

Más sobre el diario de Juan Comas Borrás

JOSÉ PLA BLANCH

En el número anterior de AERO-PLANO se publicaba el Diario redactado personalmente por quien fuera Jefe del Grupo 26 de Caza de las Fuerzas Aéreas de la República, durante la Guerra Civil de 1936-1939, el Mayor de Aviación D. Juan Comas Borrás.

Lo seguía una detallada "Ampliación al Diario de Juan Comas Borrás", escrita por el general D. Jesús Salas Larrazábal.

Con el fin de ampliar un aspecto tratado muy de paso y aportar nuevos datos para un mejor conocimiento del historial del mencionado aviador en lo referente a sus servicios como piloto de

guerra, durante el primer trimestre de 1937, sobre la estancia de la escuadrilla de Alonso Santamaría en el aeródromo leridano de Alfés, "para efectuar servicios de protección sobre los embalses de Tremp y Camarasa", cabe puntualizar, que según manifestación personal del propio Sr. Comas, —en conversación telefónica efectuada el año 1989—, y de declaraciones de testigos presenciales, a partir del 26 de marzo de 1937 la patrulla, mandada por el entonces alférez Juan Comas Borrás, y perteneciente a la escuadrilla antes mencionada, fue destinada al aeródromo de Balaguer con el fin de efectuar servicios de protección sobre las

centrales hidroeléctricas de la zona, las cuales habían sido atacadas por los Heinkel He-70 de la Legión Cóndor los días 17 y 19 de febrero, así como durante el 23 y 25 de marzo de 1937.

Se dio la circunstancia que los tres "Chatos" de dicha patrulla fueron los primeros en utilizar el recién habilitado aeródromo de Balaguer, en la partida conocida como la "Plana del Corb". Juan Comas fue el primero en tomar tierra, con el Chato nº 17. La llegada de la patrulla resultó providencial, pues en la misma tarde del día 26 de marzo desbarataron un nuevo ataque, en esta ocasión contra la central de Camarasa, poniendo en fuga a un solitario Heinkel He-70, el cual recibió varios impactos que no le impidieron regresar a su base zaragozana tras desprenderse de las bombas en las inmediaciones del pueblo de Tartareu, situado al W. del embalse de Camarasa.

Al día siguiente, 27 de marzo, Juan Comas efectúa un servicio de reconocimiento en solitario. Al tomar tierra, a causa de las deficiencias del terreno, rompió el tren de aterrizaje. El piloto resultó ileso, pero el aparato bastante dañado, siendo trasladado en un camión a Reus para su reparación.

Durante su estancia en Balaguer, re-

Alférez Comas con su Chato nº 17. Este avión y su piloto, fueron los primeros en tomar tierra en Balaguer. Marzo o Abril del 37. (Foto facilitada por Juan Comas).





El Alférez Comas, con el equipo de vuelo, gafas incluidas, en el centro. A su izquierda el capitán Puparelli, comiendo con varios compañeros y mecánicos en uno de los cobertizos iniciales del aeródromo de Balaguer. Todavía no estaban construidos los pabellones, como lo demuestra el ambiente campestre reinante, con una piel de conejo, secándose, pegada en la columna del cobertizo. (Foto facilitada por Juan Comas).

cualquier circunstancia, cada cuatro horas, desde las centrales, se comprobaba el funcionamiento de la línea.

Dado el frecuente vaivén de unidades, cabe suponer que cuando no había aviación de caza en Balaguer, la protección de las centrales se efectuaría desde el aeródromo leridano de Alfés, más conocido entonces como Albatárrech

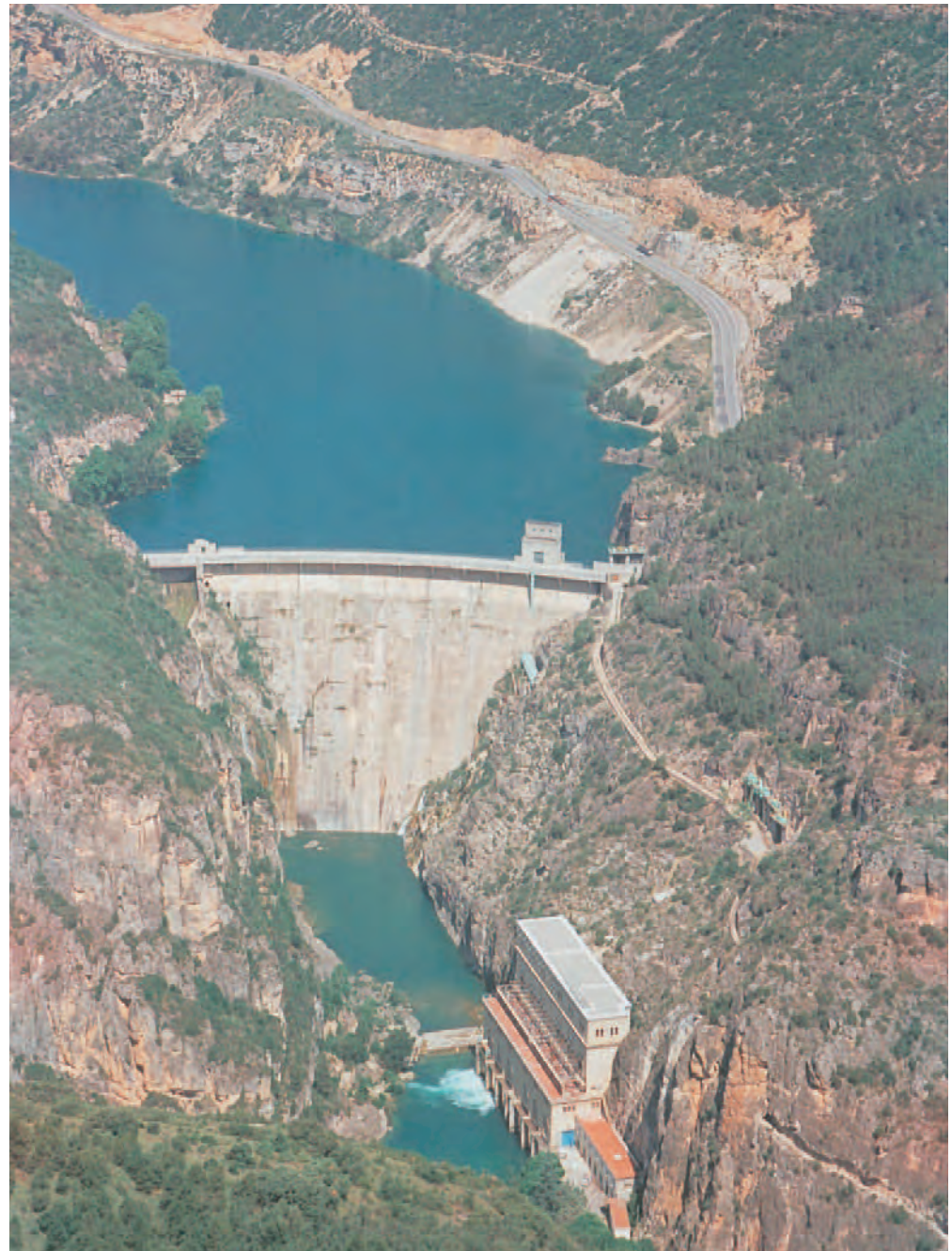
A pesar de dichas precauciones, no podría impedirse que, en enero de 1938, siete centrales hidroeléctricas leridanas fueran objeto de nuevos ataques aéreos.

cibieron la visita del capitán Ramón Puparelli. En sus inicios, el aeródromo estaba custodiado por 16 soldados de aviación, los cuales se alojaban en los cobertizos y edificaciones de la "Torre del Corb", una finca agrícola que había sido incautada al efecto, ya que los pabellones todavía no estaban construidos.

El 6 de abril de 1937, finalizadas las operaciones en Guadalajara, las escuadrillas de "Chatos" de Kosakov, el resto de la de Alonso Santamaría y parte de la de García Lacalle se trasladaron a Balaguer, efectuando al día siguiente repetidas misiones sobre el frente de Huesca.

El 8 de abril, desde primeras horas de la mañana se registran nuevas salidas hacia Huesca. Al término de la jornada, la totalidad de los aparatos, con su escalón de tierra, partieron desde Balaguer con destino a Castejón del Puente.

Después de los primeros ataques de la Legión Cóndor sobre las centrales hidroeléctricas pirenaicas se dictaron disposiciones de protección y defensa, tales como la construcción de refugios subterráneos para el personal, protección del interior y exterior de las instalaciones con sacos terreros y el enmascaramiento exterior, el emplazamiento de algunas piezas o ametralladoras anti-aéreas así como la utilización de una exclusiva red telefónica de alerta directa, y simultánea, entre las centrales y el aeródromo de Balaguer. Con el fin de garantizar su plena operatividad en



Central hidroeléctrica de Camarasa. Su peculiar situación no la hacía factible al ataque por grandes aparatos de bombardeo. Por ello sería motivo de atención a cargo de los monomotores Heinkel He-70, aunque con escaso éxito. (Foto del autor).