



POLICARPOV I-15 “Chato”



El Polikarpov I-15 "Gaviota" fue un caza biplano soviético que voló por primera vez en octubre de 1933 por el piloto de pruebas V. P. Chkalov.

En 1930, el diseñador aeronáutico soviético Nikolai Nikolaevich Polikarpov, junto a Dimitri Pavlovich Grigorovich, inició el desarrollo de un

caza de gran producción para la Unión Soviética, el I-5.

Desarrollado a partir del I-5, el prototipo biplano TsKB-3 fue diseñado por Polikarpov en la TsKB (oficina Central de Diseño). El TsKB-3 se distinguía por su plano superior en gaviota con su sección central unida al fuselaje por montantes interplanos en I y por su tren de aterrizaje principal de patas independientes cantilever en cuyas ruedas se podían montar carenados aerodinámicos.

A fin de satisfacer la urgente necesidad de un nuevo caza monoplaza para las Fuerzas Aéreas de la URSS, el desarrollo de este tipo fue muy rápido y V.P. Chkállov efectuó el primer vuelo en octubre de 1933. El TsKB-3 fue entonces probado con un motor radial importado Wright Cyclone SGR-1820-F3 de 710 CV encerrado bajo un capó anular Townend. Las evaluaciones fueron intensas y satisfactorias, y la producción del modelo comenzó a principios de 1934. Ante la ausencia de una planta motriz más potente, los 404 aviones de serie I-15 Chaika (Gaviota) construidos antes de 1936 montaron el motor radial M-22 de 480 CV (Bristol Jupiter), que limitaba la velocidad máxima a unos 320 km/h. Los 59 siguientes llevaron motores Cyclone SGR-1820-F3 con hélices bipalas Hamilton de dos posiciones (importado todo ello); el prototipo de este lote fue evaluado en noviembre de 1935 bajo la denominación TsKB-3bis. El 21 de noviembre, este prototipo fue desprovisto de todo el equipo prescindible y alcanzó un nuevo récord soviético de altitud, ascendiendo a 14.575 m pilotado por Vladimir Kokkinaki.

Todos estos primeros aviones estaban armados con dos ametralladoras sincronizadas PV-1, pero los 270 últimos I-15, propulsados por el motor soviético M-25 accionando una hélice AV-1 (desarrollado uno del Wright y la otra de la Hamilton estadounidenses), montaban una batería de cuatro ametralladoras. Los últimos I-15 fueron entregados a sus unidades en 1937, y parece probable que cierta cantidad de los aparatos propulsados por el M-22 fuese más tarde



remotorizada con el nuevo M-25. El I-15 fue un avión de excelentes cualidades maniobreras y una eficaz plataforma de tiro.

Guerra Civil Española

Durante la Guerra Civil Española, los soviéticos suministraron cazas Polikarpov I-15 al gobierno de la República. Se calcula que fueron 190 aparatos, a los que popularmente se denominó *Chatos*. Fueron cuarenta y seis en 1936, ciento cuarenta y cuatro en 1937 y treinta y dos en 1939 (las distintas fuentes presentan cifras extremadamente diferentes).

Las factorías aeronáuticas gubernamentales montaron bajo licencia unos 250 en Reus, Aeropuerto de Sabadell (Sabadell), Molins de Rei y Villafranca, de los que muchos cayeron en manos de los sublevados al acabar el conflicto en marzo de 1939 en estado incompleto, algunos sin motor, otros sin ametralladoras y otros sin ambos equipos. Denominado “Chato” por los republicanos y “Curtiss” por los nacionales (confundiéndolo probablemente con el Curtiss Sparrowhawk) equipó a cuatro escuadrillas de primera línea y fue pilotado por soviéticos, españoles y personal de otras nacionalidades, como estadounidenses e italianos. Participaron en varios frentes desde el inicio de la guerra, y dos escuadrillas actuaron en la Batalla de Madrid en octubre de 1936 defendiendo la capital. Cuatro escuadrillas participaron con gran éxito en la batalla del Jarama que, junto a la batalla de Teruel fue donde más intervinieron. Su enemigo más habitual eran los cazas italianos Fiat CR-32, y los alemanes Heinkel He 51 frente a los que se mostraron superiores.

El I-15 combatió con gran eficacia en España, superando como decíamos anteriormente en maniobrabilidad a los más ágiles cazas enemigos y siendo posteriormente reartillado con dos ametralladoras ShKAS, de mejores cualidades que las PV-1. Cabe destacar su actuación en la “Batalla de Guadalajara” contra las tropas italianas y el ataque al aeródromo de Garrapinillos, Zaragoza, donde destruyeron en tierra una docena de aviones.

El 6 de febrero de 1939 uno de sus últimos jefes de patrulla, José Falcó, con una aviación republicana ya derrotada y en la que se ha dado en llamar “la última batalla aérea”, realizó la hazaña de derribar un moderno Me-109 E de la Legión Condor que atacaba el aeródromo catalán de Vilajuiga y que, tras abatir en combate a un Grumman recién despegado con ánimo de afrontar el ataque, se encontró con las balas de Falcó y cayó derribado junto al mismo campo, con su



piloto, Heinrich Windemuth, atrapado en la cabina, gravemente herido y con extensas quemaduras. Ante la imposibilidad de prestarle auxilio y a petición del propio alemán, uno de los pilotos republicanos que allí acudieron puso fin a sus padecimientos con un tiro en la cabeza, procediendo después a su enterramiento en un cementerio próximo.

Después de la contienda el Ejército del Aire llegó a utilizar unos 180 aparatos de los cuales unos 70 procedían de capturas durante el conflicto, 44 se recuperaron de diversos aeródromos o fueron devueltos por Francia y 66 se terminaron de construir entre 1939 y 1941 a partir de los que estaban en distintas fases de fabricación en los talleres de la República. Algunos ejemplares alargaron su vida operativa hasta 1955. ¡Cuando ya los primeros Sabres vuelan en Manises!

Algunas fuentes indican que 12 conversiones del I-15 dotadas con el plano superior recto llegaron a ser evaluadas, pero, de cualquier forma, el prototipo del muy modificado TsKB-3ter voló a principios de 1937. Este aparato llevaba el motor radial más potente M-25V encerrado en un capó de cuerda larga y tren de aterrizaje rediseñado con las ruedas carenadas. La diferencia principal, sin embargo, era el plano superior, con su sección central arriostrada al fuselaje mediante una cabaña formada por dos montantes en N. El borde de ataque del plano superior presentaba un rebaje sobre la cabina abierta del piloto. Al igual que el I-15, los alerones se hallaban sólo en el ala superior. Denominado I-15bis o alternativamente I-152, este caza rediseñado estuvo armado en principio con cuatro ametralladoras sincronizadas PV-1 de 7,62 mm, pero en los aparatos más posteriores se instalaron cuatro armas ShKAS, del mismo calibre, pero de mayor cadencia de tiro; algunos aparatos llegaron a volar con dos ametralladoras BS de 12,7 mm. Este tipo fue conocido en España como Super Chato.

Antonio Utrilla