



AISA I-115 “Garrapata”



La **I-115**, ampliamente conocida por su apodo, “Garrapata”, es una avioneta enteramente diseñada y construida en España en la década de los 50’s. Pensada para escuela elemental y de transición, debería haber sustituido a las antiguas Bücker,

objetivo que no fue alcanzado y se la destinó a misiones complementarias de enseñanza, entrenamiento y enlace, labores en las que prestó un meritorio servicio durante más de veinte años.

Se trata de un avión monomotor, monoplano cantiléver de ala baja equipada con flaps, biplaza en tándem con cabina cerrada, dotado de un motor, también de construcción nacional, ENMASA “Tigre” de 150 Hp. Su construcción es casi enteramente en madera. Fueron fabricados 200 ejemplares más dos prototipos.

Para enjuiciar cualquier avión es importante considerar las circunstancias y el entorno en que fue creado, así como el fin a que fue dirigido. La I-115, pese a sus estilizadas y armoniosas líneas, no cosechó a lo largo de su vida demasiada admiración entre sus usuarios, y no por méritos propios, sino por circunstancias ajenas a su concepción y diseño.

En los difíciles años de postguerra, con una España aislada internacionalmente y con la abrumadora escasez de medios y materias primas que caracterizaba la casi inexistente industria nacional, la construcción de algo más sofisticado que un botijo o una pandereta era una empresa digna de titanes ajenos al desaliento. Tanto el diseño como la construcción fueron enteramente nacionales.

El diseño fue obra del ingeniero Juan del Campo Aguilera que encabezaba la oficina de diseños constituida en Iberavia a partir de 1948 y que se convirtió en "Oficina de Proyectos" de AISA en 1954. Respondía a un concurso convocado en 1951 por el Ministerio del Aire para la adquisición de un avión de escuela dotado de un motor de 150 Hp.



Debía ser un monomotor con hélice de paso fijo, biplaza en tándem con cabina cerrada y reforzada para casos de capotaje; tren de aterrizaje fijo y normal; monoplano de ala baja o media de construcción en madera y dotado de flaps; debería ser apto para realizar acrobacia elemental con dos tripulantes. Su equipamiento debería incluir frenos de ruedas y mandos íntegramente duplicados en ambas cabinas. En cuanto a la instrumentación de vuelo se exigía que llevara anemómetro, altímetro, indicador de viraje, variómetro, brújula magnética y reloj.

Ajustada a estas exigencias del concurso nació la I-115, de líneas elegantes y limpias, biplaza en tándem con cabina cerrada, dotado de flaps de accionamiento manual e impulsado por un motor, también de fabricación nacional, ENMASA "Tigre" G-IVB, de cuatro cilindros invertidos refrigerados por aire, de 150 CV, montado sobre una bancada construida en tubo de acero. Mueve una hélice bipala metálica de paso fijo (ajustable en tierra). Algunos de los últimos ejemplares fueron equipados con motores De Havilland Gipsy Major de 145 hp.

Construida casi enteramente en madera, el fuselaje es de estructura monocasco, formada por largueros y cuadernas y revestimiento de contrachapado. La unión con las alas es de tipo sándwich, con las cuadernas centrales alojando a los largueros. La deriva está integrada en el fuselaje y está formada por costillas y largueros recubiertos de contrachapado.

Totalmente "doble mando", tiene los mismos controles, indicadores e instrumentos en ambas cabinas. Profundidad y dirección son mixtos varilla - cable. Los flaps, de actuación manual, llevan transmisión por cadena y en su descenso arrastran a los alerones para aumentar su capacidad hipersustentadora.

Realizó su primer vuelo el 20 de junio de 1952, en Cuatro Vientos, a los mandos de Javier Guibert, piloto de pruebas de AISA. El 12 de julio se realizó un vuelo de homologación que superó en todos los requerimientos, excepto en los referentes a recorridos de despegue y aterrizaje que resultaron excesivos.

Se fabricaron en los madrileños talleres AISA de Carabanchel, cerca de Cuatro Vientos. Era una época en la que había más ilusión que medios y además sobraban dificultades, así que la fabricación tampoco fue excesivamente rápida y las primeras cuarenta unidades de producción



en serie fueron entregadas al Ejército del Aire en diciembre de 1957. En los dos siguientes años serían entregadas las restantes 110 del contrato inicial y en 1959 se produce un nuevo pedido por otras 50 unidades que serían entregadas en 1961. Total 200 unidades más los dos prototipos. La entrega de estas últimas quedaría completada en 1961.

Dado que, la construcción había de realizarse casi totalmente en madera, resultó un peso excesivo y un equilibrado algo precario para el motor "Tigre". De este desequilibrio se derivó un comportamiento que, si bien no resultaba problemático para aviadores con experiencia, si la hacían poco aconsejable para una escuela elemental. La escasez de potencia le provocaba una relativa larga carrera de despegue que, unida a la falta de un nombre oficial, le granjearon la denominación "Garrapata" en referencia a la tozudez con que se agarraba al suelo. Esa escasez de potencia también hacía que, si no se llevaba un poco alegre de motor, resultara cabezona y en picados pronunciados requiriera esfuerzo y tiempo para levantar el morro, lo que a baja altura podría resultar problemático. Por el contrario, llevándola holgada de motor resultaba suficientemente maniobrera tanto para vuelo normal, como acrobático.

Recibieron la designación militar E-6, que posteriormente fue cambiada por E-9, y si bien no desbancaron a las Bücker de su labor de escuela elemental, sí que sustituyeron con pleno éxito a las HM-1 en su labor de enlace y reentrenamiento en las diferentes Bases Aéreas. También en la Academia General del Aire tuvo una labor docente, aunque no fuera aquella para la que en principio fue diseñada. Se utilizó para prácticas de vuelo instrumental hasta que fue desbancada por la Mentor y para la realización del curso de Observador de Aeroplano, denominado chuscamente como "Escuela de Altos Ojeos", labor en la que permaneció durante bastantes años. De aquella labor y aquella época, años 60 y 70, le surgió en la AGA otro apelativo, menos conocido fuera del académico ambiente, pero también algo crítico con el aeroplano, que fue la denominación "Kelvinator". La explicación viene de que era un diseño de cabina cerrada, pero poco. O sea, que cerraba bastante mal, lo que se traducía, durante el vuelo, en una considerable "aireación" interior y eso en las "mañanicas" murcianas, frías y húmedas, significaba pasar frío, mucho frío. Como en aquellos años la mayoría de las neveras eran de marca Kelvinator, la asimilación del apelativo queda justificada.



Fueron gradualmente dadas de baja en el Ejército del Aire a partir de 1976, siendo subastadas o cedidas a diferentes aeroclubs. En 1977 quedaban 97 avionetas I-115 repartidas por diferentes destinos militares y estaban ya en servicio 43 cedidas a aeroclubs.

En octubre de 1993 en el Registro Oficial de Aeronaves Matriculadas en España figuraban 15 unidades.

En la actualidad el ejemplar de la FIO y el matriculado EC-DEO c/n 194, propiedad del Aeroclub de Mahón, son los dos únicos ejemplares que continúan en vuelo.

Dimensiones y Características:

Peso vacío: 706 Kg.

Peso máximo: 990 Kg. (850 Kg para configuración acrobática).

Velocidad máxima: 240 Km/h

Velocidad de crucero: 197 Km/h

Antonio Utrilla