

Comentarios al artículo “Los chatos en España”

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL
General Ingeniero Aeronáutico

DESPUÉS de leído el artículo Los Chatos en España, publicado en el número 7 de *Aeroplano*, me parece conveniente complementarlo con algunas precisiones en los siguientes temas concretos:

- Escuadrillas de Chatos en el primer cuatrimestre de 1937.
- Expediciones al Norte en mayo de 1937.
- Chatos recibidos por las Fuerzas Aéreas.

Escuadrillas de Chatos en el primer cuatrimestre de 1937

EN 1936 no existieron más escuadrillas de Chatos en España que las tres citadas en el artículo comentado, cuyos jefes iniciales —Pavel Vassilievich Richagov (Pablo Palancar), Sergei Feodorovich Tarkhov (Antonio) y Boris Aleksandrovich Turchansky (Boris Maranchov)— fueron condecorados a principios de enero de 1937 con el título de Héroe de la Unión Soviética (1), así como uno de los jefes de patrulla de la Escuadrilla Tarjov, Sergei Aleksandrovich Tchernij (2), quien probablemente asumiría por algún tiempo el mando de esta 2.ª Escuadrilla al morir “Antonio” en las luchas por Madrid.

Otro jefe de patrulla de esta Unidad, Nikifor Balánov, y tres de la de Richagov —P. Agafónov (Ahmed Amba), Ivan Kopets (José) y Anton Kovalevski (Casimiro)— llegaron a mandar escuadrilla a primeros de 1937, cuando las ocho decenas de nuevos I-15 recibidos permitió desdoblarse las dos del frente de Madrid, dando origen a cuatro, y crear otras dos españolas y una reducida de Defensa de Costas.

Kovalevski murió en combate en el frente de Málaga, en febrero, y Agafónov y Balánov retornaron a su país, haciéndose cargo de sus escuadrillas. Boris Kosakov, Alejandro Osachi y Varanchuk (3).

El mando de las escuadrillas españolas se encomendó a Andrés García de Lacalle y a Roberto Alonso Santamaría, pilotos destacados en los combates de 1936, y al frente de la internacional de Defensa de Costas quedó el francés William Labussiere.

Al comenzar la batalla del Jarama estaban en el frente Centro las escuadrillas de Kopets, Varanchuk y Lacalle y, posiblemente, la de Osachi. La de Kosakov estaba en el aeródromo de Tabernas (Almería) y la de Alonso Santamaría en Aragón. Tres de las cuatro patrullas de esta Unidad se

incorporaron al Centro (4), así como la Escuadrilla Kosakov, que el 18 de febrero se trasladó a Albacete y el 19 a Tembleque (5).

Nada más terminar la batalla, por orden del jefe del Estado Mayor Central, general Toribio Martínez Cabrera, del 26 de febrero (6), Smushkévich (Douglas) despachó la escuadrilla Varanchuk a Andújar (7).

El 6 de marzo, antes de que se iniciara la ofensiva italiana por Guadalajara, la Escuadrilla Kosakov estaba en Alcalá y la de Lacalle en Guadalajara, según sabemos por los cuadernos de vuelo de los pilotos norteamericanos Baumler y Tinker, y ese mismo día el jefe del Estado Mayor Central ordena al jefe de las Fuerzas Aéreas en Albacete: “De los nueve cazas en Cataluña, seis a Madrid, y siete de los del Sur, urgentemente. Inminente ataque violento” (8). Se refería a los Chatos que habían retornado a la Escuadrilla Alonso Santamaría y a los de la Escuadrilla Varanchuk, que se agregaron a las Unidades de Lacalle y Kosakov, respectivamente.

Según Smuskevich, el 10 de marzo se incorporan al centro, desde Valencia, otros 18 cazas que estaban en descanso (quizá de las escuadrillas Kopets y Osachi) (9). Este día la Escuadrilla Kosakov se trasladó a Campo Soto, para dejar espacio en Alcalá a los recién llegados, y allí continuó hasta el 6 de abril, día en que se desplazó a Balaguer, con escalas en Liria y Lérida, pasando el 8 a Castejón del Puente, junto a Barbastro.

A primeros de abril se crearon dos grupos de Chatos, el de Kopets, en el que se integraron las escuadrillas rusas de los frentes Centro y Sur, excepto la de Kosakov, y el de Lacalle, que operó por Aragón, actuando inicialmente con las escuadrillas de Alonso Santamaría y Kosakov, a las que se incorporaría después la antigua Escuadrilla Lacalle, mandada desde finales de marzo por Alfonso Jiménez Brugué, como consta en el cuaderno de vuelo de Tinker.

Los partes gubernamentales de Aragón reconocen que el 13 de abril los Heinkel He 46 y He 51 de Zaragoza lograron un señalado éxito en las posiciones de la ermita de Santa Quiteria, que hubieron de ser evacuadas por la División “Carlos Marx”, dejando abandonadas en las trincheras, rectas, cuatrocientas bajas, la mayor parte por ametrallamiento aéreo. Dichos partes se quejan, asimismo,

(4) Juan Comas, “Duelo Aéreo sobre Teruel”, en *Boletín Inf. ADAR*, núm. 25, pág. 21.

(5) Según consta en el cuaderno de navegación de Baumler.

(6) J. Salas Larrazábal, “La Guerra de España desde el Aire”, págs. 168-169.

(7) Leopoldo Morquillas, en *Boletín ADAR*, núm. 25, pág. 31.

(8) J. Salas, *ibidem*, pág. 171.

(9) J. Salas, *ibidem*, pág. 172.

(1) “Cazas rusos en la Guerra Civil”, por J. Salas, en el núm. 1 de “Modelismo e Historia”, de junio de 1982.

(2) Carta al autor de Leopoldo Morquillas, desde Tula (Rusia).

(3) “Información verbal de Vladimir Puzeikin y Leopoldo Morquillas”, *cuaderno de vuelo de Baumler y Boletín Informativo de ADAR*, núm. 25 de enero-febrero de 1983, pág. 31.

de que no salieran los diez (sic) aviones que tenía el comandante Reyes, jefe de Fuerzas Aéreas del Frente de Aragón (10). Al parecer no despegaron porque en el rodaje en tierra de los primeros que lo intentaron, varios aviones empezaron a trepidar y girar sin control alguno, en cualquier sentido, al tiempo que sonaban nutridos disparos de ametralladora (11). Lacalle añade que "tres de ellos tenían una de las palas de la hélice partida exactamente por la mitad, quebrada rectamente"; Comas no reproduce esta afirmación, pero ambos achacan las averías a fatiga del material.

El mismo 13 de abril, según Baumler, o al día siguiente si aceptamos el testimonio de Lacalle, quince Chatos se trasladaron en vuelo de Castejón del Puente a Sarrión y tres en camión. Desde Guadalajara se incorporaría el día 15 la Escuadrilla Jiménez (12).

El 17 de abril se produjo en los cielos de Teruel un memorable combate entre seis Heinkel He 51, el escalón más bajo de una formación de 17 aviones, y los Chatos del Grupo Lacalle, 20 según los partes gubernamentales y 15 según Comas (13). Tinker, quien toma la cifra intermedia de 18, se refiere a este combate como el más reñido de todos aquéllos en que había intervenido hasta la fecha (14), incluidos los del Jarama. Para el capitán Angel Salas, jefe de los He 51 oponentes, fue, sin duda, el combate más duro de la guerra (15).

Expediciones al Norte en mayo de 1937

LAS luchas intestinas de Barcelona de primeros de mayo propiciaron el envío a Cataluña de los cazas biplanos de las antiguas escuadrillas de Lacalle y Alonso Santamaría que estaban pilotados por españoles, escindidos en dos fracciones, una de las cuales, la mayor, desplegó en Lérida, a las órdenes de Alfonso Jiménez Bruguet, quedando la menor en Reus, con Gerardo Gil a su frente.

El sábado 8 de mayo, al día siguiente del armisticio de Barcelona, los 15 Chatos de Jiménez Bruguet recibieron orden de desplazarse al Norte. Despegaron de Lérida de madrugada, acompañados por un bimotor Douglas DC-2, cruzaron la frontera francesa por el valle del río Ariege y tomaron tierra a las 9,30 de la mañana en el aeródromo de Toulouse-Francazal.

Este viaje y el siguiente del 17 de mayo, a cuyo frente iba el piloto aeronaval Javier Jover Rovira, los he descrito con detalle en tres ocasiones (16), por lo que no creo necesario insistir en su relato.

Antes de que los Chatos de la segunda expedición frustrada por Francia hubieran regresado a España, lo que ocurrió el 22 de mayo, los I-15 destacados en Reus habían retornado a Campo Soto (Algete), adonde llegó Gerardo Gil en coche ese mismo día 22. Allí encontró cinco o seis Chatos y el encargo de conducirlos por la recta hasta La Albericia (Santander) (17).

El viaje no tenía dificultad especial para un buen navegante. La distancia Campo Soto-La Albericia era poco mayor que la Pau-La Albericia y si en esta ruta existían los aeródromos alternativos de Bilbao, en aquélla se contaba con los de Arija y Orzales, en las proximidades de Reinosa

(10) J. Salas, *ibidem*, págs. 193-194.

(11) Lacalle, "Mitos y Verdades", págs. 236-237, y Comas, "Duelo Aéreo en Teruel", *Boletín ADAR*, núm. 25, pág. 22.

(12) Cuaderno de vuelo de Tinker.

(13) J. Salas, *ibidem*, pág. 195-197, y J. Comas, *ibidem*, págs. 23-24.

(14) Tinker, "Some still live", págs. 180-187.

(15) Información verbal de A. Salas.

(16) "La Guerra de España desde el Aire", págs. 215-218 y 232; "Intervención extranjera en la Guerra de España", págs. 398-403; "Mayo de 1937, el mes crucial de la Guerra de España", en *Revista de Aeronáutica*, de marzo de 1972.

(17) Información oral de Gerardo Gil y carta de Puparelli desde el Hospital en que poco después moriría.

y el vuelo se podía acortar algo más despegando de Torrelaguna.

La viabilidad del viaje se había demostrado el 13 de mayo con un triple recorrido Campo Soto-Madrid-Alcalá-Guadalajara-Campo Soto, efectuado en escuadrilla, no obstante lo cual se ordenó el segundo vuelo por Francia.

Gerardo Gil cumplió su misión perfectamente y llevó a La Albericia los Chatos que se le encomendaron, que fueron pilotados por Gerardo Gil Sánchez, Mariano Palacios Menéndez, José Diéguez Espuny (18), Gascón y otros dos cuyo nombre no he podido averiguar.

Los I-15 de la fracción de Lérida volvieron a Cataluña, como sabemos, el 22 de mayo y a Campo Soto poco después. Doce de estos aparatos despegaron el 27 hacia Santander, llevando como pilotos los mismos que los trajeron desde Francia, excepto Jiménez, Jover y algún otro. Juan Comas recuerda el nombre de diez de los expedicionarios: José Riverola Grúa, Francisco Alarcón Ríos, José Bastida Porres, Ramón Castañeda Pardo, Juan Comas Borrás, Justo García Esteban, Rafael Magrinya Vidal, José Marín Quereda, Cándido Palomares y Manuel Zarauza Claver.

Riverola actuó de jefe de escuadrilla y Comas iba al frente de una de las patrullas, la única que arribó en derecha a La Albericia, cuyos restantes pilotos eran Alarcón y Palomar.

El avión de Zarauza y otro más hubieron de regresar a Campo Soto por avería y los otros siete Chatos desviaron su ruta hasta San Sebastián (19), donde el aparato de Bastida se quedó sin combustible y se posó en el agua junto a una lancha de pescadores, capotando. Pudo salir de la cabina, subirse a un plano y esperar a que le recogieran; hecho prisionero, fue canjeado tres meses después (20).

Los seis I-15 que quedaban en vuelo giraron 90 grados su rumbo y, costeando, se dirigieron hacia Bilbao, donde capotó uno de los aviones al tomar tierra. En el tramo final, los cinco Chatos que seguían a Santander fueron sorprendidos por los Fiat de Vitoria, que derribaron a Marín Quereda (21).

Los cuatro restantes —Riverola, Magrinya, Castañeda y Justo García— arribaron a La Albericia y allí encontraron a los tres de la patrulla que creían perdida. Unidos a los cinco o seis que había conducido Gerardo Gil cinco días antes, eran doce o trece los Chatos que culminaron con éxito el vuelo Campo Soto-La Albericia en este mes de mayo. Se perdieron definitivamente dos y otro sufrió averías en el aterrizaje. El saldo no es tan desfavorable como se suele presentar y desde luego muy superior al de las dos expediciones por Francia, que tuvieron inutilizadas dos escuadrillas de caza y otros aviones durante un mes, sin resultado positivo alguno.

La solución, no obstante, era muy otra: haber usado estos aviones en apoyo a la proyectada ofensiva por Extremadura, que rusos y comunistas no favorecieron, por razones políticas.

Chatos recibidos por las Fuerzas Aéreas

LA relación de Chatos importados que acepta el capitán Abellán en el artículo comentado fue defendida por mí mismo hace años, pero con posterioridad me he convencido de que las remesas remitidas por la URSS fueron cinco y no seis, con la siguiente cronología:

Otubre de 1936 25 I-15 a Levante (de la 1.ª remesa)
Noviembre de 1936 15 I-15 al Norte (de la 2.ª remesa)

(18) Testimonio de Gerardo Gil.

(19) Testimonio de Juan Comas.

(20) Lacalle, "Mitos y Verdades", págs. 263-264 y 301-305.

(21) Testimonio de Juan Comas.

Nov. 36-Enero 37	Se completan remesas 1. ^a y 2. ^a
Enero de 1937	11 I-15
Enero-febrero 1937	50 I-15
Junio 1937	23 I-15
Julio 1937	8 I-15

Remesas 3.^a y 4.^a
Remesa 5.^a

Los Chatos recibidos de la URSS serían, pues, 155 si todas las remesas se completaron a 31 aviones, como afirma Andrés García Lacalle (22), 0 153 si dos de los lotes fueron de sólo 30 aparatos, como consta en los datos de Prieto (23).

Día	Molins	Villafranca	Sabadell	Centros anejos	Total
01-6-38	CA-84			CA-104	1
02-6-38					1
05-6-38	CA-126				1
06-6-38			CA-88		1
08-6-38	CA-127				1
09-6-38		CA-94	CA-107		2
15-6-38	CA-128		CA-112		2
17-6-38	CA-129				1
19-6-38			CA-93		1
20-6-38		CA-95			1
23-6-38	CA-130		CA-108/110/133		4
24-6-38	CA-131/132				1
27-6-38	CA-135				2
30-6-38		CA-105			1
JUNIO	9	3	7	1	20
lote 2	1	3	6	1	11
lote 3	8	0	1	0	9
01-7-38		CA-106			1
03-7-38	CA-134		CA-109/113		1
04-7-38					2
05-7-38	CA-136	CA-114		2	1
08-7-38	CA-137				1
11-7-38	CA-138			CA-115	2
12-7-38	CA-139			1	1
18-7-38	CA-140				1
21-7-38	CA-141				1
23-7-38				CA-119	1
24-7-38	CA-142				1
25-7-38			CA-117		1
26-7-38	CA-144			CA-121	2
27-7-38	CA-146				1
28-7-38			CA-118	CA-123	2
29-7-38		CA-111			1
30-7-38	CA-148		CA-120		2
31-7-38	CA-149			CA-151	2
JULIO	12	2	6	5	25
lote 2	0	2	6	4	12
lote 3	12	0	0	0	12
lote 4	0	0	0	1	1
02-8-38		CA-116			1
05-8-38	CA-150				1
07-8-38	CA-176		CA-122	CA-152	3
09-8-38	CA-179		CA-124		2
12-8-38				CA-154	1
14-8-38				CA-153	1
15-8-38	CA-180				1
16-8-38			CA-177		1
17-8-38			CA-178		1
18-8-38	CA-181			CA-156	2
22-8-38				CA-158	1
23-8-38	CA-182	CA-143	CA-155		3
25-8-38		CA-147		CA-161	2
29-8-38	CA-183/184			CA-157/162	4
31-8-38	CA-185		CA-159		2
AGOSTO	9	3	6	8	26
lote 2	0	1	2	0	3
lote 3	1	2	0	0	3
lote 4	0	0	2	8	10
lote 5	8	0	2	0	10

En cuanto a los I-15 fabricados en Cataluña, hice una investigación profunda en 1982, cuando preparaba mi libro "De la tela al titanio", en el que publiqué los resultados, así como en el núm. 7 de la revista *Avión Revue internacional*, de julio de 1983, que fueron reproducidos en el *Boletín de Información de ADAR* núm. 36, de noviembre-diciembre de 1984.

Para comparar mis datos con los que ahora presenta Abellán he confeccionado el cuadro siguiente de entregas mensuales de aviones en el que pueden apreciarse discrepancias en cinco meses: abril, junio, julio y agosto de 1938 y enero de 1939. Dejando aparte el mes de abril, en el que la diferencia es de un solo avión en la línea de montaje de Molins, pasemos a cotejar las entregas en junio, julio y agosto de 1938, jornada a jornada, lo que haremos en el cuadro adjunto.

Meses	1937					1938												1989
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
Datos Salas	3	6	3	10	13	14	4	12	14	19	20	25	26	15	3	13	13	24
Datos Abellán	3	6	3	10	13	14	4	12	13	19	19	22	31	15	3	13	13	18

Las fechas que se citan corresponden a las de la entrega oficial; las de terminación del avión son algo anteriores.

El cuadro de entregas diarias confirma nuestras cifras mensuales anteriores y nos indica que la línea de montaje de Molins funcionó en el verano de 1938 con gran regularidad y eficacia, entregando veinte Chatos del lote 3.^o en junio y julio de 1938 (ocho y doce, respectivamente) y el vigesimoprimer el 5 de agosto; otro avión de este lote, el CA-133, fue entregado por Sabadell en junio y los tres restantes se montaron en Villafranca. Molins había entregado previamente, el primero de junio, un Chato del lote 2.^o (el CA-84) y en agosto completaría ocho del lote 5.^o (CA-176 y CA-179 a 185) y el último del lote 3.^o (el CA-150).

Sabadell, con sus centros anejos, y Villafranca se dedicaron en junio y julio a montar 22 Chatos del lote 2.^o, uno del lote 3.^o (el CA-133) y el primero del lote 4.^o (el CA-151). En agosto se entregaron tres I-15 del lote 2.^o (quedando el último, el CA-125, para septiembre), dos del lote 3.^o (los CA-143 y 147; el CA-145 fue acabado en Villafranca el 5 de agosto, pero un accidente impidió su entrega), diez del lote 4.^o (los CA-152 a 159 y los 161 y 162) y dos del lote 5.^o (CA-177 y 178).

En lo que se refiere a enero de 1939 las cuentas no pueden efectuarse con la misma exactitud, pues la situación del frente catalán no permitía mantener el orden de años precedentes.

Los únicos Chatos que se entregaron con las formalidades de costumbre fueron los CA-210 y 211, y lo hicieron los días 5 y 6. Se conoce, además, que otros 22 I-15 fueron terminados, en las fechas que se indican a continuación: El CA-145, el 5-8-38; los CA-171 a 175, el 15-10-38 (averiados luego en un bombardeo); los CA-212 a 216 y CA-236 a 246, desde el 27-11-38 al 17-1-39. Al parecer, estos aviones fueron enviados a los aeródromos del Norte de Cataluña, sin entrega oficial, adonde también pudieron ir los CA-247 a 250.

Sumando los dos entregados oficialmente y los 22 que sabemos fueron terminados llegamos a la cifra de 24. Abellán descuenta el CA-145 y los CA-171 a 175, rebajando la cifra a 18. Cualquier cifra entre 2 y 24, o incluso 28, puede ser válida, mientras no se encuentren datos adicionales. ■

(22) "Mitos y Verdades", págs. 173 y 323.

(23) J. Salas, "Intervención extranjera", pág. 522.