



En las instalaciones de la «Caproni» en Taliedo vemos (de izquierda a derecha) al capitán Micheo, Italiano, teniente Fernández Liendres, capitán Jiménez Benamu (Enrique), capitán Alonso Pimentel, capitán Reixa, italiano, comandante Bazán, italiano, Director de la Caproni, capitán Larrauri, capitán Lapuente, comandante Martínez de Pisón (Rafael), capitán Montesinos, teniente Kindelán (Ultano) y dos pilotos de la Empresa.

Capronis en el cielo

“CANARIO” AZAOLA

En 1938, en plena guerra civil, la aviación nacionalista, con el fin de incrementar el potencial de sus grupos de asalto, y cooperación, adquirió en Italia, al precio de 1.020.000 pts. cada uno, dieciséis Caproni Ca-310 “Libeccio”. Se trataba de un bimotor (Piaggio P-VII. Cl6 de 430 cv) de construcción mixta -madera, tela y metal- dotado de tren retráctil, diseñado para servicios de vigilancia y uso general, en los territorios italianos de ultramar.

Armado con dos ametralladoras de 7,7 mm implantadas en el borde de ataque -justamente en el entronque de los planos con el fuselaje- y una dorsal móvil del mismo calibre; su carga ofensiva, compuesta por bombas de

10 y 50 kg hasta un total de 400, se situaba, en distintas combinaciones, tanto en soportes bajo el fuselaje como en el interior del mismo.

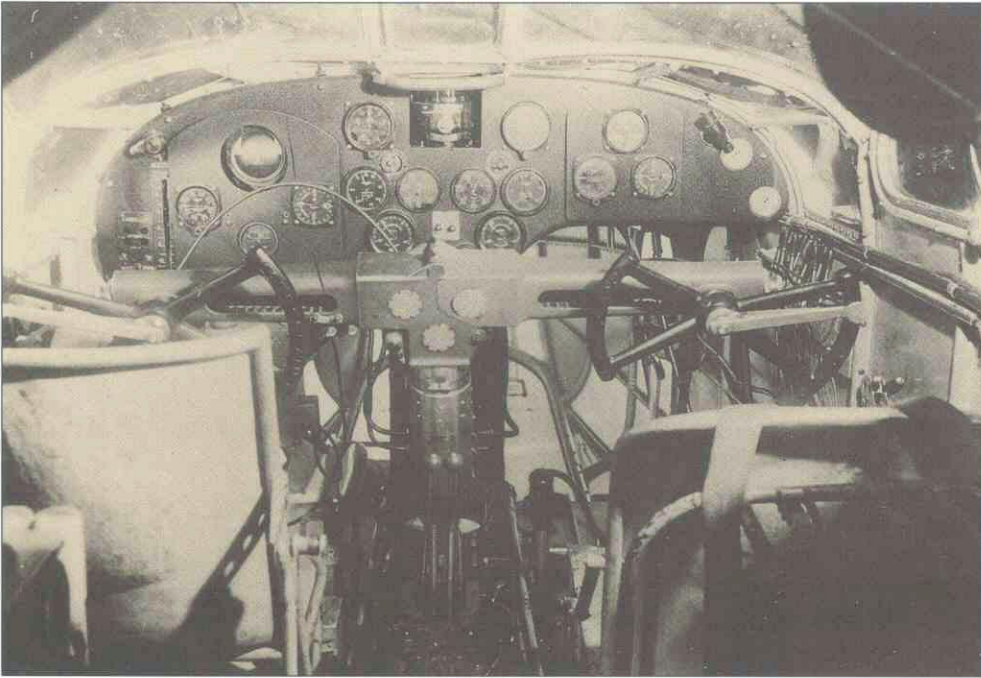
Ya en el primer contacto de los pilotos españoles con el avión, en las instalaciones de la Caproni en Taliedo (Milán), pudieron percatarse -a juzgar por los comentarios de uno de ellos- del “embolado” que les habían metido los “expertos” de la Embajada española en Roma, adquiriendo para la guerra, un aparato deficiente, más propio para entrenamiento o enlace.

Quienes habían volado el “settantanove” o el Romeo 37, comprobaron que el nerviosismo típico de los aviones italianos en el suelo, nada tenía que ver con los “gestos” del que pronto sería conocido como el “capronchino”.

Según el entonces capitán piloto e ingeniero Larrauri, “tenía un par motor tan acentuado, que con viento fuerte se despegaba con motor y medio, para compensarlo. Por ello, al embalar el avión, sobre todo en manos de pilotos inexpertos, los “caballitos” estuvieron a la



Presos hasta mediados de 1937, los comandantes Félix Bermúdez de Castro (izquierda) y Rafael Martínez de Pisón (centro), antes de incorporarse al frente, hubieron de realizar un período de reentrenamiento en Tablada, donde aparecen junto al capitán Miguel Orduna.



Bastante elemental de instrumentación, la cabina del «Capronchino», obsérvese tras el medio volante del 2º piloto, la «ratonera» en la que se acomodaba el observador.

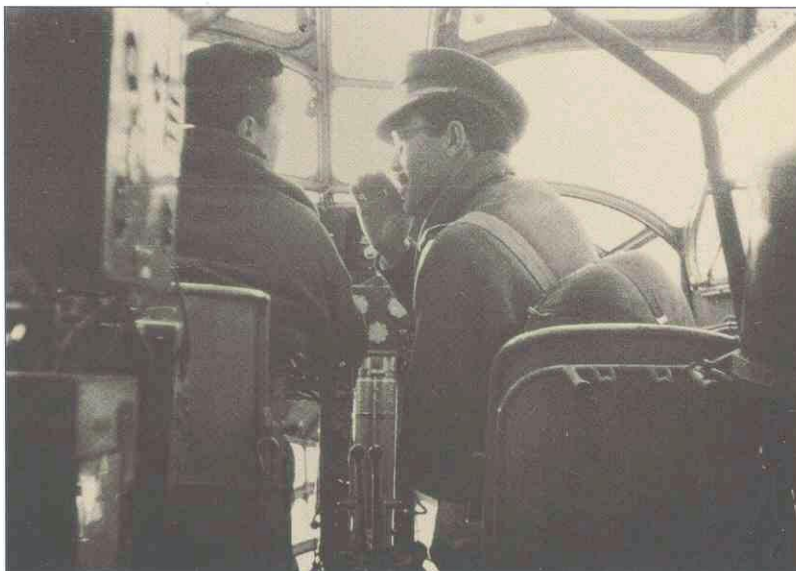
orden del día. Sin embargo, en el aire era como una avioneta".

Después de aproximadamente siete horas de entrenamiento para la "suelta", los aviones por patrullas, despegaban para España. Primero lo harían los del 8-G-18, eventualmente al mando del capitán Larrauri, por ausencia del comandante Felix Bermúdez de Castro, el bravo "Chilin" de la "cadena" de "Pavos", convalciente de sus heridas en acción de guerra. Más tarde, el 23 de Noviembre, los del 9-G-18 al mando del comandante Rafael Martínez de Pisón, ex jefe de la "cadena" de Romeo-37, con los capitanes Joaquín Reixa y Enrique Jiménez Benamú, como jefes de sus escuadrillas.

Por el Cuaderno de Navegación de Pisón, vemos que partiendo de Taliedo, en saltos de poco más de dos horas, alcanzaban Guidonia (Roma), Alghero en Cerdeña y Alcudia en Baleares, aterrizando por fin el día 28 en el campo aragonés de Alfacén, desde donde, al día siguiente volaban a Logroño para la puesta a pun-



El comandante laureado Juan Antonio Ansaldo Bejarano (izquierda), futuro jefe de la 6ª Escuadra, aparece junto al comandante García Morato, tras la imposición a éste de la Cruz Laureada de San Fernando (Castejón, 18 de marzo de 1938).



El Alférez Mariscal Martín, en el puesto de segundo, transmite una orden al también alférez Pareja Núñez.

to de los aparatos, que incluía la apertura de una salida de emergencia para el observador, a base de que cediera el suelo sobre el que se acostaba. Proyectada por Larrauri, éste dedujo que en caso de apuro, era del todo impracticable su salida del morro en espacio tan reducido.

"Imagínate - me explicaba el ingeniero- que si el copiloto en ese momento llevaba los mandos, primero había de girar los "cuernos" hacia el puesto de comandante, levantarse y abatir su asiento, para dar paso a un angustiado observador que sin duda habría de sentirse atrapado."

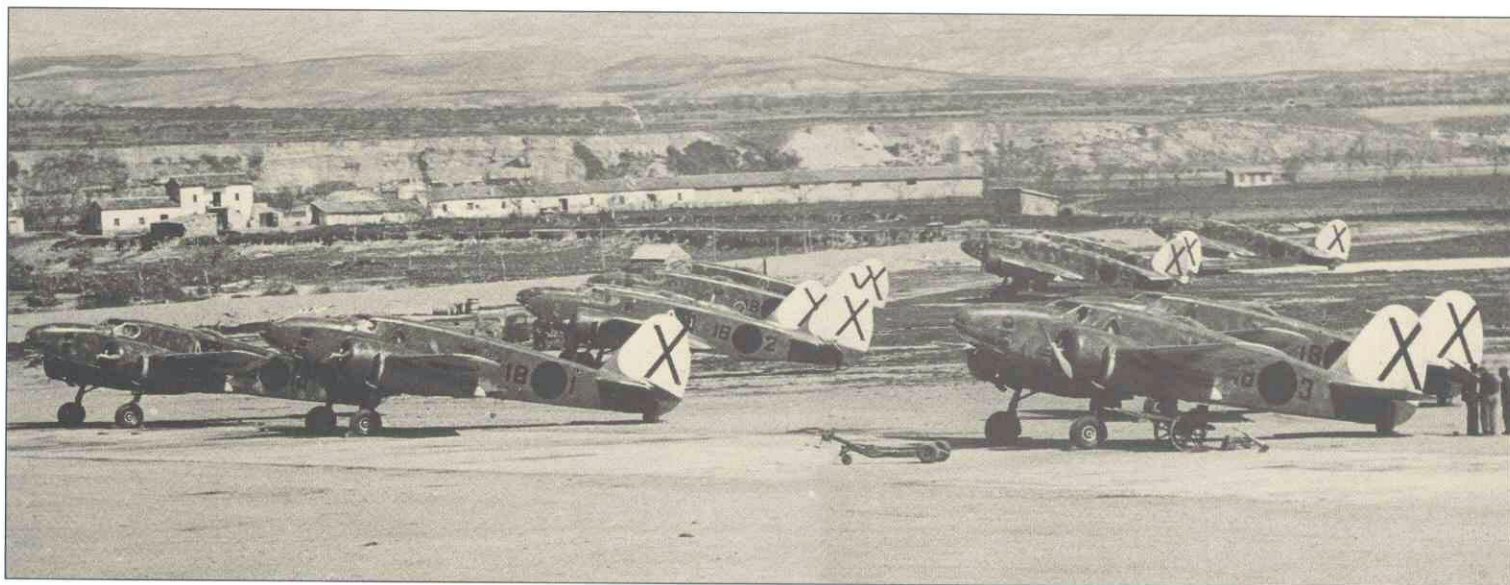
La batalla del Ebro acababa de concluir, por ello los "Caproni" del 8-G-18, mandado ya por el comandante Bermúdez de Castro con los capitanes Larrauri y Lapuente de Miguel como jefes de escuadrilla, fueron destacados a la zona centro y el día 24 de noviembre desde Logroño volaban hasta

el aeródromo Delta en Casavieja (Ávila) donde luego de unos vuelos de prueba, el día 30, el jefe del Grupo, ante la perplejidad del capitán Tornos, su observador, dijo: "Vamos a entrenarnos a zona roja", y en plan de bombardeo estratégico, tomaron como objetivo Radio Aranjuez. Pero las bombas de 50 kg. que cargaban,

no sólo no cayeron, sino que una quedó ¡colgando! Tras regresar al objetivo, después de dos o tres pasadas, al fin pudieron cumplir la misión.

Puestas de manifiesto una vez más, las deficiencias del "Caproni" y aplazado por el Mando, el proyectado ataque a Madrid, determinaron que el 8-G-18 regresara a Logroño, con el fin de participar en la campaña de Cataluña. Aquel vuelo a la capital riojana llevado a cabo el 7 de diciembre, sería recordado por el capitán Juan Tornos hasta el fin de sus días.

"Después de esperar y esperar a ver si mejoraba la meteo, despegamos de Casavieja a primera hora de la tarde; mandaba la formación el teniente coronel laureado Juan Antonio Ansaldo, jefe de la recién creada Escuadra nº 6,



En el transcurso de una de las visitas a Logroño-Agoncillo, en cuya Maestranza se les atendía, contabilizamos diez «Capronchinos».

que comprendía los dos Grupos de Caproni. Las nubes cada vez más bajas condicionaron el techo y los aviones con una espectacularidad no exenta de riesgo, acabaron discurrendo entre montañas por las sierras del Valle, Gredos y Guadarrama. Gracias a la pericia de Ansaldo y muy atentos los pilotos para no despistarse, ni dejarse los planos en las laderas, pudimos salir a la meseta y tomar tierra en Burgos, tras 1,40 horas de vuelo."

Dos días después, en 35 minutos los "Capronchinos" alcanzaban por fin Logroño, donde más de un avión hubo de ser revisado, al detectarse que pasaba aceite a la gasolina de sus motores y el día 20 los dos Grupos partían para asentarse en el campo de Candanos (Huesca).

El 22 con el bombardeo de un campamento situado al SE de Cap de la Sierra (Lérida) iniciaba sus operaciones la 6ª Escuadra. Las misiones se suceden y allí, en Candanos, el comandante Bermúdez de Castro -buen piloto aunque algo brusco, según su observador- hace un "caballito" sin consecuencias, consiguiendo detener el avión a 5 metros tan sólo, del único edificio que existía en el campo. Los comentarios jocosos y el cachondeo irónico, que lógicamente se producen en estas situaciones, brillarían en esta ocasión por su ausencia; no en vano el "Chilín", del que se cuentan mil historias, se había ganado el respeto, admiración y cariño de sus jóvenes pilotos.

Los servicios de bombardeo -las más de las veces en picado- continúan y al regreso de los mismos, se hace habitual lo de: Ahí viene el Caproni de... tal, por lo que a fin de aclarar dudas, el 8-G-18 toma por lema

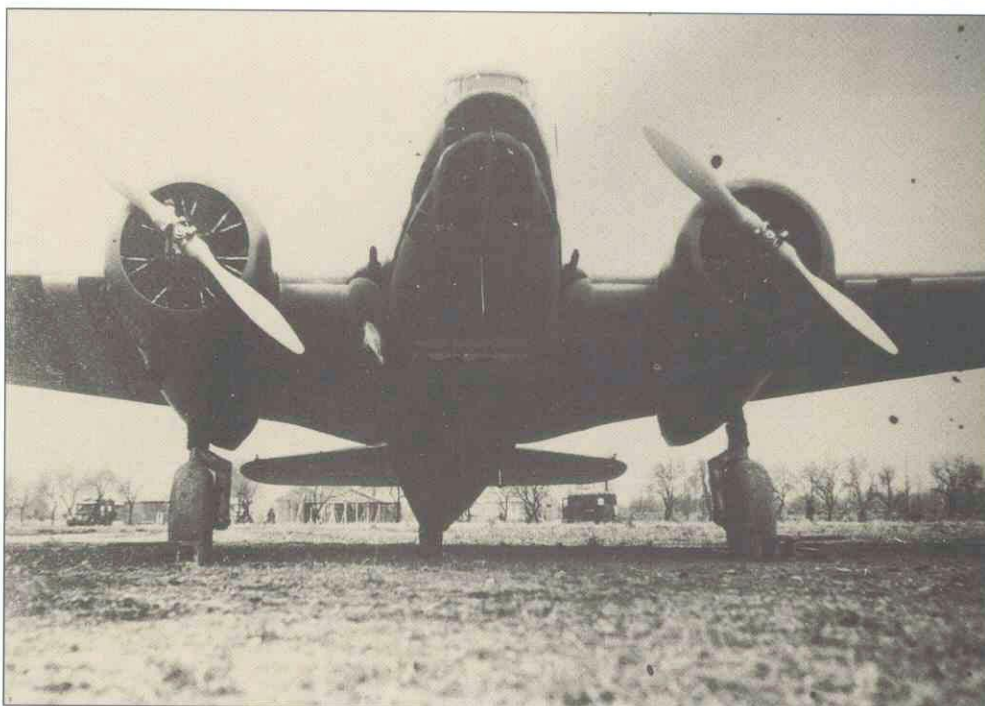
"Ni son ... ni están", al tiempo que sus compañeros del 9º pensando en lo mismo, inscriben en su emblema "Ni aquí tampoco". Diseñados ambos por el teniente Eduardo González Valverde, muestran sendos machos cabríos lanza en ristre; el primero, montado sobre una bomba y el segundo, a dos patas, portándola "bajo el brazo".

La guerra no se detiene y la víspera de Navidad, la 6ª Escuadra bombardea y ametralla fortificaciones en las inmediaciones de Cap de la Sierra, mereciendo su actuación, una felicitación del General Jefe del Cuerpo de Ejército de Urgel.

Centrales eléctricas, trincheras, carros blindados o columnas de camiones, son los objetivos de los "Caproni", en las inmediaciones de Artesa de Segre, Granadella, Camarasa, Villanova de Mella o Juncosa.

El 2 de enero, se había incorporado al 9-G-18, el teniente Federico Vallés Gil-Dolz del Castellar, marqués de San Joaquín. Fino piloto privado del Aero Club de Valencia, al iniciarse el conflicto, como profesor de vuelo desempeñó una fatigosa e importante labor en las escuelas de Tablada, El Copeiro y Jerez. Luego, buscando generosamente un mayor riesgo, tras cursar numerosas solicitudes para su integración en una unidad de combate, fue destinado a los "Caproni".

El 13 de enero, para cumplir un servicio de bombardeo y ametrallamiento al vértice OE de Pons, despegó una escuadrilla al mando del comandante Martínez de Pisón, le acompaña en el avión "18-6" como observador-navegante, el teniente Vallés que ilusionado, va a cumplir su segunda acción de guerra. Pocos minutos después, si-

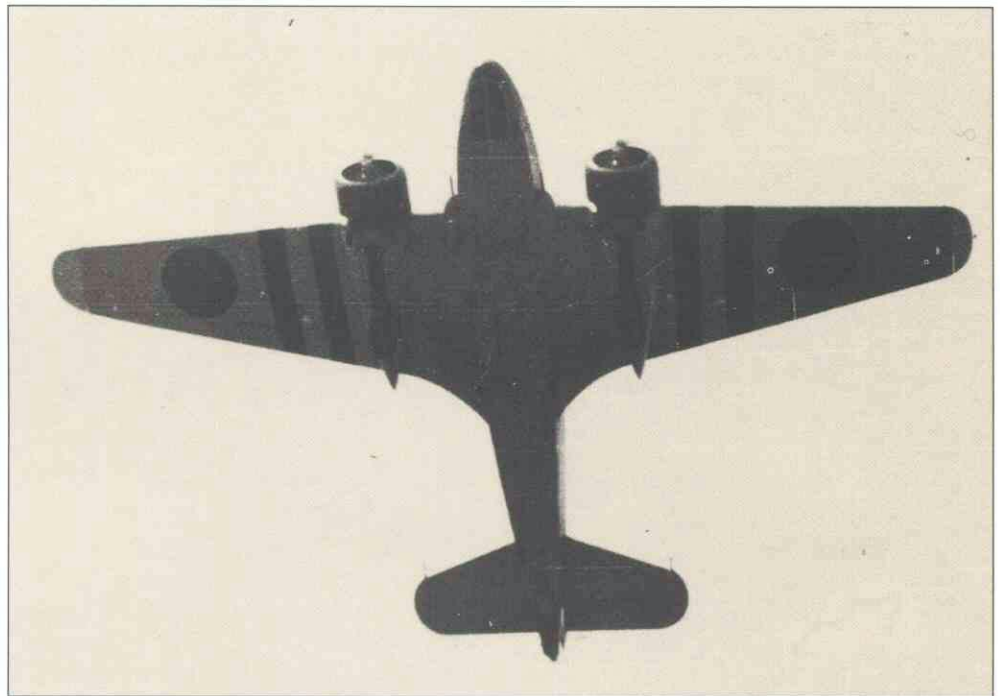




El «Capronchino» (18-11) ostentando el nombre de «Teniente Vallés», forma en Barajas el 12 de mayo de 1939, al frente de la onceava columna, con motivo de la Revista Aérea de la Victoria.

tados los aviones sobre el objetivo, inician sus pasadas de ametrallamiento al tiempo que arrojan las pequeñas bombas que portan. En uno de los picados, un disparo desde tierra, alcanza a Vallés. Percatado Pisón de la gravedad de la herida, aterriza en Balaguer a fin de trasladarlo al hospital de primera línea, a donde por desgracia llegó cadáver. A partir de entonces, siguiendo una costumbre que databa ya de la campaña de Marruecos, el "Caproni" (18-11) ostentaría tras su cabina la inscripción Teniente Vallés !!Presente!!, en recuerdo de aquél pequeño -de estatura- pero gran aviador.

Los servicios, muchas veces con dos salidas diarias, se suceden; sus objetivos son camiones y tanques en la carretera Cervera - Calaf, la estación de ferrocarril de esta población, la zona industrial de Igualada, un sec-

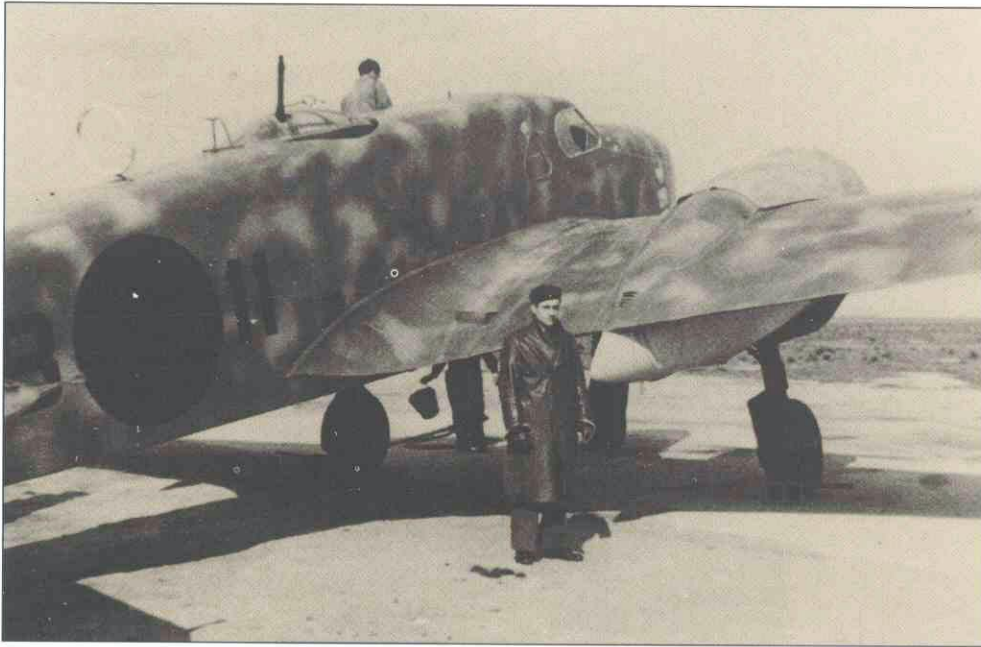


Distintos aspectos del avión.

tor entre Tortosa y Solsona o... la Ermita de los Apóstoles. En una de estas misiones debió de ser, cuando el Infante D. Alfonso de Orleans como jefe de la II Brigada del Aire, a título de inspección, se agregó al avión que pilotaba el teniente "Pablito" Atienza; y como no era raro que aconteciese, con incidente incluido, ya que al lanzar las bombas, una quedó enganchada con el consiguiente peligro de explosión; pero la reacción del Infante no pudo ser más rápida, rompió un paracaídas y con la seda le hizo un improvisado "vendaje" consiguiendo parar la ya activada espoleta. Con estos apuros, "Pablito" se despistó, adentrándose mucho en las líneas enemigas, hasta que al darse cuenta, en vuelo rasante con el fin de evitar la caza, regresó a su base. Tan pronto

como tomó tierra, el Infante -quien le apreciaba de veras- le preguntó: "Y en caso de haberse visto obligado a aterrizar en territorio enemigo ¿Qué hubiera hecho?". Atienza, haciendo honor a su indiscutible gracejo andaluz, le contestó rápido, "Yo, venderlo mi coronel. Decirles, ¡aquí traigo un Infante de España...! ¡Me he pasao...! Tan sorprendente réplica, viniendo de quien venía, motivó sonoras carcajadas del Infante.

A finales de enero, la 6ª Escuadra se traslada a Bellpuig; el día 29, en un vuelo de 45 minutos lo hace el avión (18-5) con los alféreces Javier Arraiza y Jorge Cabot. La guerra ya está prácticamente liquidada y en los cuadernos de navegación dejan de consignarse ataques; en su lugar, tras una pausa, aprovechada por los pilotos



Tocado de la típica boina, usual en una época de muchos aviadores, el teniente Echeveste, se retrata ante el 18-11.

catalanes para ver a los suyos una vez conquistada Barcelona, el 14 de febrero toda la Escuadra participa en un vuelo de entrenamiento sobre Lérida, que se repite cinco días después pero desde el campo de Tárrega, donde ahora se despliegan y el 20 participan en el desfile sobre la Ciudad Condal y el 22 en la espectacular parada aeronaval de Tarragona.

Terminados los actos de Cataluña, el día 23 la Escuadra vuela a Logroño con escala en Bellpuig y en el Cuaderno de Arraiza leemos algo consustancial con los "Caproni": "Caballito de salida, gran susto"; el 28 todos los aviones regresan al campo inicial de Alfamén donde celebran la victoria.

El 2 de Abril vuelan a la capital de España; ya en la aproximación al aeropuerto de Barajas, les sorprende el importante despliegue aéreo que en largas hileras se aprecia en tierra. Se trata de los "Katuska", "Natachas" y "Chatos" de la Aviación Republicana que, de acuerdo con las condiciones impuestas para el

fin de las hostilidades, habíanse entregado.

Los siguientes días transcurren entre vuelos de instrucción y "turismo"; el 22, al menos dos aviones, pilotados por el comandante Bermúdez de Castro y el alférez Arraiza, hacen el recorrido Barajas, Bilbao, Burgos y desde este aeródromo, regresan al aeropuerto madrileño. Tres días después, Arraiza recoge el avión 18-1 en Logroño y aprovechando la prueba de aparato, sobrevuela su pueblo navarro de Pitillas, hace una visita a sus parientes y amigos en Pamplona y lo entrega el día 27 en Barajas.

El 12 de mayo, la 6ª Escuadra participa en la grandiosa Revista Aérea (449 aviones) celebrada en Barajas, aportando 14 aparatos, que siete días después sobrevuelan Madrid en el brillantísimo Desfile de la Victoria.

Reorganizada la Aviación, la II Brigada del Aire ahora comprendiendo la 2ª y 3ª Escuadra, Grupo de Caza, Escuadrilla de Hs-123 y Plana Mayor, pasó a guar-

nercer la Región Aérea nº 2 con base en Tablada; en consecuencia, dejaba de pertenecer a ella la 6ª Escuadra (como hemos visto, Grupos 8 y 9 -G-18), con tal motivo, en la Orden General nº 1, el Infante de Orleans y Borbon, coronel jefe de la II Brigada, se despedía de ella en los siguientes térmi-

nos: ... "En estos momentos dolorosos de separación, quiero hacer constar la pena que me causa, así como la satisfacción y orgullo que sentiré siempre al recordar que tuve tan brillante Unidad a mis órdenes desde su creación hasta el final glorioso de la Guerra. No necesito felicitar a su heroico Jefe ni a los Jefes, Oficiales, Clases y Tropa que la componen, puesto que han sido ya premiados con las felicitaciones del General Jefe del Aire por su actuación y de los Generales de C.E. por su eficaz cooperación en el avance por terreno difícil. En estos duros servicios, bombardeando en picado y ametrallando en vuelo rasante, demostraron su celo, abnegación y alegre acometividad despreciando todo peligro. Pero no sólo en el aire demostraron su entusiasmo, sino en los penosos trabajos de tierra, en Aeródromos de primera línea rápidamente preparados, en



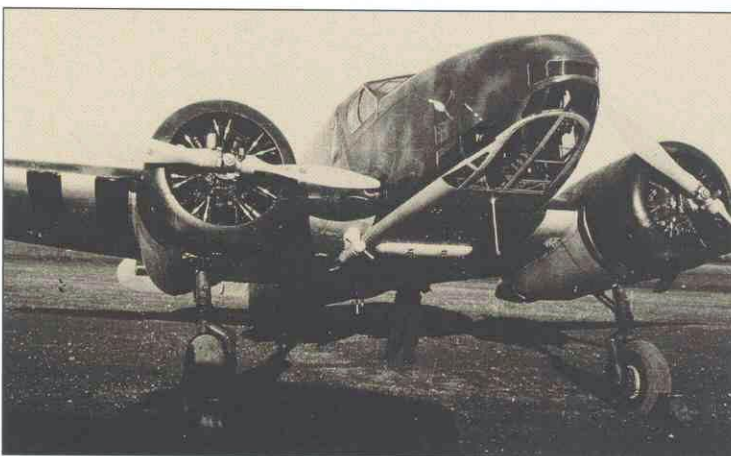
En el centro del grupo, vestido con su habitual mono blanco de anteguerra, aparece el capitán Buenaventura Pérez Porro.

alojamientos de fortuna, supieron vencer todas las dificultades y estar siempre preparados para ejecutar puntualmente todas las órdenes recibidas.

Con un personal dotado de tan altas virtudes militares y espíritu, guiados por nuestro Caudillo, seremos siempre invencibles, podremos hacer una Aviación respetada y temida por todos y, amparada por el escudo seguro de sus alas, forjará de nuevo nuestra Patria un gran Imperio".

Siempre en primera línea, con unos aviones inadecuados, la Escuadra, si exceptuamos el caso de Vallés, milagrosamente no había tenido bajas, sin embargo, ya en la inmediata postguerra distintos accidentes habrían de ensombrecer su trayectoria.

El 25 de mayo de 1939 dando unas "pasadas" de saludo, a los millares de chicas, que con motivo de la I Concentración Nacional de la Sección Femenina, se habían reunido a la sombra del Castillo de la Mota, en Medina del Campo (Valladolid), un "Caproni" pilotado por los alféreces Ricardo Alonso Villalon "El niñato" (19) y Gabriel Bourdette Bourdette (24) roza con unos cables y tras es-



Distintos aspectos del avión.



En esta fotografía tomada en el aeródromo burgalés de Villafría, reconocemos (de izq. a dcha.) agachados: los tenientes Moreno Zaracain, García Aixa, médico no identificado, y Echeveste. De pie: capitán ingeniero no identificado, el cura, capitán Atauri, capitán no identificado y los tenientes Martínez y Torrens.

trellarse, explota en las proximidades. Además de los citados, pierden también la vida el alférez de Infantería Manuel Bermúdez de Castro Carnicero, sobrino del "Chilin" y apasionado desde niño por la aviación, así como el cabo mecánico Emilio Rivas Parga y el soldado Manuel Vázquez Fernández.

El 10 de Junio los "Caproni" participan en el Desfile y Revista Aérea de Granada y justamente un mes después, el exagerado par motor, el "gesto" al que repetidamente nos hemos referido, habría de producir un gravísimo accidente. El avión (18-12) había llegado a la mañana a Tablada procedente de Tetuán y a las 18,12 horas (curiosa coincidencia con su matrícula), se disponía a volar a Madrid. Pero, dejemos que sea uno de los testigos presenciales quien nos lo cuente.

"Al efectuar el despegue en la dirección norte-sur, como iniciara con los motores a fondo un desvío hacia la derecha bastante pronunciado, en condiciones claramente defectuosas, para franquear



Durante la breve existencia del 42 Grupo de Reconocimiento, vemos a algunos de los aviadores destinados en él. De izquierda a derecha: Luis m^o Echeveste, Olegario Barreiro, Martínez (Tropas y Servicios), Juan Antonio García López «Chicharito», Eduardo Moreno Zaracain y Fermín Yurre (Intendencia).

el arbolado que inmediato al río limita el aeródromo, tuvo necesidad el piloto de hacer una maniobra brusca, sobreviniendo una pérdida de velocidad que hizo dar con el avión en tierra, cayendo en la orilla opuesta del río, en terrenos de la S.A. de Productos Químicos Cros, en el término de San Juan de Aznalfarache".

Totalmente destrozado por la explosión, con la cola empotrada en un montículo de productos minerales, un motor despedido a una decena de metros y ardiendo en pompa, las asistencias, ni siquiera pudieron acercarse a él.

En el lamentable suceso, perdían la vida el teniente José M^o Fernández Cañedo (22), el alférez Gregorio Casas Altemir (23), el sargento Ángel Senén Pardo y el cabo Felix López Otazu, además de tres militares del Ejército de Tierra que, como pasajeros, viajaban en el avión.

En julio, con los dos Grupos de "Caproni" se constituye el 42 Grupo de Reconocimiento con base en Burgos y el día 13 el comandante Bermúdez de Castro vuela a Gamonal.

Pronto la Unidad cambiaría de aeródromo, trasladándose al cercano Villafría, entre las carreteras de Logroño y Vitoria, donde los vuelos de instrucción se suceden y el 17 de octubre, por unos meses tan sólo, toma el mando de la Unidad el capitán "Perico" Atauri Manchola.

El 13 de febrero de 1940 el "Caproni" (18-30) que había despegado para un vuelo de prácticas, al regresar a mediodía al aeródromo, antes de aterrizar, efectúa una pasada rasante; tan es así, que uno de sus planos choca con uno

de los hangares, precipitándose contra la tapia que linda con la carretera de Vitoria, se parte en dos y uno de los trozos cae al exterior. En tan dramático accidente, presenciado por numeroso personal del aeródromo, perdían la vida los tenientes Felipe García Aixa (24) y Antonio García López (de la misma edad que el anterior), los cabos mecánico y radio Julio Fernández Cordón (25) y Antonio Canals Solá (23), así como el alférez de Infantería, Jacobo Campuzano Rodríguez, hermano de un piloto de los "Pedros" (He-111) del 10-G-25.

¿Fue este accidente la gota que colmó el vaso? no lo sé, pero acto seguido se disolvía el 42 Grupo repartiéndose sus aviones por algún Regimiento y las Escuelas de Transformación de los Grupos "Sur" (Jerez) y "Levante" (San Javier). En la Cartilla de Vuelos de Luis M^o Echeveste, comprobamos el 1 de marzo un intento de viaje Burgos-San Javier, con escala en Barajas, que no pudo llevar a cabo hasta tres días después; y el 16, otro de Burgos a León, para entrega del avión en Maestranza.

Un escrito del Estado Mayor, de fecha 7 de noviembre de 1940, disponía, que uno de los "Caproni" destinado en San Javier, se desplazara a la Academia de Aviación de León, con el fin de ser evaluado con vistas al empleo en el referido centro, de todos los aviones del citado tipo; pero tras ser probado por distintos profesores, el aparato regresó a su destino inicial.

Temporalmente en el 13 Regimiento, hubo uno, en el que a los pilotos recién incorporados, se les daba algún vuelo preparatorio para la "suelta" en el Ju-88. Como es de suponer, tratándose de aviones tan opuestos, de nada servía el entrenamiento. Dicho avión, por cierto, terminó "tumbado a la Bartola" en manos del teniente Pío Tejada, experto sin embargo, en el bombardero alemán. Otro, el (18-10) sucumbiría en Tablada el 10 de junio de 1941. Acababa de tomar tierra y dándose cuenta el piloto de que los frenos no mandaban, prefirió dejarlo camino del aparcamiento y que fuera el tractor quien lo remolcara hasta allí; pero antes de que la operación se realizara, se lo "tragó" el Fiat CR-32 (3-136) cuyo piloto, el capitán León Pajares, no lo vio.

A finales de 1945 los pocos que aún quedaban en vuelo, adoptaron el nuevo código A.3, o lo que es lo mismo, tercer tipo de avión de asalto. No mucho más tarde, se daba de baja al último "Capronchino", un avión al que Juan Antonio Ansaldo, jefe de la 6^a Escuadra y prolífico autor de encendidos himnos y romances, dedicó uno, que con mucha sorna comenzaba: "Soy gran bombardero de caza y cadena". ■