

Fuentes para la guerra aérea en España: memorias de los aviadores de la aviación legionaria

ANGELO EMILIANI

Traducción: Carlos Lázaro Ávila, Miembro del SHYCEA

CONSIDERACIONES PREVIAS

Un análisis de las memorias escritas por pilotos italianos que han combatido en España durante los años de la guerra civil tal vez pueda contribuir a la reconstrucción de un panorama ya ampliamente trazado por el excelente trabajo de Carlos Lázaro Ávila en “Fuentes primarias de la guerra aérea en España: textos autobiográficos españoles”¹. Antes de adentrarnos en el contenido de este trabajo, son precisos algunos preámbulos de mérito y de método.

Sería lícito esperarse que hubieran sido muchos los que recordasen sus experiencias en un conflicto ganado y en el que la Aviación Legionaria (siendo éste el nombre adquirido por el contingente italiano desde principios de 1937) desempeñó un papel decisivo, sin embargo no es así. De los aproximadamente 1.800 pilotos enviados a España,



los que nos han dejado memorias escritas –aunque de valor muy variado para fines de investigación histórica– suman un total de quince, ni siquiera uno de cada cien.

Las razones son, en parte, fáciles de imaginar. Poco más de un año después

del fin de la guerra civil española, la Regia Aeronautica fue llamada a una prueba mucho más difícil, que se prolongó durante casi cinco años y terminó con un resultado desastroso. La caída del fascismo el 25 de julio de 1943, la invasión de Italia por la Wehrmacht y el armisticio del 8 de septiembre entre el gobierno Badoglio y los Aliados, determinaron la trágica división del país, la disolución de sus fuerzas armadas y el comienzo de su propia guerra civil. Incluso los aviadores –los pocos que no decidieron abandonar definitivamente el vuelo– se encontraron combatiendo en frentes opuestos: en el Norte al lado de los alemanes en la ANR (Aeronautica Nazionale Repubblicana) y en el Sur con los Aliados en las unidades de la l’Aviazione co-belligerante² (1). Acabada la guerra, cada uno de ellos fue llamado para rendir cuentas de las decisiones tomadas y de sus responsabilidades en una época marcada por



CR.32 3-6 de la 19ª Ella., fotografiado en Almaluez en otoño de 1937.
Es el caza usado habitualmente por el capitán Degli Incerri.



La 1ª Ella. escuadrilla de Tocci en noviembre de 1936.

contrastes y rencores, por gestos de coherencia y traspasos oportunistas con fugas descaradas de un campo al otro.

Es lógico que en un clima como ese, muy pocos pensarán en reflejar en un libro su participación en las “guerras del Duce”. Así que, mientras sólo dos textos autobiográficos han sido publicados antes de la entrada de Italia en la Segunda Guerra Mundial, habrá que esperar muchos años después de su finalización para que otras memorias sean entregadas a la imprenta. Y con frecuencia tendrá lugar tras la muerte del protagonista, por iniciativa de parientes, amigos o escritores de temas aeronáuticos.

Las fuentes primarias que en la actualidad están a disposición de historiadores e investigadores constituyen, pues, un “corpus” heterogéneo que debemos abordar teniendo en cuenta el contexto en que fue escrito y publicado y, a menudo, las vivencias personales del mismo autor. Además, habrá que tener en cuenta, su honestidad al evocar acontecimientos y comportamientos incómodos. Al pasar revista a estos documentos, se ha decidido evaluar todos los libros en los que se puedan, en cualquier modo, reflejarse hechos, sentimientos y valoraciones de los protagonistas, aunque estén condicionados por posteriores cambios de idea o por intervenciones de terceros.

El primer libro de un piloto de la Aviación Legionaria que salió a la luz es “**Duelli aerei**”³ de Enrico Degli Incerti publicado en 1939 por Editoriale Aeronautica⁴. Aunque editado el mismo año en que se acaba la Guerra Civil española, se trata de una obra póstuma. En España desde febrero de 1937, el teniente “Valentino Tocci” está adscrito a la 1ª Escuadrilla Caza y allí permanece cuando en el mes de abril la unidad se convierte en la 19ª Squadriglia encuadrada en el XXIII Gruppo “As de bastos”. Ascendido a capitán el 1 de julio, Degli Incerti asume el mando de la misma unidad y lo mantiene hasta su repatriación que tuvo lugar a finales de noviembre. Muere el 22 de julio de 1938, con tan solo 29 años, durante una exhibición acrobática sobre el aeropuerto de Rímìni.

Según la introducción anónima, el libro recogería las anotaciones del mismo capitán Degli Incerti redactadas “en los intervalos entre una acción y otra”. El texto está tan influido por el lenguaje y el espíritu de la época como para parecer hoy excesivamente propagandístico. Incluso en la efectiva descripción de los vuelos de guerra prevalece el concepto según el cual son siempre la osadía y la temeridad las que prevalecen; el adversario sucumbe porque es un vil y se bate por ideas bárbaras. Son pocas las fechas y los nombres, es decir

los datos imprescindibles para la investigación histórica⁵.

Del año 1941 es, sin embargo, “**Viva la muerte. Diario dell’Aviación de El Tercio**”⁶, una obra fundamental para quien quiera documentarse sobre los primeros meses de la guerra aérea en España. El autor es el Coronel Ruggero Bonomi, el oficial al que se le ha confiado el envío de los primeros bombarderos Savoia S.81 desde Elmas, en Cerdeña, a Nador y que más tarde desempeñó el mando de la Aviación del Tercio. El libro reproduce día tras día la actividad de los primeros cinco meses de guerra, desde el 28 de julio de 1936 hasta la constitución de la Aviación Legionaria, y revisa los acontecimientos sucesivos hasta la toma de Málaga. La confrontación con la documentación de archivo evidencia algunas inexactitudes de poca consideración, pero no menoscaba el significado y la importancia de esta obra.

Bonomi es uno de los hombres-clave de la historia de la aeronáutica italiana. Iniciada la vida militar en la Academia naval de Livorno en 1914, pide y consigue entrar en la Regia Aeronautica en 1923, iniciando una brillante carrera: ayudante de vuelo de Francesco De Pinedo en la “Crociera delle due Americhe”, protagonista de las “Crociera” del Mediterráneo occidental y oriental, confiándole en 1930 los ensayos para el

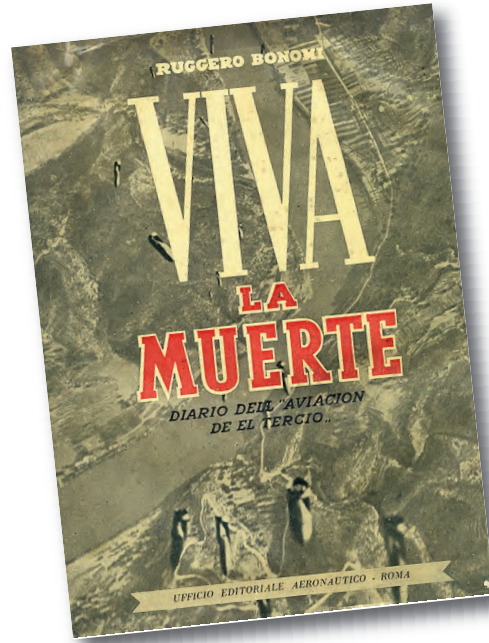


R. Bonomi.

lanzamiento de torpedos desde un avión. Después de la experiencia española toma el mando de tres Stormi de bombardeo, primero el 30º después el 8º y por último el 36º. En 1939 asume importantes encargos del Estado Mayor y en la víspera de la entrada en la guerra mundial es ascendido a general de Brigada Aérea. Está a la cabeza del Cuerpo Aéreo Italiano que interviene en la Batalla de Inglaterra⁷ y, a continuación, con el grado de general de División Aérea, dirige el Sector Oeste en África Septentrional. Después del armisticio del 8 de septiembre de 1943 el mismo Mussolini lo llama en un momento delicadísimo para conducir la ANR, la fuerza aérea de la Repubblica Sociale.

Estas pocas anotaciones no son suficientes para trazar un perfil del Ruggiero Bonomi aviador, pero pueden hacer comprender que su testimonio es el de un oficial de notables capacidades profesionales. Sus escritos siempre se refieren a cuestiones relacionadas con el vuelo, acciones de guerra, hombres y máquinas a sus órdenes. Pocas son las concesiones a la retórica y al fanatismo⁸.

El único libro autobiográfico en el que se hace alusión a la Guerra Civil española salido a la luz en la inmediata posguerra es **“Un aviatore racconta le sue battaglie 1940-1943”** de Francesco Aurelio di Bella (A. Renna Editore, Palermo 1950). Tras haber formado parte como subteniente piloto del XXIX Gr. de Bombardeo Veloz del comandante Gaeta, di Bella ha estado en el Depósito de Logroño y luego ha sido instructor en la Escuela de Especialistas de Málaga. Es uno de los muchos



aviadores que quedan en España tras el final del conflicto y sus primeras páginas narran cómo los italianos de la ya disuelta Aviación Legionaria oyeron por la radio el anuncio del inicio de la segunda guerra mundial. Aun sin ningún tipo de noticia relacionada con la actividad desarrollada en el período precedente, el libro refiere el estado de ánimo de un combatiente valeroso - se le otorgará la Medalla de oro al valor militar en vida por las acciones de torpedo llevadas a cabo en 1943 - que hace un balance de la participación de Italia en la Guerra Civil española. Un balance amargo, en el cual la desorganización y la modesta calidad de armas y materiales constituyen una señal premonitoria.

Una fugaz alusión a la implicación personal en la guerra de España aparece también en **“Uomini nei cieli”** del General Giuseppe Valle⁹. Según lo que

él escribe, en los últimos meses de 1938 los bombarderos de la Aviación Legionaria que van a soltar su carga de bombas sobre Barcelona deben desafiar la temible defensa de las artillerías antiaéreas. Por lo tanto hay que realizar estos servicios de noche, pero los pilotos manifiestan desconfianza acerca del empleo nocturno del S.79. Fue el mismísimo Mussolini quien les dijo que habría que disipar aquellas dudas “dando ejemplo”.

Herido en el alma, el último día del año de 1938 el Gen. Valle –por entonces Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronautica– despegó desde Guidonia, en las proximidades de Roma, a los mandos de un S.79 con una tripulación elegida por él mismo y se dirige hacia la capital catalana. A las 21:30 está sobre el objetivo, lanza las bombas sobre la estación marítima y retoma el camino de vuelta aterrizando de nuevo en Guidonia alrededor de la medianoche. Se trata de un episodio del cual no se sabe mucho más y que merecería sin embargo ser examinado en profundidad.

MEMORIAS TARDÍAS

Para leer otras memorias de un piloto italiano será necesario esperar más de veinte años, apareciendo en 1976 **“Vita di pilota”** de Corrado Ricci¹⁰. La larga espera en la aparición de estas memorias está recompensada por un buen libro que dedica a su experiencia en tierras ibéricas casi 60 páginas. Es un libro bien escrito, preciso en todo su contenido, riguroso y objetivo, que describe hechos y expresa juicios con ánimo franco y sincero. Y que se deja



Francesco A. Di Bella.



G. Valle.

apreciar desde la dedicatoria: “A todos los pilotos que han volado conmigo y contra mí”.

En España desde el 3 de noviembre de 1936, el teniente Ricci está en la 3ª Escuadrilla de Caza y participa en las más duras fases de la batalla de Madrid y en los sucesivos combates de otros frentes. Ricci ostenta durante breves períodos de tiempo el mando de la unidad y lo asume definitivamente con el grado de capitán en las últimas semanas de su permanencia, durante la batalla de Brunete.

De aquellos ocho meses de guerra ha dejado un testimonio imprescindible; leyendo sus páginas se comprende mejor que en los documentos oficiales la diversidad de opiniones sobre el empleo

de la caza legionaria¹¹, las razones de la concesión a García Morato de la Cruz Laureada de San Fernando, las envidias y los celos que esta concesión generó y que llevaron al as nacionalista a un estado de profunda tristeza¹².

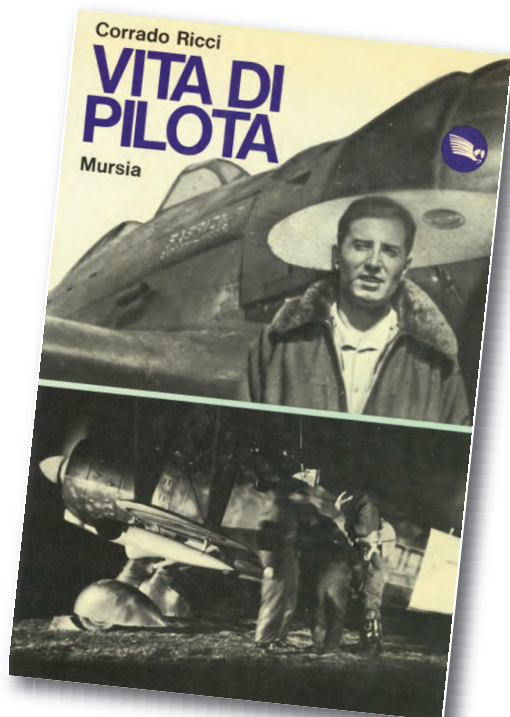
Del mismo Corrado Ricci es también una larga carta –17 páginas densas escritas a máquina– inédita, pero notoria en el ambiente de los investigadores que se ocupan de la guerra aérea en España. Está dirigida a Andrés García Lacalle y contiene un detallado y puntilloso comentario a su libro “Mitos y verdades. La aviación de caza en la guerra española”. Poniendo en duda algunas convicciones y afirmaciones de Lacalle, Ricci informa de su actividad y de cuanto ha visto y sabido desde su primer

vuelo en España hasta el 28 de marzo de 1937, día en el cual la 26ª EIIa. recibe la orden de desplazarse a Vitoria. El texto refleja cuanto se lee en “Vita di pilota”, pero con mayores detalles y puntualizaciones.

Esta carta refleja un discurso “de piloto a piloto” más que entre adversarios, escrito por “una persona que busca la verdad, como tengo el derecho y el deber de creer que también usted hace”. Los últimos renglones de la carta inducen a pensar que la experiencia española ha dejado en Ricci una profunda amargura. “No sé qué más podría el fértil cerebro de los españoles inventar contra nosotros –escribe rechazando con indignación la acusación dirigida a los pilotos italianos de ametrallar los paracaídas– que fuimos tan tontos de ir a dar ayuda a gente parecida. Son sólo y únicamente mentiras”.

Con la misma firmeza Ricci contradice la tesis según la cual, durante las batallas de Madrid y del Jarama, los pilotos italianos estaban amedrentados por la aviación republicana y evitaban entonces el combate. “Nunca hemos tenido el temor de los cazas de ustedes; temor lo han tenido los Heinkels que después de haber rehusado muchas veces de salir al frente con nosotros, declararon que no podían combatir al Curtiss”.

En diciembre de 1985 el editor Mucchi de Modena, muy activo por aquellos años en el campo de la edición aeronáutica, publica “Tullio De Prato un pilota contadino”. Se trata también en este caso de un libro póstumo: ha sido su amigo Cesare Gori –también piloto



Corrado Ricci.

además de autor de óptimos libros sobre la historia de la aviación— quien ha reordenado apuntes, documentos, informes y cartas enviadas a periódicos y a camaradas. La figura humana y profesional de De Prato aparece así en toda su honestidad y rigor. Como militar que tiene por objetivo de vida el servir con honor al propio País, el oficial denuncia con indignación modos y comportamientos que considera perjudiciales e indecorosos. Su crítica punzante golpea a arribistas y a oportunistas, a incompetentes y a emboscados, a estafadores, a carreras fáciles y a medallas concedidas con facilidad.

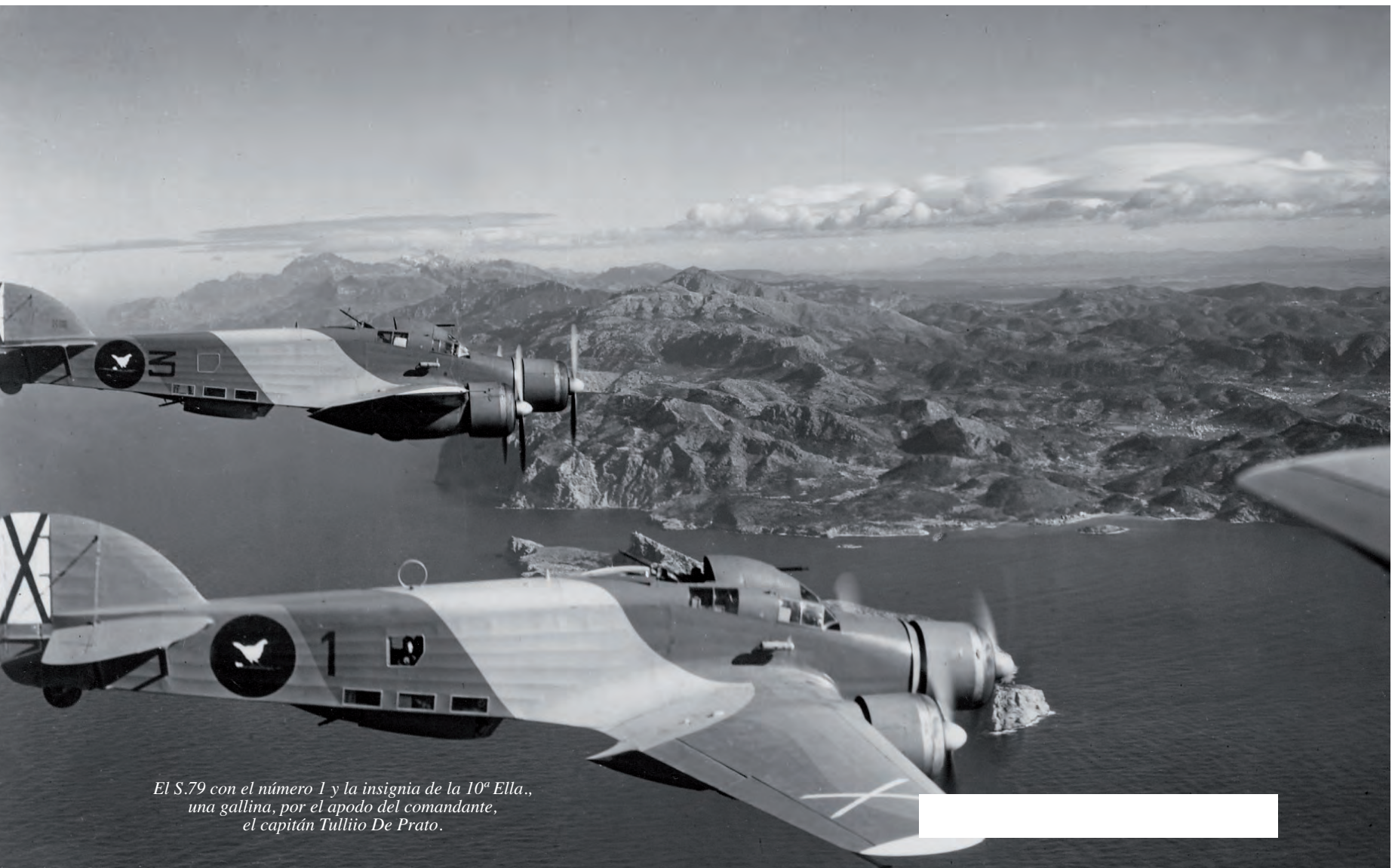
Aunque es un experimentado piloto de caza, De Prato va dos veces a España pero siempre a los mandos de un bombardero. En la cúpula de la Regia Aeronautica la filosofía por entonces dominante —construida más sobre la exaltación de mitos retóricos que sobre sólidas bases formativas— quiere que un buen piloto sea capaz de dirigir cualquier tipo de avión¹⁴. Pero en su caso se trata de otra cosa: tiene el vicio de decir lo que piensa y acaba por resultar indeseable. Su envío a España es la manera de quitárselo de en medio.



Empieza su primer ciclo operativo el 12 de febrero de 1937: el teniente De Prato es jefe de la tripulación del S.79 núm. 2 de la 1ª Sección¹⁵ que se traslada desde Guidonia —sede del Centro experimental de la Regia Aeronautica y del 12º Stormo de Bombardeo desde el cual han seleccionados los aparatos— a

Palma de Mallorca. El vuelo corre el riesgo de convertirse en tragedia varias veces por la manera en que ha sido preparado —“partida precipitada y temeraria”— y por la manera en que lo dirige el oficial de más alto grado. Tras algunas acciones efectuadas desde Son San Juan, la 1ª Sección S.79 se desplaza a Soria desde donde interviene en el frente Norte y en el central. De Prato vuelve a Italia en mayo y es destinado al 8º Stormo de Bombardeo que está recibiendo los nuevos S.79. Su experiencia y capacidad resultan de gran valor para adiestrar a otros pilotos a los mandos de una máquina moderna, pero no tan fácil de tripular como el S.81.

Ascendido al grado de capitán un mes después de su repatriación, vuelve a España en noviembre de 1937 cuando el 8º —único Stormo de la Regia Aeronautica que combate en los cielos españoles con su dotación completa, tanto en hombres como aeronaves— se desplaza a la isla de Mallorca. Hasta el 28 de junio de 1938 está al mando de la 10ª Ella. del XXVIII Gr. “Halcones de las Baleares” ganándose la estima unánime por sus dotes de piloto, de organizador y de comandante. En “su” libro no



El S.79 con el número 1 y la insignia de la 10ª Ella., una gallina, por el apodo del comandante, el capitán Tullio De Prato.

reproduce en términos cronológicos los hechos de los cuales es protagonista y testigo en España: como por otros períodos, recoge observaciones, informa acerca de momentos particulares y critica severamente a quien cubre un puesto de mando sin estar a la altura¹⁶.

Transcurrido otro largo lapso de tiempo, en cosa de pocos años se publican tres libros que contienen amplios capítulos con referencia a la guerra aérea en España. Del año 2001 es “**Seguendo la bandera. Vita di un pilota**”¹⁷ escrito por el General Paolo Moci, jefe de tripulación del avión núm. 2 de la 2ª Sección S.79¹⁸, llega a Palma de Mallorca en la segunda quincena de marzo de 1937 y está a continuación en la 280ª Ella. del XXIX Gruppo Bombardeo Veloz de la Aviación Legionaria.

Experto piloto, pero sobre todo un óptimo oficial de bombardeo, el teniente Moci permanece en España por un período excepcionalmente largo respecto a la media de los aviadores italianos: un año y medio. En muchas ocasiones vuela a bordo del S.79 del comandante de Grupo, el Mayor Pietro Morino, o del capitán Ettore Muti, futuro secretario del Partido nacional fascista, al cual lo une una fuerte amistad. Cuando a finales de abril de 1938 el Grupo se traslada a Valenzuela en vista de la ofensiva contra Cataluña, al mismo Moci se le confía el mando provisional de la 280ª.

En el libro, su permanencia en la península ibérica —donde efectúa 230 misiones de guerra— está condensada en una treintena de páginas en las cuales no faltan elementos de interés. La sensación que se transmite es que el autor, muchos años después, recuerda con un cierto distanciamiento y con algunas reflexiones aquel período. Esto se comprende por la amargura que transmite, casi un momento de crisis moral, debida a la consciencia de que sus bombas provocan la muerte de civiles. O por la reprobación al darse cuenta de la brutalidad con la que son “eliminados” los prisioneros, o el saber que tres soldados españoles han sido fusilados “por sabotaje”, incluso sin ninguna prueba que demuestre sus responsabilidades tras la destrucción de un S.79 que se incendió durante el aprovisionamiento de combustible¹⁹.

El sargento mayor piloto Tullio Serafini, proveniente del 1º St. de Caza, está en España desde el 6 de octubre de 1936 hasta finales de junio de 1937, integrado en la plantilla de la 1ª Ella. de Caza con el apodo “Giulio Raffaelli”. Con la colaboración de Antonella Poloni, una conocida que aprecia su inteligencia y su caballerosidad pero que no



Tullio de Prato.



P. Mocchi.



comparte sus ideas, ha escrito y publicado por su cuenta “**Storia di un pilota**”²⁰. “Por aquel entonces —declara Serafini refiriéndose al otoño de 1936 y a su perspectiva de ir a España— no tenía ideas políticas precisas, acepté más bien por espíritu de aventura, para medir mis capacidades de piloto de caza y también porque la remuneración era muy interesante, 3.000 pesetas al mes, con todos los gastos pagados, equivalentes a 6.000 liras, cuando en Italia percibía sólo 1.000 liras”.

Escritas sobre una base de recuerdos ya lejanos y, seguramente con la única ayuda del libro de vuelo, las páginas dedicadas a la Guerra Civil española exprimen el estado de ánimo y las opiniones de un combatiente —indiscutiblemente partidario del fascismo y del franquismo— y contiene afirmaciones que sorprenden. El autor dice que los Martin Bomber (los Tupolev SB-2) en realidad eran Ilyushin; arroja una amplia sombra de sospecha sobre la lealtad del propio comandante, el Mayor Tarcisio Fagnani; sostiene que la liberación del Alcázar de Toledo tiene lugar a mediados de octubre de 1936 y no más de dos semanas antes; escribe que el bombardeo de Guernica fue el resultado de un error: el verdadero objetivo de los bombarderos de la Legión Cóndor, a su parecer, era el puerto de Bilbao²¹.

Mucho más espacio a la experiencia española dedica, sin embargo, el por entonces sargento Giuseppe Ruzzin en su “**Ali d’aquila. Dall’esodo di Caporetto ai combattimenti nei cieli d’Europa**”: 120 páginas de un total de 278²². Ha sido Flaminio Pagani, un apasionado de historia, quien ha convencido a Ruzzin para publicar sus recuerdos de piloto integrándolos con el fruto de sus lecturas. Muerto Pagani antes que el libro fuese entregado a la imprenta, el manuscrito ha permanecido en un cajón durante años, hasta que Ruzzin, ya acabada su larga carrera con el grado de General, decide completar el trabajo firmando el libro con el nombre de su colaborador fallecido.

Publicado por cuenta propia, el volumen se presenta con un aspecto muy descuidado, lo cual desmerece su contenido. Las muchas y bellas fotografías tomadas por Ruzzin en España están reproducidas en una calidad pésima y en algunas páginas el mismo texto resulta difícil de leer por los defectos de impresión²³. Prescindiendo de estos factores, más estéticos que de sustancia, se trata de un buen libro que reproduce con riqueza de datos la permanencia del autor en las filas de la Aviación del Tercio en primer lugar y posteriormente



en las de la Aviación Legionaria. Y que evidencia una vez más cómo detrás de una propaganda rimbombante se esconden serias limitaciones técnicas y organizativas.

Ruzzin llega a España a mediados de octubre de 1936 con apenas veinte años y con un centenar de horas de vuelo, demasiado pocas para ir a la guerra. “En mi total desinterés por la política, interna y externa, no sabía cuál hubiera sido la meta de nuestra misión o, aunque podía imaginar la exigencia a España, ¿de qué parte y contra quién? Me mandaba allí mi gobierno, o mejor dicho S.M. el Rey, y con eso me bastaba”²⁴.

Sometido a la prueba bélica demuestra, sin embargo, ser un buen piloto. En las filas de la 1ª Ella. de Caza, convertida en 19ª a finales de abril de 1937 con la reorganización de la Aviación Legionaria, combate en todos los frentes donde interviene el XXIII Gr. “As de bastos” hasta su repatriación en la primera quincena de noviembre de 1937. Es destinado al 3º St. de Caza y participa en más campañas a lo largo de la segunda guerra mundial: con el Cuerpo Aéreo Italiano sobre el Canal de la Mancha, en África Septentrional y en Sicilia. En 1941 es admitido en la Academia Aeronáutica y a final de curso as-

ciende a oficial. En su larga vida de piloto ha volado a los mandos de 40 tipos distintos de aeronaves, desde los biplanos hasta los aviones a reacción, y ha adiestrado a generaciones de alumnos.

La “guerra de España” del subteniente Giacomo Metellini se resuelve en un auténtico viaje turístico. Destinado a la 102ª Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación de las Baleares con el nombre de “Giacomo Metel”, llega a Palma de Mallorca en marzo de 1939, con la guerra ya finalizada, para permanecer en ella solo por unas semanas. La actividad de vuelo no va más allá de algunas misiones de vigilancia durante las cuales “jamás vimos un aparato enemigo” tal y como escribe en su libro “**Un pilota racconta**”²⁵.



El número de fabricación (n.c.) 158 caracteriza el CR.32 del sargento Ruzzin. Son evidentes los disparos encajados a lo largo de un combate.

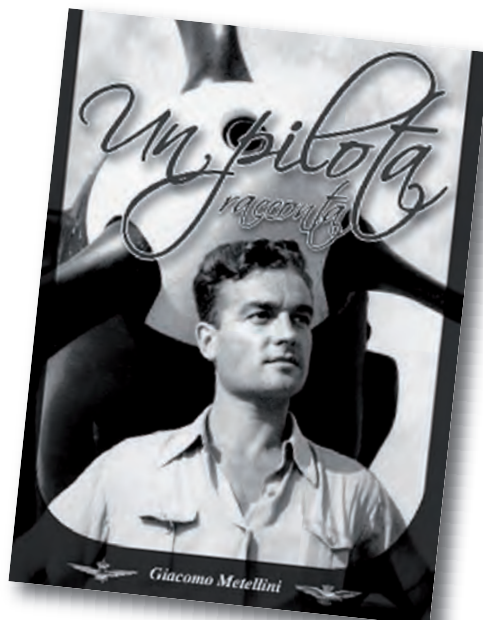


LA LABOR DE DIVULGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN 4º STORMO

Es gracias a la excelente actividad de la Asociación 4º Stormo de Gorizia (con la colaboración de Vittorelli Edizioni para los primeros tres libros) por lo que en los últimos años se han publicado los recuerdos “españoles” de otros pilotos, casi todos póstumos y provistos de una excelente documentación fotográfica.

En 2004 aparece “**Come rondine in cielo**” de Aldo Gon²⁶. Siendo un subteniente adscrito a la 96ª Ella. de Caza, Gon llega a España el 3 de marzo de 1938 y es destinado a la 18ª Ella. del XXIII Gr. de la Aviación Legionaria. Toma parte en las operaciones de Santander, Belchite, Gijón, Teruel, Aragón y durante la batalla del Ebro. El 1 de octubre, cuando ya tiene preparadas las maletas para volver a Italia, cede a las insistencias del capitán Antonio Chiodi que quiere participar en una acción de guerra. Chiodi no es un piloto de caza y, en una maniobra fallida, colisiona contra el CR.32 de Gon, dañándolo hasta el punto de obligar al piloto a lanzarse en paracaídas. Gon, en su 86ª acción en España, cae en territorio controlado por los republicanos y es hecho prisionero. En el libro faltan casi completamente nombres e indicaciones de lugares, pero frente a esta carencia existe un capítulo final breve, pero preciso y rico en datos.

Al año siguiente, la Asociación publica “**Aquile e pomodori. Storie di piloti del 4º Stormo di Gorizia**”. En 128 páginas están condensadas las vivencias de cuatro aviadores y breves fichas biográficas de otros seis. Propiamente



CR.32 de la 102
Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación de
Balears en los últimos días de guerra.

autobiográficas –limitándonos al argumento que nos interesa– son tan sólo las páginas de Raffaele Chianese (ocupan más de la mitad del libro), Guglielmo Biffani y Vincenzo Patriarca. De Chianese y Patriarca volveremos a ocuparnos más adelante; Biffani²⁷, sargento piloto, ha formado parte de la 101ª Ella. del X Gr. de Caza de la Aviación Legionaria de las Baleares desde mayo de 1937 a julio de 1938. En un año sostiene un único combate: tiene lugar el 7 de diciembre de 1937 cuando, junto con el sargento Leonardo Ferrulli, ametralla dos SB-2 treinta millas al norte de Ibiza y declara haber derribado uno de ellos.

Entre 2006 y 2007 la asociación goriziana publica en dos volúmenes “**Un americano a Gorizia. Diario di un pilota del 4º Stormo**”, lo que se puede considerar como las memorias del piloto italo-americano Joseph Vincent Patriarca. El empeño por llevar a cabo este esfuerzo editorial es enorme, empezando por la traducción del texto original escrito en un *slang* de interpretación no fácil. Pero el resultado del trabajo es decididamente bueno.

La de Patriarca es una historia realmente singular. Hijo de un emigrante que se estableció en Nueva York, comienza a volar en otoño de 1931 con el objetivo de enrolarse en el cuerpo de los Marines como piloto militar. Pero en el examen médico descubren que le falta el equivalente a siete cm. para llegar a la altura mínima requerida: cinco pies con ocho pulgadas. Decide entonces ir a Italia; llegado a Roma y superadas las pruebas de admisión en la Regia Aeronautica, viste el uniforme gris-azul y lo llevará desde 1933 a 1956, participando

CR.32 de Metellini.



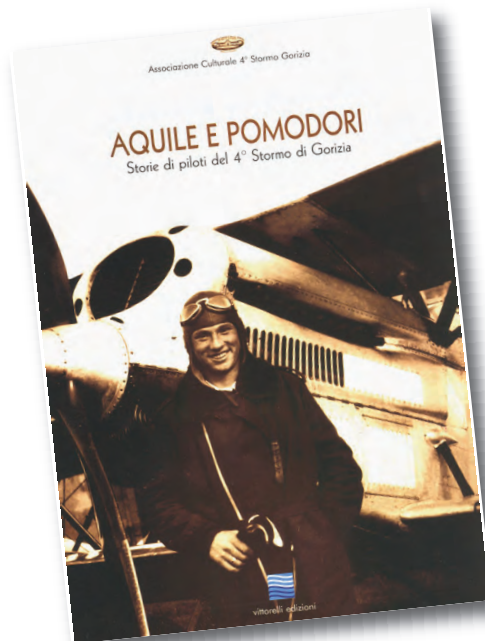
en tres guerras y afrontando auténticas aventuras.

Destinado al 4º St. de Caza, va voluntario a España en agosto de 1936 con la primera escuadrilla del capitán Vincenzo Dequal. El 13 de septiembre, durante su quinto vuelo de guerra, en la zona de Talavera de la Reina colisiona en vuelo con un Nieuport 52 y se ve obligado a lanzarse en paracaídas. Es capturado por un grupo de milicianos y es interrogado varias veces tanto por oficiales españoles como por el dirigente socialista italiano Pietro Nenni²⁸. Menos de dos meses y medio más tarde, el 25 de noviembre, es liberado, llega a Valencia y se embarca en el crucero americano "Raleigh" que lo llevará de nuevo a Nueva York, desde donde muy pronto volverá a Italia para retomar la vida que ya ha elegido, la de piloto.

A su breve período pasado en España, Patriarca dedica casi 60 páginas de agradable lectura, ricas de anécdotas y de detalles útiles para comprender el ambiente en que se desarrollaron las primeras misiones de guerra de los pilotos italianos. Lo que Patriarca no explica en profundidad son los motivos de su liberación en un período en el que aún no habían sido concretados acuerdos y procedimientos para el intercambio de prisioneros²⁹.

Los recuerdos de Silvio Costigliolo están recogidos en "**Una puntata nell'azzurro**" publicado en 2009. Piloto de caza desde 1930, el sargento mayor Costigliolo³⁰ tiene ya a las espaldas años de vida militar y de actividad de vuelo cuando a finales de octubre de 1936 se embarca en La Spezia en el "Aniene" para llegar a España. En Talavera de la Reina –desde donde realiza el 10 de noviembre su primer vuelo de guerra– entra en la 2ª Ella. que, a las órdenes del capitán Guido Nobili, se traslada a continuación a Torrijos y después a Soria. Participa en la batalla de Madrid y en la de Guadalajara. Pasado un breve período en la 19ª Ella. va a la 31ª Ella. del capitán Ugo Benigni³¹ y desde Vitoria participa en las operaciones sobre el frente de Bilbao. Tras un ulterior ciclo de misiones en Andalucía y Extremadura, en la segunda quincena de junio vuelve a Italia con el alma herida por haber sido testigo de la dureza con la que se combate en España, una guerra despiadada. Alguna imprecisión, sobre todo por lo que respecta a las referencias temporales, no disminuye el valor de su testimonio como hombre y como soldado.

Cuando se publica el libro con sus memorias, en marzo de 2010, Raffaele Chianese está a punto de llegar al siglo



Vincenzo Patriarca.

de vida. En "**Primo e ultimo. Diario di un pilota del 4º Stormo**" reproduce una larga existencia dedicada casi plenamente al vuelo y que le ha llevado a estar entre los protagonistas de los años más apasionantes del progreso aeronáutico.

Destinado al 1º St. de Caza en 1930, al año siguiente pasa a la prestigiosa 91ª Ella. del recién constituido 4º Stormo. En los años treinta forma parte de las patrullas acrobáticas que se exhiben ante grandes multitudes en Italia y en el extranjero, según una corriente de opinión que encuadra al piloto de caza un consumado acróbata del cielo. Llega voluntario a España, a Vigo, a finales de agosto de 1936 con la segunda expedición de "cazadores" dirigida por el capitán Dante Olivero y sostiene su primer combate el 11 de septiembre emparejado con Joaquín García Morato³². Durante una acción de ametrallamiento al suelo entre San Bartolomé de las Abiertas y La Pueblanueva, el 1 de diciembre su CR.32 se incendia, quizá por los vapores de gasolina acumulados en la cabina, y se ve obligado a lanzarse en paracaídas sobre las líneas adversarias. Chianese es capturado y de nada sirven los intentos de rescate organizados de inmediato por el capitán Carlos de Haya quien, a los mandos de un DC-2, despegue desde Gamonal con una decena de hombres armados a bordo con quienes sobrevuela varias veces la zona en la que ha tomado tierra el piloto italiano.

A Chianese le llevan a una cárcel en Valencia, donde dos meses después le acompañan otros tres pilotos –el teniente Giuseppe Cenni, el subteniente Elio Pesce y el sargento Mario Bandini– prisioneros tras la fallida tentativa de suministrar víveres y medicamentos a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza el 29 de enero de 1937. Temen acabar sus días frente a un pelotón de fusilamiento, pero el 20 de julio del mismo año es entregado a los funcionarios de la Cruz Roja Internacional para su repatriación. Su liberación se debe a un acuerdo que prevé el intercambio entre tres pilotos italianos –Bandini, Pesce y el mismo Chianese– y tres pilotos republicanos entre los cuales hay otro italiano, Giuseppe Krizaj.

De aquellas dramáticas jornadas, y en general de todo el período transcurrido en España, Chianese nos ha dejado un bonito y honesto testimonio, carente de odio, que nos hace comprender una vez más cómo las responsabilidades, también en guerra, son siempre individuales, así como los gestos de solidaridad³⁴.



Torrijos, el sargento mayor Silvio Costigliolo parece acariciar con afecto su CR.32 "Furio", bautizado con el nombre de su hijo.



El teniente Luigi Monti junto a su CR.32. Bajo la cabina el piloto ha hecho pintar una insignia personal inspirada en las tesis del filósofo inglés Thomas Hobbes: "Homo homini lupus".

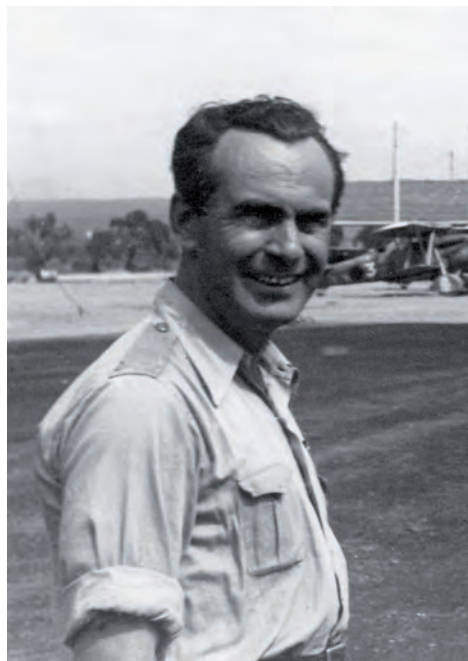
El último libro publicado en orden cronológico por la Asociación 4° Stormo ha sido gracias a la gestión de Bernardo Monti, quien ha recogido y comentado los recuerdos del capitán Luigi Monti en **"Sono un aviatore non un criminale"**³⁵. El título se refiere a la digna respuesta dada por el mismo piloto a un oficial que lo recriminaba por no haber disparado a un enemigo abatido en África Septentrional en 1940.



Morato y Chianese.



El libro concede a su estancia en España un tercio de sus páginas, una treintena, y una bonita secuencia de imágenes³⁶. El subteniente Monti desembarca en Sevilla el último día del año de 1937 y tras la habitual breve estancia en el Andalucía Palace, llega con otros pilotos a Torrijos, donde es encuadrado en la 4ª Ella. de Caza. El 7 de enero realiza el primer servicio de guerra con un vuelo sobre Toledo, Getafe y



Bruno Montanari.

Escalona. De aquí en adelante el libro recoge los datos del libro de vuelo con algunas anotaciones de la época redactadas en un pequeño diario.

En la fecha del 11 de febrero de 1937 se explaya en una minuciosa descripción del combate entre una formación de Fiat CR.32 y dos Potez 540 protegidos por cinco "Curtiss" en las proximi-



Ottorino Triboldi.

dades de Málaga. Según el texto publicado, habría sido el mismo Monti quien derribó uno de los Potez, pero la afirmación no encuentra confirmación en los documentos de archivo.

El 24 de septiembre de 1937, durante un vuelo de escolta a los bombarderos,

Dos S.81 de la 251ª Ella. de la Aviación Legionaria de las Baleares.



su CR.32 es alcanzado por una granada de 75 mm. disparada por un cañón de la artillería antiaérea italiana y se prende fuego. Se trata de un error, uno de los muchos que se registran a lo largo de la guerra y que ven como protagonistas a aviadores de cada una de las partes en conflicto. Se lanza en paracaídas y se salva, aunque con quemaduras en el rostro y las piernas. Así finaliza su participación en la Guerra Civil española³⁷.

EPÍLOGO

La revisión de los libros autobiográficos de los pilotos italianos en España podría concluirse aquí. Sin embargo es preciso señalar otro mérito de la Asociación 4º Stormo: haber colgado en internet junto con las de tantos otros aviadores, las fotografías del capitán Vincenzo Dequal, extraordinarias por su número, calidad e interés. Si son interpretadas correctamente, ofrecen una visión original sobre protagonistas, lugares y sucesos cuyo significado para fines de investigación histórica supone un valor enorme³⁸.

Se puede mencionar una última anotación sobre los pilotos que, a lo largo de la misma Guerra Civil española y en los años sucesivos, han escrito artículos en los cuales hablan de su experiencia en las unidades de la Aviación Legionaria. Citamos algunos de ellos: el capitán Enrico Meille, comandante de la 26ª Ella. del XVI Gr. "Cucaracha" firma sus escritos con el seudónimo de "Ico de Piampará"; el Mayor Bruno Montanari, comandante del X Gr. de Caza en las Baleares, envía correspondencia firmada con el nombre que ha adquirido en España: "Bruno Montani"; el capitán Iginio Mencarelli, comandante de la 13ª



Roda en España. Es el segundo por la derecha, al lado de un Nieuport 52 junto a otros miembros de la Escuadrilla "España".

Ella. en los primeros meses de 1937, es autor de un artículo sobre los bombardeos nocturnos aparecido en el especial "Aviazione Legionaria"; otros artículos publicados en la posguerra llevan las firmas de Adriano Mantelli, Franco Pagliano y Ottorino Triboldi³⁹.

Sin embargo, ninguno del escaso número de italianos que han combatido como aviadores en el bando por la causa de la República española ha dejado nada por escrito. El único testimonio, por cierto de gran interés, está constituido por la larga entrevista concedida por Cesare Roda en los primeros años setenta a los investigadores del Instituto "Ernesto De Martino" de Sesto Fiorentino. Expatriado a París, por motivos políticos en mayo de 1935, Roda continúa con su actividad de antifascista militante. El 2 de agosto es de los primeros italianos en cruzar la frontera de España junto con otros seis voluntarios. En Barcelona corre el riesgo de ser fu-

silado por milicianos del POUM, pero después consigue llegar a Madrid y entra como ametrallador en la Escuadrilla "España" que se está constituyendo en el aeropuerto de Barajas por iniciativa del escritor francés André Malraux. Participa en vuelos de guerra sobre Talavera de la Reina, Toledo y Guadarrama. Desde mediados de octubre realiza algunos viajes a Francia con el encargo de conseguir piezas de recambio para aviones, armas y explosivos. Sufre el arresto por parte de la Gendarmería de Cerbére y, una vez de regreso a España el 10 de diciembre, entra en el Grupo 12 de Bombardeo de la Aviación republicana, siempre como ametrallador. Viaja de nuevo a Francia en marzo de 1937, otra vez con la intención de continuar el envío de armas, pero los controles cada vez más asfixiantes por parte de la policía lo obligan a trasladarse a Bélgica, donde continúa su actividad de exiliado político⁴⁰.



A. Mantelli.



Iginio Mencarelli.



Cesare Roda.

NOTAS

¹Aeroplano nº 28. IHCA. Madrid, 2010.

²Contrariamente a cuanto se sigue creyendo, muchos de los pilotos (de diferentes grados) que habían combatido en España decidieron continuar la guerra después del 8 de septiembre de 1943 al lado de los Aliados, contra los alemanes y los fascistas de la Repubblica Sociale.

³El libro está firmado con el nombre adquirido por el autor en España: Valentino Tocci.

⁴Además de los libros, la Editoriale Aeronautica publicaba todas las revistas relacionadas con la aviación: "Le vie dell'aria", "L'Ala d'Italia", "L'Aquilone", "Rivista Aeronautica", "Rivista di Meteorologia Aeronautica", "Rivista di Diritto aeronautico", "Rivista di Medicina Aeronautica" y "Atti di Guidonia". A la intervención italiana en España dedicó tres números especiales de gran formato: "Aviazione Legionaria", "Guerra aerea" y "Catalogna. Documentario fotografico dell'assedio aereo".

⁵En 2010 ha salido una reedición del libro con el título "capitán Valentino Tocci piloto legionario del 23° Gruppo C.T. As de Bastos", publicada por el editor Sarasota.

⁶Ufficio Editoriale Aeronautico, Roma 1941. Antes de la publicación del libro, "L'Ala di Italia" había publicado en entregas de 8-10 páginas cada una la primera parte del diario del Coronel Bonomi, distribuidas junto con la revista.

⁷El balance de la participación de la Regia Aeronautica en la Batalla de Inglaterra resultará, como poco, alarmante: las dificultades encontradas en el difícil clima de los meses otoñales e invernales sobre el Canal de la Mancha ponen en evidencia las graves carencias de la que viene definida "la aviación del buen tiempo". Las pocas acciones ofensivas realizadas se han concluido con graves pérdidas y sin haber causado ningún daño a los ingleses.

⁸En España el Cnel. Ruggero Bonomi resulta llamarse "Francesco Federici". Para una más amplia biografía suya véase "El memorial Bonomi" de A. Emiliani en "Storia Militare" núm. 165 de junio de 2007.

⁹Publicado por el Centro Editoriale Nazionale en 1952.

¹⁰Mursia, Milán 1976. En España el teniente Corrado Ricci tiene documentos a nombre de "Corrado Rocca".

¹¹Tras la aparición de los cazas soviéticos en el cielo de Madrid el Mayor Tarcisio Fagnani, comandante de la Caza de la Aviación del Tercio, considera inútilmente peligroso el subdividir las fuerzas de las que dispone en pequeñas patrullas, ordena a los pilotos italianos el no ir más allá de las líneas y el no aceptar combate en condiciones de clara desventaja. Tales decisiones atraen las críticas de los mandos nacionalistas.

¹²Refiriéndose a una entrevista a Torrijos con el mismo García Morato, Ricci hace referencia a sus palabras en la pág. 77: "Adesso che mi hanno decorato così, sono obbligato a morire! (¡Ahora que me han condecorado así, estoy obligado a morir!) Nosotros creemos entender que él se siente obligado a demostrar de todas las maneras el habérsela ganado: intentamos entonces decirle que no es en absoluto necesario; todos saben quién es él y cómo se ha comportado siempre. Pero él nos mira con una especie de sonrisa y dice claramente: No! Spero proprio di morire in guerra altrimenti dovrò sparire appena finita. L'invidia di troppa gente mi rovinerà" (¡No! Espero de veras morir en guerra si no deberé desaparecer en cuanto acabe. La envidia de demasiada gente me destruirá").

¹³Durante la segunda guerra mundial Corrado Ricci comanda con el grado de capitán la 410ª Ella. de Caza en África Oriental (referido a aquel período está otro libro suyo: "La romantica squadriglia". Edizioni Cielo, 1961) más tarde, caído "l'Impero", va con el 3º St. a África Septentrional. En 1943 está a la cabeza del 167º Gr. Autonomo Intercettori, una unidad que tiene en línea un muestrario de aviones diversos: prototipos, capturados, cazas nocturnos y demás. Tras el 8 de septiembre va al Sur y realiza numerosas acciones de guerra sobre el frente balcánico. En la posguerra cubre el mando del 3º St. de Caza, de la 3ª Brigada aérea y de

la 1ª Brigada aérea Misiles antiaéreos. Después, con el grado de general, está en el Centro de altos Estudios militares y es Inspector de Telecomunicaciones y Asistencia al vuelo. Deja el servicio en 1971 y se dedica a la literatura aeronáutica para después abrazar la vida religiosa: vistiendo el hábito de los combonianos, va a Gabón poniéndose al servicio de los más pobres de la Tierra.

¹⁴A los propios pilotos la Regia Aeronautica se les pide aún más: es quizás la única fuerza aérea que no prevé la figura del navegador de ruta en las tripulaciones de los polimotores.

¹⁵Jefe de patrulla es el capitán Gori Castellani, el tercer jefe de tripulación es el teniente Emilio Pucci. El apodo del teniente De Prato en España es "Tullio Gallina".

¹⁶De vuelta en su patria, De Prato puede volver a volar finalmente en aviones de caza. Va al 6º St. y cuando Italia entra en guerra, el 10 de junio de 1940, realiza numerosos vuelos de vigilancia; después va a Albania y finalmente a Libia. Desde finales de 1941 en adelante es piloto de pruebas en la Reggiane.

¹⁷Giorgio Apostolo Editore, Milán 2001.

¹⁸El mando de la patrulla es confiado al capitán Giovanni Raina, el otro jefe de tripulación es el teniente Carmelo Giurleo cuyo avión se precipita al suelo en las proximidades de Ozieri, en Cerdeña, con la muerte de todos los hombres de a bordo.

¹⁹Al regresar a Italia, Moci va con el grado de Mayor a la 1ª Unidad del Centro experimental de Guidonia como piloto de pruebas y durante la segunda guerra mundial está en el 41º Gr. de Bombardeo aún junto con Muti. Tras el armisticio del 8 de septiembre de 1943 se une al gobierno del Sur y comanda el 132º Gr. "Baltimore". En la posguerra ocupa cargos cada vez más importantes hasta alcanzar el de vicejefe del Estado Mayor de la Defensa y el de presidente del Consejo superior de las Fuerzas armadas.

²⁰Aunque no contenga ninguna indicación al respecto, el libro, impreso en la provincia de Belluno, ha sido publicado entre los últimos meses de 2002 y los primeros de 2003.

²¹Al regreso a su patria, Serafini es destinado al 4º St. de Caza para pasar después, a petición propia y con el grado de teniente, al Centro experimental de Guidonia (en Tablada había efectuado numerosos vuelos de prueba a los mandos de aeroplanos recién reconstruidos o sometidos a profunda revisión). Conserva tal cargo también durante la segunda guerra mundial. Al principio de 1943 pasa del cuadro de navegantes (pilotos) al de especialistas y después del 8 de septiembre es capturado por los alemanes e internado en un campo de concentración en Alemania.

²²Proveniente del 53º St. de Caza, Ruzzin va a España con el apodo "Giacomo Grassi". También él, como Corrado Ricci, dedica su libro "Agli aviatori caduti, tutti, senza frontiere".

²³El libro ha sido reeditado en 2007 por Mursia con el título "Ali d'aquila. Duelli aerei nei cieli d'Europa".

²⁴Op. cit. pág. 56.

²⁵Editado por cuenta propia en 2007. Tras el breve paréntesis español, Metellini vuelve a la 150ª Ella. del 6º St. de Caza. Participa en la segunda guerra mundial y permanece en la Aeronáutica Militar hasta alcanzar el grado de general.

²⁶El apodo de Gon en España es "Aldo Gilli".

²⁷Proveniente del 4º St. de Caza, Biffani va a España con el nombre falso de "Guglielmo Bizzari". Durante la segunda guerra mundial combate sobre Malta y en Libia, es abatido por un "Hurricane", lo capturan y sale en libertad en 1946 tras 63 meses de prisión.

²⁸Patriarca es el primer piloto italiano en ser cogido prisionero. Había llegado a España con el apodo "Vincenzo Boccolari".

²⁹Durante algunas entrevistas telefónicas efectuadas en 1987, Patriarca proporcionó al autor de este artículo versiones diversas sobre cómo y por qué fue vuelto a poner en libertad: lo que convenció a las autoridades de la República española habría sido la intervención del gobierno de los Estados Unidos o una gran suma de dinero puesta a

disposición de amigos de su padre. En la segunda guerra mundial, Patriarca participa en el breve ciclo de operaciones contra Francia y a continuación combate en Albania y en el Frente oriental. En 1943 está en la Caza nocturna en la defensa de Nápoles y después ejerce como instructor en la Escuela de Treviso. Tras el 8 de septiembre se niega a colaborar y los alemanes lo envían a un campo de prisioneros a Polonia. Acabada la guerra vuelve a ejercer de instructor, tanto militar como civil.

³⁰El apodo de Costigliolo en España es "Silvio Castiglioni". Como es evidente, de los apodos atribuidos a los hombres de la Aviación Legionaria no es difícil llegar a los nombres verdaderos. Esto ocurre en la mayoría de los casos y sobre todo a lo largo de 1938.

³¹Constituida a finales de abril de 1937, la 31ª Ella. forma parte con la 32ª y con la 33ª del VI Gr. de Caza llamado inicialmente "Diavoli neri" y después "Gruppo Leonello" del apodo adquirido en España por su comandante, el mayor Eugenio Leotta. En noviembre de 1937 se convierte en "Gamba di Ferro" tras el combate del 12 de octubre tras el cual el capitán Ernesto Botto, comandante de la 32ª Ella., sufre la amputación de una pierna.

³²Proveniente de la mítica 91ª Escuadrilla Caza (la de Francesco Baracca y de otros grandes pilotos en la Gran Guerra, que fue conocida como "la Squadriglia degli assi"), el sargento mayor Chianese va a España con el nombre de "Giuseppe Giglio".

³³Krizaj es originario de una localidad eslovena anexionada a Italia en 1918, y fue suboficial piloto en la Regia Aeronautica antes de emigrar a Yugoslavia en junio de 1932 con un Fiat AS.1, un avión por entonces muy difundido en los Aeroclubes italianos. Al final de agosto de 1936 va a España y en Barajas entra en la Escuadrilla "España". En el transcurso de pocas semanas viene abatido dos veces: el 11 de septiembre por un compañero de curso, el sargento Giovanni Magistrini, y el 15 de octubre por Joaquín García Morato. Con el avión en llamas, un Dewoitine D-371, se ve obligado a lanzarse en paracaídas en las líneas enemigas. Pese a sus heridas, consigue evitar ser capturado, pero al día siguiente decide entregarse. Hospitalizado en Talavera sufre los malos tratos efectuados por Ettore Muti, siendo encarcelado después en Salamanca.

³⁴En las primeras fases de la segunda guerra mundial Chianese es piloto de caza en África Septentrional. Repatriado por una enfermedad, realiza tareas de instructor aeronáutico durante mucho tiempo.

³⁵Publicado en junio de 2010.

³⁶Monti llega a España con el nombre falso "Oreste Macchia".

³⁷Tras su regreso, el capitán Monti vuelve al 4º St. de Caza y le viene confiado el mando de la 84ª Ella. Combate en África Septentrional y sobre Malta para después ser llamado a dirigir los cursos de la Escuela Caza de Gorizia. Tras el 8 de septiembre de 1943 entra en l'Aviazione Co-belligerente al lado de los Aliados y acepta cumplir una larga y arriesgadísima misión en el Norte, en el territorio italiano ocupado por los alemanes: la de tomar contacto con los pilotos de la RSI para convencerles de que se cambien de bando.

³⁸Véase el enlace www.asso4storno.it

³⁹Piloto de S.81 en la Aviación Legionaria de las Baleares, el por entonces teniente Triboldi es autor de un libro inédito de memorias con dos breves capítulos, una decena de páginas, dedicados a los vuelos nocturnos en España y a experimentos para el lanzamiento de sacos de pan sobre Barcelona.

⁴⁰A la figura de Roda, combatiente en España y durante la guerra de Liberación en Italia, además de activista y dirigente político, su yerno Carlo Longhini ha dedicado el libro "Da Montanara a Montanara" (Teti Editore, Milán 2005). Una biografía de Cesare Roda se puede consultar también en "Italiani nell'Aviazione repubblicana spagnola" de A. Emiliani (Edizioni Aeronautiche Italiane, Florencia 1981).