

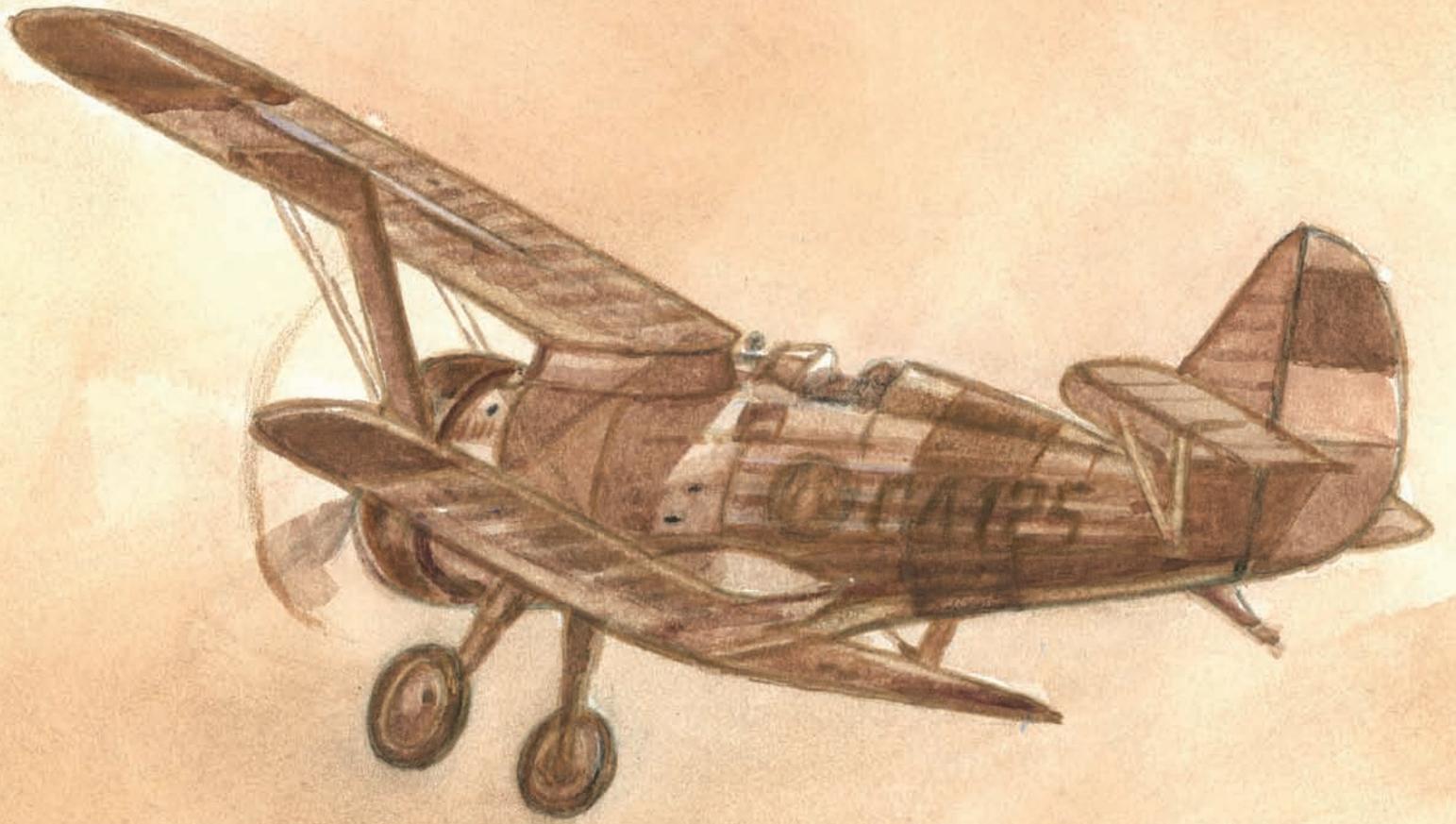


Los I-15 en España

JESUS SALAS LARRAZÁBAL
General de Aviación (R)

Los cazas biplanos Polikarpov I-15 se fueron incorporando a la Aviación Militar española en los cuatro periodos siguientes: de octubre de 1936 a julio de 1937, procedentes de la URSS; de agosto de 1937 a enero de 1939, fabricados en la SAF 3/16; en enero y febrero de 1939, procedentes de la URSS, y de 1939 a 1945, terminados o reparados en el Parque Eventual de Sabadell, que estudiaremos a continuación.

*Comas ante su I-15
en la batalla de Teruel.*





Polikarpov I-15 Chato del Ejército del Aire

Fueron 185 los ejemplares que tuvo en servicio el Ejército del Aire. Sus matrículas iban de la 8(A.4)-1 a la 8(A.4)-185. De los 185 tengo más de una referencia documental. Aquellos de los que he averiguado la correlación existente entre su matrícula militar y su número de fabricación son los siguientes:

MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN	MATRÍCULA MILITAR	NÚMERO DE FABRICACIÓN
8-1	229	8-40	239	8-84	268
8-2	228	8-41	248	8-86	9744 (ruso)
8-3	209	8-43	281	8-87	98
8-4	118	8-46	111	8-88	157
8-5	97	8-47	265	8-89	166
8-7	246	8-48	282	8-90	66
8-8	240	8-49	92	8-91	235
8-9	242	8-50	280	8-92	211
8-10	237	8-51	215	8-93	79
8-11	238	8-52	58	8-94	84
8-12	243	8-53	145	8-95	227
8-13	245	8-54	219	8-96	169
8-14	170	8-55	127	8-97	136
8-15	234	8-56	218	8-98	81
8-16	232	8-58	143	8-99	293
8-17	9978 (ruso)	8-59	223	8-101	295
8-18	182	8-60	252	8-102	296
8-19	233	8-61	222	8-106	289
8-20	133	8-63	208	8-109	302
8-21	186	8-64	121	8-110	303
8-22	103	8-65	224	8-111	304
8-23	9949 (ruso)	8-66	253	8-113	306
8-24	9728 (ruso)	8-67	251	8-115	132
8-25	125	8-68	270	8-120	300
8-27	260	8-69	255	8-121	140
8-28	266	8-71	257	8-123	167
8-30	261	8-72	247	8-126	308
8-31	275	8-76	256	8-127	134
8-32	283	8-77	250	8-128	174
8-33	287	8-79	263	8-130	29
8-36	241	8-80	269	8-153	231
8-38	277	8-81	262	8-154	9844 (ruso)
8-39	9899 (ruso)	8-83	267		



Escuadrilla Lacalle (el más alto).



Escuadrilla del Norte. Segundo y tercero por la izquierda Comas y Zambudio, jefes sucesivos de la 3/26; el sexto es Morquillas, jefe de la 2/26.

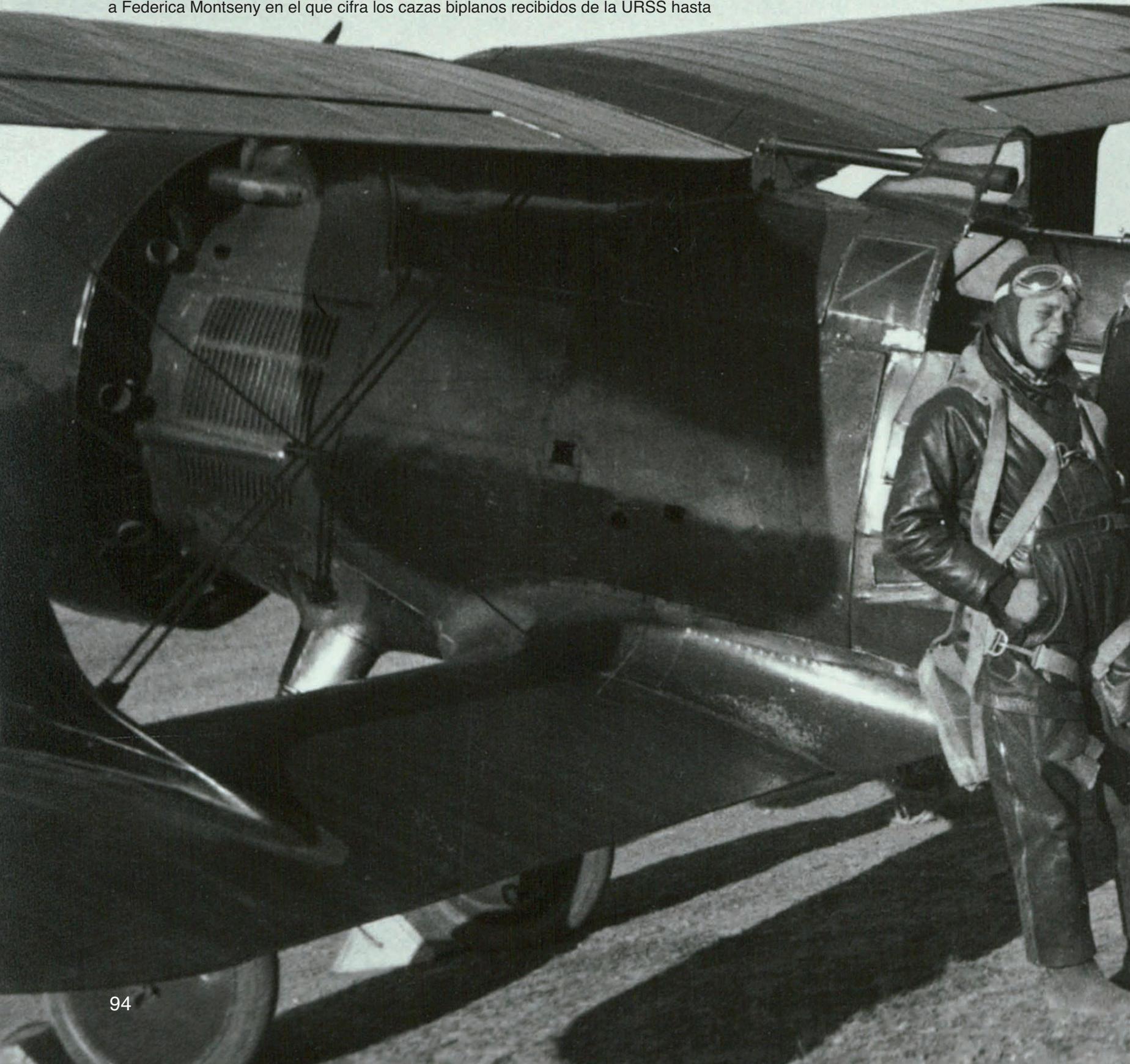
DE OCTUBRE DE 1936 A JULIO DE 1937

Tenemos constancia documental de la llegada a España de los 131 cazas I-15 siguientes:

FECHA	PUERTO	BUQUE	CANTIDAD
28-10-36	Cartagena	Lepin	25
01-11-36	Bilbao	Andreev	15
30-12-36	Cartagena	Darro	30
16-01-37	Cartagena	Mar Blanco	30
31-05-37	Cartagena	Artea Mendi	23
30-06-37	Cartagena	Cabo Sto.Tomé	8

Hidalgo de Cisneros redactó una nota en 1936 en la que escribió que hasta el 20-12-36 habían llegado a España 25 cazas I-15, con olvido de los 15 arribados a Bilbao.

Es posible que Indalecio Prieto se equivocase en sentido contrario en su escrito a Federica Montseny en el que cifra los cazas biplanos recibidos de la URSS hasta



el 17 de marzo de 1937 en 122, en lotes de 31, 11 y 50, más los 30 del Norte de la Península. Que los 25 iniciales se completaron a 31 está avalado por diversas fuentes, pero hay dudas de si se completó o no el lote de 30 consignado al Norte. Con posterioridad al escrito de Prieto llegaron otros 31 I-15, por lo que, según las cuentas de Prieto se recibirían de la URSS, en 1936 y 1937, 153 aviones de este tipo que podrían reducirse a 138 si el lote del Norte no se completó.

DE AGOSTO DE 1937 A MARZO DE 1939

La fabricación de cazas I -15 en Cataluña durante la Guerra Civil la dejó aclarada en el artículo "Los I-15 catalanes", publicado en julio de 1983 en la revista "Avion Revue".

Los datos me los suministró José Aguilera Cullel, ingeniero de la factoría CASA de Getafe, que continuó prestando servicios a la Sociedad en los años 1936-1939.

En el otoño de 1936 Aguilera recibió instrucciones para el traslado de toda la maquinaria y las instalaciones productivas a la localidad tarraconense de Reus, y allí es donde la fábrica recibió la denominación de SAF-3.

Rómulo Negrín, hijo del presidente del Gobierno.



Por la misma época se trasladaron desde el puerto de Barcelona a Sabadell los talleres de Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales (CASTAN) y se montaron en una gran factoría que se construía para una empresa textil.

En la primavera de 1937 Aguilera fue convocado a Valencia, sede del Gobierno por entonces, para conocer su opinión sobre la posibilidad de fabricar el I-15 en la SAF-3. Su contestación fue afirmativa, si bien recomendó la adquisición de utillaje específico, de maquinaria adicional y de ciertos materiales.

El 21 de julio, en un tiempo increíblemente corto, la SAF-3 terminó el primer Chato montado en España, al que se asignó el indicativo CA-001, que fue entregado el 22 de agosto. En este mes se acabaron los CA- 002 y 003, y en septiembre los CA-004 a 009.

Sabadell, que colaboraba en la fabricación del despiece desde el principio, recibió en octubre orden de duplicar la cadena de fabricación de fuselajes y la línea de montaje final de los aviones; a esta nueva línea se derivaron los CA-011 a 015, quedando en Reus los CA-010, 016 y 017, que fueron entregados en octubre.

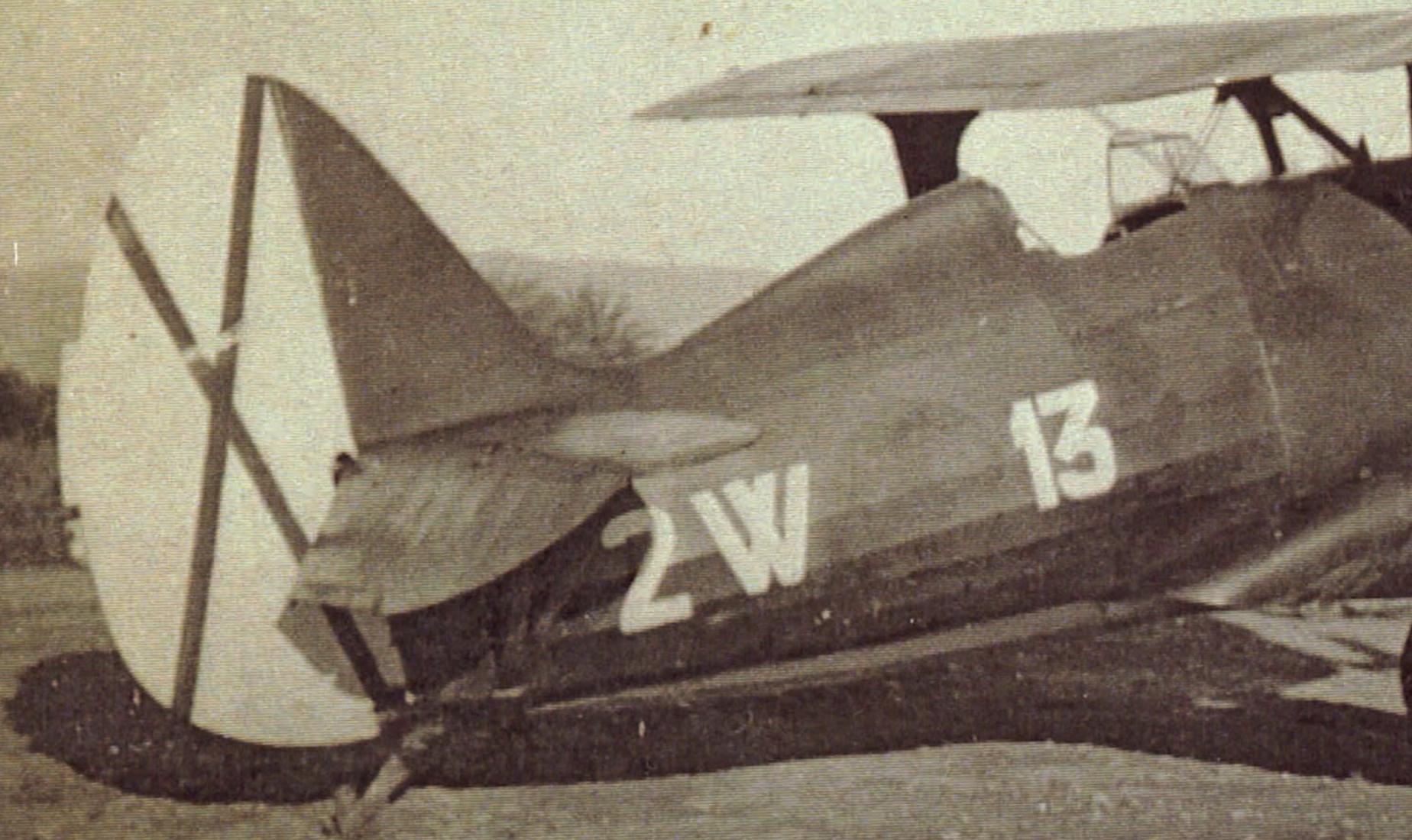
Reus suministro en noviembre los CA-018 a 027, en diciembre los CA-028 a 038 y en enero los CA-039 a 047 y CA- 051 y 052. En este mes Sabadell terminó de entregar los CA-011 a 015 y siguió trabajando en los CA-048 a 050.

Los I-15 entregados en 1937 fueron , pues, 35, de los que 33 salieron de la SAF-3 y dos de la SAF-16.

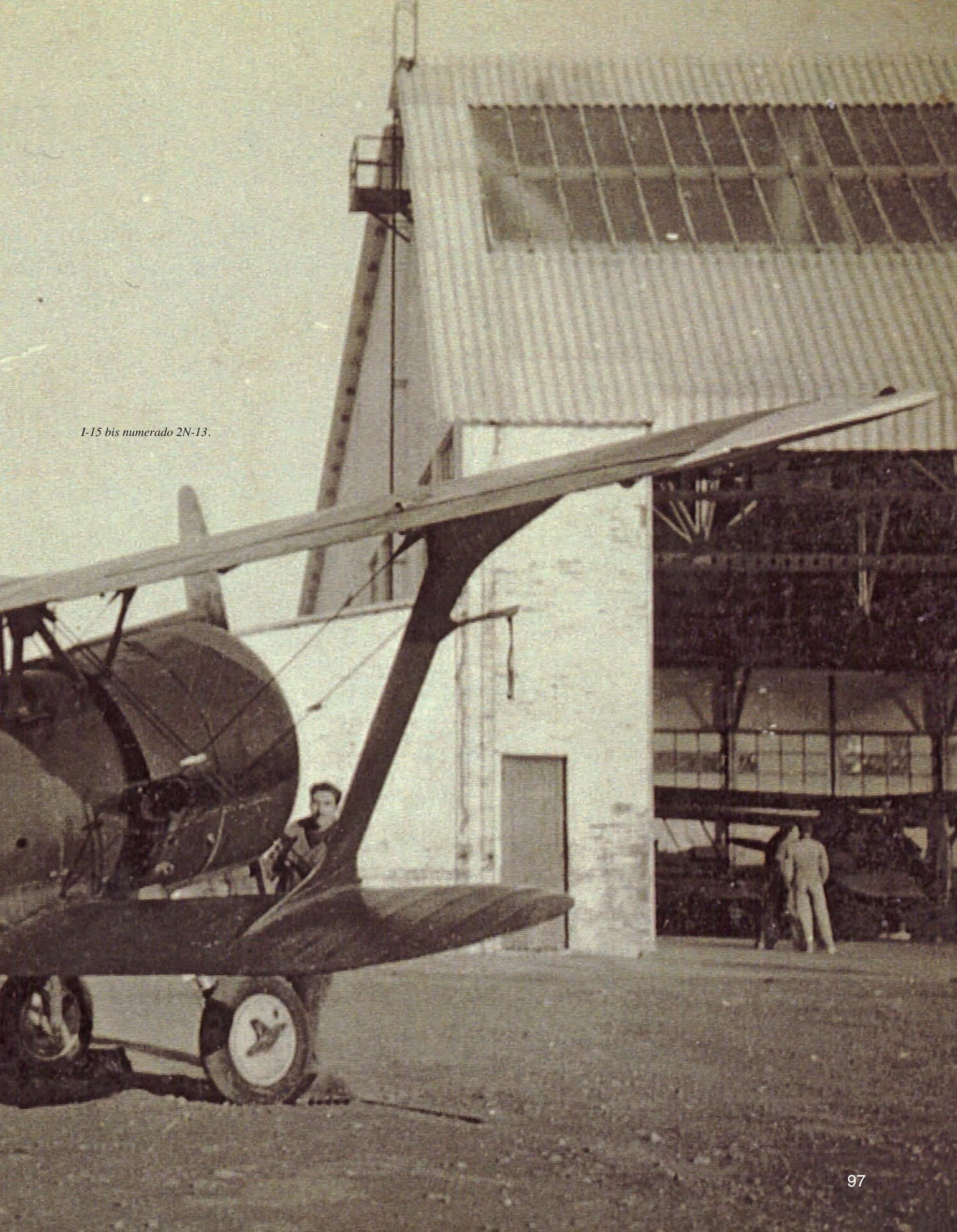
Estos son los datos españoles, pues otros de origen ruso que me han sido suministrados por el historiador checo Svatopluk Matyás' elevan las entregas de Reus a 42 y las de Sabadell a tres. Estas diferencias entre los datos españoles y rusos se reducen en enero y febrero de 1938 para casi igualarse a partir de marzo.

Esta misma fuente rusa nos dice que en 1937 la SAF-3/16 reparó 38 cazas I-15, que serían los supervivientes de los venidos de la URSS, que pasarían a fábrica a reparación y revisión general, y serían registrados con los indicativos CC-001 a CC-038

Un fuerte bombardeo de Reus hizo que en febrero sólo se entregaran cuatro nuevos I-15 (tres según la fuente rusa). Por ello la cadena de fabricación de



I-15 bis numerado 2N-13.





Agustín Domínguez, muerto el 6 de agosto de 1938 en un bombardeo de Monjos.

fuselajes de Reus se duplicó en Monjos (Villafranca del Panadés). Reus terminó la mayor parte de los 75 primeros aviones; a Sabadell se le encargó la fabricación de los fuselajes 76 a 125, 151 a 175 y 200 a 225, y a Monjos los fuselajes 126 a 150, 176 a 200 y 226 a 250

Al finalizar abril estaban operativos los 75 aviones del lote de Reus y cuatro procedentes de Sabadell, los CA-076, 077, 078 y 080. La línea de montaje final de Monjos ya había sustituido a la de Reus

A finales de junio se habían entregado casi todos los 125 aviones de los lotes 1º y 2º; faltaban por suministrar quince I-15 del segundo lote (los 106, 109, 111, 113 a 125), lo que se compensaba con la entrega de nueve aviones del lote 3º (los 126 a 133 y el 135), pues Villafranca se adelantó a Sabadell en la fabricación de fuselajes. Los CA-126 a 129 ya bajaron con el Grupo 26 a la Zona Centro –Sur en junio de 1938.

La producción de aviones fue mejorando a lo largo de 1938 y así los 19 aparatos entregados en mayo se elevaron a 20 en junio, a 25 en julio y a 26 en agosto. Los aviones del lote 3º se terminaron de entregar en julio, excepto cinco (los 143, 145, 147, 149 y 150) y los de los lotes 4º y 5º en septiembre, excepto 16 (los 145, 166, 167, 169, 171 a 175 y 194 a 200), lo que elevaba a 184 los I-15 suministrados a la Aviación Militar hasta el 1º de octubre.

Este ritmo de suministros permitía reponer las bajas en acción de guerra y por accidente, a pesar de los continuos combates aéreos de este verano, por lo que las cuatro escuadrillas del Grupo 26 podían mantener en vuelo todos los aviones de plantilla y aún superar su número.

Para confirmación de este aserto diremos que el 27 de septiembre salieron al frente del Ebro 29 I-15 (13 de la 1/26, 15 de la 3/26 y uno de la Plana Mayor).

La cadencia de entregas se redujo en el otoño, a 15 aviones en septiembre, a 3 en octubre y a 13 en noviembre. Hasta finales de noviembre la SAF-3/16 había suministrado al Grupo 26 un total de 200 I-15, los de los lotes 1º a 5º (menos los 145 y 171 a 175, mas los 201 a 205 del 6º lote y el 227 del 7º).

Los lotes 6º y 7º, aviones 201 a 250, no llegaron a terminarse durante la guerra, pero su despiece sí quedó acabado. En diciembre se entregaron 13 I-15 (los CA-206 a 209 y los CA-226 y CA-228 a 235), y en enero los CA-210 y 211, lo que eleva a 215 el número total de I-15 suministrados a las Fuerzas Aéreas.

Quedaron terminados, sin entregar, otros 22 I-15, los CA-145, CA-171 a 175, CA-212 a 216 y CA-236 a 246. Y en fases más atrasadas los CA-251 a 300.



Teniente Falcó, derribador del último Bf 109 caído en combate en España.



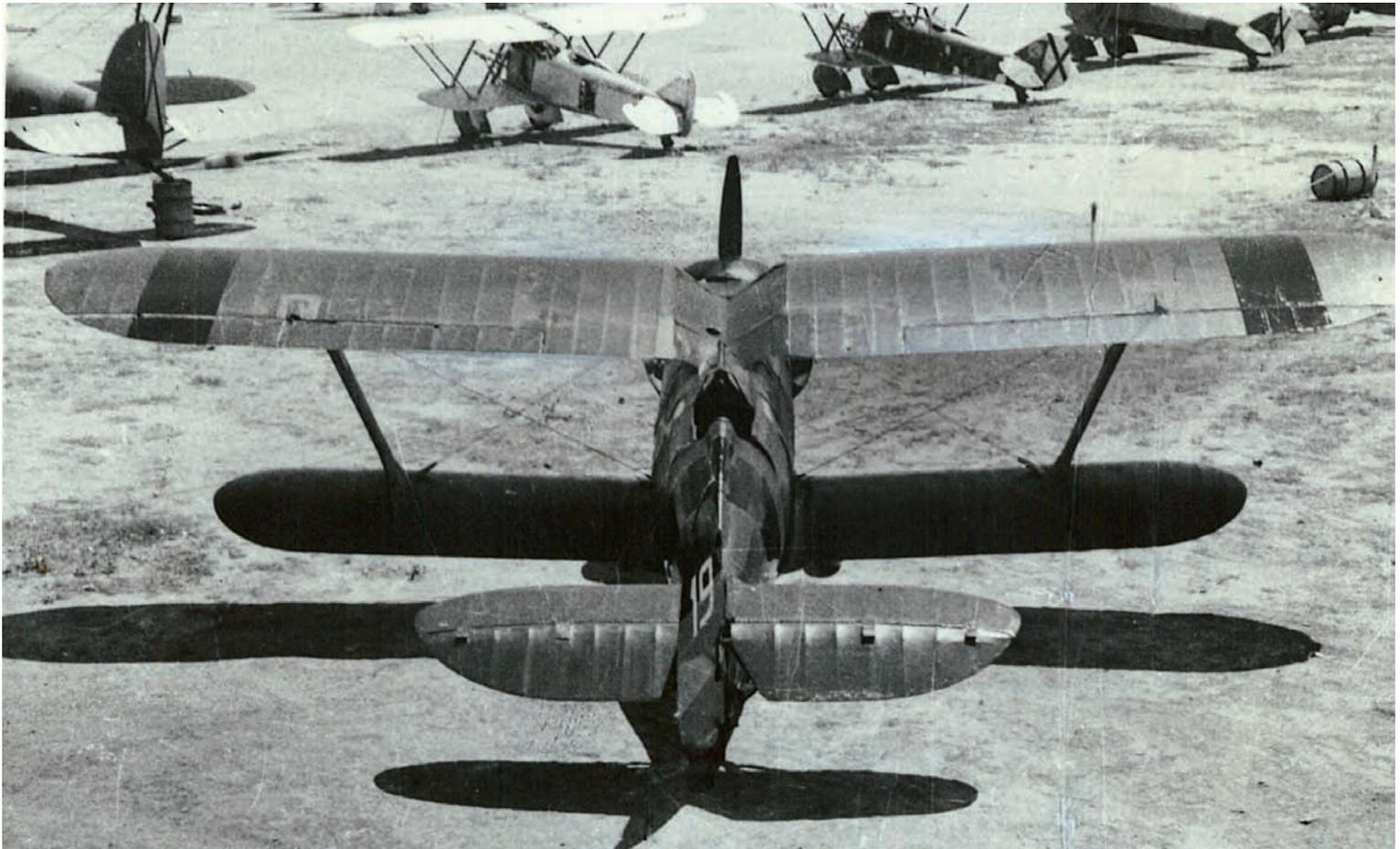
I-15 de la 2/26 en el sur.

ENERO Y FEBRERO DE 1939

En enero de 1939 llegaron a Cataluña, por la frontera pirenaica, un número indeterminado de cazas Polikarpov I-15 bis, con 20 de los cuales se formaron tres escuadrillas reducidas, que apenas tuvieron oportunidad de participar en la campaña de Cataluña y que se trasladaron en vuelo a Francia el 6 de febrero de 1939. Devueltos a España estuvieron destinados en el Grupo 24 de Caza, desplegado en Manises primero, en el Prat de Llobregat después, por poco tiempo, y en Reus finalmente.

I-15 bis en un aeródromo del sur de Francia.





EL I-15 EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

Caza ruso I-15 (Chato_ delante de una fila de cazas Fiat CR-32.

El día 27 de marzo de 1939 el coronel Cascón convocó una reunión preparatoria de la entrega de aviones en Barajas, exigida como garantía de un alto del fuego, a la que asistió Barbero como jefe accidental del Grupo 26, el único de caza existente en aquel momento. A los pilotos se les dio opción de volar a Barajas, permanecer en su puesto de destino o tratar de salir al extranjero en barco.

De las dos escuadrillas del Grupo 26 existentes en el Sur, la 2/26 optó por acudir a Barajas, para donde partió el 29 de marzo, tras concentrarse en La Rabasa, y la 3/26 decidió escapar en vuelo a Orán. Se trasladó de La Señera a La Rabasa, adonde llegó después de que la 2/26 hubiera salido hacia Barajas; un grupo de mecánicos impidió que los I-15 repostasen de combustible y, por ende, permanecieron en La Rabasa.

Ese mismo día partieron para Orán el citado Barbero, la escuadrilla mixta de caza del Grupo 71 y algún I-15 de Lorca, así como otras unidades de bombardeo y algunos aviones más.

El parte oficial de Burgos del día 29 dice que habían tomado tierra en aeródromos nacionales, entre otros aviones, nueve "Curtiss"² en Barajas.

Los pilotos de los nueve Chatos llegados a Barajas, según Calvo Diago, fueron los siguientes:

1ª Patrulla

Tte José Calvo Diago, 2º Jefe de la Escuadrilla.
Tte Vicente Baixaulí Soria.
Sarg. Jorge Bayés Nonell.

2ª Patrulla

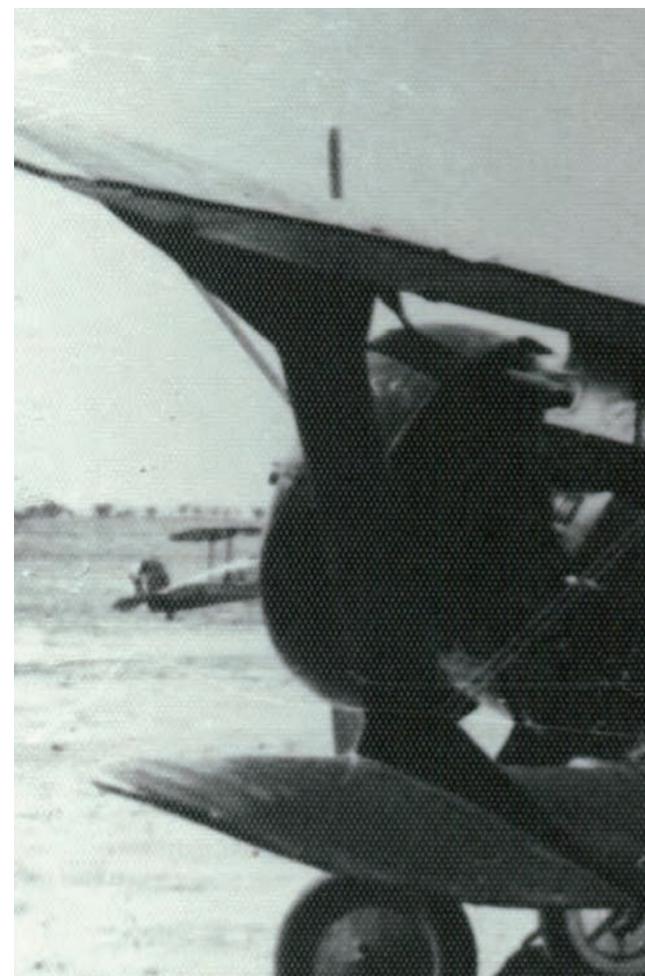
Tte Francisco Viñals Guarro, Jefe de la Escuadrilla.
Cap. Manuel Cabello Jiménez.
Sarg. Simón Fiestas Martí.

3ª Patrulla

Tte Antonio Aguilar Ambrosio.
Sarg. Cayo Rioja García.
Sarg. Julio Muñoz Sánchez.

Por documentación existente en el Archivo Histórico del Aire sabemos que quedaron en el aeródromo base los pilotos que citamos a continuación:

Tte Gervasio García de Cos, procedente de la Aeronáutica Naval.



Réplica de un I-15 existente en el Museo del Aire.



Sarg. Jacinto Puig Bastons, que había causado baja como piloto.
Sarg. Agustín Portero Fernández.
Sarg. Miguel Gomez Chicharro.
Sarg. Antonio Berruezo Pérez.

El sargento Patrocinio Romero Vallhonrat ha escrito que él y el teniente Rafael Torres Pérez también permanecieron en el aeródromo de Rabasa³.

Estos aviones y otros I-15 devueltos por el Gobierno de Paris, desde Francia u Orán, se incorporaron pronto a la Aviación nacional y concretamente al Grupo 1G2, que cedió sus últimos Heinkel 51 al Grupo 4G2. Estos grupos formaron en la parada de Barajas del 12-5-1939, con 18 Polikarpov I-15⁴ y 12 He 51 respectivamente.

A estos aviones se les dio, en el Ejército del Aire, números de matrícula a partir del 8-1, correspondiendo éste y los 8-2, 8-3 y 8-5 a Chatos procedentes de la

Línea de I-15 del Ejército del Aire.



Escuadrilla 2/26. El 8-4 se asignó a un I-15 derribado el 4-10-38 y terminado de reparar en 1939, y los 8-6 a 8-13 a ocho de los diez aparatos que van del CA-236 al CA-245, terminados por la SAF 3/16 en enero de 1939, pero no entregados al Grupo 26. Los números que van del 8-14 al 8-22 correspondieron a otros cuatro aviones de la Escuadrilla 2/26 (los 8-18 a 8-21), a dos de la 3/26 (8-15 y 8-16), a dos finalizados de reparación (los 8-14 y 8-22) y a uno de los tres I-15 fabricados en la URSS que seguían en vuelo en el Sur en marzo de 1939 (8-17). Los Chatos matriculados a continuación fueron los otros dos CC del Sur (8-23 y 8-24) y el CA-125, que fue el pilotado por Calvo Diago el 29 de marzo⁵.

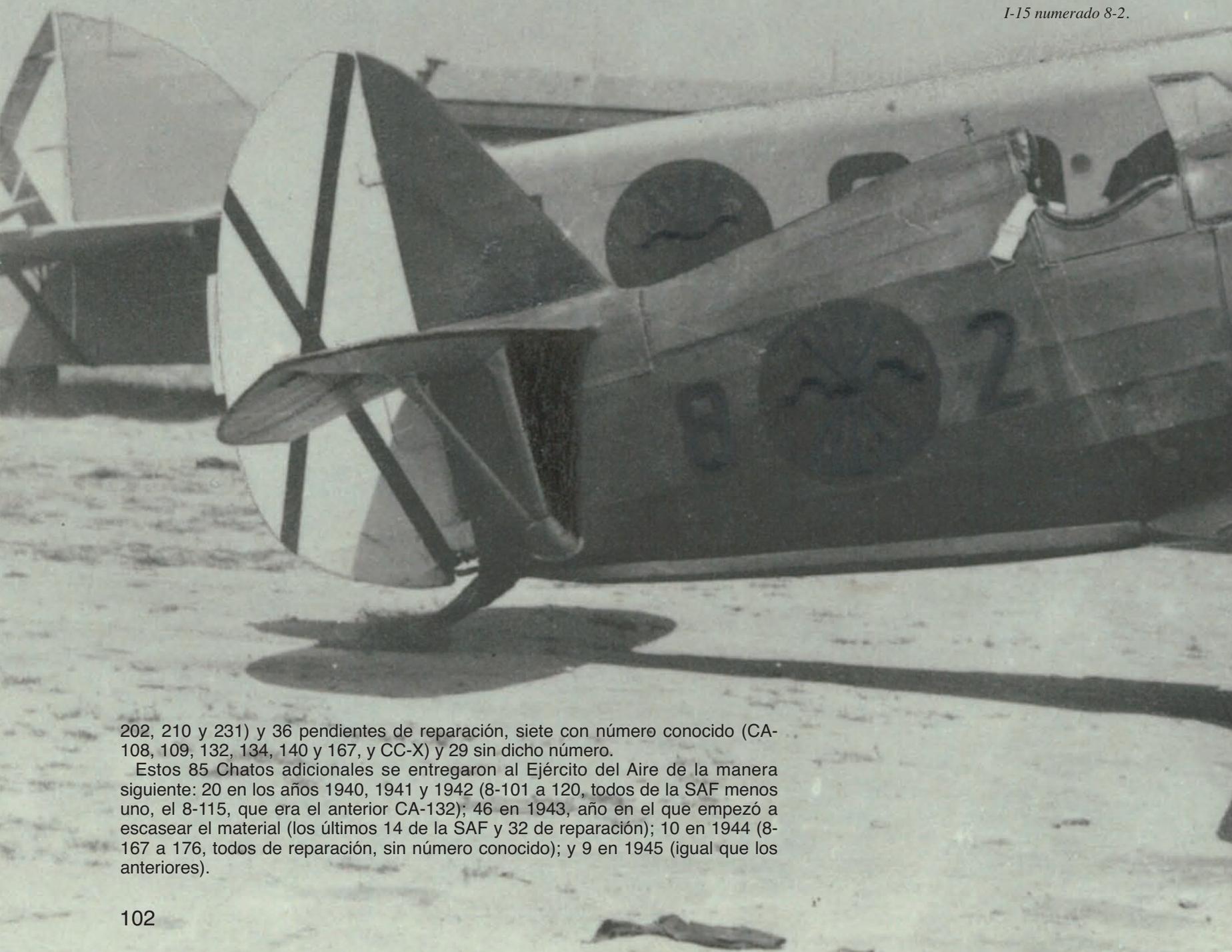
Hasta febrero de 1940 se incorporaron al Ejército del Aire otros 25 I-15 (los 8-26 a 8-50), 22 procedentes de la antigua SAF 3/16, ahora Parque Eventual de Sabadell, y tres procedentes de reparación (otro CC, el 8-39, y dos CA, los 8-46 y 8-49).

Desde marzo a julio de 1940 fueron matriculados otros 50 Chatos (los 8-51 a 8-100), 32 de los cuales procedían de la SAF, 5 de la Escuadrilla 3/26 y 2 de la Zona Sur⁶, y 11 de reparación (10 CA y 1 CC).

Como resumen diremos que de estos cien primeros Chatos incorporados al Ejército del Aire hasta fin de julio de 1940, la mayor parte, 62, procedían de la SAF 3/16, 21 de Unidades Aéreas (nueve de la Escuadrilla 2/26, siete de la 3/26, y cinco de la Zona Sur, tres CC y dos CA) y 17 de reparación (15 CA y dos CC)⁷.

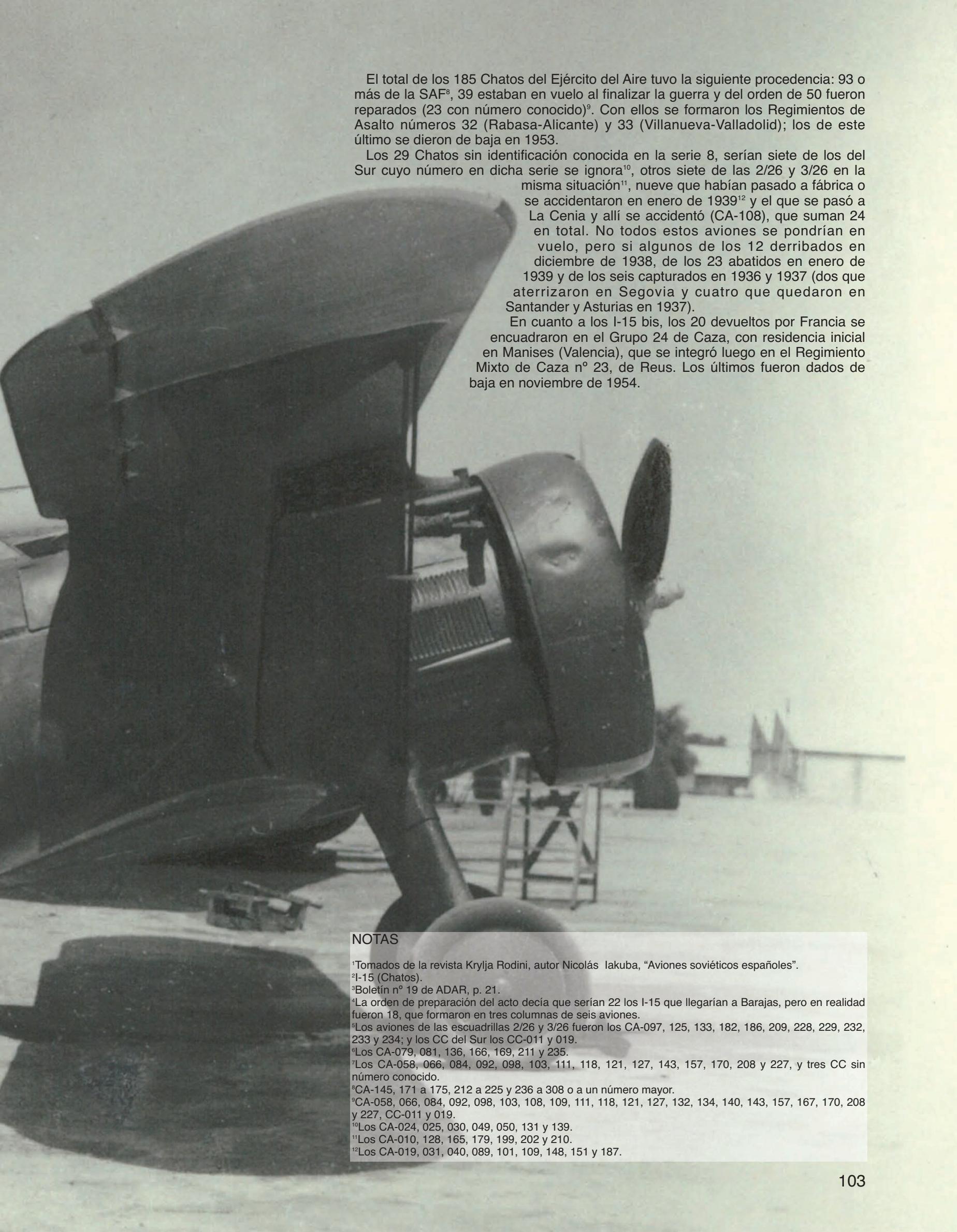
Quedaban por ser acabados no menos de 31 procedentes de la SAF (CA-171 a 175, CA-212 a 214, CA-216, CA-221, CA-225, CA-288 a 292 y CA-295 a 308 y , quizá, alguno posterior al 308), 18 más que seguían en vuelo al finalizar la guerra (CA-010, 024, 025, 029, 030, 049, 089, 128, 131, 138, 139, 165, 179, 199, 201,

I-15 numerado 8-2.



202, 210 y 231) y 36 pendientes de reparación, siete con número conocido (CA-108, 109, 132, 134, 140 y 167, y CC-X) y 29 sin dicho número.

Estos 85 Chatos adicionales se entregaron al Ejército del Aire de la manera siguiente: 20 en los años 1940, 1941 y 1942 (8-101 a 120, todos de la SAF menos uno, el 8-115, que era el anterior CA-132); 46 en 1943, año en el que empezó a escasear el material (los últimos 14 de la SAF y 32 de reparación); 10 en 1944 (8-167 a 176, todos de reparación, sin número conocido); y 9 en 1945 (igual que los anteriores).



El total de los 185 Chatos del Ejército del Aire tuvo la siguiente procedencia: 93 o más de la SAF⁸, 39 estaban en vuelo al finalizar la guerra y del orden de 50 fueron reparados (23 con número conocido)⁹. Con ellos se formaron los Regimientos de Asalto números 32 (Rabasa-Alicante) y 33 (Villanueva-Valladolid); los de este último se dieron de baja en 1953.

Los 29 Chatos sin identificación conocida en la serie 8, serían siete de los del Sur cuyo número en dicha serie se ignora¹⁰, otros siete de las 2/26 y 3/26 en la misma situación¹¹, nueve que habían pasado a fábrica o se accidentaron en enero de 1939¹² y el que se pasó a La Cenia y allí se accidentó (CA-108), que suman 24 en total. No todos estos aviones se pondrían en vuelo, pero si algunos de los 12 derribados en diciembre de 1938, de los 23 abatidos en enero de 1939 y de los seis capturados en 1936 y 1937 (dos que aterrizaron en Segovia y cuatro que quedaron en Santander y Asturias en 1937).

En cuanto a los I-15 bis, los 20 devueltos por Francia se encuadraron en el Grupo 24 de Caza, con residencia inicial en Manises (Valencia), que se integró luego en el Regimiento Mixto de Caza n° 23, de Reus. Los últimos fueron dados de baja en noviembre de 1954.

NOTAS

¹Tomados de la revista Krylja Rodini, autor Nicolás Iakuba, "Aviones soviéticos españoles".

²I-15 (Chatos).

³Boletín n° 19 de ADAR, p. 21.

⁴La orden de preparación del acto decía que serían 22 los I-15 que llegarían a Barajas, pero en realidad fueron 18, que formaron en tres columnas de seis aviones.

⁵Los aviones de las escuadrillas 2/26 y 3/26 fueron los CA-097, 125, 133, 182, 186, 209, 228, 229, 232, 233 y 234; y los CC del Sur los CC-011 y 019.

⁶Los CA-079, 081, 136, 166, 169, 211 y 235.

⁷Los CA-058, 066, 084, 092, 098, 103, 111, 118, 121, 127, 143, 157, 170, 208 y 227, y tres CC sin número conocido.

⁸CA-145, 171 a 175, 212 a 225 y 236 a 308 o a un número mayor.

⁹CA-058, 066, 084, 092, 098, 103, 108, 109, 111, 118, 121, 127, 132, 134, 140, 143, 157, 167, 170, 208 y 227, CC-011 y 019.

¹⁰Los CA-024, 025, 030, 049, 050, 131 y 139.

¹¹Los CA-010, 128, 165, 179, 199, 202 y 210.

¹²Los CA-019, 031, 040, 089, 101, 109, 148, 151 y 187.