

# Caproni Ca.135 en España, historia de un desastre anunciado

ANGELO EMILIANI





**F**uerzas Aéreas, el boletín del Estado Mayor de la Aviación republicana (2ª Sección) dedica en octubre de 1938 la cubierta y las primeras página al bimotor de bombardeo italiano Caproni Ca.135. Aunque sumaria, la descripción técnica del aparato es fruto de una información correcta. Algunas imprecisiones por lo que se refiere a las prestaciones del avión son excusables: entre datos estimativos provenientes del proyecto, intentos de montar motores de diversa potencia, variaciones considerables de peso, pruebas en vuelo con diversas combinaciones de carga y otros más, no es fácil conocerlas ni siquiera en Italia. El artículo concluye afirmando que el envío a España de una escuadrilla de Ca.135 ha concluido con la pérdida de algunos aviones durante el vuelo de traslado y los que llegaron a su destino quizás no dieron el resultado esperado, ya que nada se conoce sobre su empleo.

En este caso también la noticia se ajusta a la verdad: la escuadrilla, en efecto, salió del aeródromo de Elmas, cerca de Cagliari en Cerdeña, el 9 de septiembre en vuelo directo a Palma de Mallorca para proseguir después su ruta hacia la España nacionalista. Hay que decir que *Fuerzas Aéreas* informa de lo sucedido con singular inmediatez. En realidad, del envío de algunos Ca.135 a España se viene hablando desde tiempo antes y, con toda probabilidad, el *affaire* no es un secreto para el servicio de información de la República. La cuestión se demoró bastante por dos razones: por un lado la recurrente dificultad entre las relaciones comerciales entre Italia y España; por otra, la compleja puesta a punto de los aviones.

En los primeros meses del año de 1937, poco después del reconocimiento de la Junta de Burgos por parte del gobierno de Roma, las principales industrias aeronáuticas italianas enviaron a sus representantes a España con el objetivo de establecer acuerdos ventajosos. La Fiat y la Caproni fueron las que, en esta etapa, demostraron más habilidad, pero es la segunda firma aeronáutica la que expone propuestas que encontraron más eco entre sus interlocutores nacionalistas. Las dos ofrecían aparatos, motores y repuestos, pero mientras que el proyecto Fiat contemplaba la instalación en España de una oficina de mantenimiento con personal italiano y bajo dirección italiana, la empresa Caproni —además de comprometerse al envío inmediato de 30 aviones (incluidos los Ca.135)— declaraba su voluntad de abrir una oficina de gestión

italo-española. Esta solución no era del agrado del Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronautica, el general Giuseppe Valle, ni de otras personalidades del gobierno fascista: ellos temen que la oficina se convierta en una fábrica para la construcción de aviones y motores, entorpeciendo y causando daños a las exportaciones en términos económicos y políticos. La larga disputa que se produce a partir del abril de 1937 favorece a la Fiat en perjuicio de la Caproni, relegada a un segundo plano en las entregas de suministros aeronáuticos a la España nacionalista.

Del envío de Ca.135 a España se vuelve a hablar en agosto, al final de un periodo turbulento de las relaciones hispano-italianas. Reduciendo sensiblemente la propuesta hecha inicialmente, Burgos solicita 24 S.79 a la Siai Marchetti, ocho Ca.135 a la Caproni y diez Ro.37bis a IMAM. En una carta fechada el 15 de septiembre enviada desde la DGCA (Dirección General de las Construcciones y Aprovisionamiento) al Ministerio de la Aeronáutica, el coste de un bimotor Caproni —equipado y armado por completo— asciende a 1.283.500 liras. El precio total de todos los aviones asciende a 10.268.000 liras.

*Aviano, 1941. Un Ca. 135bis, con motores Piaggio P.XI R.C.40, en la línea de vuelo de la Escuela de Pilotaje de Bombardeo Terrestre. Los otros aviones son Savoia S.79 y al fondo Cant Z.1007.*

Para que la intervención en España no vaya en detrimento de la consistencia de las unidades en Italia, se ha decidido que a cada entrega corresponda la reintroducción de un número similar de aviones a la Regia Aeronautica. Esta es la razón de la carta de la DGCA. Pero que sea o pueda convertirse en un buen bombardero medio el Ca.135 tiene aún que demostrarlo, así que el Ministerio responde a vuelta de correo que, como no estaba previsto la incorporación de los ocho ejemplares destinados a España, no se había destinado ninguna asignación de fondos a la DGCA para este suministro.

Mientras tanto en Taliedo, sede de la Caproni, algunos aviadores nacionalistas dirigidos por el comandante José Gomá Orduña se están familiarizando con los bimotores. En los últimos días de septiembre se solicita a Roma que los aviadores de la "conocida potencia" [es decir España] obtengan autorización para efectuar algunos vuelos de prueba y se pregunta quien tenga que pagar los gastos inherentes (combustible, aceite y seguros). El comandante Gomá solicita, además, la ayuda de un radiotelegrafista de "Ala Littoria" para poner a punto los goniómetros de los bombarderos. Esta compañía aérea gestionaba en exclusiva la línea Roma-Palma de Mallorca-Melilla-Sevilla, por lo que el radiotelegrafista debería ocupar una plaza en uno de los ocho Ca.135 durante el vuelo hacia España: al conocer la ruta y las localidades de marcación su ayuda era esencial para facilitar las comunicaciones. Pero, como veremos, para este vuelo aún habrá que esperar mucho tiempo, casi un año.

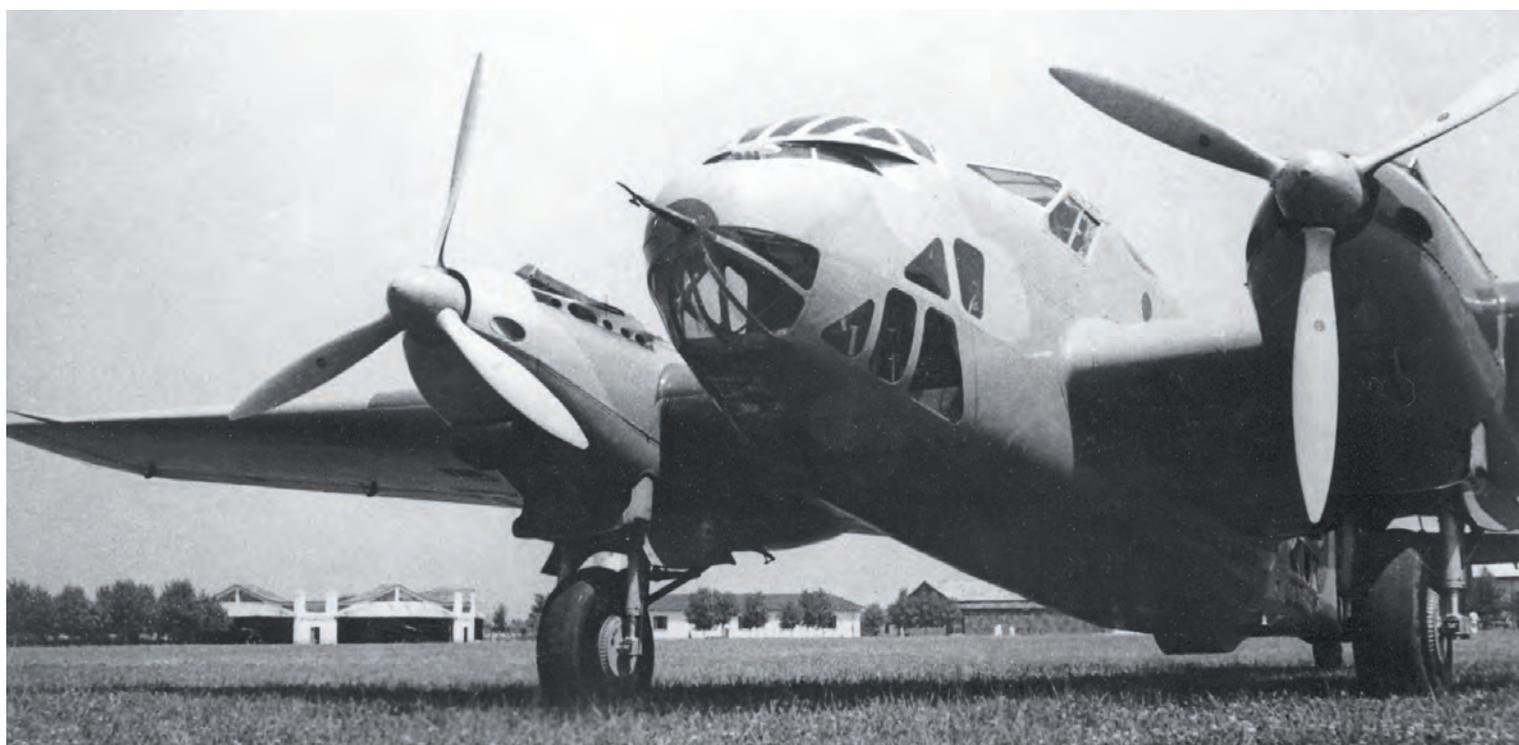
Poco apreciado desde el principio por las tripulaciones, el bimotor Caproni tiene su "talón de Aquiles" sobre todo en la escasa potencia de sus motores. El proyecto inicial preveía el montaje de los Isotta Fraschini Asso R.C.40 de 12 cilindros en V refrigerados por agua. Con sus 836 CV a los 4.000 metros de altura, son las plantas motrices más potentes que había a mediados de los años 30 y además, aspecto no desdeñable, son producidos por una empresa que pertenece al mismo Grupo Caproni. Pero muy pronto resultan inadecuados: la potencia efectiva es inferior a la declarada, insuficiente para el peso y dimensiones del Ca.135, y se producen frecuentemente la pérdida de aceite y problemas de refrigeración. El resultado es que las prestaciones registradas durante los vuelos de ensayo son inferiores a las expuestas.

La situación no varía probando diversos tipos de hélices y modificando los radiadores. Después se consideró sustituir las plantas motrices con el más potente Isotta Fraschini Asso XI R.C.40 (900 CV a 4.000 metros). El modesto incremento de las prestaciones convence al Ministerio de la Aeronáutica para hacerle un pedido a la Caproni de 32 unidades, subordinado al resultado positivo de una serie de pruebas. La más exigente de ellas es la realización de un vuelo de, al menos, una hora de duración a una altura no inferior a 1.500 metros y con un solo motor. Es ese pedido que se piensa sacar los ocho aparatos para la Aviación nacionalista, pero para los motores todo está por decidir. En el curso del año 1937 se estudia la posibilidad de utilizar el Hispano Suiza 12Y 21 que proporcionaba 960 CV a 3.600 metros de altura o los Gnôme Rhône 14 Krs que aportaba 870 CV a los 3.200 metros.

A propuesta de los españoles, la solución definitiva para el Caproni Ca.135 S ("tipo Spagna"), supuso el montaje de dos motores Fiat A.80 R.C.41 de 18 cilindros en doble estrella con una potencia de 1.000 CV a los 4.100 metros (los



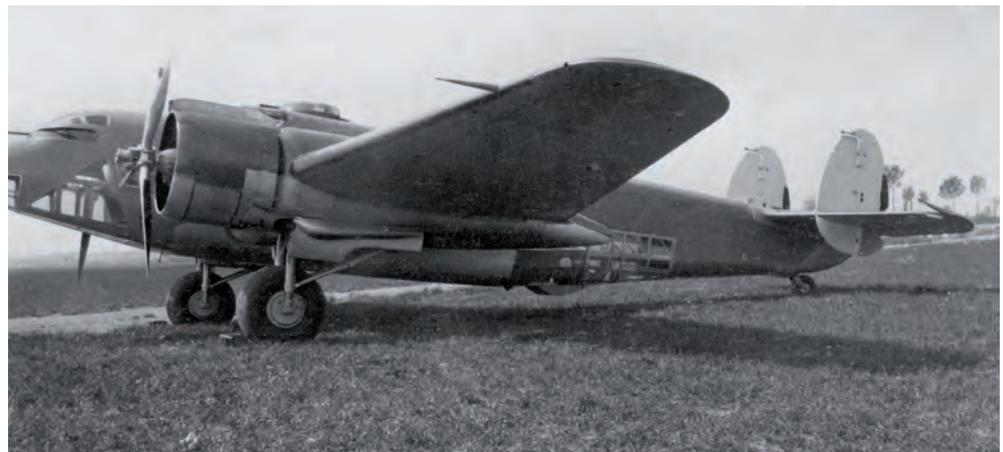
Vilfrido di Aichelburg cadete piloto militar. El aparato es un Fiat BR.3, utilizado en la Escuela de pilotos para las clases de navegación.



El prototipo del Ca.135 (MM 299), en Taliedo con motores Isotta Fraschini Asso R.C.40 y hélices tripalas de paso variable.



*Dos Caproni fotografiados en Alghero el 15 de agosto de 1938. En primer plano el nº 8. El color claro del plano de cola vertical, deriva y timones es previo a la aplicación de la Cruz de San Andrés antes de ser enviado a España (Foto G. Pontremoli via G. Bussi).*



*Un Ca.135 S en Alghero (Cerdeña) a fines de agosto de 1938. Antes de volar a España una dotación de técnicos y obreros de la Caproni trabajan para reforzar la estructura de cola del avión.*



*La primera página de "Fuerzas Aéreas" dedicada al bimotor de bombardeo Caproni Ca.135.*

mismos que empleaba el bombardero Fiat BR.20) y de hélice metálica tripala Fiat Hamilton de paso variable en vuelo.

"Considerando que –como se puede leer en una carta de la DGCA del 11 de diciembre de 1937 dirigida al ministro del Aire, el mismo Benito Mussolini– que con el nuevo programa de trabajo se ha asignado a la Caproni de Taliedo la construcción de ocho Ca.135 a reintegro de los que han de cederse al gobierno español, se ruega a este Gabinete de querer precisar si la susodicha empresa deba tratar directamente con el gobierno español la cesión y el precio de los aparatos Ca.135 con motores A.80, o si dicha cesión sea efectuada directamente por parte de esta Administración".

La adopción de los nuevos motores y el incremento de los costes de producción supusieron un aumento del precio del avión: 1.528.900 liras por un solo ejemplar, lo que suponía 12.231.200 liras en total (las partidas principales que sirven para determinar el precio de un Ca.135 a principios de 1938 son 770.000 liras por la célula, 490.000 por dos motores Fiat A.80, 46.000 por la instrumentación, 137.000 por el armamento y 105.900 por la instalación del equipo de radio, iluminación, goniómetro y fotografía). El precio subirá aún.

En el curso del verano de 1937 se cierran definitivamente los contratos por tres grandes pedidos: 1) ocho S.79 y ocho S.81 por un valor de 37,5 millones de liras; 2) 60 CR.32 por 35 millones; 3) 16 S.79 y diez Ro.37bis por 40,2 millones. Se acordaron diversas modalidades de pago pero, para el Ministerio de Finanzas italiano estaba claro que "la entrega de los aviones no puede efectuarse sin la recepción de las cantidades de dinero al contado en el mismo momento de la entrega y la liberación de las obligaciones estipuladas para las cantidades aplazadas".

El retraso en el pago supuso que en noviembre se bloqueara el suministro de ocho S.79 después de que ya se hubieran enviado seis a España, provocando el resentimiento del gobierno de Burgos. Entonces la Regia Aeronautica se vuelve puntillosa en las cuentas: el 21 de noviembre resultan entregados materiales por valor de 64 millones de liras de los que tan sólo se habían pagado poco menos de 14,5 millones. En las siguientes semanas siguen los envíos y el monto "descubierto" se eleva conside-

rablemente: 90,5 millones el 16 de diciembre y unos 105 millones pocos días después, el 20 de diciembre.

Pero como la situación tiene un evidente matiz político, sobre el que pesa el papel del Ministerio de Asuntos Exteriores, las quejas de la administración aeronáutica no cierra, en principio, el envío de los aviones a España. Al contrario, de Burgos llega una ulterior petición de ocho aviones de reconocimiento marítimo Cant Z.506 y diez aparatos para las escuelas de vuelo: ocho Nardi FN.305 y dos Fiat CR.30 biplazas. Seguidamente se recibirá otra por 16 Ro.41 y seis CR.20 biplazas.

El creciente desfase entre la marcha de abastecimientos y los pagos dieron lugar a una crisis de las relaciones entre los dos gobiernos que abarca el periodo comprendido entre noviembre de 1937 y abril de 1938, lo que derivó en el bloqueo del envío de material hasta que no se llegara a nuevos acuerdos. Como estábamos diciendo, son también estas complejas relaciones —que se desenredan entre intereses políticos, industriales y comerciales— además de efectivas dificultades en la puesta a punto de los aviones, a retrasar el envío de los Caproni Ca.135 a España más allá de lo previsto. La consecuencia más evidente de este retraso la encontramos en un posterior incremento del precio de los bimotores: el 1 de abril de 1938 ya asciende a las 16.640.000 liras.

En febrero de 1938 se llevan a cabo en el aeropuerto de Linate los vuelos de prueba del Ca.135 S; bajo los mandos del piloto Antonio Chiodi y con una carga total de 9.563 Kg., el avión alcanza la velocidad de 339 Km/h al nivel del mar y de 403 Km/h a 4.500 metros de altura. Empleó 3'15" minutos para ascender a los 1.000 metros y 15 minutos para llegar a los 5.000.

Ahora se puede organizar la salida de la escuadrilla hacia España. Las tripulaciones provenían del 11° Stormo de Bombardeo de Ferrara, el único que tenía en servicio el Ca.135. Los bimotores portaban los números de construcción 4092 S (aparato n. 7), 4093 S (nº 5), 4094 S (nº 6), 4096 S (nº 4), 4097 S (nº 2), 4098 S (nº 1), 4100 S y 4329 S (nº 3).

El mando de la misión se lo asigna al teniente coronel Antonino Serra; los jefes de tripulaciones son el capitán Luciano Orlandini (avión nº 1), el mayor Cesare Colangeli (nº 2), el capitán Luigi Scagliotti (nº 3), el teniente Athos Ammannato (nº 4), el capitán Vilfrido di Aichelburg (nº 5), el subteniente Lodovico Farinon (nº 6) y otros dos oficiales —probablemente el teniente Pietro Berardi y el subteniente Guelfo Aldrovandi— para los aviones restantes. Sin embargo, los problemas no han hecho más que comenzar.

El 26 de julio despegan siete bombardeos del aeródromo de Taliedo: uno se desvía y se queda inmovilizado en la pista. Los otros aviones prosiguen el vuelo, hacen escala en Bresso y reinician el viaje hasta el aeródromo de Guidonia, donde aterrizan poco después de las 13 horas. En la etapa siguiente la escuadrilla llega a Ciampino, donde otro Ca.135 sufre graves desperfectos en la estructura de cola debido a un mal aterrizaje. El traslado de la Lombardía al Lazio, poco menos que un vuelo de rutina, deja fuera de servicio a dos de los siete aviones, casi el 30% de la formación.

El ciclo de pruebas previsto en el programa previo al envío a España se suspende a la espera de que se reconstruya la plantilla prevista. Cuando llegan los reemplazos, los aviones se trasladan al aeródromo de Alghero, en Cerdeña. Durante el aterrizaje otro Ca.135 sufre daños en la parte posterior del fuselaje. Hay motivos para preocuparse: en el campo de batalla español, las condiciones de los campos de aterrizaje

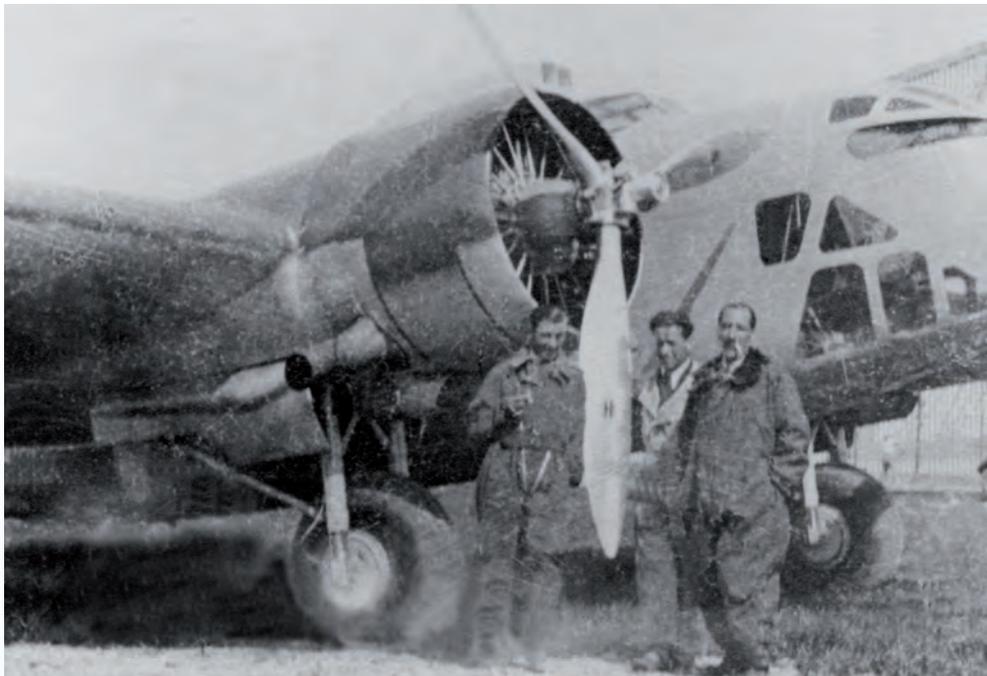


*El coronel Antonino Serra, nombrado inicialmente comandante de la escuadrilla Caproni Ca.135 destinada a España, en Sicilia durante la 2ª Guerra Mundial. Al principio de 1939 el entonces teniente coronel Serra estaba en el Estado Mayor de la Aviación Legionaria, responsable de la Sección Operaciones.*



## Lista de aviadores desaparecidos en el mar

Capitán piloto Luigi Scagliotti, jefe de tripulación  
Capitán piloto Alfredo di Aichelburg, jefe de tripulación  
Teniente piloto Pietro Berardi, jefe de tripulación  
Subteniente piloto Guelfo Aldrovandi, segundo piloto  
Brigada piloto Vincenzo Lotto, segundo piloto  
Brigada Bruno Pallotta, segundo piloto  
Sargento Mayor mecánico Luciano Cenerelli  
Sargento Mayor radiotelegrafista Piero Gabrielli  
Sargento Mayor mecánico Nicola Indrizzi  
Sargento Mayor mecánico Almerico Landuzzi  
Sargento Mayor radiotelegrafista Ferruccio Orgia  
Sargento armero Guido Pasini  
Aviador de primera radiotelegrafista Giuseppe Mortellaro  
Aviador de primera mecánico Giovanni De Rosa  
Aviador de primera armero Camillo Di Pasquantonio  
A todos los pilotos se les concedió la Medalla de Plata al valor aeronáutico, mientras que a los especialistas se les otorgó la Medalla de Bronce al valor aeronáutico.



*Algunos pilotos se retratan junto a un Ca.135 S durante los difíciles días de puesta a punto con vista a su traslado a España.*

que les aguardan a estos bombarderos no serán mejores que las que han encontrado en sus propios aeródromos.

De Taliedo llega un equipo de mecánicos y técnicos que trabajan duramente a lo largo de 17 días en los seis aviones. Entretanto, llega un séptimo bombardero desde el continente. La espera se hace aburrida y envilecedora para los pilotos y los otros componentes de las tripulaciones. “Como podéis comprender —escribe el 28 agosto el capitán di Aichelburg a su familia— estamos aún en Alghero, donde permaneceremos unos 10 días. Tenemos que hacer las reparaciones a los aviones y estamos muy enojados”. En otra carta del 1 de septiembre les comunica: “Mañana saldremos, si Dios quiere, poniendo fin a esta espera que comienza a cansarnos lo indecible. En cuanto llegue os mandaré un telegrama o en cualquier caso os haré saber algo por el medio más rápido”. Y añade: “Lo último que se comenta es que tendré que regresar rápidamente para comenzar a volar en mi nuevo destino. Naturalmente deberé permanecer allí (en España) cerca de un mes, dado que los aviones han sido comprados por Franco y van destinados a pilotos españoles. Creo que a finales de septiembre, si no antes, estaré de vuelta de nuevo en Italia”.

Pero los días pasan, el vuelo sufre un nuevo retraso y el estado de ánimo de las tripulaciones es presa de la impaciencia e inquietud. Y ahora el teniente de Aichelburg lo transmite en sus cartas. “Nuestra partida se está convirtiendo en un mito —escribe el 5 de septiembre— probablemente saldremos dentro de 2 ó 3 días, a menos que no surja otro problema. Yo estoy bien, pero francamente estamos muy hartos de aguantar una situación así. No me he traído equipaje y por el momento debo salir adelante a lo mejor, con poca ropa interior y ninguna comodidad. En Alghero comienza a hacer frío y nosotros todavía tenemos el uniforme de verano. Nuestra vida es un aburrimiento



*Un Caproni Ca.135 S en Linate, donde en febrero de 1938 se les efectuaron la pruebas de velocidad y altura con diversas combinaciones de carga.*



*Despliegue de bombarderos en el aeropuerto de Ferrara, probablemente en el verano de 1938. Entre los S.79 del 90° y del 104° Grupo se aprecian los Ca.135 del 11° Stormo B.T.*

continuo: estamos todo el día en el campo sin hacer nada”. Después, en unas pocas líneas se desliza un presagio: “Olvidé os decir que mi equipaje se encuentra en el hotel Ferrara. Para cualquier eventualidad tenéis que saber con quién os tenéis que poner en contacto para tenerlo todo”.

El 9 de septiembre, por fin, se da la orden de partida. Los siete Ca.135 despegan de Alghero a las 8.30, se ponen en formación y se dirigen rumbo hacia Palma de Mallorca. A las 9 se encuentran sobre el mar abierto, a 4.000 metros de altura. Continúan lentamente hasta alcanzar la altura de crucero. El cielo es limpio, pero por poco tiempo. Rápidamente, delante de ellos se acumulan densos cúmulos de nubes que se elevan hasta más de los 7.000 metros. A las 9.40, cuando ha alcanzado su máximo techo —en torno a los 6.500 metros— la formación entra en las nubes. “Desde aquel momento nos perdimos —escribió el capitán Ammannato— no podíamos ver nada y en tal densidad de nubes se ha desarrollado nuestro destino”.

Dos Ca.135, entre los que se encuentra el avión del capitán Ammannato, invierten el rumbo y logran volver a Cerdeña, mientras que otros dos alcanzan la isla de Mallorca. Los otros tres Capronis restantes desaparecen en el mar con 15 hombres a bordo, las tripulaciones de los capitanes Scagliotti y di Aichelburg y del teniente Piero Berardi. En este momento, son pertinentes al menos dos preguntas: algo parecido les había ocurrido a los S.81 del coronel Ruggero Bonomi el 30 de julio 1936 al haber empen-

*Aviano, 1941. Un Ca. 135bis en la línea de vuelo de la Escuela de Pilotaje de Bombardeo Terrestre, junto con Savoia S.79 y Cant Z.1007.*





*La meta del vuelo isla de Cerdeña-Mallorca: el aeropuerto de Son San Juan, en el que aparece un S.81 de la Aviación Legionaria de las Baleares el 7 de junio de 1937. Solo dos de los Ca.135 que salieron de Alghero llegaron a alcanzarlo.*



*El capitán Luigi Scagliotti, natural de Roma, jefe de tripulación en el vuelo del 9 de septiembre de 1938.*

dido el largo vuelo hacia Marruecos sin disponer de la información necesaria sobre las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta ¿Es que la experiencia no les había enseñado nada? Si se ha encontrado delante el muro de nubes cuando se habían adentrado sobre el mar por no más de 40 minutos de vuelo, ¿por qué no se decidió regresar a la base de partida? La entrega de los aviones tiene un retraso de meses: otro corto aplazamiento no habría cambiado casi nada.

La noticia del desastre llega a la mesa de Mussolini a las 19 horas del mismo 9 de septiembre con el habitual informe cotidiano: "...resultaría que la formación había encontrado entre Cerdeña y las Baleares una zona de temporal y nubes que les han impedido a los pilotos mantener el contacto entre ellos". La búsqueda se puso en marcha de inmediato. Tomaron parte numerosos aviones de los escuadrones destacados en Cerdeña, así como los S.79 de la Aviación Legionaria de las Baleares. El primer avión en intervenir pertenece a la 10ª Escuadrilla, que sale de Son San Juan poco después de las 13 horas y regresa a la base al límite de su autonomía después de haber sobrevolado una amplia zona del mar a una altura de 700 metros. A las 13.45 sale otro aparato de la 19ª Escuadrilla, extendiendo ahora el campo de reconocimiento y manteniéndose a 2.500 metros. Al regreso, las tripu-



*El rey de Bulgaria, Boris III, en el Centro Sperimentale de Guidonia con el Jefe del Estado Mayor de la Regia Aeronáutica general Giuseppe Valle. A la derecha, acompañado de algunos oficiales, el rey de Italia Vittorio Emanuele III. El avión del centro es un Caproni Ca.135, y en la parte posterior un SIAI Marchetti S.79 y un Fiat BR.20.*

laciones dicen que no han visto nada. Dos días después son dos navíos de guerra italianos los que divisan unos restos a 60 millas al oeste de Oristano.

Al día siguiente, en Roma se intenta aclarar las razones de la tragedia. De inmediato, la Fiat ofrece su versión sobre los motores A.80. En una carta remitida al jefe del Gabinete, general Eraldo Ilari, los técnicos de la firma turinesa explican que la presión de 510 mm de mercurio que marcaba durante el vuelo en altura de los Caproni Ca.135 entraba dentro de los parámetros normales. A 6.500 metros, utilizando aire caliente a los carburadores como es preciso hacer en vuelos a larga distancia y en condiciones meteorológicas adversas, la presión de alimentación a 510 mm corresponde a una potencia de 630 CV, "más que suficiente para mantener en vuelo al avión".

La respuesta, sin embargo, proviene de una prueba en vuelo que simula las condiciones en las que se encontraban los Ca.135. Es enviado a Cerdeña el capitán Ammannato con su aparato, que va a realizar un vuelo a 6.500 metros con la misma carga que se llevaba el 9 de septiembre: los depósitos de combustible llenos (1.450 Kg.), 90 Kg de aceite, 250 Kg de equipaje, 300 Kg correspondientes al armamento y el equipo de radio, 350 Kg de zahorra para simular carga y otras dos personas a bordo.

*Caproni Ca.135 S en Alghero en los primeros días de septiembre de 1938. La participación en la guerra de España hubiera debido facilitar la exportación de este bombardero.*





*El teniente Vilfrido di Aichelburg en Ferrara con un camarada, quizás su hermano Ulrico, en la primavera de 1938. Ascendido al grado de capitán el 15 de julio de ese año, una semana después de haber conseguido la habilitación para el pilotaje del Ca.135, era condecorado con una Cruz de Guerra y una Medalla de Plata al valor militar por las operaciones en África Oriental.*



*Una imagen del Caproni Ca.135 S.*

“A la altura y con el cargamento mencionado anteriormente —escribe en su informe del 15 de septiembre el teniente coronel Pier Luigi Torre del 1° Centro Experimental de Guidonia— se ha podido constatar que el avión está muy cercano al techo práctico, resultando la velocidad de ascensión reducida en 0,5/0,8 metros por segundo”. En tales condiciones el aeroplano es poco estable y resulta particularmente difícil su control longitudinal tanto que, maniobrando el flettner del timón de profundidad, no se consigue equilibrar el aparato en vuelo horizontal. Las condiciones de navegación en vuelo instrumental, aun en zonas de aire caliente como durante la prueba, han resultado muy difíciles e imprecisas; supongo que en condiciones movidas serían prácticamente imposibles”.

Para disipar las últimas dudas —y, sobre todo, para conocer a qué riesgos tendrían que enfrentarse las tripulaciones que volaran en el futuro en este tipo de aviones— el general Valle pide a la Caproni que mande a Guidonia el Ca.135 con los motores Isotta Fraschini Asso XI para repetir la prueba. En función del resultado, se formulan urgentes instrucciones cautelares al mando del 11° Stormo B.T. “para que durante el vuelo con los aviones Ca.135 se eviten el sobrepeso y también la máxima altura de vuelo”.

Aunque pueda resultar absurdo, el episodio de los “Caproni Ca.135 para España” todavía no está cerrado. El 17 de octubre de 1937 el capitán Ammannato escribe a la madre del capitán di Aichelburg: “Me encuentro todavía en Cerdeña, en Alghero, siempre a la espera de salir hacia España con el tristemente célebre Ca.135. Ya son tres los meses que me encuentro de viaje para esta desagradable expedición y por ahora no hay ninguna perspectiva de salida o regreso. Parece que se han olvidado de nosotros”.

Repatriados al final del conflicto los dos aviones que llegaron a España, a los cinco Ca.135 S supervivientes se les asignó el código MM (matrícula militar) del 21841 al 21845. Dados de baja del empleo bélico, cuatro fueron distribuidos en las Escuelas de vuelo de polimotores donde finalizaron una carrera no muy brillante.

Nota: El autor quiere agradecer a la Familia di Aichelburg, Carlos Lázaro Ávila, Alfredo Logoluso, Roberto Gentili y Gianandrea Bussi la ayuda recibida para la realización de esta investigación.

