodo de la guerra, como terrible epílogo para quienes caían en campo enemigo.

Precisamente esta fue la trágica suerte que tres días mas tarde le tocó al teniente Giorgio Franceschi “Saletti”. Había aterrizado por falta de combustible, perdido después de un combate, dentro de las líneas enemigas. Franceschi quiso alejarse del avión, pero fue rodeado con rapidez por los milicianos, que lo mataron a disparos de fusil mientras se defendía con coraje. La versión italiana del combate de ese día es la siguiente:

*“En la mañana del día 16 de septiembre de 1936, Mantelli, Franceschi y Chianese interceptan a tres Dewoitine sobre Talavera de la Reina. Se establece un combate aéreo y Chianese abate un Dewoitine y el resto emprende la huida. Finalizado el combate no ven a Franceschi y como están cortos de combustible creen que están camino de su base Cáceres, donde piensan encontrarlo. La realidad es que Giorgio Franceschi “Saletti” pierde la orientación y falto de combustible se ve obligado a aterrizar en territorio enemigo donde resulta muerto”.*

El día 16 de septiembre enviado desde Sevilla para sustituir al sargento Patriarca el sargento Angelo Boetti “Illacqua”.

Julio Salvador se incorporó a Cáceres el día 19 en un Savoia SM-81 y Ángel Salas en un JU-52 se incorporó también al día siguiente.

El día 20 de septiembre para dar descanso a las tripulaciones llegan de Sevilla los sargentos pilotos Vivarelli, Presel y Giulietti.

Durante los días 25, 26 y 27 de septiembre tienen lugar los combates más numerosos de la contienda española.

El día 25 de septiembre fue derribado el Potez 504 c/n 4219 portador de la letra “F” y de la leyenda “Aquí te espero”. Este aparato había llegado a El Prat (Barcelona) procedente de Toulouse (Francia) el día 8 de agosto de 1936.

El Potez despegó de Getafe para una misión de bombardeo a los alrededores de Toledo y debía ser escoltado por el avión Loire de Lacalle (famoso piloto republicano) pero se produce una avería, que impide dicho despegue, en su navegación al objetivo es interceptado por 6 CR-32.

Según la versión española la escuadrilla estaba al mando del comandante Ángel Salas Larrazabal, permaneciendo más alto el teniente Salvador Diaz-Benjumea para proteger a la escuadrilla desde más altura. Así Salas se colocó a la cola del Potez y los abatía en las proximidades de Rielves (Toledo).

Lacalle, en su libro, explica él haber visitado los restos del Potez y encontrar su tripulación muerta. Solo los dos pilotos perecieron en el derribo. El resto de la tripulación salió del avión y al ver llegar tropas, creyeron que se trataba del enemigo y decidieron poner fin a sus vidas con un tiro en la cabeza. A bordo la tripulación era: teniente Moreno; el ametrallador José Brea Expósito, el mecánico Nicolás López Rodríguez y Antonio Gonzalez Flores.

*Según la versión italiana los españoles en el septiembre del 36 no tenían el mando de ninguna escuadrilla Fiat. El Potez fue abatido por la pareja Salas – Baschirotto. Del libro de vuelo de Baschirotto: “Talavera 09:40 Crociera di vigilanza sul fronte di Toledo. Combattimento. Abbattuto un Potez in collaborazione col. cap. Salas nei pressi di Barciencie e Villamiel”.*

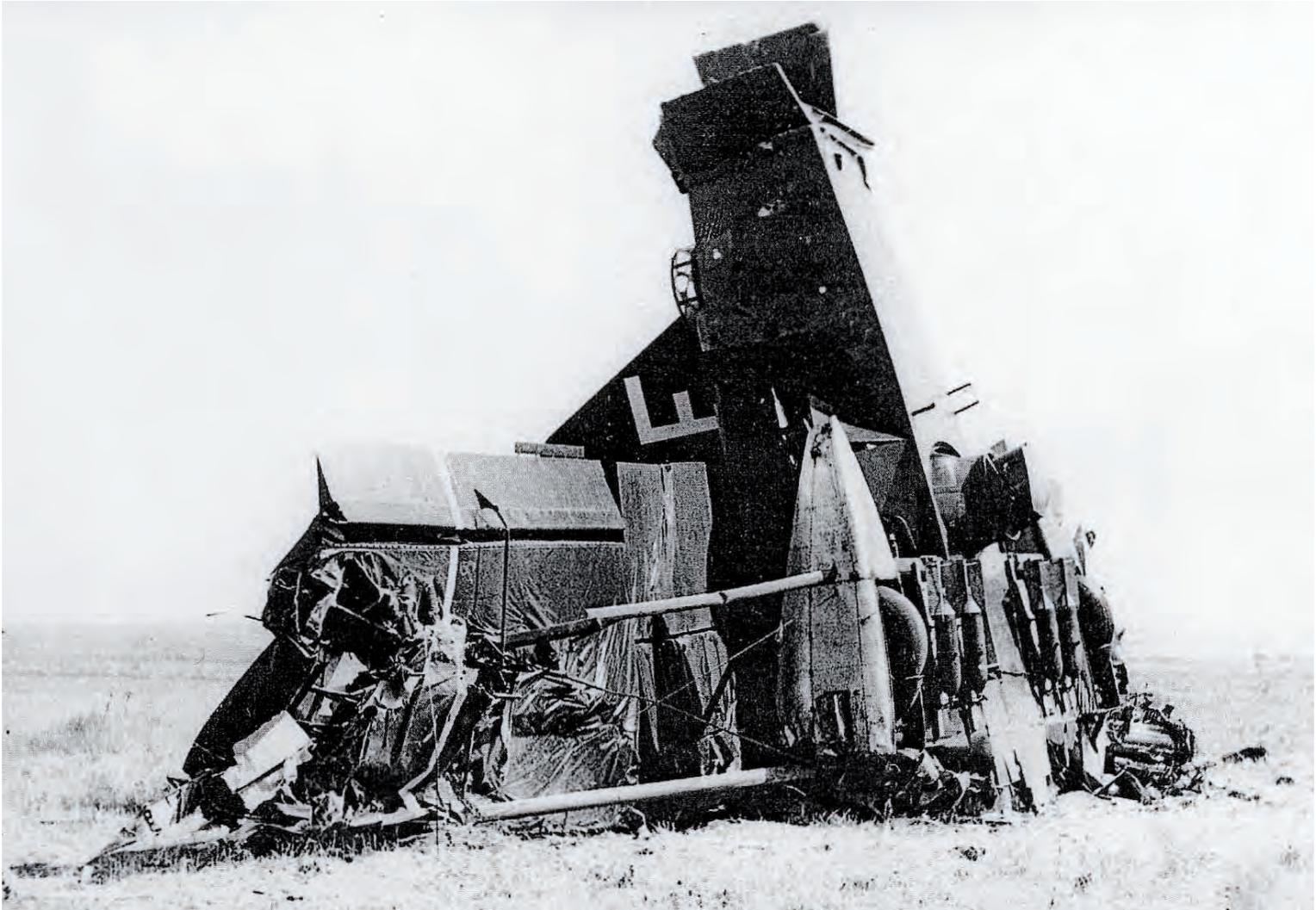
Este avión Potez había efectuado días antes la famosa acción de bombardeo sobre el crucero “Canarias”.

El día 26 se incorporan de Sevilla tres Fiat a Talavera donde se incorporan los Sgts. Raoul Galli “Milandro” y Sirio Salvadori “Salvo”.

El día 27 de septiembre se ponen en vuelo tres sucesivas formaciones de 8, 5 y 7 aviones CR-32, las salidas más nu-



*Otro grupo de pilotos italianos en el Alcázar de Toledo, el 29 de septiembre de 1936.*



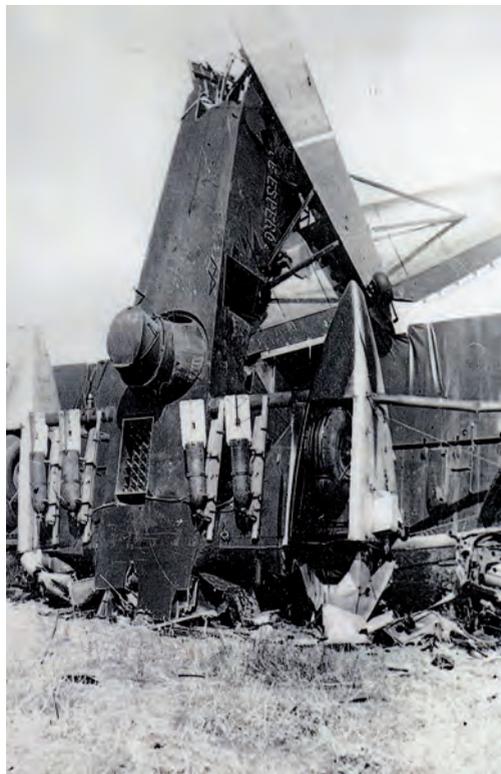
Avión Potez 504 "Aquí te espero". Se pueden ver las bombas enganchadas a los soportes a pesar de constar oficialmente retiradas.

merosas de aviones de caza hasta el momento al mando del capitán Vincenzo Dequal "Limonese", comandante Salas Larrazabal y capitán García Morato respectivamente.

El día 28 de septiembre se libera Toledo y el general Franco que ha asistido en San Fernando (Salamanca) a la 2ª reunión para la jefatura del Estado, duerme en Cáceres. Al día siguiente 29, marcha a Talavera para homenajear a los pilotos italianos que tuvieron su protagonismo en los combates precedentes y comió ese día con los defensores del Alcázar toledano. Pilotos italianos se incorporaron a esta comida y hay muestras gráficas de tal evento.

Durante el mes de octubre de 1936 se habían incorporado a las filas republicanas, junto con sus pilotos rusos a las órdenes del teniente general Yakov Shmushkevic (alias general Douglas), unos aviones decididamente más temibles: los Polikarpov I-15.

Los biplanos hicieron su aparición sobre el cielo de Madrid el día 4 de noviembre, demostrando enseguida a los pilotos de caza italianos que el momento de su superioridad aérea había terminado. El Chato, como sería conocido entre los republicanos, (mientras que para los nacionales sería siempre el Curtiss), es un gran escalador y sumamente manejable. Este día, 4 de noviembre, es derribado



el capitán Dequal "Limonese" que se lanza en paracaídas y es recogido herido. Derriban también al sargento Giovanni Magistrini "Mainetti" que muere días más tarde en el hospital a causa de las heridas.

A favor del CR-32 contaba todavía con el calibre de sus ametralladoras, ya que el caza soviético estaba dotado de cuatro PV.1 de 7,62 mm. frente a las dos Safat de 12,7 mm del caza italiano. Un calibre mayor significaba mayor capacidad destructiva y un alcance superior; por tanto, mejores posibilidades de abrir fuego con eficacia desde una distancia mayor.

*Cuentan los italianos: Es el 5 de noviembre, un día que permanecerá como memorable en la historia de la escuadrilla...*

*La Escuadrilla Legionaria se alza en vuelo con todos sus aparatos: son nueve unidos en la velocidad, maravillosos. Los pilotos hacen alarde de todas las enseñanzas y de todos sus entrena-*

*mientos. El vuelo de la "Cucaracha" parece el de una única máquina. Así de perfecto es: un hilo invisible los une en el cielo a los nueve aparatos.*

*Y he aquí que 15 "Curtis", también ellos recogidos en un pañuelo, se dirigen al encuentro de los aviones legionarios. Parecen seguros de la victoria, tanta es la osadía con la que*



*Capitanes Dequal y García Morato.*

*avanzan y al contrario una durísima lección les espera, que los legionarios sin par en la bravura y en la audacia, dan el tono que desean a la batalla.*

*En el cielo de Madrid hay un revoloteo fantástico de máquinas aladas, un pasar veloz de aviones, un escabullirse repentino de caballeros del cielo. El duelo se acentúa, en la proporción de un legionario contra dos adversarios, se palpa por todo el cielo la terrible tensión. La batalla es épica. Un aparato adversario se precipita en llamas, mientras la formación de los "Curtis" se deshace.*

*Algunos aviones enemigos, vistos los malos presagios empiezan a huir. Es el momento preciso y los legionarios se aperciben de ello. En menos de lo que se dice, otros tres o cuatro se estrellan contra el suelo envueltos en llamas. Después de veinte minutos de combate vuelve la calma. Unos ocho "Curtis" han sido abatidos por las precisas ráfagas de los legionarios. Los otros aparatos adversarios han desaparecido prudentemente. Señores del cielo de Madrid permanecen los aviones legionarios, que se reúnen en formación; falta uno a la llamada: el de PECORI.*

*Para los adversarios, la lección no podía ser mas dura. Se acordarán por mucho tiempo. Así cierra la "Cucaracha" su existencia de setenta y seis días".*

La gloriosa escuadrilla se convertirá mas tarde en "Grupo", y con el mismo nombre también el grupo se cubrirá de gloria.

A últimos de noviembre habían hecho su aparición sobre el cielo de Madrid unos enemigos aún más peligrosos; los monoplanos Polikarpov I-16 (Mosca para los republicanos y Rata para los nacionales). El compacto caza ruso, de moderna construcción y concepción, tenía dotes de velocidad netamente superiores a los biplanos Fiat, aunque a cambio estos continuaban con un mayor calibre de armamento y mejor maniobrabilidad. Si el Rata, dotado de cuatro Shkas de 7,72 mm., se aventuraba en un combate maniobrado, en lugar de limitarse a rápidas incursiones sucesivas, efectua-

das encabritando el avión, podía ser vencido por el caza italiano.

El día 30 de noviembre de 1936 se crea en Sevilla la 5ª Escuadrilla Italiana de Fiat al mando del capitán Vincenzo Dequal.

El día 1 de diciembre es abatido en San Bartolomé de las Abiertas el sargento Raffaele Chianese "Giglio" el cual se lanza en paracaídas y hecho prisionero (sería canjeado por la Cruz Roja Internacional el 20 de julio de 1937 junto con sus compañeros subteniente Giuseppe Cenni "Stella", subteniente Pesce y su amigo el subteniente Bandini). Su gregario Gino Barchilotto poco tiempo después informa en la base del accidente y a la media hora, un avión DC-2 pilotado por el capitán Haya, con una docena de soldados a bordo, sobrevuela la zona a una decena de metros, con la intención si lo ven, de tomar tierra en las proximidades e iniciar el rescate, justo en ese momento los gubernamentales le quieren subir a una camioneta pero le hacen entrar precipitadamente en una casa, para no atraer la atención.

Al día siguiente es enviado un avión Romeo-37 que el infortunio hace que tenga una avería de motor, que obliga a hacer un aterrizaje forzoso en territorio enemigo. El piloto Mattis es hecho prisionero y el observador Di Marzio muere.

El 20 de diciembre de 1936, último combate del año, durante un vuelo de protección sobre el cielo de Madrid-Las Rozas, los pilotos italianos iniciaron un combate con los Ratas logrando abatir a tres en colaboración, pero cae en combate el teniente Victor Hugo Ceccherelli "Vaccarese".

El 22 de diciembre García Morato baja desde Torrijos a Sevilla. El día 23 Salvador baja a Sevilla y ese mismo día se reúnen García Morato, Salvador y Bermúdez de Castro y forman la Patrulla Azul, española e independiente, que empieza a operar en el frente Sur desde Córdoba y Sevilla.

Al finalizar el año la Aviación del Tercio se convertiría en Aviación Legionaria y la fuerza de caza italiana pasó a incorporarse a un grupo orgánico, el XVI Grupo Cucaracha, formado por las Escuadrillas 24ª, 25ª y 26ª.



*Capitanes Dequal y Bermúdez de Castro.*



XXIII Grupo "As de Bastos".

El día 9 de enero de 1937 los españoles abandonan el Grupo Fiat Italiano. Existen roces con el nuevo jefe Fagnani no así con Dequal, cuyas relaciones son excelentes.

No puedo dejar de relatar una acción aérea de terribles resultados, primero por las limitaciones en aquella época de vuelo con mal tiempo (abundancia de nubes) y el desconocimiento del terreno y la falta de ayudas a la navegación, inexistentes por entonces.



"As de Bastos" cubierto de ramas para su camuflaje.

La misión fue la siguiente:

"El día 29 de enero despegan de Sevilla (Tablada) tres SM-81, tres RO-37 y nueve CR-32 para efectuar una misión de ayuda al asediado Santuario de la Virgen de la Cabeza.

El mando es otorgado al capitán Colacicchi.

Los pilotos de CR-32 son:

Jefe de Formación ..Armando Francois  
 Teniente.....Giovanni Berreta  
 Subteniente .....Giuseppe Cenni (Vittorio Stella)  
 Subteniente .....Elio Pesce (Antonio Dragoni)  
 Sargento.....Mario Bandini (Corradetti o Pelo)  
 Sargento.....Mario Bernocchi (Edoardo Semprebene)  
 Sargento.....Giacomo Trombotto (Evangelisti)  
 Sargento.....Luigi Crimoldi  
 Sargento.....Michelangelo Serafín

Inmediatamente después del despegue, el avión de Francois tiene una avería y se ve obligado a volver a Tablada, pasando el mando de la escuadrilla al teniente Berreta.

Durante el vuelo las condiciones meteorológicas van deteriorándose, al punto que en la ruta todos los aviones acaban metidos dentro de cúmulos. En breve la formación se rompe, pierden la orientación (vértigo posiblemente) y algunos CR-32 entran en barrera.

Trombotto impacta contra el suelo en un lugar inaccesible, su cuerpo será encontrado años más tarde. Crimoldi intenta un aterrizaje forzoso en el lecho del río Jandula, cerca de Andujar, dentro de las líneas nacionales, pero capota y muere en el impacto. Bernocchi aterriza en la carretera Jaén-Madrid (en el km 324) y es capturado por fuerzas gubernamentales. Pesce y Bandini se desvían hacia el oeste, (Extremadura), y efectúan sendos aterrizajes forzosos en las proximidades de Castuera siendo también capturados. Cenni se lanza en paracaídas y cae en las proximidades del pantano de Guadamellato, al norte de Córdoba, consiguiendo huir de sus perseguidores. Es capturado tres días mas tarde al ser denunciado por labradores. (Sufriría prisión y sería canjeado meses mas tarde)."

## Caidos Aviación Legionaria

GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion	GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion
Coronel:	Mario Vetrella	20 febrero 39	SM-79		Pasquale Calcagno	16 febrero 38	CR-32
Tenientes/Coronels	Letterio Cannistracci	20 febrero 39	SM-79		Federico Cozzolino	28 marzo 38	SM-79
	Alfonso Franciosa	10 enero 38	RO-37		Otello Tessitore	2 abril 38	CR-32
	Francesco Imperi	20 febrero 39	SM-79		Luciano Damián	12 abril 38	SM-79
Capitanes:	Goliardo Mosca	19 diciembre 36	CR-32		Walter Tartarini	12 abril 38	SM-79
	Luigi Lodi	13 febrero 37	CR-32		Duilio Nicchiarelli	4 junio 38	CR-32
	Tommaso Parini	28 marzo 38	SM-79		Mario Cenzi	13 julio 38	CR-32
	Giulio Giovine	15 julio 38	SM-79		Aurelio Pozzi	15 julio 38	SM-79
	Giorgio Frattini	18 julio 38	CR-32		Umberto Rizzi	15 julio 38	SM-79
	Lamberto Fruttini	26 julio 38	BR-20		Dino Oliosi	22 julio 38	RO-37
	Antonio Miotto	20 febrero 39	SM-79		Luigi Ricci	5 agosto 38	CR-32
	Alfredo Anghileri	20 febrero 39	SM-79		Giovanni Chiasserinni	4 enero 39	CR-32
	Alfonso Chiapparo	14 agosto 37	SM-81		Ido Sambinetti		
	Bruno Vittori	16 abril 37	SM-81		Alberto Casadeli		
Tenientes:	Dante Olivero	3 septiembre 36	CR-32		Manfredi Appiani	29 septiembre 37	SM-81
	Giorgio Franceschi	16 septiembre 36	CR-32		Sebastiano Bacchini	29 septiembre 37	SM-81
	Giuseppe Somalvico	17 agosto 37	RO-37		Amelio Ferrari	5 noviembre 36	CR-32
	Giorgio Busca	14 agosto 37	RO-37		Marcello Giuggioli	24 agosto 37	CR-32
	Giacinto Sibilla				Sergio Magri	25 diciembre 38	RO-37
	Giuseppe Mollo	18 julio 37	CR-32		Pietro Mosca	14 agosto 37	SM-81
	Francesco Dominici	15 octubre 37			Alfredo Sangiorgio	21 marzo 38	CR-32
	Angelo Filippi	10 enero 38	RO-37		Elios Matarollo	16 abril 37	SM-81
	Otello Rovis	12 abril 38	SM-79				
	Corrado Baccarini	11 agosto 38	CR-32	Alfereces:	Guerrino Natalini	10 enero 38	RO-37
	Carlo Cantilena				Giuseppe Lo Moro	15 abril 38	CR-32
	Michelino Gaspareto				Plácido Boschelli	23 marzo 38	
	Ernesto Monico	4 septiembre 36	Fusilado		Arnaldo Moro	26 julio 38	CR-20
	Gilberto Caselli	26 agosto 37	CR-32		Bruno Cesana	17 enero 38	CR-32
	Aldo Zannetti	29 diciembre 38	CR-32		Aldo Spaziani		
	Marino Masi	26 enero 39	CR-32		Vasco Zannoni	28 abril 37	SM-81
	Alessis Neri	12 octubre 36 D	Fusilado		Edoardo Anfuso	28 abril 38	SM-81
	Enzio Maccani	23 julio 37	SM-37	Sargentos Mayores	Giovanni Magistrini	4 noviembre 36	CR-32
	Zeffiro Angelini				Anello Fazzi		
	Bartolomeo Mattalia				Dino Di Marzio	2 diciembre 36	RO-37
Subtenientes:	Victor Hugo Cecarelli	20 diciembre 36	CR-32		Luigi Grimoldi	23 enero 37	CR-32
	Mario Vercellio	7 julio 37	CR-32		Luigi Lagna		
	Enrico Schievano	26 agosto 37	CR-32		Michelangelo Serafini	23 marzo 37	CR-32
	Bruno Paoella	4 octubre 37	RO-37		Enrico Mattei	7 julio 37	CR-32
	Armando Fonzo				Guido Presel	5 julio 37	CR-32
	Vittorio Barberis	10 diciembre 37	CR-32		Gino Passeri	7 julio 37	CR-32
	Renato Andreani	18 enero 38	CR-32		Adamo Giulietti	17 agosto 37	CR-32
					Giovanni Cresti		
					Paolo Boccella	20 marzo 38	RO-37
					Umberto Coppini	30 marzo 38	Ba-65

A finales del mes de marzo de 1937 son entregados a García Morato dos nuevos Fiat que serían el 5º y 6º. Es entonces cuando funda la 1.E.3 cuyos pilotos son:

- 1º.- Joaquín García Morato
  - 2º.- Julio Salvador Díaz-Benjumea
  - 3º.- Narciso Bermúdez de Castro
  - 4º.- Miguel García Pardo
- Se agregan:
- 5º.-Miguel Guerrero
  - 6º.- Manuel Vázquez Sagastizábal

En abril de 1937 se refuerza notablemente el despliegue de los cazas legionarios, en la Cucaracha se integra el Gru-

po denominado "Leonello Botto", con las escuadrillas 31ª, 32ª y 33ª, y el XXIII "As de Bastos" (Escuadrillas 18ª, 19ª y 20ª). La ofensiva nacional se trasladó al norte y se intervino en muchas misiones de escolta a bombarderos y a aviones de reconocimiento en el frente de Bilbao.

En el mes de julio los republicanos desencadenaron un ataque contra Brunete, al oeste de Madrid, en un intento extremo de mantener alejadas de Santander a las tropas nacionales.

La Cucaracha se trasladó rápidamente al nuevo frente y en la tarde del día 15 de julio 37, realizó un vuelo de interceptación con veintiséis aviones. Una vez avistados los cazas y bombarderos republicanos, los CR-32 se lanzaron al ataque

## Caidos Aviación Legionaria

GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion	GRADO	NOMBRE Y APELLIDOS	FECHA	Avion
	Filadelfio Brancato	12 abril 38	SM-79		Bruno Bego		
	Francesco Ceruti	26 julio 38	BR-20				
	Ugo Chirlanda	2 diciembre 38	CR-32	Soldados de 1ª:	Oscar Fenu	24 agosto 36	
	Ugo Zanier	30 diciembre 38	CR-32		Lanfranco Trincia		
	Marcello Ponticelli	20 febrero 39	SM-79		Marcello Berlanda		
	Raimondo Magni				Guglielmo Feliciotti		
	Giuseppe Trani				Ugo Gras		
	Giacomo Trombotto	29 diciembre 36	CR-32		Virgilio Guagnini		
	Angelo Boetti	17 enero 38	CR-32		Pasquale Natale		
	Alfredo Parra				Giuseppe Di Lauro		
	Remo Barsotti	14 agosto 37	SM-81		Tito Giallongo		
	Luigi Bertocchini	25 octubre 37	SM-81		Marino Chiovatti		
	Ermenegildo Del Pan				Giovanni Paganini	28 marzo 38	SM-79
	Edelmiro Mattei	29 septiembre 37	SM-81		Guerrino Romagna	28 marzo 38	SM-79
	Luigi Nerieri				Domenico D,Oria	28 marzo 38	SM-79
	Luigi Pulcini	25 octubre 37	SM-81		Vincenzo Galli	28 marzo 38	SM-79
	Enrico Giacchetti	24 agosto 37			Tommaso Ambrosi	12 abril 38	SM-79
	Arrigo Tossi	29 septiembre 37	SM-81		Arpilio Del Bufalo	12 abril 38	SM-79
					Orazio Vegelio		
Sargentos:	Manlio Vivarelli				Mario Faltoni	15 julio 38	SM-79
	Nicola Malatesta				Bruneto Gori	15 julio38	SM-79
	Antonio Fasano				Giovanni Bruno		
	Ernesto Maistrello	10 enero 38	RO-37		Cesare Tarabello		
	Gastone Picchini	31 mayo 38	CR-32		Antonio Greco	25 diciembre 38	RO-37
	Aldo Braco	23 agosto 38	CR-32		Alberto Mele		
	Giuseppe Marini	24 diciembre 38	CR-32		Aldo Berengan		
	Aldo Gasparini	28 diciembre 38			Giuseppe Prestia		
	Giuseppe Rigolli	12 octubre 37	CR-32		Gaetano Duggento		
	Francesco Bianco	3 noviembre 38	CR-32		Alessandro Amichi	25 octubre 37	SM-81
	Fausto Marconi				Giulio Cattaneo	29 septiembre 37	SM-81
	Italo Volpi				Erminio Fedrico	24 agosto 37	SM-79
	Ernesto Cerruti				Giuseppe Lanzetta	24 agosto 37	SM-79
	Agostino Bodini				Aldo Mazzolari	24 agosto 37	SM-79
					Marino Sodini	25 octubre 37	SM-81
Cabos:	Eraldo Picotti	24 agosto 36			Paolo Sola	25 octubre 37	SM-81
	Pasquale Santamaría				Francesco Tomada	14 octubre 37	SM-81
	Francesco Perani	24 agosto 36			Tullio Torreggiani	29 septiembre 37	SM-81
	Carlo Negri				Lino Vagheti		
	Giovanni Cardea	12 abril 38	SM-79		Giulio Baderna		
	Pietro Santu	20 marzo 38	RO-37		Angelo Sotgiu		
	Angelo Amiseri	28 marzo 38	SM-79		Hermes Chio		
	Fausto Gaslini	28 marzo 38	SM-79		Giovanni Fonte		
	Elio Vianello	28 marzo 38	SM-79				
	Gaetano Dalla Bona						
	Bruno Brambilla Pisoni						
	Gioacchino Comollio	28 abril 37	SM-81				

dando lugar a un violento combate que concluyó con el abatimiento de cinco Ratás.

La conclusión de este apoyo aeronáutico italiano a la causa nacional, es que sin la presencia de los Fiat hubiese sido imposible a Kindelán hacer frente a la aviación rusa en los años 1936 y 1937.

El pronóstico del Duque Amadeo de Aosta de que la peligrosa misión en España tendría un mes de duración, se convirtió en casi tres años. Fueron enviados 377 aviones Fiat CR-32 a España encuadrados en la Aviación Legionaria, de los que hubo 71 de ellos derribados. Treinta pilotos italianos murieron en este avión defendiendo sus ideales en cielo español.

Con la guerra de España se cierra una época gloriosa para los cazas, comenzada antes en las trincheras de la gran guerra; la de los combates maniobrados, las prolongadas persecuciones y los duelos acrobáticos. Se había abierto la era de los enfrentamientos fulminantes, las ráfagas disparadas desde lejos a bordo de veloces monoplanos, robustos y bien armados, menos adecuados para las acrobacias en formación. Los altos mandos de la Aviación, cegados por los indudables éxitos conseguidos, tardaron, sin embargo, en darse cuenta y continuaron prefiriendo los manejables biplanos por sus competencias de aviación defensiva •