



ASOCIACIÓN

AIRE

Especial Aviación Histórica Italiana Marzo de 2011

Aviación Histórica Italiana

- Museo Storico dell'Aeronautica Militare
- Aeronautica Nazionale Repubblicana
- El "Rosso Corsa" antes de Ferrari
- Maquetas de la aviación histórica italiana
- En un cielo lejano Hugo Pratt

WWW.AIRE.ORG

NÚMERO ESPECIAL

Museo Storico dell'Aeronautica Militare



Un avión muy ligado a España, el Fiat CR.32. De hecho, este inmaculado ejemplar fue construido por Hispano Aviación y muestra el camuflaje que lució en la Guerra 1936 - 1939.



Ángel Osés Sánchez de la Rosa
Socio n° 109

Italia es, cuando menos, un país paradójico. Pese a ser muy joven como tal (sólo cuenta con 150 años, muchos menos que Estados Unidos, por no hablar de la mayoría de sus vecinos europeos), cuenta con una historia excepcionalmente rica. Roma es eterna, según todos sabemos, y afortunadamente conserva mucho de su pasado. Pocas ciudades del mundo pueden jactarse de una oferta semejante en cuestión de museos. Y pese a tanta competencia, su Museo Storico dell'Aeronautica Militare, en Vigna di Valle, está entre los más interesantes. De hecho, pocos museos de su clase pueden preciarse de la colección que éste alberga.

Situado en el “marco incomparable” (que decían antes en TVE) de la costa meridional del Lago Bracciano, su origen es una antigua base de hidroaviones. Italia, un país eminentemente marítimo, siempre ha sido muy amante de estos peculiares aeroplanos, y la base de Vigna di Valle fue testigo de la fundación del primer Cantiere Sperimentale Aeronautico en 1904 (recordemos que el histórico vuelo de los Wright tuvo lugar en diciembre de 1903) por orden del Comandante de Ingenieros Maurizio Moris, a quien se considera el Padre de la Aviación en el país trasalpino. Y allí tuvo lugar el primer vuelo del N1, el primer dirigible militar italiano, en 1908. La sede, pues, tiene un importante bagaje histórico.

En la actualidad, prácticamente toda la colección del Museo se encuentra adecuadamente protegida bajo techo, en cuatro pabellones que cubren los 12.000 m² que hacen de él uno de los más grandes museos de aviación del mundo, además de uno de los más interesantes. Italia es uno de esos países que cuentan con una rica tradición en la construcción aeronáutica, y en Vigna di Valle pueden contemplarse aviones que no pueden verse en ninguna otra parte del mundo. Asimismo es interesante señalar que, a diferencia de otros museos, el Museo Storico sólo alberga aviones que han servido con las Fuerzas Armadas de su país. En el pasado se conservaban otros tipos (me viene a la memoria un Saab J29F sueco), pero fue “licenciado” por no haber tenido nunca relación con Italia.

Los únicos aviones que quedan fuera de estos cuatro pabellones son, quizá, demasiado grandes para gozar de esa protección: un PD.808GE1 (una versión ECM de un pequeño “bizjet” construido por Piaggio) y un Grumman HU-16A emplazado junto a la rampa que conduce al lago y a la grúa que, durante años, ha izado los hidros a tierra. Para nuestra visita contábamos con una ventaja fenomenal: habíamos enviado una avanzadilla, bajo el mando de Roberto Plà, que nos había informado más o menos de lo que cabía esperar encontrar allí... Por ejemplo, sabíamos que la entrada era gratuita, lo que es siempre un buen comienzo...

Como es obvio, el recorrido más coherente es en orden cronológico, y así la visita la comenzamos en el llamado “Pabellón Troster”, un hangar cuya puerta corrediza ha sido provista de generosos ventanales, lo que permite una excelente iluminación de los avio-



Un avión con una historia detrás: este Lohner L construido en Hungría pertenecía a la Marina Imperial Austriaca, y fue capturado y entregado por dos marinos de origen italiano en 1918.

nes expuestos. Este hangar alberga los primeros aeroplanos que lucieron la bandera tricolor, siendo un Wright Flyer N.4 (el cuarto ejemplar construido en Francia) el decano de los aviones presentes. Del techo cuelga un Blériot XI-II biplaza, construido en 1909 (más que centenario, pues) que sirvió en el recién creado Servizio Aeronautico durante la campaña de Libia de 1911-12, contra Turquía. Se considera que estas acciones constituyeron el primer uso militar de una máquina más pesada que el aire. A partir de esas fechas, la Società Italiana Transaerea construyó este endeble monoplano francés, que llegó a participar en la Gran Guerra.

En ese conflicto también participaron la mayor parte de sus “vecinos” de hangar, entre los que destaca un impresionante bombardero Caproni Ca.3, que inauguraría la fórmula trimotora, tan querida por la aviación italiana. Este enorme biplano representaba el “cutting edge” de la época, 1917, alcanzando la asombrosa velocidad de 130 km/h... más o menos como el Clío de

Montse... en sus mejores días...

Su equivalente entre los cazas eran los franceses Nieuport y SPAD. Dos de estos últimos monoplazas, dos S.VII que volaron en manos de los ases Ernesto Cabruna y Fulco Ruffo di Calabria, figuran expuestos. Este pequeño purasangre, con su impresionante y lúgubre decoración (una calavera y dos tibias cruzadas) se considera como el más antiguo SPAD conservado en el mundo, ya que data de 1916.

También es interesante un singular hidroavión, y no precisamente de origen italiano. Se trata de un Lohner L austriaco, construido bajo licencia por Ungarische Flug, un hidrocano biplano con motor propulsor, fórmula que sería muy utilizada en años venideros por los constructores italianos. Lo que le hace especial para el Museo es que fue “liberado” por dos marinos de ascendencia italiana que, en 1918, escaparon a su país de origen tras volar desde su base en la costa dálmata, atravesando el Adriático. Tropas de un tren blindado italiano lo avistaron y capturaron avión y tripulantes. Gracias a ello



podemos admirar el único ejemplar de su tipo que se conserva.

Junto a él hay dos interesantes “productos nacionales”: un Hanriot HD.1, (diseñado en Francia pero construido por Macchi), y un Ansaldo SVA.5, quizá el avión más rápido en su momento. El ejemplar expuesto muestra una elaborada decoración que incluye el veneciano León de San Marcos asociado a la 87 Squadriglia “Serenissima” que, bajo órdenes de Gabriele D’Annunzio, realizaría el sobrevuelo de Viena en 1918, lanzando octavillas que instaban a su rendición.

Otro diseño de Ansaldo, el AC.2, cierra el pabellón. Aunque parezca otro más de los cazas de la Gran Guerra, se trata de un avión muy posterior, de construcción metálica, que se distinguiría por el fenomenal récord de altitud alcanzado por el piloto de pruebas Donati en 1926: 11.861 metros. Para hacernos una idea, casi el techo de servicio de un A340... y con un avión de cabina abierta...

Y es que llegamos a la era de los grandes raids y récords. Todos los países

buscaban ganar prestigio yendo “altius, citius, fortius”, más alto, más rápido y, si no más fuerte, sí más lejos, y el siguiente pabellón, el Hangar Velo, recoge perfectamente este espíritu de la época. El General Umberto Nobile emprendió en 1928 sus famosos vuelos polares, cuyas vicisitudes se recogen en forma de cómics murales, ya que sólo se conserva una reproducción a tamaño natural de la barquilla de su dirigible Italia, destruido sobre los hielos polares.

También se conmemoran los “multitudinarios” raids de Italo Balbo sobre el Mediterráneo oriental, en 1928 (al año siguiente de la proeza de Lindbergh), en los que participaba toda una Brigata Aerea, un total de sesenta y un hidros Savoia-Marchetti S.55 (monoplanos bimotores catamaranes) y S.59 (hidrocanoas biplanos). Dos años más tarde, en diciembre de 1930, Balbo llevaría catorce S.55TA a Brasil en vuelo de entrega. En 1933 le tocaría el turno a Norteamérica, donde el famoso general llevaría veinticuatro hidros S.55X hasta Chicago, coincidiendo con una

Feria Mundial. Desgraciadamente, de todas estas hazañas solo queda la sección de cabina de un S.55 que se utilizaba como caseta para bañistas en una playa...

Bueno, no todo... Los asiduos a los festivales de Duxford recordamos que la gran parada final, la formación integrada por todos los aviones participantes en el show, se sigue conociendo como “balbo”... Un hermoso tributo a aquella época de maravillosos “pirados”...

Pero quizá nada recogía más el ansia de superación de aquella época que el Trofeo Schneider, una competición instituida en 1912 por el magnate francés (y, obviamente, amante de la aviación) Jacques Schneider, para premiar a los aviones más rápidos en un recorrido triangular de unos 300 kilómetros. Cada edición sería organizada por el vencedor de la precedente. Pero el amigo Jesús López se encarga de reseñar esta singular competición mucho mejor de lo poco que yo podría añadir... La I Guerra Mundial interrumpió la competición hasta 1919, edición celebrada en Bournemouth, que enfrentaría a Francia, Gran Bretaña e Italia. Fue ganada por esta última (aunque la carrera sería invalidada por la niebla). Las dos siguientes ediciones terminaron en sendas victorias italianas (la de 1921, por falta de contrincante) y la última victoria de este país se registraría en 1926, por De Bernardi con un Macchi M.39 (que se puede admirar en el Museo) a una media de 396 km/h.

Tres victorias consecutivas de hidros Supermarine otorgaron el Trofeo a Gran Bretaña (puede admirarse en el Science Museum de Londres), pero más allá de la hazaña anual, la influencia de esta competición en el diseño de aeronaves fue inmensa. Italo Balbo, para entonces Ministro dell’Aeronautica, ordenó establecer un “Reparto Alta Velocità” para promover la formación de tripulantes de vuelo y tierra (o agua) destinados a estas competiciones.

El Museo Storico, aparte del citado M.39, conserva un Fiat C.29, el avión más antiguo producido por la firma de automoción y una bestia realmente peligrosa de pilotar, destinado a la competición de 1929. También se encuentra expuesto un Macchi M.67, un desarrollo del M.39 y el superlativo M.C.72, un revolucionario diseño propulsado por dos motores Fiat V12 acoplados a ejes coaxiales, accionando sendas hélices bipalas contrarrotativas. Junto a él puede verse este monstruoso propulsor de 24 cilindros, con 2.600 caballos de potencia. No menos complicado que ▶

la planta motriz era el procedimiento de eliminar la enorme cantidad de calor que ésta producía, sin tener que recurrir a grandes radiadores que perturbaran la finísima aerodinámica del aparato. Para ello se utilizó un intrincado sistema de evaporación superficial, que usaba las superficies de la minúscula ala y la parte superior de los flotadores para que el viento relativo disipase ese calor. Destinado a la carrera de 1931 (ganada por el Supermarine S.6B), alcanzó sin embargo una gloria más perdurable: con Francesco Agello a los mandos, el M.C.72 establecería el récord mundial de velocidad para hidroaviones en 1934, en 709'202 Km/h, récord que sigue en vigor en la actualidad para hidroaviones de pistón. Básicamente todos estos hermosos purasangres de color rojo, tenían una configuración similar: un motor lo más potente posible, tirando de una minúscula célula con dos pontones gemelos... Pero si el M.C.72 puede calificarse de revolucionario, en una vitrina cercana hay una pequeña maqueta que parece sencillamente extraterrestre: el hidroavión Piaggio P.7, un hidroavión flotante. Flotaba porque su célula era estanca... pero sin flotadores. Dos pequeños hidrofoils, ubicados delante y debajo del borde de ataque alar, hacían su función una vez alcanzada una cierta velocidad inicial impartida por una hélice marina situada bajo la deriva. En ese momento se embragaba la hélice "normal" (abanderada hasta entonces para

iniciar la carrera de despegue) y éste se realizaba desde los patines. Diseñado por el ingeniero Pegna para la carrera de 1929, no llegó a volar, de forma que no se pudo comprobar si la eliminación del peso y resistencia que los grandes flotadores representaban le harían imbatible. Lo que no se puede negar es la originalidad de la solución técnica. Mientras que los hidros del Trofeo Schneider representaban el cenit del diseño propulsado por motores alternativos, otra nueva tecnología empezaba a desarrollarse: el Caproni-Campini C.C.1. Conservado junto a los esbeltos "Ferraris" de Macchi y Fiat no parece tener nada en común con ellos... salvo que se trata de un curioso experimento para desarrollar un reactor práctico. La solución del CC.1 es, al menos, imaginativa: su compresor no se mueve mediante una turbina que recupere parte de la energía originada por la combustión de la mezcla carburante. En su lugar, este dispositivo era accionado por un motor radial convencional Isotta Fraschini de 670 caballos. El flujo de aire movido por este compresor se mezclaba con combustible en una especie de postquemador y el chorro de gases resultante propulsaba la extraña aeronave. El diseñador Secondo Campini bautizó como "termojet" a este peculiar engendro, quizá un antecesor de los actuales "ducted fan". Este radical diseño voló en agosto de 1940 (con De Bernardi a los mandos), mientras los ojos del mundo estaban puestos

en la Batalla de Inglaterra. La FAI consideró a este revolucionario aeroplano como el primer reactor, si bien, acabada la 2ª Guerra Mundial, se supo que el He 178V1 (con una turbina de gas "clásica" HeS 3B) le precedió en el tiempo, ya que voló un año antes. Curiosamente uno de los dos prototipos, llevado a Inglaterra para su evaluación, parece haber desaparecido sin dejar rastro. Podemos admirar las rotundas líneas del otro en Vigna di Valle, mientras que un fuselaje utilizado como bancada de pruebas en tierra se encuentra en el Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia, en Milán. Junto a estos pioneros se exponen otros interesantes ejemplares del periodo "entre guerras", como el biplano Caproni Ca.100, un entrenador en la línea de las Moth, la Stampe o la Bü 131, así como dos de los últimos biplanos de caza debidos a Celestino Rosatelli (cuyas iniciales llevan), el CR.32 y el CR.42. El primero es sobradamente conocido en España por su participación en la Guerra de 1936 a 1939 en manos de la Aviazione Legionaria. De hecho, este particular "Chirri" (apodo que recibió en España, derivado de la pronunciación italiana de las letras "CR") es un HA.132L, un ejemplar construido por Hispano Aviación donado al Museo por el Ejército del Aire en 1955. La soberbia restauración lo muestra con los colores del 16 Grupo de Caza, "La Cucaracha", con una imagen del simpático ortóptero sobre el flanco. Sólo existe



El bombardero Caproni CA.3, un "B-52" de la época. Este trimotor llevaba dos hélices tractoras y la central propulsora, con un puesto de ametralladoras defensivas encima. Se ha cortado una sección de la carlinga para mostrar los mandos de vuelo.

otro ejemplar, éste conservado en nuestro Museo del Aire.

Italia permaneció fiel al caza biplano de cabina abierta cuando la mayoría de los demás países habían evolucionado a los más rápidos monoplanos, y ello por diversas razones, entre ellas la facilidad de construcción y reparación de una célula de madera y tela en comparación con la estructura metálica de un I-16 o un Bf 109. Además, se consideraba que la maniobrabilidad resultaba más importante en combate aéreo que la velocidad pura. El CR.42 Falco fue el último de esta estirpe y se utilizó en todos los frentes en los que la Regia Aeronautica combatió, e incluso llegó a participar en la Batalla de Inglaterra, y de hecho el único ejemplar completo se encuentra en el RAF Museum, en Hendon. El ejemplar de Vigna di Valle es una reconstrucción parcial con un 40% de partes originales.

A su lado vemos uno de los primeros monoplanos de caza, el Macchi C.200, que aún mantenía un cockpit abierto. También sirvió en todos los frentes, pese a ciertos defectos de diseño iniciales, corregidos posteriormente, hasta el punto de que no sólo permaneció en servicio (como entrenador) hasta 1947, sino que “legó” su ala a tipos más evolucionados, como el C.202 o el C.205, también debidos al ingeniero Castoldi, que ya había participado en el diseño de los Macchi de la Schneider.

Ambos podemos admirarlos en el siguiente pabellón, el Hangar Badoni, otra estructura cuya gran luminosidad hace especialmente agradable el trabajo del fotógrafo. Los dos Macchi tienen una línea muy similar, con sus motores Daimler Benz, un DB601 para el M.C.202 Folgore (relámpago) y DB605 para el M.C.205 Veltro (galgo). De hecho el M.C.205V tiene “truco”: se trata de un 202 “Serie X” re-motorizado. El Museo muestra ambos cazas con insignias diferentes: mientras el 202 ostenta el típico camuflaje desértico utilizado por la Regia Aeronautica en el norte de África, su vecino lleva las insignias de la Aviazione Cobelligerante, la fuerza aérea leal al mariscal Pietro Badoglio, que constituiría el embrión de la actual Aeronautica Militare.

De líneas muy similares es el cercano Fiat G.55 Centauro, ya que llevaba el mismo motor DB605. También este avión ha sido construido “injertando” esta planta motriz en una célula de G.59-2A, un desarrollo de post-guerra. Este “híbrido” se expone con los colores de la Aviazione Nazionale Repubblicana, la escisión de la Regia Aeronautica que permaneció leal al Eje, ▶



Bajo un ángulo muy similar, a efectos de comparación, este es el último caza biplano que llegó a combatir en la Batalla de Inglaterra, en 1940, contra Spitfires y Hurricanes.



El extraordinario Caproni-Campini C.C.1 fue uno de los pioneros de la aviación a reacción. Sólo superado en el tiempo por el avión experimental alemán He 178V1, utilizó una fórmula única para accionar el compresor mediante un motor de explosión.



El Macchi MC.202 Folgore muestra sus inconfundibles líneas que delatan su propulsor Daimler Benz. Va pintado con el camuflaje norteafricano de la Regia Aeronautica.

luchando contra los Aliados que iban ganando terreno.

Cuatro trimotores dominan con su masa el Hangar Badoni, y de ellos el más antiguo es el Savoia Marchetti SM.79, un bombardero sobradamente conocido en España por su empleo en nuestra contienda, aunque ya había ganado fama por protagonizar diversos raids. Los famosos "Sorci Verdi" (ratos verdes) fueron un trío de SM.79 que participaron en diversos eventos y competiciones. Su recuerdo ha perdurado hasta nuestros días bajo la forma del emblema del 51° Stormo (activo en nuestros días con AMX), que muestra un gato cazando, justamente, tres ratones verdes. Este peculiar emblema fue adoptado por la unidad, fundada en 1939, para conmemorar el hecho de que sus G.50 y C.200, finalmente, podían alcanzar a los escurridizos "sorci". En un principio este robusto bombardero era conocido como "il Gobbo maledetto" (el jorobado maldito), debido a la "joroba" que alojaba sus puestos de ametralladoras dorsales, aunque después fue bautizado como Sparviero (gavilán), probablemente aprovechando el apelativo de los Gruppi 29 y 30 Sparvieri, que actuaron durante la Guerra Española, junto a sus gemelos, los Gruppi 27 y 28, Falchi delle Baleari. De ellos el Ejército del Aire heredaría unos ochenta aviones. El ejemplar expuesto es un SM.79L, que había sido exportado a Líbano, y que se muestra con insignias de Regia Aeronautica.

Una evolución del SM.79 es el SM.82 Marsupiale, cuyo apelativo procede probablemente de la góndola ventral que llevaban las versiones de bombardero. Este bonito trimotor también participó activamente en la 2ª Guerra Mundial e incluso la poderosa Luftwaffe lo utilizó, ya que el armisticio de 1943 dejó más de doscientas unidades en manos de la Repubblica Sociale. El ejemplar expuesto es uno de los veinte SM.82PW (indicando que lleva motores Pratt & Whitney R-1830), y muestra la Cruz de Malta sobre su fuselaje, ya que la Regia Aeronautica debió ceder sus restantes SM.82 a la Soberana Orden Militar y Hospitalaria de San Juan de Jerusalén de Rodas y de Malta, como única forma de evitar que fuesen desguazados, bajo los draconianos términos del Armisticio impuesto por los Aliados el 3 de septiembre de 1943.

De concepción muy parecida es otro de los grandes trimotores expuestos, el Fiat G.212, conocido como "Aula Volante" por su empleo como entrenador de navegantes. Nuevamente nos en-



contramos ante el último ejemplar de una longeva estirpe derivada del bombardero G.12 (la "G" recordando a su diseñador, Gabrielli) de 1940. Esta versión particular data de 1948.

El cuarto trimotor es un impresionante hidro de flotadores, el CANT Z.506S Airone (garceta). Diseñado por el ingeniero Zappata fue construido por los Cantieri Riuniti dell'Adriatico (CRDA) y el Cantiere Navale Triestino (CANT) a partir de 1937, primeramente como transporte postal (Z.506A), siendo empleado en la vorágine de récords y raids de preguerra y, más tarde, como bombardero (Z.506B) y avión de reconocimiento marítimo. La versión expuesta Z.506S (Soccorso) está adaptada al salvamento marítimo, y compartió con el He 59 de la Luftwaffe la polémica sobre la supuesta "inmunidad" de estos aviones de rescate frente a los cazas aliados. En ambos casos fueron derribados, pese a los ostensibles colores blancos y a las cruces rojas.

Junto a estos grandes leviatanes se encuentran otros tipos no menos emblemáticos, pero sí mejor conocidos: hay un C-47A del Reparto Radiomisure, un Spitfire Mk.IX que conserva su serial británico, etc. También podemos ver un P-51D que fue empleado por el General Ranieri Cupini hasta 1953... un tipo con vocación... y afortunado, sin duda.

Merece también mención un Fieseler Fi 156C-3 Storch, que se muestra con un ala plegada (una característica que permitía su transporte por ferrocarril). Esta "Cigüeña" (por usar su apodo español) fue utilizada para insertar y extraer "operativos" tras las líneas enemigas por el Teniente Furio Lauri, que sería

condecorado con la Medaglia d'Oro al Valor Militare por estas misiones.

...Y un engendro realmente original, el helicóptero De Bernardi MdB1 Aeroscoter, diseñado por el ingeniero Mario de Bernardi y construido por Partenavia como P.63. Se trata de un artefacto de difícil clasificación, un monoplaza propulsado por un pequeño motor Ambrosini P-25 de 22 caballos. El rotor (movido por chorros de aire comprimido en los extremos de sus dos palas) parece haber sido una especie de "paracaídas" en caso de fallo de motor. El único prototipo existente voló en 1951, sin que llegase a instalarse el rotor.

El último pabellón es el Skema, consagrado a aeronaves desde la post-guerra a nuestros días. Dividido en dos niveles, acoge tanto aviones autóctonos como foráneos, siempre empleados por la AMI. En el superior se alinean "productos del país" en su mayor parte, entre los que destacan dos pequeños cazas fabricados por Aerfer: el Sagittario y el Ariete. La Società Aerfer (contracción de Costruzioni Aeronautiche e Ferroviarie) se lanzó al estudio y construcción de un caza ligero diseñado por Sergio Satefanutti a partir del Ambrosini S.7, un esbelto biplaza de entrenamiento (se expone un Super Sette junto a estos prototipos) que hubiese debido conducir a un monoplaza de caza. Precisamente el Sagittario (que inició su andadura en 1953) es una adaptación con ala en flecha y un reactor RR Derwent (en el Sagittario 2) de ese caza, destinado al concurso de la OTAN que ganaría un compatriota, el Fiat G.91. El Ariete es un derivado con un segundo reactor RR Soar de 824 kg de empuje,



Los grandes trimotores: el impresionante hidroavión CANT Z.506S Airone, una versión SAR del diseño (garceta), frente al S.M.82PW Marsupiale.

dispuesto sobre el Derwent, y alimentado por una toma de aire dorsal retráctil. En realidad este diseño era un paso intermedio para el Leone definitivo (se ve que Stefanelli estaba obsesionado por la astrología), que hubiese debido reemplazar este reactor auxiliar con un motor-cohete, en la línea de los interceptores británicos Saunders Roe SR.53 y SR.177.

Otro diseño italiano es el Fiat G.80, un entrenador avanzado, también debido a Giuseppe Gabrielli, que hubiese dado lugar a versiones de reconocimiento, caza nocturna, ataque a tierra, etc. En realidad, sólo se construyeron dos prototipos y tres aviones de preproducción, aunque Fiat desarrolló una versión (el G.82, que usaba un RR Nene en vez del Goblin del G.80) para un concurso destinado a dotar a la OTAN

de un entrenador avanzado. Una versión posterior, el G.84, hubiese montado el reactor Allison J35. Este proyecto, como otros muchos contemporáneos suyos, fue víctima de la abundancia de T-33 de "surplus". Por cierto, que podemos ver un RT-33A, brillantemente coloreado de naranja, junto al G.80

Tres helicópteros Agusta Bell (un AB 47G, un AB 47J y un AB 204B) completan las piezas que se exhiben en esta galería superior, muy útil además para poder fotografiar desde ella a los aviones que se presentan en el piso inferior del pabellón. La mayoría de ellos son tipos lo suficientemente conocidos como para no necesitar presentación: un Vampire NF.54 de la Scuola Caccia Ogni Tempo, y dos productos de Republic: un F-84F Thunderstreak y un F-84G Thunderjet, éste último con los brillantes colores de los "Tigri Bianche", una de aquellas efímeras patrullas acrobáticas de los años 50. Por cierto, que en su cola encontramos el emblema del 51° Stormo, el gato negro cazando los tres "sorci verdi", del que ya hemos hablado. El Museo también cuenta con un RF-84F Thunderflash, pero actualmente está siendo restaurado, por lo que nos quedamos sin verlo.

Para los amantes del Sabre, hay dos ejemplares de este caza: un Canadair CL-13 Sabre Mk.4, versión construida en Canadá, pero destinada a la exportación, con el mismo motor J47-GE-13 del F-86E fabricado por North American; y un F-86K procedente del Armée de l'Air francés, con su inconfundible morro heredado del "Sabre Dog". El "Kappone" (como era conocido en Italia), cuenta con la distinción de ser el primer caza equipado de misiles aire-aire AIM-9B Sidewinder.

Y poco más allá, el rey indiscutible de los cazas durante la Guerra Fría, que destronó a todos sus predecesores: el esbelto Starfighter. El ejemplar expuesto ostenta la distinción de ser el único F-104G-LO (es decir, construido por Lockheed) de la AMI, los demás (ciento veinticuatro aviones) serían montados por Fiat, además de otros ciento seis para otros clientes. A ellos habría que añadir los doscientos cuarenta y seis F-104S, un desarrollo especial para Italia (aunque cuarenta de ellos irían a Turquía) equipado con el misil AIM-7 Sparrow y motor y radar más potentes.

Junto a él podemos ver a su sucesor... provisional, ya que hubiera debido serlo el EF.2000. Pero los retrasos en la producción de este caza multinacional obligaron a que la AMI utilizase veinticuatro ejemplares de la versión ADV del Tornado (que había sido diseñada exclusivamente para la RAF británica) durante un decenio. El Museo muestra justamente uno de estos cazas de superioridad aérea, donado por la RAF. Por su parte la AMI utiliza un centenar de aviones de ataque Tornado IDS, (de los que ha convertido unos quince a la versión ECR, abundantemente fogueados sobre Yugoslavia y el Golfo Pérsico. El "Macchino" (como se conoce al entrenador MB.326) de color naranja que hay a su lado, es uno de los más exitosos diseños de posguerra de la veterana fábrica, con un total de unos seiscientos aviones fabricados y un impresionante récord de exportaciones, ya que fue producido con licencia por CAC (Australia), Embraer (Brasil) y Atlas (Sudáfrica). La AMI compró ciento treinta y cinco, que permanecerían en servicio alrededor de veinte años, principalmente dedicados al adiestra- ▶



La búsqueda del caza ligero tuvo en Europa características de cruzada durante los años cincuenta y sesenta. Una de las propuestas de Aerfer, el pequeño Sagittario II, con una cubierta muy parecida a la del Folland Gnat o los primeros MiG-21.

miento en la Scuola Volo Basico Iniziale Aviogetti (SVBIA). Su sucesor fue el MB 339, también debido al diseño de Ermanno Bazzocchi, y de sobra conocido para todos los que hemos admirado alguna vez a los Frecce Tricolori.

Otro notable producto italiano es un curioso bimotor de transporte ligero, el Piaggio P.166ML1. Un derivado "terrestre" del anfíbio P.136, su fórmula de ala alta de gaviota y hélices propulsoras es, al menos, original, y siguen comercializándose nuevas versiones del mismo diseño, como el P.166DP1 con turbohélices, destinado a labores de vigilancia marítima.

Para un empleo similar está concebido otro bimotor "vecino", el Grumman S2F-1 Tracker (o S-2A, según la nomenclatura adaptada en 1962 por las FFAA de EEUU), de los que se suministraron media docena de ejemplares a la AMI, aunque con el tiempo Italia llegaría a emplear cuarenta y cinco Trackers. Como en un museo el espacio es casi tan valioso como en un portaaviones, se aprovecha la capacidad de plegar sus largos planos para que ocupe poco, de modo que el avión está bajo la escalera que conduce a la citada galería superior... y junto a él se muestra el morro seccionado de un segundo ejemplar para mostrar su tablero de mandos.

El Fiat G.59 corresponde (cronológicamente al menos) al pabellón donde se le exhibe, pero podría haberse buscado un sitio en el precedente, junto al G.55 Centauro y similares. De hecho, la célula es prácticamente idéntica (ya queda dicho que el Centauro que vimos en el pabellón Badoni proviene de un G.59 re-motorizado). Este esbelto avión ostenta la distinción de ser el último caza a pistón producido en el mundo, y sufrió las mismas vicisitudes que el Bf 109G en nuestro país: privados de los motores Daimler Benz DB605E que Alemania ya no estaba en condiciones de suministrar, debió



Un "Buchón" a la italiana: este Fiat G.59-4B tiene su origen en el G.55 que hubiese debido montar el motor alemán Daimler Benz DB605E. Pero, al igual que los Bf 109G españoles, tuvo que recurrir a otros "proveedores", recibiendo un Rolls-Royce Merlin 500-20. El G.59B de la foto es un derivado de escuela.

inertarse un Rolls-Royce Merlin 500-20. El resultado fue conocido como G.55M. Así pues, estamos ante un "Buchón italiano", de los que hubo versiones monoplazas (G.59A) y biplazas (G.59B), y de las que se construyeron veinte y diez ejemplares, respectivamente, usados como entrenadores en la Scuola Caccia. El mostrado en el Museo es un G.59-4B, una versión mejorada con cubierta de burbuja.

A su alrededor se exhiben otros aviones realmente interesantes, como el planeador CVV-6 del Centro Studi ad Ezperienze per il Volo a Vela, o varios aviones ligeros de observación, tanto nacionales (Macchi MB.308, un monoplano de ala alta y tren triciclo, de los que el AMI usó ochenta ejemplares) como extranjeros (como el Stinson L-5 Sentinel americano) o el pequeño entrenador básico Macchi M.416, que es una versión del Fokker S-11 Instructor holandés, construido bajo licencia.

Capítulo aparte merece una pequeña (demasiado pequeña) sala adyacente, que alberga varias versiones de un singular producto italiano: el Fiat G.91, el popular "Gina", como se le conoce universalmente. Su diseño está basado en la configuración general del F-86,

que Fiat ya construía con licencia (aunque se trata de un avión mucho más pequeño y ligero), y su desarrollo no estuvo exento de polémica.

Se trataba de dotar a la NATO de un caza ligero y capaz de usar pistas no preparadas o incluso tramos rectos de carreteras, para lo que se convocó el concurso conocido como NBMR-1 (NATO Basic Military Requirement No.1). Enfrentado al ya citado Aerfer Sagittario, al Northrop N.156 (el futuro F-5) y a una formidable oposición francesa (los Bréguet Br. 1001 Taon, Sud-Est Baroudeur y Dassault XXVI), el diseño de Gabrielli ganó el concurso, pero el accidente sufrido por el primer prototipo dio la excusa a Francia (que nunca se había sentido demasiado a gusto aceptando diseños "foráneos") para seguir con el desarrollo de la propuesta de Dassault (que, con el tiempo se convertiría en el Etendard IV). Gran Bretaña, siendo como son los británicos, siguió con su Hunter. El U.S. Army lo evaluó también, pero en la USAF no hacía gracia la idea de una flota de reactores de combate en manos del servicio rival. Eso sí, los EEUU aportaron fondos para el desarrollo del ganador. De todos modos y pese a las "deserciones", el pequeño "Gina" fue casi un best-seller: Fiat construyó ciento setenta y cuatro ejemplares de todas las versiones para la AMI, además de otros ciento cuarenta y cuatro para la Luftwaffe, y entre los que se incluía medio centenar destinados a Grecia y Turquía, que nunca llegarían a entregarse. En cambio Portugal, enredado en una guerra colonial en Angola y Mozambique, se convirtió en el único país que usaría en combate el "Porquinho" (cerdito), como le apodaron allí tanto por su aspecto como por su voracidad a la hora de tragar cualquier objeto abandonado a su alrededor...

Vigna di Valle exhibe cuatro "Ginas",



Ejemplo de los cazas de la "Época OTAN", este F-86K lleva la famosa insignia del gato cazando los "sorci verdi". Se trata de una versión del cazado F-86D, pero cuyo especializado armamento aire-aire (veinticuatro cohetes Mighty Mouse) había sido sustituido por cuatro cañones de 20 mm, más flexibles. Fiat ensamblaría doscientas-veintiuna unidades.



Ya no se hacen aviones así. El elegante Starfighter constituyó la espina dorsal de la AMI. Este F-104G es el único ejemplar construido en EEUU, el resto fueron montados localmente por Fiat y muchos de ellos exportados a terceros países.

entre ellos un G.91PAN empleado por la Pattuglia Acrobatica Nazionale (de ahí el sufijo), más conocida como los Frece Tricolori, con el característico morro cónico de las versiones iniciales, ya que se trata de ejemplares de pre-producción. El resto de las variantes incorporan un morro diferente que albergaría tres cámaras (una oblicua hacia delante y dos laterales), ya que se puso énfasis en su uso como “ricognitore” y el Museo también exhibe un ejemplar de esa versión, conocida en Italia como G.91R/1. Eran también similares el R/2, que no se construyó y estaba destinado a Francia, el R/3, que fue la versión de la Luftwaffe y el R/4, los inicialmente destinados a Grecia y Turquía que acabaron en Portugal, junto con muchos R/3. También se exhibe un G.91T/1, la versión biplaza italiana, con un segundo asiento en un fuselaje alargado y una deriva más alta para mantener la estabilidad longitudinal. Y el último “Gina” expuesto es una interesante versión “aggiornata”: el G.91Y, que cambiaría el reactor Bristol

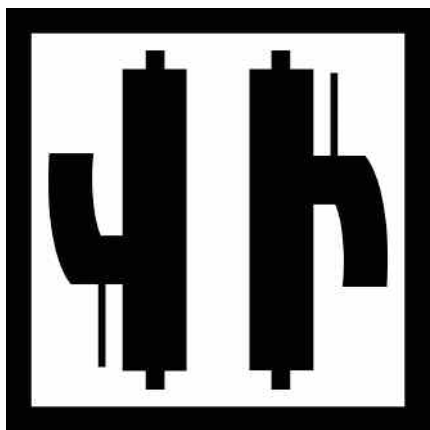
Siddeley Orpheus por dos General Electric J85, que mejoraban sus prestaciones considerablemente, si bien a costa de un mayor consumo de combustible, lo que (a su vez) obligó a aumentar el aforo del mismo. Además de reforzarse el tren de aterrizaje para soportar el correspondiente aumento de peso, se adoptó el armamento de los R/3 alemanes: dos cañones DEFA de 30 mm en lugar de las cuatro ametralladoras Browning de las variantes italianas precedentes. Naturalmente, esto no está destinado a ser una guía exhaustiva de lo que se puede ver en Vigna di Valle (la tienda del museo vende una excelente, con texto bilingüe en italiano e inglés), sino un esbozo de lo expuesto. Como toda obra humana es perfectible, podríamos poner el “pero” de que muchos de los aviones están rodeados de otros objetos y “chismes”, no sólo los clásicos paneles informativos, sino motores, maniqués con uniformes, bustos, mobiliario e incluso cuadros montados en caballetes que (en mi humilde opi-

nión) estarían mejor colgados en la pared... aparte de su ocasionalmente discutible valor artístico... pero ese aspecto es más bien competencia de Montse. La verdadera cuestión es que toda esa parafernalia limita las posibilidades de obtener fotos “limpias”. Claro que se trata de una crítica menor. Lo compartamos o no, todo ello tiene un valor didáctico, ligado a la turbulenta historia de un país que ha sufrido todas las convulsiones posibles (varias guerras, cambios de régimen, etc) durante el atormentado siglo XX. Y un país vecino, que tenemos al lado, y que ha intervenido también en la nuestra. La historia de su aviación es la historia de ese mismo país y, en parte, del nuestro... Si los museos deben cumplir una función didáctica, es obvio que éste la cumple de sobra: muchos de nosotros, visitantes a Vigna di Valle, entramos creyendo que en esta materia Italia era un país “de segunda fila” frente a gigantes como Francia o el Reino Unido. A la salida, esta opinión había cam-

Listado de Aviones

Vigna di Valle 20 noviembre de 2010

Aerfer Aniete	MM569	c/n 2	Aeron.Militare Italiana (RSV)	Fieseler Fi 156C-3/Trop	MM12822 / 20	c/n 5802	Regia Aeronáutica Italiana
Aerfer Sagittario II	MM561	c/n 2	Aeron.Militare Italiana (RSV)	Grumman HU-16A-GR Albatross	MMS0179 / 15-5	c/n 6.68	AMI (85° Grp.15° Stormo)
Aermacchi MB.308	MM3058 / SG-8	c/n 5878/105	Aeronáutica Militare Italiana	Grumman S2F-1 Tracker	MM136656 / 41-6	c/n 465	Aeronáutica Militare Italiana
Aermacchi MB.323	MM554 / RS-10	c/n 6045/1	Aeron.Militare Italiana (RSV)	Hanriot (Macchi) HD.1	76	c/n 515	Servizio Aeronáutico
Aermacchi MB.326E	MM54389 / 68	c/n 6502/243	AMI (609 Squad.9° Stormo)	Hispano HA.132L (CR.32)	C.1-328 / 3-6	c/n 328	Ejército del Aire
Agusta Bell AB 47G-2	MM80113 / 12	c/n 196	AMI (Scuola Volo Elicotteri)	Lockheed F-104G Starfighter	MM6959 / 3-11	c/n 683-9998	AMI (3° Stormo)
Agusta Bell AB 47J Ranger	MM80187 / SE-38	c/n 1100	AMI (Scuola Volo Elicotteri)	Lockheed RT-33A-1L0	MM53-5594 / 9-35	c/n 580-8933	AMI (609 Squad.9° Stormo)
Agusta Bell AB 204B	MM80357 / RM-112	c/n 3085	Aeronáutica Militare Italiana	Lohner (Ungarische Flug. AG) L	127	c/n 127	Kaiserliche Marine
Ambrosini SM Super S.7	MM558	c/n 2	Aeron.Militare Italiana (RSV)	Macchi C.200 Serie II Saeta	MM6311 / 369-1	c/n 123	Regia Aeronáutica Italiana
Ansaldo AC2	6-94	c/n	Regia Aeronáutica Italiana	Macchi C.205 Veltro (Con.C.202 'S.X')	MM9546 / 97-2	c/n	Aviaz.Cobelligerante Italiana
Ansaldo SVA.5	11721 / 1	c/n	Servizio Aeronáutico	Macchi M.39-II	MM76	c/n 5	Regia Aeronáutica Italiana
Bleriot XIH	BL246	c/n	Servizio Aeronáutico (XIII Sq)	Macchi M.167	MM105	c/n 3	Regia Aeronáutica Italiana
Canadair CL-13 Sabre Mk.4	MM19792 / 13-1	c/n 692	AMI (13° Grp.2° Aerobrig.)	Macchi M.416	MM53762 / AA-48	c/n 1059	Aeronáutica Militare Italiana
Caproni Ca.3	C.23174	c/n	Servizio Aeronáutico	Macchi M.C.72	MM181	c/n 5	Regia Aeronáutica Italiana
Caproni Ca.100 Caproncino	IGTAB / FIR-9	c/n 1	Aero Club de Torino	Nardi FN.305	MM52757 / 3	c/n 766	Regia Aeronáutica Italiana
Caproni Campini CC2 (N.1)	(MM187 / 1)	c/n 4850	Regia Aeronáutica Italiana	North American P-51D-25-NA Mustang	MM4323 / RR-11	c/n 122-39903	Aeronáutica Militare Italiana
CANTZ 506S Serie VIII Airone	MM85425 / 84-4	c/n	Aeronáutica Militare Italiana	North American F-86K-NF Sabre	MM55-4868 / 51-62	c/n 221-108	AMI (21° Grp. COI.14° St.)
De Bernardi MdB.1 Aerocopter (I-RED)		c/n 1	De Bernardi	North American T-6G-NF Texan	MM54097 / RR-97	c/n	Aeronáutica Militare Italiana
De Havilland DH.113 Vampire NF.54	MM6152	c/n 13094	AMI (Scuola Caccia O.T.)	Panavia Tomado F.Mk.3 (ADV)	MM7210 / 36-12	c/n AS080/3612	Aeronaut.Militare Italiana
Douglas C-47A-40-DL	MM61776 / 14-45	c/n 19194	Aeronáutica Militare Italiana	Piaggio P.166ML1	MM61933 / 53-34	c/n 443/92	Aeronáutica Militare Italiana
Fiat C.29	(MM)130bis	c/n	Regia Aeronáutica Italiana	Piaggio PD.808GE1	MM61961	c/n 518	AMI (8° Grp.14° Stormo)
Fiat CR.42 Falco	MM5643 / 162-6	c/n	Regia Aeronáutica Italiana	Republic F-84F-71-RE Thunderstreak	MM536892 / 36-38	c/n	Aeronáutica Militare Italiana
Fiat "G.35" (Conv. G.59-2A Sr.IV)	"5" / (MM53265)	c/n 74	Aviaz. Naz. Repubblicana	Republic F-84G-26-RE Thunderjet	MM511409 / 51-29	c/n 2842-1502B	Aeronaut.Militare Italiana
Fiat G.59-4B	MM53276	c/n 81	Aeronáutica Militare Italiana	Savoia-Marchetti S.56A	I-AEDA	c/n 5611	SIA / Sesto Celende
Fiat G.80-3B	MM53882 / RS-22	c/n 2	Aeron.Militare Italiana (RSV)	Savoia-Marchetti SM.79L Sparviero	"MM24327 / 278-2"	c/n	Regia Aeronáutica Italiana
Fiat G.91PAN	MM6250 / 9	c/n 81	AMI (Frece Tricolori)	Savoia-Marchetti SM.82PW Serie VII	MM61187 / ZR-89	c/n	Aeronáutica Militare Italiana
Fiat G.91R/1	MM6280 / 2-33	c/n 46	Aeronáutica Militare Italiana	SPAD S.VII	c/n	Servizio Aeronáutico
Fiat G.91T/1	MM6344 / SA-47	c/n 74	Aeronáutica Militare Italiana	SPAD S.VII	S.153	c/n	Servizio Aeronáutico
Fiat G.91Y	MM6959 / 8-66	c/n 2066	Aeronáutica Militare Italiana	Stinson L-5 Sentinel	MM52848 / S-12	c/n 76-1548	Aeronáutica Militare Italiana
Fiat G.212 Aula Volante	MM61804 / 142-5	c/n 19	Aeronáutica Militare Italiana	Supermarine Spitfire Mk.IX	MK805 / (MM4084)	c/n CBAFIX.1780	Aeronáutica Militare Italiana
				Wright Flyer No 4	c/n	Servizio Aeronáutico



Aeronautica Nazionale Repubblicana

Oscar Cosín Ramírez
Socio n° 16

El armisticio

El 3 de septiembre de 1943, Italia firmó el armisticio por el que cesaba sus hostilidades con los Aliados. El hecho concreto era consecuencia de una serie de sucesos que, en realidad, no acabaron con la participación italiana en la guerra, sino que supusieron finalmente la práctica división de Italia en dos. Por un lado estaban aquellos que no sólo firmaron el alto el fuego con los aliados, sino que, cumpliendo las cláusulas del armisticio, se dispusieron a luchar junto a ellos contra las tropas alemanas estacionadas en Italia, y por otro los que optaron por continuar luchando del lado de sus antiguos aliados del Eje.

Aunque las fuerzas armadas italianas ya habían sufrido serios reveses en África frente a las tropas de la Commonwealth, la entrada en el conflicto de la imponente maquinaria militar e industrial estadounidense, reveló su situación como insostenible. La invasión de Sicilia en 1943 no hizo sino poner en evidencia este hecho y, en el mismo mes de julio, el Gran Consejo decide destituir a Benito Mussolini, nombrando al frente del gobierno al Mariscal Pietro Badoglio. Italia seguía aún perteneciendo al Eje y la guerra continuaba, pero su lucha contra la invasión Aliada no ofrecía esperanza alguna, mientras que la relación con su aliado alemán empeoraba día a día.

Tras una serie de conversaciones secretas con los Aliados, y mientras aseguraban a los alemanes que Italia continuaría la guerra, el armisticio es visto cada vez más por los dirigentes italianos como la única salida frente a la amenaza de la total destrucción.

Cuando finalmente se hace pública su firma el 8 de septiembre de 1943,

cinco días después de haberse llevado a cabo, la consecuencia inmediata es la división de la península en dos.

Italia dividida

Como oposición a las fuerzas de invasión Aliadas situadas en el sur, las tropas alemanas estacionadas en el centro y norte de la península se convierten en un ejército de ocupación que ejercerá el control militar e impondrá un nuevo gobierno en la zona ocupada. Mussolini es liberado por los comandos de Otto Skorzeny cuatro días después de la publicación del armisticio, y antes de que acabe el mes habrá refundado el Partido Fascista y creado la nueva Repubblica Sociale Italiana (RSI). Por otro lado, la forma en que se han llevado la negociaciones y la torpe manera en que se resuelve y hace público el armisticio, despiertan en muchos militares un profundo sentimiento de haber sido traicionados.

La situación podría calificarse de una práctica guerra civil entre norte y sur, aunque los autores italianos tratan habitualmente de buscar eufemismos

para evitar tan cruda clasificación. Y quizá sea la voluntad de olvidar esta confrontación fratricida la que hace difícil encontrar información de calidad referente a la parte de la aviación italiana que, durante casi dos años, continuó la lucha contra las fuerzas Aliadas.

Nace la Aeronautica Nazionale Repubblicana

Con el objetivo principal de mantener un mínimo control del propio territorio y desligarse del agobiante control del ejército alemán, la Repubblica reorganizó inmediatamente unas fuerzas armadas entre las que se constituyó, el 10 de octubre de 1943, la Aeronautica Nazionale Repubblicana (ANR).

La dificultad estribará ahora en conseguir personal y medios con que dotar a la nueva fuerza aérea. De hecho, el armisticio sorprende a muchos miembros de la Regia Aeronautica, en total unos 180.000, en las más dispares situaciones. Treinta mil de ellos, destacados en frentes lejanos, se verán inmediatamente internados en Alemania y Polonia y unos seis mil deciden continuar la lucha junto a los alemanes en Grecia, Yugoslavia y Francia, mientras que unos veinticinco mil permanecerán en el sur. El resto se considera desmovilizado y abandona el servicio, o se refugiará en países neutrales.

La Luftwaffe en Italia reaccionará por su parte y con prontitud, creando una Legión Italiana en la que enrola, principalmente, personal para la artillería antiaérea, pero también pilotos.

La ANR precisa, pues, de un personaje carismático al frente, que atraiga la fidelidad de aquellos que se han sentido ninguneados y traicionados por el armisticio. El Teniente Coronel Ernesto Botto, el célebre "gamba di ferro", será la persona ideal para el cargo. Herido en combate en la Guerra Civil Española el 12 de octubre de 1937, hubo de serle amputada una pierna, hecho que no le



impidió asumir el mando del IX Gruppo del 4º Stormo durante la Segunda Guerra Mundial. Pese a su bajo rango, Botto fue nombrado Subsecretario de Estado y Jefe de Estado Mayor de la RSI, e inmediatamente comenzó una frenética labor para reconstituir una fuerza aérea desde, prácticamente, la nada.

La proclamación de bandos de alistamiento, una ardiente arenga radiofónica y el más directo método de llamar por teléfono a pilotos, personal y bases de la ya desaparecida Regia Aeronautica, dieron sus frutos, y la ANR pudo disponer de un personal propio que, en 1944, alcanzaba los treinta y cinco mil efectivos, entre los que se contaban seis mil tripulaciones de vuelo.

La decisión de alistarse en la ANR o unirse a las fuerzas cobeligerantes del sur, tendrá mucho más que ver con fidelidades a sus hogares, familias y compañeros de armas, que con verdaderos ideales políticos, por lo que, en cualquier caso, el enfrentamiento entre las dos fuerzas italianas opuestas no llega nunca a producirse y no existe un verdadero sentimiento de odio entre ellas. Los movimientos de Botto tuvieron en cuenta también el "problema alemán", por cuanto el alistamiento de personal italiano en la Luftwaffe continuaba a pesar de la creación de la ANR, dada la desconfianza de los mandos alemanes en la fiabilidad de su aliado italiano, lo que le sustraía de valioso personal. Sus presiones sobre Mussolini consiguen, finalmente, que éste logre que Göring emita un comunicado por el que todo el personal que había pertenecido a la Regia Aeronautica debía considerarse automáticamente como perteneciente a la ANR, y que los ya enrolados en la Luftwaffe sólo permanecerían en ella mientras fuese indispensable por exigencias del servicio y, en cualquier caso, en condición de comisión de servicio por la ANR.

Aún así, la ANR destacó casi sesenta mil reclutas al servicio de la flak alemana, incrementados después por otros noventa mil extraídos de sus internamientos, mientras que otros quince mil especialistas servían ya alistados en la Luftwaffe.

Además del problema de los recursos humanos, solucionado en buena medida gracias al atrayente carisma de Botto, la ANR se enfrentaba a una total carencia de medios materiales, en especial de aeronaves. La Luftwaffe había requisado todas las disponibles tras el armisticio. De las cuatro mil quinientas incautadas, entre ellas mil seiscientas de combate, casi dos mil quinientas eran demasiado viejas para seguir ope-



rativas y fueron desguazadas allí mismo, mientras que el resto fue enviado a Alemania, que incorporó unas mil doscientas en la Luftwaffe. Las gestiones e insistencia de Botto, quien se mostraba ante los alemanes como representante de la fuerza aérea de una nación aliada pero independiente, lograron por fin que Alemania devolviese, al menos, algunas de las aeronaves, carburante y munición, y la ANR pudo disponer inicialmente de entre cincuenta y setenta cazas, de los cuales nueve eran Fiat G.55 Centauro y quince Macchi C.205 Veltro.

La actitud de Botto, por otro lado, no le granjeó precisamente amistades entre la Luftwaffe y los italianos más afines a Alemania que, finalmente y a pesar de ásperas protestas de los miembros de la ANR, propiciaron su sustitución del cargo de Jefe de Estado Mayor en febrero de 1944 y de Subsecretario de Estado al mes siguiente. Como Jefe de Estado Mayor le sucedió el Teniente Coronel Giuseppe Baylon, mientras que el cargo de Subsecretario de Estado pasó al General Arrigo Tesari.

La ANR se estructuró en tres servicios dependientes del Estado Mayor de la Aeronáutica: Caza, Transporte y Torpedeo. Otras especialidades tradicionales en la Regia Aeronautica fueron abolidas, por diversas razones: la de Observación y la de Reconocimiento Marítimo por la imposibilidad práctica de desarrollar su labor en un espacio aéreo dominado por el enemigo, y la de Bombardeo por orden expresa de Mussolini, que quería evitar tener que atacar suelo italiano. La Luftwaffe insistió en el mantenimiento de los bombarderos para su empleo exclusivo en el

frente de los Balcanes, pero la decisión en contra fue definitiva.

Igual que la aeronáutica cobeligerante del sur se organizó a semejanza de los Aliados, la ANR incorporó el esquema alemán, adoptando las formaciones tácticas de Rotte y Schwarme, la estructura de sus grupos con tres escuadrillas equivalentes a las Staffeln de entre quince a veinte aviones, en lugar de los diez a doce de la Regia, e incluyendo en su organización las tropas paracaidistas y la artillería antiaérea.

Así estructurada, la ANR iba a basar su estrategia en dos pilares fundamentales. El primero, acciones ofensivas basadas en el ataque a las fuerzas navales Aliadas mediante aviones de torpedeo, en el que los italianos tenían una amplia experiencia. El segundo, la defensa del espacio aéreo de la RSI, mediante la colaboración entre la caza y la artillería antiaérea, frente a las incursiones de los bombarderos de las 12ª y 15ª Fuerzas Aéreas Aliadas en ruta hacia Alemania. Las especialidades de transporte y enlace funcionarían, pues, como apoyo a las misiones básicas.

Para su operación, las instalaciones de la ANR se repartían en alrededor de cuarenta aeródromos, más unas cuantas pistas auxiliares, entre las que las unidades aéreas eran transferidas a menudo, así como a pistas camufladas cercanas, a fin de evitar en lo posible los bombardeos y ataques de la aviación Aliada.

La caza

Con los aparatos disponibles, la ANR organizó tres Gruppi de caza (1º, 2º y 3º), más una escuadrilla autónoma de caza nocturna y una escuadrilla de ▶

complemento, la Bonet-Montefusco, destinada específicamente a la defensa de la región del Piemonte. Adicionalmente, se creó un Gruppo Complementare con funciones de escuela de caza, compuesto por cuatro escuadrillas.

Cada Gruppo Caccia se estructuraba en tres Squadriglie y contaba con unas sesenta aeronaves. Inicialmente, entre los Gruppi se repartieron trescientos pilotos con experiencia en los cazas C.205 y G.55, mientras que muchos viajaron a Alemania para habilitarse en el pilotaje de los Messerschmitt.

Afortunadamente para la ANR, casi todas las factorías aeronáuticas italianas se encontraban en el norte, y habían logrado pasar casi indemnes hasta entonces, pues no eran un objetivo prioritario para los Aliados. Así, en Macchi, Aeritalia, Breda, Caproni, Alfa Romeo e Isotta Fraschini continuó la producción de aviones de caza, si bien su ritmo era lento a causa de la escasez de materiales y fue ralentizándose hasta detenerse completamente en el verano de 1944, a causa de los bombardeos Aliados.

Para paliar esta carencia, Alemania cedió a la ANR entre ciento cincuenta y doscientos cazas Bf-109G (de las series 6, 10 y 14, así como aparatos remanufacturados con características híbridas), pero a pesar de ello con el tiempo llegó a darse la inusual circunstancia de que el número de pilotos era superior al de aviones disponibles.

Junto con el resto de material, el equipo personal de vuelo de los pilotos de la ANR incorporó en buena medida el suministrado por la Luftwaffe, en tanto que los esquemas miméticos de los cazas, inicialmente tan variados como la procedencia de las aeronaves, fueron estandarizándose también hacia los moteados grises empleados por la aviación alemana en esas últimas fases de la guerra, haciendo desaparecer poco a poco el típico esquema de aros de humo de los cazas de la Regia Aeronautica.

La fuerza de caza de la ANR se convirtió así en un arma de reducidas dimensiones, pero con pilotos experimentados y motivados a defender su propio territorio, equipados con máquinas modernas, de las que podía poner en el aire entre treinta y cuarenta para cada acción de combate.

Su efectividad aumentaba también gracias al creciente empleo del radar por las fuerzas alemanas estacionadas en Italia, cuya dotación se incrementó a partir de octubre de 1943, de tal modo que las formaciones Aliadas podían ser



detectadas a distancias superiores a los 70 km, dando tiempo a los cazas de alcanzar posiciones adecuadas para la interceptación.

El **1º Gruppo** disponía de la escuadrilla Asso di Bastoni, la Vespa Arrabiata y la Ariciere, y su material de vuelo lo componían Macchi C.205 Veltro y Messerschmitt Bf-109G, aunque inicialmente recibió hasta cuarenta y ocho Fiat G.55 Centauro, que pronto fueron sustituidos por los Messerschmitt. Su primer comandante fue el Mayor Luigi Borgogno. Constituyó el germen sobre el que se engendró la aviación de caza de la ANR, agrupándose los primeros pilotos en el aeródromo de Lagnasco-Mirafiori, en octubre de 1943, para crear la escuadrilla Asso di Bastoni, equipada con Macchi C.205 Veltro. El 3 de enero de 1944, la escuadrilla fue requerida en alarma para interceptar una formación Aliada. Los MC.205 se enfrentaron a la escolta de los bombarderos, compuesta por Lockheed P-38 Lightning, consiguiendo derribar tres de ellos sin pérdidas propias, y anotando así las primeras victorias para la ANR. A continuación, la Asso di Bastoni fue trasladada a Campoformido-Udine, desde donde prosiguió sus intercepciones de las formaciones de bombarderos Aliados. La peligrosa estrategia adoptada consistía en trabar combate con los cazas de escolta para obligarles a lanzar sus depósitos, de modo que fueran incapaces de continuar protegiendo a los bombarderos en todo su recorrido hasta Alemania, y se convirtieran así en presas fáciles para los interceptores de la Luftwaffe. El 1º Gruppo fue también involuntario protagonista de un incidente de fuego amigo, cuando el 29

de abril de 1944, una patrulla de veintiséis MC.205 en misión de combate sobre San Marino, fue atacada por error por una escuadrilla de Bf-109, resultando muertos dos pilotos italianos, lo que inevitablemente agrió aún más las relaciones entre italianos y alemanes. En mayo de 1944, el Gruppo fue transferido al aeródromo de Reggio Emilia, y en el mes de agosto a Vicenza. A pesar de que los datos sobre victorias no llegaron nunca a ser oficiales, se atribuye al 1º Gruppo el derribo de ciento trece aviones enemigos, frente a la pérdida de cuarenta y nueve pilotos.

El **2º Gruppo** comenzó a operar en la primavera de 1944. Comandado por el Teniente Coronel Aldo Alessandrini, volaba cazas Fiat G.55 Centauro que después fueron reemplazados por Bf-109G, y se estructuraba en las escuadrillas Gigi tre Osei, Diavoli Rossi y Gamba di Ferro. La Gigi tre Osei fue la primera unidad de la ANR en operar los cazas de Messerschmitt, cediendo sus Centauro al 1º Gruppo. El medio centenar de aparatos del 2º Gruppo se convirtió en la principal fuerza de interceptación de la ANR en el periodo en que los pilotos del 1º Gruppo fueron enviados a Alemania para su adaptación al Bf-109. El Gruppo se trasladó de los aeródromos de la Lombardia a pistas de hierba disimuladas en el campo, cerca de los aeródromos de Campoformido, Aviano, Maniago, Osoppo y Villafranca, dejando en aquellos señuelos que fueron atacados una y otra vez por las fuerzas aéreas Aliadas. La frustración Aliada por la imposibilidad de localizar y destruir al 2º Gruppo, le valieron el sobrenombre de "Ghost Group". Su acción más importante tuvo lugar el 16 de noviembre de 1944, cuando veintitrés cazas del 2º Gruppo trabaron combate sobre Spilimbergo con una gran formación de bombarderos B-17 y su escolta de P-51 Mustang, consiguiendo el derribo de tres bombarderos y tres cazas. Esa misma tarde, en la ruta de regreso de los bombarderos, los Diavoli Rossi lograron derribar otros cuatro B-17, mientras que cuatro más se estrellaron poco después debido a los daños encajados. En contrapartida, se perdieron cinco cazas del 2º Gruppo. En total, el 2º Gruppo se atribuyó ciento catorce derribos, más cuarenta y ocho probables, frente a unas pérdidas propias de cuarenta y dos pilotos.

Finalmente, el **3º Gruppo** no logró llegar a estar operativo, aunque se estructuró en dos escuadrillas, la Baracca y la

Gatto Nero, a las órdenes del Mayor Malvezi. Basado en Cuneo, no desarrolló una actividad relevante en la contienda. De hecho, los pilotos del Gruppo fueron enviados a Alemania para su entrenamiento en Bf-109 a finales de 1944, por lo que el primer núcleo operativo del 3° Gruppo sólo regresó a Italia en marzo de 1945, entrando en acción con el 2° Gruppo, y consiguiendo las dos victorias que se atribuyen al 3° Gruppo. El resto del personal de vuelo no completó a tiempo su formación, viéndose sorprendidos en Alemania por el final de la guerra.

La Squadriglia Complementare Bonet-Montefusco, por su parte, equipada con MC.205 y G.55, desempeñó una intensa actividad desde los aeródromos de Venaria Reale y Caselle. En sus misiones de defensa de la región del Piemonte, la escuadrilla obtuvo siete victorias frente a la pérdida de siete pilotos. También se creó una escuadrilla de caza nocturna que, sin embargo, fue disuelta poco después.

Los torpederos

Las fuerzas de ataque de la ANR se restringieron a la formación de un Gruppo Aerosiluranti (de torpedeo), compuesto por tres escuadrillas, más dos escuadrillas complementarias de adiestramiento.

La especialidad de torpedeo había sido desarrollada y perfeccionada por la Regia Aeronautica, mediante el empleo de los magníficos trimotores SIAI-Marchetti SM.79 Sparviero, consiguiendo un elevado grado de eficiencia, si bien a cambio de fuertes pérdidas. El Gruppo Aerosiluranti de la ANR se aglutinó entorno a la figura de Carlo Faggioni, que consiguió atraer pilotos y especialistas y obtuvo su primer SM.79 en Florencia. A finales de octubre, y ya con cuatro aviones operativos, el Gruppo se traslada a Venegono, donde consiguen rescatar más aeronaves repartidas por los aeródromos italianos, si bien todas



ellas en un estado deplorable. En enero de 1944 es entregado el primer SM.79 totalmente revisado y en plenas condiciones operacionales, y dos meses después SIAI comienza a entregar la nueva variante SM.79bis (o SM.79 III), reconocible por la ausencia de góndola ventral, con mayor autonomía, instrumentación y equipo mejorados y armamento defensivo potenciado, consistente en cuatro ametralladoras de 12,7 mm y un cañón dorsal de 20 mm.

Las acciones ofensivas se inician el 10 de marzo de 1944, cuando seis SM.79bis, destacados al aeródromo de Perugia, atacan los navíos Aliados en Anzio. Aunque consiguen hacer blanco en tres buques, uno de los torpederos resulta derribado. Los ataques se repetirían días después, y también al mes siguiente, consiguiendo el hundimiento de varios buques, pero perdiendo dos aeronaves más, una de ellas la de Faggioni. Meses después de su muerte, el Gruppo, llamado inicialmente "Carlo Emanuele Buscaglia", a quien se había dado por perdido en acción en 1942, fue rebautizado "Carlo Faggioni", al descubrirse que Buscaglia no sólo seguía vivo, sino que formaba parte de la Aeronautica Cobelligerante del Sud.

El día negro para el Gruppo tuvo lugar el 6 de abril de 1944, cuando trece torpederos en vuelo de traslado de Lonate Pozzolo a S. Egidio/Perugia, son sorprendidos por ocho cazas americanos P-47 Thunderbolt. En el combate subsiguiente son derribados cuatro SM.79 y otros se ven obligados a realizar aterrizajes de emergencia. Aunque consiguen abatir dos de los P-47, el encuentro se salda con veinticuatro muertos entre las tripulaciones de los Sparviero. Sin duda, la misión más famosa de los torpederos de la ANR, y que aún hoy se conmemora, fue la que llevaron a cabo la noche del 4 de junio de 1944. Diez SM.79 destacados en el puerto francés de Istres despegaron a las 21:00 h para atacar la base británica de Gibraltar. Para poder lograr el alcance necesario, habían sido aligerados eliminando todo el armamento defensivo y cargados hasta los topes de combustible. A las 2:20 h de la madrugada, nueve de los aparatos, ya que uno tuvo que regresar por avería, avistaron Gibraltar, que estaba iluminado como un árbol de navidad, pues nadie en su sano juicio esperaba un ataque aéreo a esas alturas de la guerra, con el cielo absolutamente dominado por los Aliados. Los Sparviero pasaron al ataque sembrando la alarma en la base y consiguiendo hundir cuatro navíos y dañar dos más, sin sufrir ningún derribo. A pesar de ello, tres de los aparatos tuvieron que realizar aterrizajes de emergencia en España, a causa de los daños infligidos por los cazas nocturnos británicos. La arriesgada misión sirvió principalmente para levantar la moral de la ANR, y a tal efecto resultan chocantes sus similitudes con el raid de Doolittle contra Tokio, pero quiso el azar que tan solo al día siguiente se produjera el desembarco en las playas de Normandía, por lo que sus ecos quedaron ahogados por la im-



portancia de la Operación Overlord. Tras esta hazaña, el Gruppo se trasladó al aeródromo de Treviso, desde donde atacó las unidades aliadas ancladas en el puerto de Bari, mientras que una escuadrilla fue destacada a Yugoslavia para realizar operaciones en el Egeo. Sus acciones continuaron sin interrupción, e incluso pudieron equiparse con nuevos aparatos, llevando a cabo misiones en Córcega, el puerto de Ancona y el Adriático, donde el 5 de enero de 1945 sorprendieron varias naves sin escolta, que lograron hundir. Fue la última misión de los Aerosiluranti.

Las cifras del Gruppo contabilizan el hundimiento de trece mercantes, con otros doce dañados, y un buque de guerra hundido, así como el derribo de cuatro cazas Aliados. Por contra, sus pérdidas ascendieron a cincuenta y nueve aviones, con ochenta y seis tripulantes muertos.

Transporte

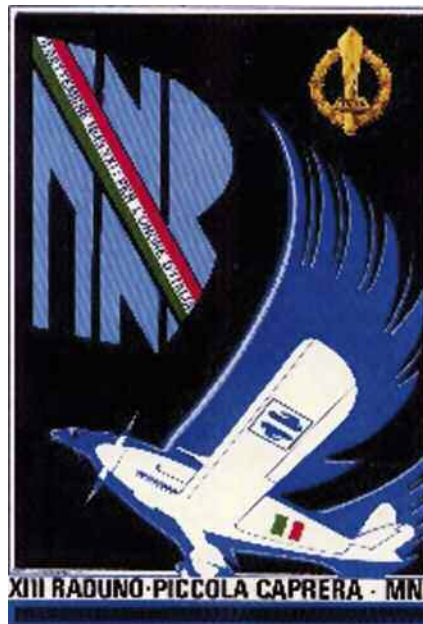
Las reducidas dimensiones de la RSI no precisaban de una verdadera fuerza de transporte aéreo para uso propio. Así, esta especialidad se disgregó en dos servicios, por un lado el Reparto Aereo di Collegamento, con una treintena de aeronaves de diversos tipos, destinadas a misiones de enlace dentro de la RSI, y por otro tres Gruppi Aerotrasporti, equipados con un total de ciento veinte trimotores, empleados en misiones de transporte a beneficio de la Wehrmacht en el frente oriental.

El servicio de enlace estaba al mando del Mayor Bernardo Quattrociocchi, y disponía tanto de grandes aviones trimotores y bimotores, como monomotores de escuela e incluso cazas y veleros, y de él formaba parte una sección basada en el aeródromo de Bettole, destinada al transporte de personalidades. Existía también un servicio, el Gruppo Trasporto Velivoli, encargado de los vuelos de entrega de las nuevas aeronaves salidas de fábrica o revisión, hasta las bases de las unidades operacionales y que, por tanto, carecía de aviones propios.

Las unidades de transporte estaban equipadas con trimotores SM.81, SM.82 y FIAT G.12, repartidos entre el 1º Gruppo Terracciano, al mando del Mayor Egidio Pellizzari, el 2º Gruppo Trabucchi, comandado por el Mayor Alfredo Zanardi, y el Gruppo autónomo De Camillis, al mando del Capitán Antonio De Camillis.

De ellos, los dos primeros Gruppi realizaron centenares de misiones de transporte en el frente oriental a beneficio de las fuerzas alemanas, enviando sumi-

nistros y reemplazos y evacuando sus bajas. Una vez completaron su periodo de seis meses de servicio, la Luftwaffe trató de incorporar en sus filas a las tripulaciones de estos dos Gruppi, y sólo la enérgica oposición e insistencia del Teniente Coronel Baylon logró que, finalmente, todas las tripulaciones, especialistas y tropa, volvieran a Italia, estableciendo su base en el aeródromo de Orio al Serio. Sin embargo, los aviones no volvieron con sus tripulantes, por lo que el personal disponible fue reconvertido en unidades de defensa de los ae-



ródromos, los llamados Battaglioni Azzurri Antiparacadutisti.

En tres mil setecientas sesenta y seis misiones, los Gruppi de transporte entregaron más de cuatro mil toneladas de carga y más de seis mil pasajeros, perdiendo un total de cincuenta y dos aeronaves.

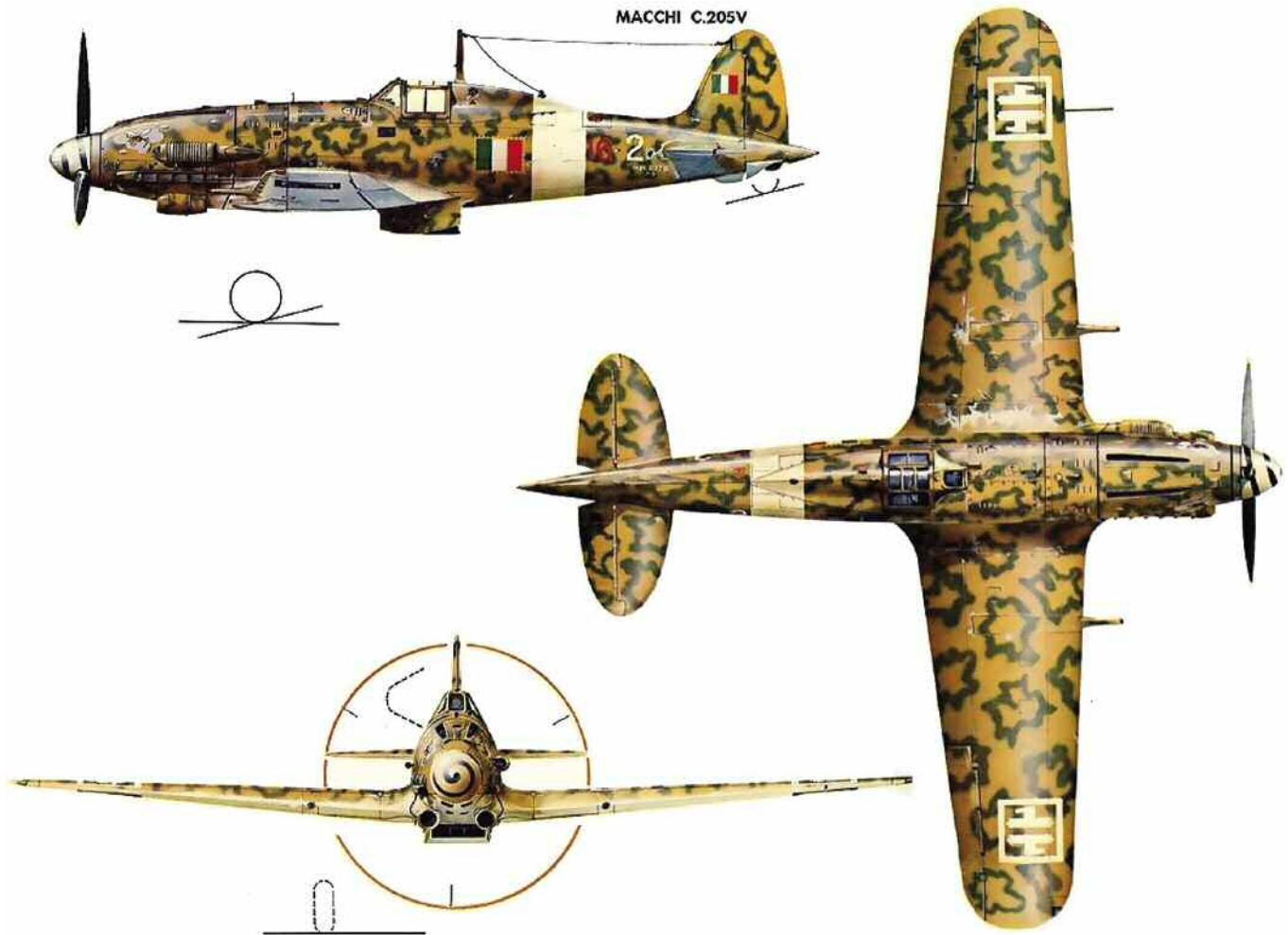
El aliado alemán

Las relaciones de la RSI, y en particular de la ANR, con sus aliados alemanes fueron siempre complejas y, cuando menos, tensas. Alemania precisaba de un aliado fiable que le permitiera asegurar o, cuando menos, reforzar su flanco sur frente al avance Aliado por la península italiana. Sin embargo, la reciente traición italiana, que había firmado un armisticio secreto mientras aseguraba que su lucha continuaría, hacía dudar al mando alemán de la capacidad de la RSI para organizar unas fuerzas armadas en las que se pudiera confiar. Si bien la ANR fue la única rama de las fuerzas armadas de la RSI que operó de forma independiente hasta el final de la guerra, con un alto grado de eficiencia

y que finalmente se ganó el respeto alemán, hasta el punto que la Luftwaffe se permitió retirar unidades de caza, delegando esta tarea en la ANR, la realidad es que la ANR tuvo que luchar ininterrumpidamente por su independencia del control alemán y por obtener y conservar sus recursos humanos y materiales.

A los rifirrafes ya comentados, cabe añadir uno de mayor relevancia, que estuvo a punto de terminar con la existencia misma de la ANR. El 26 de agosto de 1944, el Mariscal Wolfram Von Richtofen, al mando de la Luftwaffe en Italia, puso en marcha el plan Phönix (Fénix), mediante el que pretendía tomar el control absoluto de las fuerzas de la ANR. A las 6 de la mañana, las tropas alemanas tomaron los aeródromos e instalaciones, exigiendo a los pilotos elegir entre incorporarse a una legión italiana, parte de la Luftwaffe, en la que tendrían la oportunidad de obtener mayores pagas y volar aviones de mayores prestaciones, o unirse a las tropas de la artillería antiaérea. Aunque algunos pilotos se dejaron convencer, la mayoría se opuso ferozmente a ambas opciones. Los miembros del 1º Gruppo quemaron sus propios aviones antes de que cayeran en manos alemanas y el 2º Gruppo amenazó con un enfrentamiento armado con las tropas alemanas. El conflicto llegó a los más altos estamentos políticos y, finalmente, Mussolini logró que se saldara con el relevo de Von Richtofen, que fue sustituido por el General Ritter Von Pohl. Sin embargo el daño moral y material (los dos Gruppi Caccia se quedaron sin cazas operativos durante casi dos meses) ya estaba hecho.

Otro aspecto de las relaciones italo-alemanas fue el del entrenamiento de pilotos italianos en Alemania. Puesto que las unidades de la ANR se estaban reequipando en su mayoría con cazas Bf-109, muchos pilotos italianos fueron enviados a escuelas de la Luftwaffe para su adaptación al modelo y a las tácticas de combate de la fuerza aérea alemana. Entre ellos, los pilotos del 1º Gruppo se trasladaron en octubre de 1944 a Alemania para su entrenamiento. Además del problema que suponía tener que prescindir de tan escaso y valioso personal, la frustración de los italianos aumentó al descubrir que, en realidad, estaban siendo usados para vuelos de traslado de los aviones alemanes que iban a emplearse en la operación Platte, la última gran acción ofensiva de la Luftwaffe en el frente occidental. Un grupo de quince pilotos, por otro lado, fue enviado al ae-



ródromo de Rangsdorf, para su habilitación en aviones a reacción. Aunque los italianos se ilusionaron pensando en ser destinados a los birreactores Me-262, su intensivo entrenamiento en veleros y planeadores les descubrió que, en realidad, estaban siendo preparados para volar el interceptor cohete Me-163 Komet. No está claro si alguno de los quince llegó a volar el Komet, ya que la instrucción se suspendió a principios de 1945, y aunque todos ellos recibieron su habilitación de tipo gracias al entrenamiento en planeadores, ningún Me-163 llegó a ser cedido a la ANR para misiones de interceptación. Tras estas vicisitudes, en febrero de 1945 el 1º Gruppo retornó a Italia, siendo basado en Malpensa y Lonate Pozzolo. Otro capítulo de la extraña relación de amor-odio entre la Luftwaffe y la ANR, tuvo lugar en marzo de 1945, cuando tres avanzados birreactores Arado Ar-234 fueron destacados al aeródromo de Campoformido para misiones de reconocimiento, y su protección confiada exclusivamente a dos escuadrillas del 2º Gruppo.

El fin de la guerra

A principios de 1945, la falta de repuestos, la escasez de combustible y las bajas de personal habían dejado

operativo, y de forma muy limitada, tan solo al 2º Gruppo Caccia. Las operaciones volvieron a subir en intensidad en febrero, cuando el 1º Gruppo retornó de su periodo de entrenamiento en Alemania, equipado con cincuenta y dos nuevos Bf-109G-10, mejorando la situación en marzo cuando el 2º Gruppo recibió trece nuevos cazas. La Luftwaffe había decidido, incluso, ceder los punteros cazas a reacción Me-262 a la ANR, por lo que los aeródromos de Ghedi y Villafranca se sometieron a las oportunas modificaciones para recibirlos.

El colapso del frente italiano y la aplastante superioridad aérea Aliada acabó finalmente con todos los planes y la desesperada lucha de la ANR. A finales de abril, los Aliados ocupaban ya la totalidad de la península italiana. La República había caído. Mussolini fue capturado por los partisanos, ejecutado y expuesto públicamente. Los miembros de la ANR devolvieron entonces sus aviones a la Luftwaffe o procedieron, en su mayoría, a quemar y destruir sus aparatos, tras lo cual se entregaron a los partisanos o a las fuerzas de invasión. Si bien las fuerzas partisanas mantenían un pacto no firmado de no agresión con la ANR, a la que reconocían su labor en defensa de la población, muchos jefes

oficiales fueron también ejecutados tras caer prisioneros.

Aunque se ha dicho que la suya fue una lucha inútil y suicida, en la que las pérdidas superaban en mucho a las victorias, lo cierto es que se trataba de hombres que luchaban por defender, en unos casos sus hogares y familias, y en otros a sus propios camaradas, con un coraje que les ganó el respeto de aliados y enemigos, y debe reconocerse que sus cifras arrojaron un respetable saldo de 418 derribos de aviones enemigos (de ellos 243 por los cazas y torpederos) frente a unas pérdidas propias totales de 444 aviones, de los que 154 lo fueron en combate aéreo, mientras que el resto se perdió por accidentes o bombardeos. Entre los máximos ases de la ANR se sitúan el Mayor Mario Bellagambi, con 12 victorias acreditadas y el Capitán Ugo Drago, con 11, ambos del 2º Gruppo.

Al finalizar la guerra en Italia, todos los miembros de las fuerzas armadas de la RSI son internados en un campo de prisioneros creado por los Aliados en Coltano di Pisa, del que muchos miembros de la ANR podrán finalmente salir para integrarse en la nueva Aeronautica Militare Italiana, que se creará el 2 de junio de 1946.■

El "Rosso Corsa" antes de Ferrari

La participación italiana en la Copa Schneider

Jesús Ángel López Granja
Socio n° 261

La "Coupe d'Aviation Maritime Jacques Schneider", más conocida como la "Copa Schneider", el "Trofeo Schneider" o por los ingleses como "Flying Flirt", fue una competición creada en 1912 por el hijo de un exitoso industrial francés del acero y las armas con el fin de fomentar el desarrollo de la hidroaviación.

Schneider encargó el trofeo⁽¹⁾ al escultor Ernest Gabard, quien lo realizó en plata sobre una base de mármol representando una ola con las figuras de Neptuno y sus tres hijos y, sobre ellos, la personificación femenina del espíritu del vuelo. Tenía un coste de 25.000 francos, a los que se sumaban otra cantidad igual en metálico para el vencedor de cada edición.

Para obtenerlo, los participantes debían volar una distancia de al menos 150 millas náuticas (270 km) sobre un recorrido triangular y recorrer en el agua 550 yardas (503 m) antes de

despegar. Estos requerimientos fueron cambiando con el tiempo y, por ejemplo, en 1921 se aumentó la distancia hasta las 212 millas náuticas (381,6 km) y a partir de ese año, se exigía que los aparatos se mantuvieran por si solos a flote durante seis horas antes de la carrera, para comprobar su estanqueidad. Asimismo, en algunas ediciones era necesario un recorrido previo sobre el agua de 2,5 millas náuticas. El ganador de un año se encargaría de organizar la siguiente convocatoria en el lugar de su elección. Aquel que consiguiera ganar tres veces en un periodo de cinco años, disfrutaría de la propiedad del trofeo a perpetuidad y daría fin a la competición.

En las dos primeras ediciones de 1913 y 1914, celebradas en Mónaco, no hubo participación italiana. Tras el paréntesis obligado por la Primera Guerra Mundial, el desafío se re toma en 1919 en Inglaterra, incorporándose los italianos con entusiasmo, el cual perdurará en las siguientes ediciones y escribirá páginas de gloria y dolor para la historia de l'Aeronautica.

(1) Actualmente se encuentra en el Science Museum de Londres (Exhibition Rd).



1919**10 de septiembre - Bournemouth (UK)****País ganador: IT (descalificado) - 10 vueltas a un circuito de 37 km (370 km)**

Con la sede por primera vez fuera de Francia, al ganar la edición anterior los británicos, su principal característica fue la desorganización y la protagonista la niebla. Esta es la primera participación italiana con un único avión. Dos franceses (Nieuport y Spad) y tres ingleses (Supermarine, Sopwith y Fairey - con un Avro de reserva) serían sus rivales, aunque los hidros galos no pudieron participar debido a problemas de flotabilidad. El italiano fue el único que terminó, pero debido a la niebla los jueces no pudieron medir la velocidad. Alegando errores del piloto al realizar el recorrido, no dieron por válido el resultado y la copa no se adjudicó. Janello había utilizado un barco ajeno a la organización como referencia para uno de los giros porque, debido a la niebla, la marca oficial no era visible. No fue hasta dos años después que se reivindicó su victoria. La indignación italiana se suavizó cuando fue seleccionada Venecia como sede de la siguiente edición y se aceptaron algunos cambios en el reglamento, como la capacidad de los aparatos para transportar 300 kg de carga útil.

**Savoia (SIAI) S.13 (n° 7) - Ganador, descalificado (175,632 km/h).****Motor:** Isotta-Fraschini V6 y 250 cv**Piloto:** Guido Janello.

Descripción: Hidrocanoa biplano biplaza monomotor con hélice impulsora. Aparato de caza y reconocimiento, versión reducida del S.12, que operó con la Marina Italiana en número de 12 unidades y fue exportado a Suecia, Japón, Noruega, Yugoslavia, España y Francia (construido como CAMS C-13). En nuestro país, este modelo lo utilizó la Aeronáutica Naval en el portahidros Dédalo durante la campaña de Marruecos (1922). Se recibió un ejemplar y el resto fueron construidos bajo licencia en Barcelona con motor Hispano-Suiza, en número de siete unidades, en una primera serie, y posteriormente (del 1922 al 1924) otra de seis, algunos de ellos monoplazas.

Una versión posterior monoplaza S.13 "tipo S" y otra civil S.13bis no tuvieron pedidos.

1920**20 y 21 de septiembre - Venecia (IT)****País ganador: IT - 10 vueltas a un circuito de 37,5 km (375 km)**

Ya con la competición en casa, fue una edición tranquila para los italianos, pues Gran Bretaña se retiró y el equipo francés tuvo problemas mecánicos y no participó. El único avión italiano presente terminó el recorrido, adjudicándose la copa.

SIAI S.12 (1920).

**Savoia (SIAI) S.12 (n° 7) - Ganador (172,5 km/h)****Motor:** Ansaldo San Giorgio 4E-29 V-12 y 500 cv**Piloto:** Luigi Bologna

Descripción: Hidrocanoa biplano biplaza monomotor con hélice impulsora. Diseñado por Raffaele Conflenti para la Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI) como aparato de reconocimiento y bombardeo, estableció las pautas del diseño de la compañía para sus futuros modelos de hidrocanoas, con el casco profundo y redondeado delantero, un rediente (corte o escalón) y sección trasera trapezoidal. A pesar de sus buenas prestaciones no se pasó ningún pedido, aunque se utilizó en varias competiciones con excelentes resultados como podemos comprobar en esta ocasión.

Otros aparatos italianos que no participaron:

Savoia (SIAI) S.17 - Averiado en Mónaco, no participó.**Motor:** Ansaldo San Giorgio 4E-14 V-12 y 310 cv**Descripción:** Hidrocanoa biplano monoplaza monomotor con hélice impulsora

El primer diseño específico de competición de la compañía, participó en la Reunión de Hidroaviones de Mónaco de ese año, donde se accidentó en la prueba final y no pudo ser reparado a tiempo para la copa.

Savoia (SIAI) S.19 - No participó porque no llegó el motor a tiempo.**Motor:** Ansaldo San Giorgio 4E-29 V-12 y 500 cv**Descripción:** Hidrocanoa biplano monoplaza monomotor con hélice impulsora

Derivado del S.17 algo más grande y aerodinámico.

1921

11 de Agosto - Venecia (IT)

País ganador: IT - 16 vueltas a un circuito de 24,6 km (393,6 km)

De vuelta al Lido, nos encontramos con una masiva participación italiana que dispone de cinco Macchi M.7 de varias versiones, dos Macchi M.18, dos Macchi M.19, siete SIAI S.13 y un SIAI S.22, en contraposición a un único aeroplano francés Nieuport 29. Este último no participó finalmente y la copa se dirimió entre los tres italianos seleccionados, venciendo el M.7 (nº 1). La distancia mínima aumentó en esta edición hasta las 212 millas náuticas y era necesario recorrer otras 2,5 mn sobre el agua antes de despegar.

Macchi M.7 bis (nº 1) – Ganador (189,6 km/h).

Motor: Isotta-Fraschini V-6A 280 cv

Descripción: Hidrocanoa biplano monoplaza monomotor con hélice impulsora.

Piloto: Giovanni de Briganti

Se trataba de un monoplaza de caza diseñado por Alessandro Tonini al final de la PGM. Debido al fin de esta, el M.7 sufrió la cancelación de sus pedidos y sólo se construyó en cortas series, exportándose algún ejemplar a Suecia, Argentina y Brasil.

De él derivó esta versión de competición M.7bis aligerada y de menor envergadura que participó en esta edición y en la siguiente.

Un desarrollo posterior de 1923, el M.7ter, obtuvo considerables pedidos en sus diversas variantes, entre las que se encontraba una con alas plegables (AR) para embarcar en el portahidros Giuseppe Miraglia

Macchi M.7 bis (nº 14) - Retirado en la vuelta 16

Piloto: Piero Corgnolino

Macchi M.19 (nº 4) - Retirado por avería e incendio en el motor en la vuelta 12.

Motor: Fiat A.14 650 cv

Descripción: Hidrocanoa biplano monoplaza monomotor con hélice tractora.

Piloto: Arturo Zanetti

Perfectamente adaptado a la regla en vigor hasta 1920 que especificaba el transporte de una carga útil de 300kg, presentó problemas de torque que obligaron al rediseño del casco y del timón. Esto retrasó su puesta a punto y no estuvo listo para ese año. En 1921 dicha regla desapareció y el avión compitió en inferioridad de condiciones con los demás aparatos.



Macchi M.19 (1921).

Otros aparatos:

Macchi M.18

Motor: Isotta-Fraschini Asso 250v

Descripción: Hidrocanoa biplano triplaza monomotor con hélice impulsora.

Pilotos: Zanetti y Padetti

Aparato de reconocimiento y bombardeo que estuvo asignado a la estación aeronaval de Vigna di Valle, entre otras. España adquirió 20 ejemplares asignados al portahidros Dédalo que participaron en la guerra de Marruecos y, unos seis supervivientes, en la Guerra Civil con el bando gubernamental.

Savoia (SIAI) S.21 - Retirado por enfermedad del piloto.

Motor: Ansaldo San Giorgio 4E-14 300 hp

Descripción: Hidrocanoa biplano monomotor con hélice impulsora.

Piloto: Guido Giannello

Pequeño sesquiplano invertido (el ala superior más pequeña que la inferior), tenía graves problemas de control, siendo Gianello el único piloto cualificado para pilotarlo. Al caer enfermo antes de la carrera no pudo participar.

Savoia (SIAI) S.22 - Bimotor, se estrelló durante la evaluación en el lago Maggiore.

Motor: 2x Isotta-Fraschini V6bis, 300 cv

Piloto: Maddallena

Descripción: Hidrocanoa biplano triplaza bimotor con hélices impulsora y tractora.

Un "rara avis" por tamaño y peso entre los tipos apropiados para las carreras, continuó la mala racha de la compañía en sus intentos de volver al primer plano de la competición.

1922**10 al 12 de Agosto - Nápoles (IT)****País ganador: UK - 13 vueltas a un circuito de 28,5 km (370,5 km)**

El cambiar la sede a Nápoles no dio suerte a la "squadra rossa". El triunfo del único competidor británico (H.C. Biard con un Supermarine Sea Lion II) echó por tierra las ilusiones italianas, que ya se veían como ganadores absolutos de la copa y animó a los ingleses a continuar con el desafío en las siguientes ediciones.

**Savoia (SIAI) S.51 (nº 8) (I-BAIU)
2ª plaza****Motor:** Hispano-Suiza 8V 300 hp**Piloto:** Alessandro Passaleva**Descripción:** Hidrocanoa sesquiplano monoplaza monomotor con hélice impulsora.

Estilizado aparato de carreras, participó pintado de rojo a manos del piloto probador de la marca. Se trataba de un pura sangre diseñado para asegurar la copa, pero su estructura de soporte del motor se resintió y terminó con problemas la carrera. Se inscribió para la edición de 1923 en Cowes, pero finalmente no llegó a registrarse.

Macchi M.17 (nº 9) (I-BAHG) - 3ª plaza**Motor:** Isotta-Fraschini V6 280 cv**Piloto:** Arturo Zanetti**Descripción:** Hidrocanoa biplano monoplaza monomotor con hélice impulsora.

Sólo se construyeron dos ejemplares de este aparato de carreras diseñado, al igual que el M.7, por Alessandro Tonini.

Macchi M.7 bis (nº 10) (I-BAFV) - 4ª plaza**Piloto:** Piero Corgnolino

Macchi M.7 bis (1921 y 1922).

1923**28 de septiembre - Cowes (Isla de Wight).****País ganador: USA - 5 vueltas a un circuito de 68,9 km (344,5 km)**

Llegan los americanos arrasando y copan las dos primeras plazas con hidros Curtiss CR.3, resultando ganador Rittenhouse y segundo Irvine. La tercera plaza es para el británico Biard (Supermarine Sea Lion III), abandonando el francés Maurice Hurel (CAMS 38) en la segunda vuelta. No hay participación italiana.

1924**Aplazada**

La creciente sofisticación de los aeroplanos competidores y la presión por crear nuevas y más perfeccionadas máquinas, produce a los participantes gran cantidad de problemas técnicos y presupuestarios. De común acuerdo, los contendientes negocian un aplazamiento y los americanos, encargados de la organización, acceden.

1925**26 de octubre - Baltimore (USA)****País ganador: USA - 7 vueltas a un circuito de 50 km (350 km)**

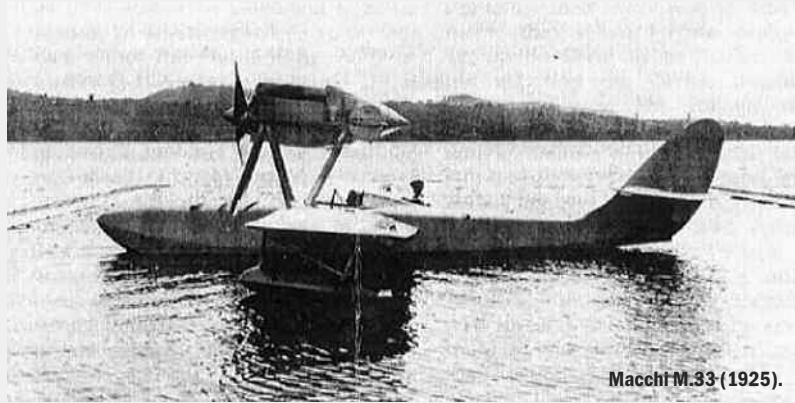
De nuevo vencen los americanos, esta vez en casa, con el carismático James Doolittle⁽²⁾ como ganador en un hidro Curtiss (R3C.2). El diseño de su máquina, con radiadores enrasados, le proporcionó una importante ventaja sobre los demás competidores que aún utilizaban radiadores planos. La segunda plaza es para el inglés Hubert Broad con un Gloster III. Los italianos presentan dos aparatos consiguiendo solamente una tercera plaza.

(2) Encargado de la primera reacción norteamericana contra Japón tras Pearl Harbour, preparó y mandó el famoso raid de los B.25 sobre Tokio. Los aparatos despegaron del portaaviones USS Hornet y algunos aterrizaron en bases chinas o soviéticas, siendo otros capturados y fusilados sus tripulantes.

Macchi M.33 - MM49 (nº 7) - 3ª plaza.**Motor:** Curtiss D12A 500 cv**Descripción:** Hidrocanoa monoplano monoplaza monomotor con hélice tractora.**Piloto:** Giovanni De Briganti

Mario Castoldi diseñó para la competición de 1925 este precioso hidrocanoa, con el motor soportado por montantes sobre el fuselaje y la cabina a la altura del ala. A pesar de su potencial, el tiempo de los diseños en canoa estaba ▶

ya pasado y dominaban los de flotadores independientes. Además, al no poder encontrar un motor apropiado, utilizaron motores Curtiss de versiones anteriores, menos potentes que los de sus rivales. Tampoco era muy apreciado por sus pilotos por la baja fiabilidad de las plantas de potencia y problemas aeroelásticos en las alas (flutter) y por ello, De Briganti no se aventuró a sacar el máximo rendimiento de la máquina durante la carrera, a lo que se añadió un error de navegación en la 2ª vuelta.



Macchi M.33 (1925).

Macchi M.33 - MM48 (nº 6) - Retirado.

Piloto: Riccardo Morselli

Retirado antes de la carrera por problemas de ignición del motor.

Los dos M.33 pasaron posteriormente a la Scuola del Reparto Alta Velocità della Regia Aeronáutica como entrenadores.

1926

13 de noviembre - Hampton Roads, Norfolk (USA)

País ganador: IT - 7 vueltas a un circuito de 50 km (350 km)

Es la oportunidad de los americanos de adjudicarse definitivamente el trofeo, pero los italianos están dispuestos a impedirlo y esta vez disponen de los medios para ello. Desplazan un numeroso equipo con Muzzio Macchi y el ingeniero Castoldi al frente y se llevan esta edición. Los USA consiguen la segunda (Curtiss R3C.2) y la cuarta plaza con el avión reserva (Curtiss F6C-1 Hawk). Con esta oportunidad perdida, finaliza la participación de los Estados Unidos en la Schneider.

Macchi M.39 (MM-76) (nº 5) - 1ª plaza (396,69 km/h)

Motor: Fiat A.S.2 V12 800 cv

Descripción: Hidroavión de flotadores monoplano (arriostrado por cables) monoplaza monomotor con hélice tractora.

Piloto: Mario de Bernardi.

Castoldi diseñó un pura sangre con todas las papeletas para ganar. Se realizaron dos entrenadores (MM72 y MM73) y una célula para ensayos estáticos y M. Benedetto preparó para ellos el motor Fiat de 600 cv iniciales. El avión estaba hecho a la medida de la carrera, tenía el plano derecho más largo para facilitar los giros (siempre a la izquierda), y los flotadores presentaban diferente flotabilidad para compensar el par motor en el agua (parte del combustible se alojaba en ellos). Los radiadores eran del tipo enrasado en alas y fuselaje. Como anécdota diremos que, al no encontrar otras más apropiadas, los M.39 utilizaban hélices Curtiss.

Durante los ensayos en el lago Varese el capitán del equipo, Vittorio Centurione, se estrelló, perdiendo la vida al entrar en pérdida con uno de los entrenadores. A pesar de ello el desarrollo continuó, se solventaron problemas de carburación y se aumentó la potencia del motor a 800 cv en los aparatos de carreras (MM74 al MM76).

Días después de la carrera, el 17 de noviembre, de Bernardi piloto uno de los M.39 a 416,618 km/h durante 3 km, marcando un nuevo récord mundial de velocidad.



Museo de l'Aeronautica Italiana in Vigna di Valle: Busto de Mario de Bernardi, Macchi M.39 (1926), Fiat C.29 (1929 detras del primero), M.67 (1929) y MC.72 (1931).

Macchi M.39 (MM-74) (nº 1)

3ª plaza (350,845 km/h)

Piloto: Adriano Bacula

Macchi M.39 (MM-75) (nº 3)

Retirado en la 4ª vuelta

Piloto: Arturo Ferrarin

Sufrió problemas en un conducto del aceite.

Macchi M.39 (MM-72 y MM-73)

Utilizados como entrenadores uno de ellos se estrelló en el lago Varese el 21 de septiembre de 1926, muriendo el capitán del equipo.

1927**26 de septiembre - Venecia (IT)****País ganador: UK - 7 vueltas a un circuito de 50 km (350 km)**

Los norteamericanos solicitan un retraso de varias semanas, pero los italianos no aceptan y los EE.UU. abandonan definitivamente la competición. A partir de esta edición la carrera se convierte en una pugna italo-británica con el honor nacional de cada uno de los países en juego y esto se ve en que todos los equipos participantes pertenecen a las fuerzas aéreas de sus respectivos países. El gobierno italiano había movilizadado gran cantidad de público, y veía la competición como una herramienta de propaganda para mostrar al mundo la pujanza técnica del estado fascista.

Intentando asegurar, Castoldi mantuvo para esta edición un diseño similar al que proporcionó a Italia el trofeo en 1926. El resultado no pudo ser peor, el abandono de los tres aviones presentados permitió a los británicos copar las primeras plazas (Supermarine S.5), e iniciar su camino hacia la victoria final. Con este aparato comienza también la historia del Spitfire de la mano de su diseñador R.J.Mitchel.

Macchi M.52 (MM-81) (nº 5) - Retirado en la 6ª vuelta**Motor:** Fiat A.S.3 V12 1000 cv**Piloto:** Federico Guazetti**Descripción:** Hidroavión de flotadores monoplaneo (arriostrado por cables) monoplaza monomotor con hélice tractora.

Más pequeño y ligero que el M.39 del que derivaba, disponía de una versión mejorada del motor Fiat que alcanzaba los 1000 cv pero, debido a la baja fiabilidad de éste, no consiguió los resultados esperados en la competición. Se construyeron tres aviones que participaron en la carrera, abandonando los tres.

Posteriormente se desarrolló una versión mejorada M.52R que participó en 1929.

Macchi M.52 (MM-80) (nº 2)**Retirado en la 5ª vuelta****Piloto:** Mario de Bernardi

A pesar de la decepción, y de nuevo poco tiempo después de la carrera (5 de noviembre), de Bernardi marcó un nuevo récord con uno de los M.52, llegando a los 479,290 km/h sobre un recorrido de 3 km.

Macchi M.52 (MM-82) (nº 7)**Retirado en la 1ª vuelta****Piloto:** Arturo Ferrarin**1928****No hay competición este año.**

Debido a las grandes inversiones y tiempo necesarios para asegurar la copa, los contendientes de común acuerdo deciden el cambio a bianual.

La debacle del año anterior obliga a los italianos a tomar medidas de cara al futuro y por orden del ministro del aire, Italo Balbo, se crea el "Raporto Alta Velocità" (Destacamento de alta velocidad) con sede en Desenzano (lago di Garda) al mando de Mario Bernasconi. La misión de esta escuela era formar pilotos y técnicos en los sofisticados aparatos necesarios para obtener el triunfo. La rígida disciplina provocó muchos abandonos entre los aspirantes, a los que se pedía una total dedicación.

Los resultados de esta iniciativa culminaron en el histórico récord del MC.72 en 1934, pero una vez logrado este resultado para la propaganda del régimen, el destacamento se disolvió y toda la experiencia cayó en saco roto. Este error pasaría factura durante la SGM, cuando las carencias, sobre todo en el campo de los motores, limitaron el éxito de los diseños aeronáuticos italianos.

Si deseas pertenecer a la **ASOCIACIÓN AIRE** puedes hacerlo por solo **30 euros** al año. Rellena este formulario y envíalo a: Secretaría Asociación Aire, C/ Mangle nº 15. 28903 Getafe (Madrid) o entra en **www.aire.org**

Datos personales

Nombre Apellidos

Domicilio C.P. Ciudad Provincia

Teléfono Domicilio Teléfono Móvil E-mail

Fecha de Nacimiento DNI.....

Domiciliación bancaria
Cuenta Bancaria (20 dígitos):

Autorizo a la Asociación Aire a cargar en mi cuenta la cantidad de 30 € anuales en concepto de cuota de afiliación a la misma.

Firma:

1929

6 y 7 de septiembre - Calshot (UK)

País ganador: UK - 7 vueltas a un circuito de 50 km (350 km) en forma de rombo

La victoria de los ingleses se vio facilitada por los problemas italianos. Los nuevos Supermarine S.6 con motor RR de 1900 cv no tuvieron rival y sólo gracias a que uno de ellos se saltó un pilón y fue descalificado, pudieron los italianos obtener la segunda plaza. La tercera posición se la llevó un S.5 británico.



Los dos Macchi M.67 y el M.52R (1929).

Macchi M.52 Racer (M.52bis) (nº 4) 2ª plaza (453,28 km/h)

Motor: Fiat A.S.3 V12 1000 cv

Piloto: Tomasso Dal Molin

Descripción: Hidroavión de flotadores monoplano (arriestrado por cables) monoplaza monomotor con hélice tractora.

Se trataba de una remodelación del M.52 básico con menor envergadura y peso, así como flotadores más aerodinámicos. Solamente se construyó un ejemplar que De Bernardi utilizó para marcar un nuevo récord de velocidad en Venecia, alcanzando 512,776 km/h. Al perder uno de los M.67 en accidente, se registró para participar en esta edición, realizando una magnífica carrera contra rivales muy superiores. Por su estupenda actuación, Dal Molin recibió la Medaglia al Valore Aeronautico (plata) y alcanzó gran popularidad personal.

Macchi M.67 (MM105) (nº 7) - Retirado en la 2ª vuelta

Motor: Isotta-Fraschini 2-800 1800 cv

Piloto: Remo Cadringer

Descripción: Hidroavión de flotadores monoplano (arriestrado por cables) monoplaza monomotor con hélice tractora. Con tres ejemplares construidos (MM103 al MM105), este nuevo purasangre de Castoldi disponía de fuselaje y flotadores más afinados y alas rectas. El nuevo motor era un diseño de Giustino Catanello, con buena potencia, pero complicada refrigeración, lo que obligó a aumentar el área de los radiadores por los laterales del fuselaje, bajo el morro y finalmente en los flotadores y en los montantes de soporte. Durante las pruebas en el Lago di Garda, Giuseppe Motta entró en pérdida con el MM104 y se estrelló (22 de agosto), sustituyéndole en la carrera el M.52R.

Los dos participantes abandonaron, uno por humo en la cabina y el otro por resultar el piloto escaldado por una fuga de agua hirviendo del sistema de refrigeración.

Macchi M.67 (MM103) (nº 10) - Retirado en la 2ª vuelta

Piloto: Giovanni Monti

Otros aparatos que no llegaron a competir:

Piaggio P.7 (ó PC.7) (MM127)

Motor: Isotta-Fraschini 970 cv

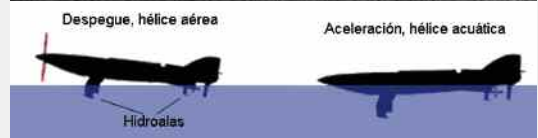
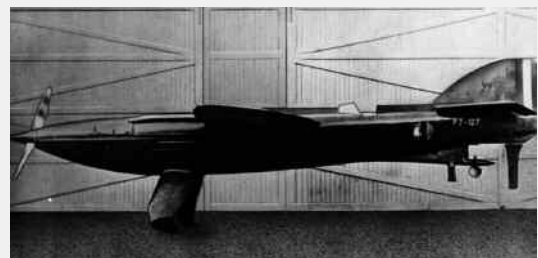
Descripción: Hidroplaneador monoplano monoplaza monomotor con hélice aérea tractora y marina impulsora.

El revolucionario concepto que Giovanni Pegna desarrolló, trataba de evitar el lastre aerodinámico que provocaban los flotadores tradicionales, mediante el uso de pequeñas hidroalas.

El aparato flotaba sobre su fuselaje y las alas con la hélice aérea en posición horizontal, y otra hélice marítima, situada bajo la deriva, se encargaba de generar la velocidad necesaria para que los patines levantaran el aparato a la suficiente altura, permitiendo conectar la aérea y despegar.

Ambos propulsores eran actuados por el único motor mediante sistemas de embrague, cuya coordinación fue el talón de Aquiles del proyecto. Los intentos de Dal Molin para levantar del agua esta joya aeronáutica prosiguieron, hasta su muerte en el S.65, sin llegar a conseguir una adecuada transición a la hélice aérea. Entre otros problemas, las salpicaduras provocadas por las hidroalas impedían totalmente la visión al piloto.

Como reflexión, no puedo dejar de pensar lo increíblemente difícil que podría haber sido el posarse en el agua de forma controlada.



Fiat C.29 (MM129, MM130 y MM130bis)**Motor:** Fiat A.S.5 12v 100 cv**Descripción:** Hidroavión de flotadores monoplano (arriostrado por cables) monoplaza monomotor con hélice tractora.

Todos los constructores se volcaron en el diseño de aparatos capaces de asegurar la copa a su país. Celestino Rosatelli⁽³⁾ creó para la Fiat un pequeño hidroavión intentando conseguir el mínimo de resistencia, pero obteniendo serios problemas de estabilidad a cambio. El motor A.S.5 se adaptó expresamente para presentar la menor área frontal posible.

Francesco Agello obtuvo buenas prestaciones con el primero de los tres aviones (el 129), pero los mencionados problemas de estabilidad obligaron al rediseño de la unidad de cola, aumentando las derivas inferiores, y al incremento de la superficie alar. También se añadió una cubierta enrasada a la cabina. A pesar de todos estos cambios, los problemas continuaron y Agello se estrelló con el 129 al rebotar durante el acuatizaje, debido a la estela de un barco. Por suerte, salió despedido y fue rescatado sano y salvo.

En la siguiente unidad (nº 130) se aumentó el tamaño de la deriva, pero los problemas continuaron y, esta vez despegando, Agello se fue al agua salvándose milagrosamente. El motor del prototipo reposa aún en el fondo del lago di Garda de donde nunca se recuperó.

Se comisionó un tercero (nº 130bis), el cual Italo Balbo ordenó enviar directamente a Calshot sin pruebas previas. Aunque llegó a la base, no participó en la carrera y actualmente se conserva en el Museo de la Aeronautica Italiana de Vigna di Valle.

(3) Autor, entre otros, de los biplanos de caza CR.32 y CR.40.



Museo de l'Aeronautica Italiana en Vigna di Valle: Fiat C.29 130bis (1929)

Savoia Marchetti S.65.**Motor:** 2 x Isotta-Fraschini 1050 cv**Descripción:** Hidroavión de flotadores monoplano monoplaza bimotor con hélices tractora e impulsora en barquilla central, doble deriva.

Con permiso del P.7, este Savoia es uno de los aparatos más extraños diseñado para esta competición, por su condición de bimotor (ya vista en el S.22) y su configuración de doble larguero de cola. Los graves problemas de refrigeración de su disposición "push-pull", no pudieron solucionarse antes de la carrera y no fue presentado. El desarrollo continuó con vistas a la competición de 1931, pero la desgraciada pérdida del carismático piloto de pruebas Tomasso Dal Molin y del prototipo en el lago di Garda acabó con el proyecto.



1931**13 de septiembre - Calshot (UK)****País ganador: UK - 7 vueltas a un circuito de 50 km (350 km)**

El año de la victoria final de los británicos y, por ende, el final de una historia que levantó pasiones y rivalidades internacionales. A pesar de que se esperaban las participaciones italiana y francesa, ninguno de los equipos pudo estar listo a tiempo y los ingleses, que habían realizado un gran esfuerzo económico⁽⁴⁾, no aceptaron un retraso en las fechas. El 13 de septiembre de 1931, John Boothman con el Supermarine S.6B gana para Inglaterra el preciado trofeo.

Macchi Castoldi MC.72

Motor: Fiat A.S.6 V24 2850 cv (dos A.S.5 acoplados en tándem)

Descripción: Hidroavión de flotadores monoplano (arriostrado por cables) monoplaza monomotor con hélices tractoras contrarrotatorias.

El ingeniero Castoldi alcanzó el culmen del diseño de hidroaviones con una impresionante máquina construida alrededor del motor Fiat A.S.6. Esta compleja planta de potencia, creación de Tranquillo Zerbi, estaba compuesta de dos bancadas A.S.5 de 1500 cv acopladas con un cárter común. Movía dos hélices contrarrotatorias, mediante un eje coaxial, que permitían compensar el brutal par motor que provocaba muchos problemas de control en el agua. La refrigeración era uno de los múltiples problemas con los que se enfrentaban y que cubrió de radiadores las superficies de planos, fuselaje, flotadores y montantes condicionando las formas. Otro fue la consecución de una adecuada alimentación de combustible a los 24 cilindros en V, no resuelta hasta que se empleó una mezcla especial⁽⁵⁾.

Se construyeron cinco MC.72 (MM.177 a MM.181) siendo el primer vuelo en junio de 1931, demasiado tarde para lograr una adecuada puesta a punto para la carrera. El acelerado desarrollo obtenía buenos resultados cuando, el 2 de agosto, se produce un accidente en el que muere Giovanni Monti y el 11 de septiembre un segundo desastre en el que fallece el teniente Stanislao Bellini terminando con las esperanzas de llegar a tiempo a la carrera.

A pesar de la gran decepción por la definitiva pérdida de la copa, el desarrollo sigue adelante (alcanzando el motor los 3100 cv) y comienzan los intentos de récord. Los buenos resultados van dejándose ver. Así, el 3 de abril de 1933, Francesco Agello establece una nueva marca mundial de velocidad y en octubre obtienen la Coupe Louis Blériot sobre un recorrido de 100 km, entre otros éxitos. Finalmente Agello consigue el récord absoluto para hidroaviones con motor alternativo el 23 de octubre de 1934, con una velocidad media de 709,209 km/h, marca todavía no superada.



© J LOPEGRAN - www.lopegran.net

(4) Los problemas políticos y económicos que origina la crisis mundial del 29 están a punto de impedir la participación del país. El gobierno británico retira las subvenciones al British Royal Aeroclub para la copa y solo gracias a la donación de 100.000 Libras por Lady Houston, es posible acudir a la cita.

(5) La solución no se halló hasta que, después de 1931, contrataron al técnico inglés Rodney Banks que había trabajado en la puesta a punto del RR del Supermarine S.6.

Curiosidades y secuelas

CINE

- **"The First of the Few"** (1942). La vida de Reginald Mitchel dirigida y protagonizada por Leslie Howard. Titulada "Spitfire" en España.
- **"The Wings of Eagles"** (1957). Película protagonizada por John Wayne sobre la vida del piloto "Spig" Wead que capitaneó el equipo americano en la edición de 1923. Se estrenó en nuestro país como "Escrito bajo el Sol".
- **"Porco Rosso"** (1992). Curiosa y entretenida cinta de animación japonesa de Hayao Miyazaki, con ambientación en la época de los 30 y adaptaciones libres del Macchi M.33, Curtiss R3.C2 y otros hidros de la misma quinta, además de varias referencias al trofeo. Sorprendente.

COPA SCHNEIDER R/C

- <http://www.schneider-cup.com/Forbesreprint.html>
- <http://www.schneider-cup.com/ReEnPics.html>

EDICIONES ACTUALES DE LA COPA

Reviviendo antiguas tradiciones, han surgido algunas ediciones bajo el nombre de "Piccola Copa Scheneider" o "Revived Schneider Race". Los competidores distan mucho de ser aquellos purasangres de la última época de la carrera, ya que estos certámenes están orientados hacia la aviación ligera o ultraligera.

- <http://www.zenithair.com/misc/xl-schneider-cup.html> una de las marcas que presentan sus ULM en la Piccola.
- <http://www.iwbeacon.com/news/75th-Anniversary-Schneider-Cup.aspx> Celebrada en Bembridge (Isla de Wight)
- http://en.wikipedia.org/wiki/Schneider_Trophy#Revived_race Resultados de 1981 a 2009.

LIBROS

- **Schneider Trophy Aircraft 1913-1931** by Derek N. James Putnam Press 1981
- **Schneider Trophy Racers** by Robert Hirsch, Motorbooks International
- **The Schneider Trophy Story** by Edward Eves, Motorbooks International
- **The Schneider Trophy Races** by Ralph Barker, Airlife Publishing Ltd. 1981
- **Schneider Trophy to Spitfire** by John K.Shelton, Haynes Publishing (Feb.15, 2009)
- **Schneider Cup Racers**, Ali DItalia Books, ALI0026

ENLACES

- http://doz.jp/sr/h_ozawa_works_2009.html Espectacular trabajo de infografía del japonés Hideaki Ozawa sobre los aviones de la copa.
- http://www.mercenarygraphics.com/splash_schneider.html perfiles de varios de los aeroplanos.
- <http://speedbirds.blogspot.com/search/label/Schneider%20cup> Estupendos perfiles y dibujos de varios de los hidros, con algunas explicaciones y curiosidades.
- <http://www.hydroretro.net/coupefr/coupe.htm> en francés y <http://www.hydroretro.net/coupeen/coupeeng.htm> en inglés. Historia detallada de cada una de las ediciones, palmarés y planos de los recorridos.
- http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_seaplanes_and_flying_boats#Italy Listado de los hidroaviones italianos con ficha en la Wikipedia.
- http://horapensar.blogspot.com/2010_10_01_archive.html Fotos e historia de la copa.
- <http://www.britishpathe.com/results.php?search=SCHNEIDER+CUP+> Vídeos sobre la copa.
- http://www.raf.mod.uk/history_old/schneider1.html Página oficial de la RAF. Resumen de los primeros años y más detalle sobre su participación en la carrera en 1927, 1929 y 1931.
- <http://www.usni.org/magazines/proceedings/1955-07/navys-schneider-cup-racers> Página oficial del United States Naval Institute sobre la participación americana en la copa.
- <http://www.aeronautica.difesa.it/storiaTradizione/LaStoria/Pagine/LaCoppaSchneider.aspx> Página oficial italiana de l'Aeronautica.

Maquetas de la aviación

Javier Quílez Aparicio
Socio n° 95

Recogemos a continuación una breve reseña de algunas maquetas que representan aeronaves italianas que participaron en la Segunda Guerra Mundial.

Reggiane Re.2002 Ariete.

Escala 1/48 - Italeri N° 2670.

Se trata de una maqueta a escala 1:48 con buen acabado, con las líneas de los paneles y remaches grabados.

El interior de la cabina, los pozos del tren de aterrizaje y el motor vienen bastante bien detallados.

Incluye un manual de referencia del avión real, con diagramas y fotos de detalles del avión, así como varios perfiles a color.

La caja dispone de seis decoraciones: 4 de la Regia Aeronautica y 2 de la Luftwaffe.



Fiat CR.42 Falco.

Escala 1/48 - Italeri N° 2640.

Es un modelo con un buen acabado, aunque no tan bueno como los restantes reseñados de la marca Italeri, y que presenta paneles y remaches grabados.

El interior de la cabina y la parte visible del motor vienen detallados e incluye cuatro decoraciones diferentes.



Aviación histórica italiana

Savoia-Marchetti SM.82 Marsupiale.

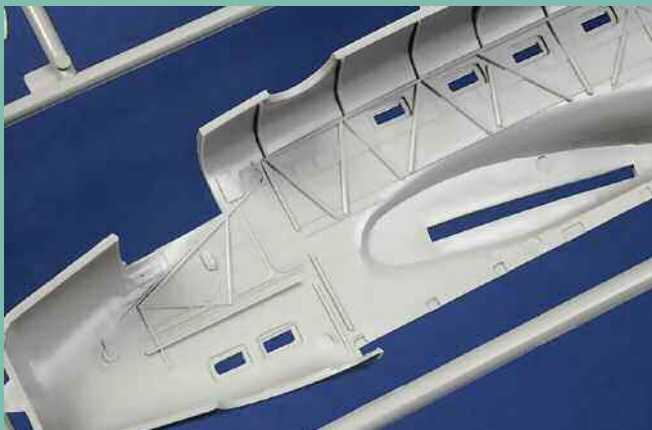
Escala 1/72 - Italeri N° 1270.

Nuevo kit de Italeri a escala 1/72 del Savoia-Marchetti SM.82, de gran calidad y detalle, con las líneas de los paneles y los remaches con un grabado de gran fineza. Las superficies de control vienen separadas e incluye armamento. El interior del fuselaje está detallado, así como la cabina y la bodega de bombas, que se puede montar también con las compuertas abiertas. El kit incluye calcas para decorar tres aviones diferentes y un manual de referencia con detalles y fotografías del avión real.

SM.82 Marsupiale

N° 1270

1:72



Savoia-Marchetti SM.79-II Sparviero.

Escala 1/48 - Trumpeter.

Maqueta a escala 1/48 del SM.79 Sparviero de la marca Trumpeter, de muy buena calidad. El grabado de los paneles y remaches es hacia dentro, muy fino y bien hecho. Las superficies de control vienen por separado, dando la opción de colocarlas en diferentes posiciones. Como armamento incluye dos torpedos para colocarlos colgados en la parte inferior del fuselaje. Sus calcas permiten decorar el avión en esquema tricolor amarillo crema, rojo oxidado y verde, correspondiente al Sparviero SM.79-II, de la 283 Squadriglia, 130 Autonomo Gruppo Aerosiluranti, en 1942. La primera impresión es que es una maqueta agradable de montar y con gran cantidad de detalles, tal como nos tiene acostumbrados esta marca china.



En un cielo lejano Hugo Pratt

Título: En un cielo lejano.

Original: Dans un ciel lointain.

Edición en castellano: Norma Editorial. Año 2000. Colección Hugo Pratt nº 5.

ISBN: 84-7904-356-3

Redacción boletín

Italia disfruta de una oferta amplia y de calidad en publicaciones sobre la historia y el presente de su aeronáutica.

De entre los libros que tratan el período de la intervención italiana en la Segunda Guerra Mundial, cabe destacar, por su singularidad, el cómic del ya desaparecido maestro Hugo Pratt, famoso por su serie "Corto Maltés", titulado "En un cielo lejano".

En setenta y cinco páginas a color, Pratt relata una historia clásica sobre un piloto italiano, el Capitán Pietro Bronzi, y su participación en las primeras fases de la campaña italiana en África. A través de su magnífica narrativa, el "arte secuencial" como lo llamó Will Eisner, creador de "The Spirit", Pratt recrea una historia de amor y desamor, relaciones familiares, amistades inapropiadas, caballerosidad, sentido del deber y, por encima de todo, aventuras.

Pratt, además, abunda en una idea muchas veces repetida por los autores italianos, la de la penuria de medios con que los aviadores italianos debieron hacer frente al cumplimiento de sus obligaciones. Y a pesar de ello, la del apego a sus camaradas y a sus ya obsoletas máquinas. Así se presenta, por ejemplo, en "Storia di 10.000 aeroplani", donde Franco Pagliano expone que Italia fabricó en tres años de guerra la misma cantidad de aviones que los americanos fabricaban en un solo mes, o en "I soliti quattro gatti", en el que Giulio Lazzati rememora con este elocuente título la forma en que los pilotos italianos se autodenominaban durante la guerra.

Este libro de Hugo Pratt es una de sus últimas obras, editada en España en el año 2000 por Norma Editorial, y que además cuenta con prólogo de Umberto Eco, amigo de Pratt.

Un libro muy recomendable para los aficionados al cómic, a la aviación de la Segunda Guerra Mundial y, en general, a las historias de aventura.

