

Diario de Juan Comas Borrás en la Guerra Civil Española de 1936 al 1939



Diario original de Juan COMAS BORRÁS (1913-1992), Mayor de Aviación y Jefe del Grupo 26 de Caza y Combate, de la Fuerza Aérea Gubernamental de la II República Española, durante la Guerra Civil 1936-1939.

Texto redactado por él mismo, en la localidad de Tordera (Barcelona), abril de 1978, no pudiendo ser más extenso debido a que todos los originales y Libro de Vuelo fueron destruidos por el autor pocos días antes de caer prisionero de los alemanes, en el pueblo de Soustons (Francia), situado entre Bayona y Biarritz.

PRELIMINAR

Yo nací el día 30 del mes de enero del año 1913 en la villa gerundense de Lloret de Mar. A los tres años de edad, mis padres fijaron su residencia en la vecina población de Blanes, donde cursé la enseñanza primaria y los estudios de comercio.

El año 1928, cuando cumplí los quince años de edad, ingresé en la Escuela de la Aeronáutica Naval de Barcelona, para efectuar los tres cursos preliminares de acuerdo al Reglamento Militar, después fui destinado a la Escuela de Pilotos de la Base de Albacete para realizar el curso de Piloto Aviador, refrendado por la Federación Aeronáutica In-

Juan Comas Borrás. Estancia con permiso en Alicante (6 de febrero de 1937).

ternacional. Finalizado el curso de Piloto de Aeroplano me destinaron a la Base de Hidros de Barcelona, donde hice el curso de Piloto de Hidroavión. Posteriormente por asuntos familiares solicité la separación del Cuerpo, licenciándome el año 1932.

Año 1936

Al producirse el levantamiento militar el 18 de julio de 1936, contra el gobierno constitucional de la República, el mes de agosto me incorporé de nuevo a mí Cuerpo de procedencia, siendo destinado a la Base de San Javier (Murcia) para realizar las prácticas de reentrenamiento, después fui seleccionado junto con otros pilotos para viajar a Francia y hacernos cargo de traer unos aviones de caza para formar una escuadrilla. Al llegar a Barcelona estuvimos pendientes de recibir la orden oficial escrita para cruzar la frontera, pero, por causas desconocidas, esta orden no llegó y en consecuencia nos mandaron de regreso a nuestra base de procedencia.

Hallándome en la Base de San Javier tuve la ocasión de presenciar el amaraje de un hidroavión Dornier Wal, tripulado por el piloto Blanco de la Aeronáutica Naval que se había fugado de la zona rebelde de Ceuta, así como también el aterrizaje de un Junkers "Ju-52" pilotado por Ananias San Juan, procedente de una base enemiga de la Legión Cóndor.



Campo de aviación de La Albericia (Sandander) en la campaña del norte. (De izquierda a derecha): Miguel Zambudio, Juan Comas, San José, L. Morquillas, Feo (verano de 1937).

Cierto día al realizar el traslado de un avión Breguet XIX desde el campo de Alcantarilla a San Javier, tuve que hacer un aterrizaje forzoso, por causa de

una avería del sistema de refrigeración del motor, en la ladera de una montaña entre dos hileras de olivos en la que apenas si cabía el avión. A pesar de ser un lugar semidesierto a los pocos minutos aparecieron rápidamente, como arte de encanto, un grupo de diez o doce milicianos con cara de pocos amigos, que sin encomendarse a Dios ni al Diablo, querían fusilarme porque me tomaron por un piloto faccioso. De veras que me costó lo mío para convencerles de que estaban en un error, pero una vez aclarada la confusión, gracias a mis dotes persuasoras, las lanzas se volvieron cañas. Recomendé a aquellos milicianos que fueran a telefonar a la Base Aérea, especificando mi situación exacta, para que un par de mecánicos trajeran un racord acodado (causa de la avería del sistema de refrigeración), un bidón de agua y una rueda de repuesto, pues se había pinchado al tomar tierra en un terreno muy abundante de piedras.

Poco a poco aquel lugar deshabitado se fue llenando de gente, sin faltar entre los curiosos, la maestría rural con la mayoría de la chiquillería de aquellos contornos, ávidos de ver aquel pajarraco que había caído del cielo. En honor a aquellos milicianos tengo que decir y, a la vez, agradecer su atención al traerme un opíparo desayuno regado de buen vino de aquella tierra.

Cuando llegaron los mecánicos con las herramientas y las piezas de repuesto necesarias, se armó un buen



jaleo. Pues se enojaron de haber sudado para subir hasta lo alto de aquel monte, con el dichoso equipo de servicio y, más aún, con un bidón de doscientos litros de agua, todo ello para no poder despegar el avión por su difícil situación. Según opinaban los mecánicos no había forma de poder despegar con tan poco espacio de terreno. Después de su perorata, les contesté que el piloto era yo y de mí incumbencia el hacerlo o no.

Cuando los mecánicos terminaron la reparación, con la colaboración de aquellos milicianos establecimos un plan para efectuar el despegue. Este consistía a que los milicianos con las manos agarradas en el borde de ataque del plano inferior del avión y, con los pies bien afirmados en el suelo, trabaran el avión igual que los calzos en las ruedas, así de esta manera y atentos a una señal mía se echaran rápidamente al suelo. Entonces el avión liberado de su resistencia al avance saliera disparado como si fuera desde una catapulta. El plan no les pareció muy convincente a los mecánicos, pero, no obstante, admitieron su posibilidad. Los milicianos como no vieron ningún riesgo de su parte lo aceptaron de buenas a primeras.

Arrancamos el motor y previamente lo calentamos, luego se hizo una prueba con los milicianos agarrando el plano inferior que resultó positivo. Después con la preparación definitiva y real llegó el

momento de realizar el despegue que fue todo un éxito, inclusive algún miliciano que no se echo al suelo con rapidez lo arrastré unos metros. Eso también estaba previsto.

En estas fecha empezaron a llegar los aviones de caza rusos Polikarpov I-15, que les denominamos "Chato" por su corta longitud y el morro achatado. Los primeros aviones fueron tripulados por aviadores rusos, pero a medida que llegaron más aparatos tripulaciones españolas fueron haciéndose cargo de ellos. Un ligero percance haciendo prácticas de tiro me impidió ser de los primeros aviadores españoles en volar con ellos. Pero repuesto del pequeño accidente fui destinado a la escuadrilla de Alonso Santamaría que se estaba organizando en el aeródromo de El Carmolí, cerca de Los Alcázares.

AÑO 1937

Por Orden Ministerial del 04-01-37 fui ascendido a Sargento, Gaceta de la República nº 6 del 06-01-37. Con la escuadrilla de Alonso Santamaría partimos con destino al frente de Aragón con base en el aeródromo de Alfés (Lérida), después de Sariñena y Castejón del Puente. Hacíamos servicios rutinarios de protección en el vasto frente y en las presas de Tresp y de Camarasa. En el frente de Aragón y actuando desde el campo de Castejón

del Puente, nos sucedió un caso que es digno de mencionar. Días antes había llegado a Castejón del Puente una escuadrilla compuesta de españoles, rusos, un inglés llamado Tinker y un americano llamado Bäumlér, en total había unos veinte aviones. Este grupo de aviones era mandado por el ruso Kosakof. En aquellos días había movimiento en el sector del frente de Santa Quiteria, donde la posición del mismo nombre era atacada por la infantería y aviación enemiga. Nos dieron la orden de salir a defenderla, pero se dio el caso inaudito de incendiarse los tres primeros aviones al iniciar el despegue. Ante el sorprendente accidente, el jefe de la escuadrilla dio la orden de no despegar y hacer primero una revisión de los aviones. Al no acudir nosotros en defensa de los sitiados de Santa Quiteria, la posición cayó en manos del enemigo. Esto ocurrió a la primeras horas de la mañana y para evitar cuestiones con el mando del ejército, nos dieron la orden de despegar rumbo al frente de Teruel con base en Sarrión.

En este sector realizamos varios servicios y en uno de ellos tuvimos un enfrentamiento con una escuadrilla de Heinkel-51, el combate fue bastante movido y ellos se llevaron la peor suerte, el resultado fue dos a uno a nuestro favor. Nuestro compañero Calvo murió al chocar contra el Heinkel-51 de Palmero Palmeta que también falleció, yo

Ampliación al Diario de Juan Comas Borrás

JESUS SALAS LARRAZABAL

PRIMEROS PASOS DE COMAS EN AVIACION

Por el relato de Juan Comas sabemos que ingresó en la Escuela de la Aeronáutica Naval en 1928 y que efectuó el curso de aviones terrestres en Albacete. Añadimos por nuestra parte que se incorporó a la 6ª Promoción de Aprendices de Aeronáutica y que cursó las prácticas de pilotaje en el aeródromo de Los Llanos de la Compañía Española de Aviación, que hasta 1931 tuvo contratada la formación de pilotos militares y navales.

Licenciado Comas en 1932, se reincorporó al Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica Naval en agosto de 1936 y fue enviado a reentrenamiento a la Base Aeronaval de San Javier (llamada entonces de La Ribera). Allí pudo contemplar el trimotor Junkers Ju-52 de Ananías San Juan y el hidroavión Dornier Wal de Antonio Blanch; esto tuvo que suceder con posterioridad al 15-12-1936, fecha de la fuga de Blanch y Carvalleira desde Melilla a Málaga, después de matar en vuelo al primer piloto, teniente de navío José Mº Moreno Mateo-Sagasta (Ananías se había pasado desde Escalona a Alcalá de Henares el 10 del mes anterior).

Comas, según su propio relato, no pudo incorporarse a las primeras escuadrillas de cazas rusos Polikarpov I-15 e I-16¹, por un percance en prácticas de tiro. Cuan-do, semanas después, se formaron las dos primeras escuadrillas españolas de I-15, mandadas por Andrés García Lacalle y Roberto Alonso Santamaría, destinadas a los frentes de Madrid y Aragón respectivamente, Comas entró a formar parte de la

segunda, que se basó inicialmente en Lérida (aeródromo de Alfés o Albatarrrech, según su designación por ambos bandos contendientes) y luego en Sariñena.

La protección de los embalses de Tresp y Camarasa, que Comas cita, se explica porque acabada la batalla del Jarama los monomotores rápidos Heinkel He 70 los bombardearon en dos ocasiones.

En marzo de 1937, con ocasión de la batalla de Guadalajara y hasta primeros de abril, tres de las patrullas de la escuadrilla Alonso Santamaría reforzaron a la de Lacalle, quedando la cuarta, la de Comas, en Aragón. La escuadrilla rusa de Kosakov² voló de Campo Soto a Liria (Valencia), Lérida y Balaguer el 6 de abril, de acuerdo con el cuaderno de navegación del piloto norteamericano Baumler, para colaborar en el ataque a Huesca que comenzó el día 7.

Los I-15 de Alonso Santamaría y Kosakov quedaron estacionados el 8 de abril en Castejón del Puente, cerca de Barbastro, lo que facilitaba sus operaciones por el frente de Huesca, que hicieron con completa impunidad, por ausencia de oposición enemiga. Kindelán reforzó la primera escuadrilla de Heinkel He 51, de guarnición en Zaragoza, con las segunda y tercera, procedentes de Navia (Asturias) y Sevilla, que totalizaban 20 aviones en vuelo.

Estos veinte He 51 actúan ya el 12 de abril sobre la ermita de Santa Quiteria, donde al día siguiente deciden la batalla terrestre con ametrallamientos incesantes de unas trincheras rectas en primer lugar y de camiones en retirada después, hasta agotar la munición por dos veces.

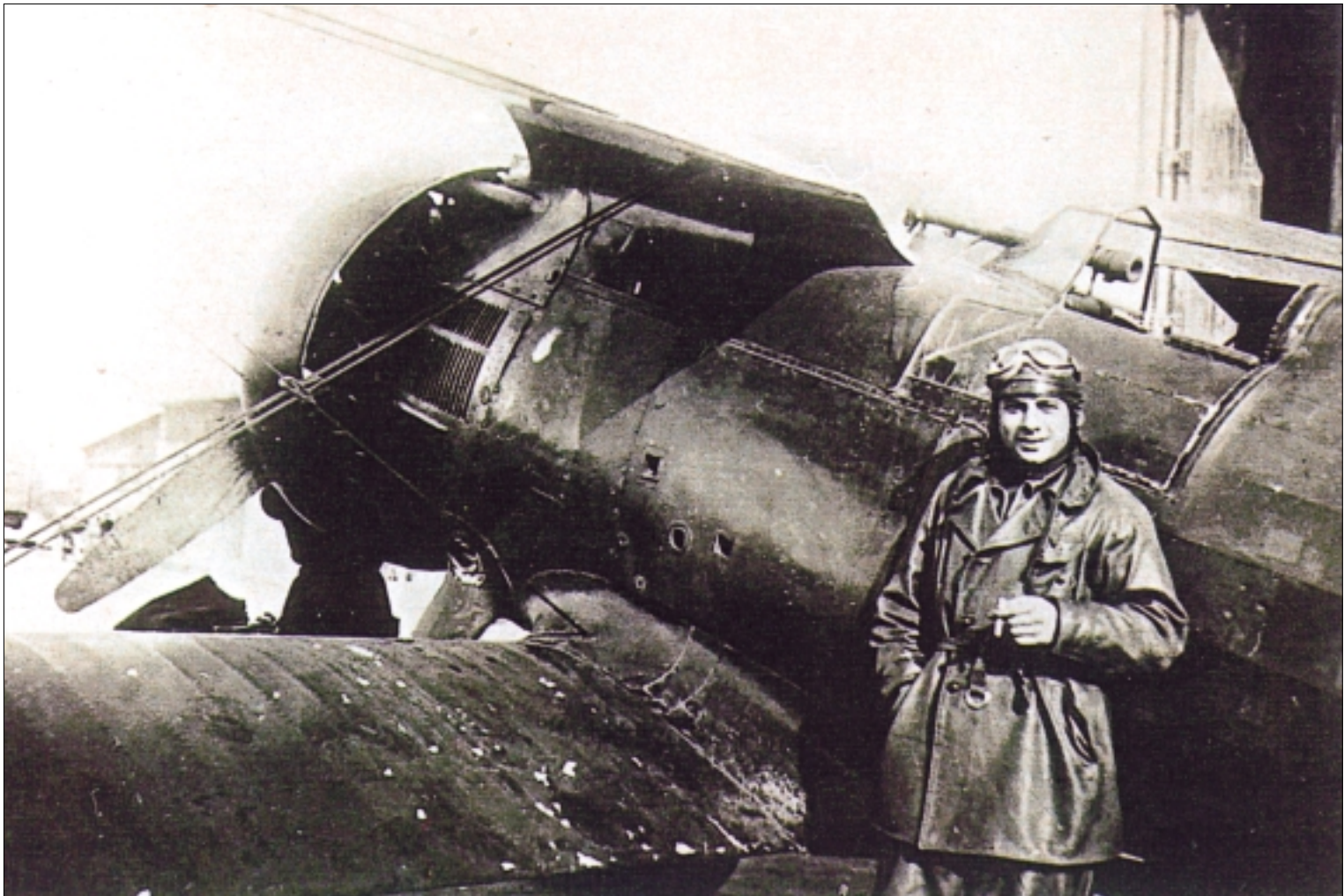
El por qué no despegaron los Chatos de Castejón fue explicado por Andrés García Lacalle en "Mitos y Verdades", pp. 235 a 237, y por Juan Comas en el Boletín de Información ADAR nº 25, p.21, versión ésta que es repetida en su Diario.

Las escuadrillas de Castejón se trasladan el día 14 al aeródromo turolense de Sarrión, adonde se incorpora el 15 la antigua escuadrilla de Lacalle, mandada ahora por Jiménez Brugués.

El 16 y el 17 de abril de produjeron enfrentamientos aéreos entre los He 51 y los I-15, con el resultado de dos bajas por bando, los I-15 del boliviano Luis Tuya y del español Alfonso Calvo, quienes perdieron la vida, y los He 51 de Jaime Palmero, quien chocó frontalmente con Calvo, y de Javier Allende; éste fue el único que salvó la vida, al poder tomar tierra junto a las líneas de contacto y no ser ametrallado por Comas. El combate

¹Mandadas por Richagov la primera de I-15 y por Tarjov la primera de I-16, a pesar de que muchos hemos escrito, erróneamente, que éste mandaba la segunda de I-15.

²Cuyo nombre verdadero era Osadchii, según me comunicó Whelan y confirman los libros rusos de B.B. Gagín y Sergei Abrosov.



Juan Comas Borrás. Aeródromo de Manises (Valencia). Durante la campaña de Teruel. Invierno de final de 1937 y principio de 1938.

del día 17 fue calificado por Tinker (piloto norteamericano, no inglés) como el más reñido de los por él vividos hasta aquel momento; y Salas (jefe de los seis He 51 participantes en el lance) lo definió como el más duro de los 49 que disputó en la Guerra Civil³.

EN EL FRENTE NORTE

El intento de viaje al Cantábrico que describe el Diario de Comas duró del 17 al 22 de mayo y se produjo después de que hubiera fracasado una expedición anterior mandada por Jiménez Brugués, que tomó tierra en Toulouse-Francazal el sábado 8 de mayo, cuando ya habían finalizado los enfrentamientos entre anarquistas y comunistas en Barcelona.

Antes de que la expedición de Comas volviera a Algete (Madrid) se ordenó a Gerardo Gil Sánchez, veterano jefe de patrulla de la escuadrilla Lacalle, que volara con seis Chatos desde dicho aeródromo a La Albericia (Santander), lo que efectuó sin contratiempo el viernes 21 de mayo, con los pilotos Mariano Palacios Menéndez, José Dieguez Espuny, Manuel García Gascón, Miguel San José Andrade y Juan Caballé Painous.

Al día siguiente de su llegada combatieron contra la caza de Vitoria, sin conocer aún la peligrosidad de los Me 109 B, pues en el Jarama, en Guadalajara y en Teruel solo habían combatido contra He 51 y Fiat CR-32. El encuentro les resultó adverso y Dieguez perdió su caza y la vida, y Gascón retornó herido a La Albericia, sin romper el avión.

El vuelo de Comas al Norte se efectuó el 24 de mayo. El I-15 que cayó al mar, cerca de San Sebastián, fue el de José Bastida Porras (canjeado posteriormente) y el derribado en Bilbao el de José Marín Quereda⁴. Los restantes pilotos fueron José Riverola Grúa, Ramón Castañeda Parso, Justo García Esteban, Rafael Magrinyá Vidal, Teodoro Miguel Míguez, Francisco Alarcón Ríos y Cándido Palomar Agraz, estos dos últimos de la patrulla Comas que llegó directamente a La Albericia.

Sumados los nueve Chatos llegados el 24 de mayo a los seis de la expedición Gerardo Gil y, al menos, a los cinco que habían volado el 20 de mayo sobre Munguía, nos dan un total de 20 I-15. Descontados los dos abatidos por caza enemiga (los de Dieguez y Marín) y otros dos accidentados (en La Albericia y Lamiaco), todavía restaban no menos de 16 Chatos⁵, cifra similar a la de Me 109 B y Fiat existentes en Vitoria.

³Guerra Aérea 1936-1939, Tomo III, pp. 5 a 7.

⁴Guerra Aérea, Tomo II, pp. 158 y 159.

⁵El mayor Angel Lamas Arroyo, quien poco después sería nombrado jefe del Estado Mayor del Ejército del País Vasco, estima su número en una veintena.

El 28 de mayo cursaba el VI Cuerpo de Ejército (Burgos) la orden de asalto al Cinturón de Hierro que circundaba a Bilbao, que había de comenzar el día 30, con una acción previa sobre Peña Lemona en la jornada del 29. En misión preparatoria, ese mismo día cinco bimotores alemanes (tres He 111 y dos Do 17) y ocho monomotores He 70 iniciaron el reconocimiento y bombardeo de los aeródromos de Santander y Bilbao. A las cinco de la tarde bombardearon La Albericia cuando estaba volviendo a dicho campo una formación de Chatos que los Me 109 alemanes de escolta estimaron de nueve aviones. Estos cazas derribaron dos I-15 (atribuidos a Lützow, jefe de la escuadrilla, y a Braunschweiger) y uno de los Do 17 ametralló a un tercero⁶.

Un telegrama oficial de las Fuerzas Aéreas del Norte a la Jefatura de Fuerzas Aéreas, del 29 de mayo, confirma la pérdida de tres aviones de los siete que regresaban al aeródromo, uno de cuyos pilotos resultó muerto (Teodoro Miguel), otro herido y el tercero ileso. El piloto que el telegrama considera ileso era Caballé, quien también resultó herido. El herido fue Baquedano, que moriría en Valdecilla dos días después y su cadáver trasladado a Cartagena, según me ha comunicado mi amigo Rafael Permy⁷.

Baquedano fue ametrallado mientras descendía en paracaídas, de acuerdo con las doctrinas alemana y rusa, que justificaban esta acción si el piloto caía en su zona y podía seguir siendo beligerante, pero no si su destino era ser hecho prisionero. Los pilotos españoles de ambos bandos, en general, no ametrallaron a los que caían en paracaídas, pero si lo hicieron los combatientes de tierra de los dos Ejércitos enfrentados.

Otros aviones debieron de quedar destruidos en el suelo, pues Ángel Lamas nos dice que los aviones perdidos fueron seis o siete⁸ y el parte oficial de Salamanca del día 29 se apunta tres victorias aéreas y cinco aparatos incendiados en el suelo.

El día 30 no se produjo el asalto al Cinturón de Hierro, por mal tiempo, y el 31 se difirió hasta nueva orden, dada la ofensiva gubernamental por la Sierra de Madrid, hacia La Granja y Segovia. Para valorar sobre el terreno la peligrosidad de esta ofensiva, Mola se empeñó el 3 de junio en despegar desde Vitoria hacia Burgos y Valladolid, a pesar del mal tiempo, lo que le costó la vida.

El general Fidel Dávila, sucesor de Mola, fijó la fecha del 6 de junio para la iniciación del asalto al Cinturón y la del 5 para el ataque previo a Peña Lemona, posición que había sido reconquistada por la 2ª División vasca el día de la muerte de Mola.

⁶Guerra Aérea, Tomo II, pp.165 y 166.

⁷Esto explica que no pudiera encontrar su nombre en el Registro Civil de Santander.

⁸Lamas, Unos y ... Otros, Texto mecanografiado que se conserva en el SHM.



Guerra Civil (1936-39) Aviación Gubernamental. 3ª Escuadrilla de "Chatos" Polikarpov I-15, aeródromo La Señera, marzo 1938. Pilotos: Puig, Redondo, Hueso, Comas, Montoya, Briz, Sánchez-Salvadó, Zambudio, Ortega, Hernández, Nieto-Sandoval, Pérez Pérez, Montagut.

La Aviación de Santander se mostró muy activa el 4 de junio sobre dicha Peña y ayudó a frenar los contrataques de la II Brigada de Navarra. Los diez Fiat de la escuadrilla Viola se adentraron hasta la costa y entablaron combate con dos formaciones enemigas, que estimaron de dieciséis aviones, situadas a diferentes alturas. El parte oficial del Ejército Popular del día 5 decía: "A las 17 horas de ayer, ante el anuncio de bombardeo por cinco bimotores y 12 cazas enemigos en el sector de Lezama, se elevaron 11 cazas nuestros...". Ambos bandos se apuntaron varias victorias aéreas, cinco los italianos y dos los de Santander, pero no existe constancia de ellas. Lo verdaderamente importante de este combate es que permitió a los Fiat descubrir el nuevo aeródromo de la playa de Somorrostro.

El 5 de junio hizo mal tiempo por la mañana, pero a las cuatro de la tarde siete Savoia-79, escoltados por otros tantos Fiat que guiaba el teniente Corrado Ricci ("Rocca" en España), bombardearon y ametrallaron dicho aeródromo y destruyeron cinco cazas en el suelo y uno en el aire, según su parte, que reconoce la pérdida de un Fiat, que cayó al mar, abatido por un Chato que logró despegar⁹.

Steer escribió que los italianos incendiaron los seis cazas que estaban en el suelo y "que una patrulla de cuatro cazas procedentes de Santander se vengó de inmediato derribando un Savoia en el mar (lo que no ocurrió) y a un osado Fiat en una playa de la bella cala"¹⁰. Este Fiat fue el del sargento mayor Guido Pressel, quien luchaba en España desde el verano de 1936 y a quien se concedió la Medalla de Oro al Valor Militar¹¹. Leopoldo Morquillas redujo a un solo Chato el refuerzo inesperado, el de Magrinyá¹², y el presidente Aguirre telegrafió al ministro de Defensa: "Hoy nos han destrozado seis aviones de caza bombardeando intensamente campo Somorrostro, habiendo derribado nosotros dos, uno seguro"¹³.

La mayor parte de los refuerzos aéreos, tan trabajosamente arribados al Norte, quedaron destruidos en sólo dos semanas, casi todos en tierra.

Una nueva expedición de cuatro Chatos, dirigida por Manuel Aguirre, tomó tierra en el aeródromo vasco-francés de Parma (Biarritz) el 11 de junio, día en que las Brigadas Navarras rompían el Cinturón de Hierro. Como las anteriores que se posaron en Francia fue desarmada y devuelta.

Al quedar pocos Chatos en el Cantábrico, los pilotos de las expediciones Gil y Ri-

verola (y algunos más, entre ellos Lambás, García Borrajo y González Feo) fueron devueltos a la Zona Centro-Levante, con la idea de que volvieran al Norte con una docena de I-15 preparados en la provincia de Murcia. Volaron como pasajeros de algunos de los polimotores de enlace (DC-2, Potez-54 o Marcel Bloch, según diversos informantes), que despegaban de La Albericia antes del alba, cruzaban el Sur de Francia y penetraban en España por la provincia de Lérida.

De los seis pilotos de la expedición del 21 de mayo uno había caído (Diéguez) y dos estaban heridos (Gascón y Caballe); quedaban ilesos Gil, Palacios y San José. De la expedición siguiente Teodoro Miguel estaba muerto, Bastida prisionero, Marín herido y Palomar enfermo; quedaban ilesos Riverola, Comas, Castañeda, Alarcón, Magrinyá y Justo García. Las bajas en medio mes superaban, pues, al 40% de los efectivos iniciales.

Quedaban disponibles para la tercera expedición proyectada ocho de los nueve ilesos de las expediciones Gil y Riverola y tres pilotos que estaban en el Norte desde antes que éstos: González Feo, Lambás y García Borrajo. En Santander permanecieron cuatro pilotos veteranos, Morquillas, Rodríguez Panadero, Barbero y Zambudio, y uno de los nuevos, San José.

Los pilotos retornados de Santander fueron enviados a Totana, según me escribió Puparelli¹⁴, desde donde pasaron en vuelo a Alcalá de Henares y allí surgió lo imprevisto. Los antiguos pilotos de la escuadrilla Lacalle, que venían combatiendo de continuo en los últimos cuatro meses (en febrero en el Jarama, en marzo en Guadalajara, en abril en Aragón y en el Norte en mayo), se creían acreedores a un descanso y pusieron dificultades para retornar al Cantábrico. Comas, dado su buen corazón y hombría de bien, no quiso escribir este suceso, que él creía perjudicial para el buen nombre de sus compañeros, criterio no compartido por dos de los principales actores (Gil y Alarcón) y uno que lo sufrió, a pesar de su actitud pasiva (Lambás).

No debe tomarse este hecho como un caso de desmoralización o cobardía; la I Brigada de Navarra, en el campo opuesto, protagonizó un plante semejante, cuando se le quiso cancelar un permiso prometido, y fue imposible hacerle acudir a la batalla de Brunete, pero posteriormente siguió combatiendo con el mismo ardor y eficacia de siempre.

Puparelli fue convocado a Valencia para encomendarle el mando de la expedición que no pudo conducir Riverola. Finalmente subieron a La Albericia los veteranos Riverola, Comas y Magrinyá, que repetían viaje, y un puñado de pilotos de ca-

⁹Guerra Aérea, Tomo II, pp.167 y 168.

¹⁰The tree of Gernika, p. 280.

¹¹Alcofar Nassaes, La Aviación Legionaria en la Guerra de España, p.364.

¹²Boletín Informativo nº 26 de ADAR

¹³Informe del Presidente Aguirre, p. 132.

¹⁴Guerra Aérea, Tomo II, p. ; Lambás creía que fueron a Cieza.

derribé al Heinkel-51 pilotado por Allen-de; no obstante, este avión con el motor parado lo protegí hasta que tomó tierra violentamente en territorio suyo.

De Teruel nos destinaron al frente de Madrid con base en el campo de Algete (cerca del río Jarama). Hacía varios días que yo estaba agregado a una patrulla rusa compuesta por el jefe Víctor, León y yo. Los servicios en este frente son relativamente tranquilos: servicios de reconocimiento, de protección y algunos bombardeos con las bombas de 12 kilogramos que llevamos debajo de los planos; mayormente bombardeamos a los trenes cargados de material de guerra en las estaciones cercanas a los frentes.

Mis nuevos compañeros de vuelo soviéticos, se preocuparon mucho de mí perfecta formación en el vuelo y el combate. Los ratos libres que había de servicio, me mandaban realizar prácticas en el aire a combatir con ellos, hasta lograr dominar los trucos ofensivos y defensivos del buen piloto de caza. Según ellos comentaron después, cinco Fiat CR-32 juntos no serían capaces de derribarme. ¡Quién lo iba de decir que ocho meses más tarde su profecía se convertiría en realidad!

Las operaciones en el frente del Norte se complicaron y el mando del Estado Mayor creyó oportuno enviar más aviones de refuerzo para aliviar y sostener el frente de Bilbao. Quince aviones tri-

pulados por españoles fuimos despedidos en el aeródromo de Manises por el ministro de Aviación Sr. Indalecio Prieto. De Valencia volamos con aviones Chato hacia Reus y de aquí a Alfas (Lérida). De esta Base y al mando de Joven de la Aeronáutica Naval volamos rumbo a Pau (Francia). Nos acompañaban dos aviones de transporte Douglas DC-2 con material de repuesto. El paso de los Pirineos fue algo espantoso, una soberbia tormenta de nieve, con copos casi como el puño, nos impedía toda visibilidad. Estuvimos al borde de un desastre, por ello me vi obligado a dejar la formación y ponerme a la cola de un Douglas DC-2 para que me sirviera de guía, los demás compañeros siguieron mi ejemplo y, todos nosotros, en fila india, cruzamos el Pirineo. Al llegar a Pau faltaba una patrulla, mandada por Critiá de la Aeronáutica Naval con Zarauza y Marin, que no tuvieron tiempo de formar la pescadilla.

En Pau, con todo nuestro pesar, fuimos detenidos por el Comité de No Intervención, impidiéndonos despegar hacia Bilbao que era nuestro destino. Estuvimos detenidos ocho días y desarmados tuvimos que regresar a España. Situados en Madrid los jefes planearon el viaje en vuelo directo que tenía sus dificultades. Pues había que volar más de doscientos de territorio enemigo que sumados a otros ciento cincuenta hacían un total de cuatrocientos,

que era el límite máximo de autonomía de vuelo del Chato.

Salimos de Algete una escuadrilla de doce aviones al mando de Riverola y, al cruzar la sierra, Zarauza tuvo que volverse por fallos en el motor. El jefe de la escuadrilla al tener muy posiblemente la brújula mal compensada o, tal vez fue por despiste propio, tomó un rumbo equivocado y en lugar de dirigirse a Santander, que era nuestro destino, se dirigió a Irún. Yo intenté persuadirle de su error formando a su costado, señalándole con la mano el rumbo a seguir, no me hizo caso el hacerme señas con su mano de que seguía el rumbo verdadero. Repetí la maniobra dos veces más sin lograr convencerlo, entonces opté bajo mi responsabilidad llevar a mí patrulla a Santander, donde tomamos tierra fuera del campo por falta de gasolina, que afortunadamente al terminar de rodar puse las ruedas en él. De los otros aviones uno cayó prisionero en San Sebastián, y otro fue derribado en las cercanías de Bilbao, los demás tomaron tierra en los prados. Menos mal que pudieron salvar los aviones.

Los servicios que efectuamos en el Norte eran muy frecuentes y peligrosos, teniendo que combatir con un adversario que nos decuplicaba en número. En un servicio al frente de Bilbao, al ir a tomar tierra en el campo de Santander, se descolgaron los Messerschmitt-109 que nos estaban esperando protegidos

za que iban al Norte por primera vez, entre ellos Galindo y Duarte, que llegarían a ser jefes de escuadrilla.

LOS CHATOS DEL NORTE EN JULIO Y AGOSTO

La composición de la escuadrilla de Chatos del Norte a mediados de julio de 1939 la conocemos por una nota manuscrita que conservaba Leopoldo Morquillas y que me entregó en Madrid el 24-12-1978 en un viaje que realizó a España desde su residencia habitual en Tula (Rusia), que se reproduce a continuación:

1ª Patrulla		2ª Patrulla	
■ Morquillas	Chato nº 57	■ Ortiz	Chato nº 12
■ Magrinyá	Chato nº 13	■ San José	Chato nº 50
■ Buyé	Chato nº 35	■ Galindo	Chato nº 28
■ Calvo	Chato nº 29	■ Rodríguez Panadero	Chato nº 20
3ª Patrulla		Patrulla de reserva	
■ Comas	Chato nº 59	■ Barbero	
■ González Feo	Chato nº 30	■ Rodríguez Jordá	
■ Zambudio	Chato nº 62	■ Miró	
■ Duarte	Chato nº 23	■ Llorente	

Cinco de estos pilotos estaban en el Norte desde el principio de la Campaña de Vizcaya (Morquillas, González Feo, Barbero, Rodríguez Panadero y Zambudio), tres habían subido en mayo (Comas, San José y Magrinyá) y los ocho restantes lo habían hecho en el verano.

A finales de julio González Feo pasó a mandar la escuadrilla de Bristol "Bull Dog", Rodríguez Panadero y Magrinyá se incorporaron a los monoplanos I-16; y otros cuatro pilotos causaron baja antes del 14 de agosto, casi todos en accidente¹⁵. Comas consiguió unos días de permiso y volvió al Norte con una nueva expedición de Chatos, poco antes de que se derrumbara el frente Sur de la provincia de Santander.

De los 16 pilotos citados en la nota de Morquillas, seis murieron en combate (Magrinyá, Ortiz, San José y Rodríguez en agosto, y Rodríguez Panadero y Miró en septiembre), uno fue hecho prisionero (Galindo), otro fue derribado y herido (Zambudio) y

tres causaron baja por accidentes (Buyé, Calvo y González Feo). De los seis restantes, todos menos Llorente serían destacados jefes de escuadrilla en 1938.

Morquillas, Comas y Barbero volvieron al Centro a mediados de agosto, Galindo tomó el mando de la escuadrilla del Norte el día 20, Zambudio le sustituyó el 22, y Duarte sería su último jefe, con Llorente a sus órdenes.

Para premiar los méritos acreditados por los pilotos del Norte aún vivos, el 22 de septiembre fueron ascendidos a tenientes Galindo (dado por desaparecido), Comas, Rodríguez Panadero, Zambudio (herido) y Duarte¹⁶. Comas fue nombrado jefe de la 3ª Escuadrilla del Grupo 26, en organización en Figueras; Duarte jefe de la 4ª Escuadrilla de dicho Grupo (la de Asturias) y Panadero de la de I-16 del Norte.

LA 3ª ESCUADRILLA DEL GRUPO 26

Tan pronto terminó su periodo de organización la 3/26 se desplazó a Reus el 30 de octubre y allí recibió de la fábrica los CA-018, 019, 020, 022 y 023, que se unieron a los que ya tenía de antemano: el CA-017 y los Chatos rusos 89 (aún con numeración antigua), CC-007, 015 y 019. En época indefinida se incorporaron el CC-005 y el 013 (CA o CC).

Comas nos dice que la mayoría de los pilotos nuevos de la época inicial eran procedentes de los cursos de la URSS; de este origen he localizado cinco, Cayetano Ortega Frías, Antonio Nieto Sandoval, José Rubert Tomás, Elías Hernández Camisón y José Puig Torres. Otros seis procedían de las escuelas de España, Francisco Montagut Ferrer, Alfredo Dealbert Porcat, José Mª Campoamor Peláez, José Baldero Escudero, Rafael Sanromá Daroca y Mario Cuesta Díaz; y tres se habían hecho pilotos en Francia, Jesús Pérez Pérez, Eduardo Mercadé Martí y Antonio Britz Martínez. Dos veteranos del Norte, Miguel Zambudio Martínez y Juan Olmos Genovés, actuaban de jefes de patrulla.

De la época de Reus, Comas nos relata el ametrallamiento a un Douglas DC-2, hecho que tuvo lugar el día primero de noviembre. Al día siguiente el sargento Mercadé rompió el plano inferior derecho y la hélice del CC-019, primer accidente de la 3/26 y primera baja en la escuadrilla. Poco después se incorporó a la misma Leopoldo Morquillas Rubio, quien asumió la segunda jefatura de la Unidad.

¹⁵San José el 31 de julio, Rodríguez Jordá el 6 de agosto, y Buyé y Calvo el 14 de este mes.

¹⁶D.O. de Defensa nº 228.

por el Sol, en este combate fue derribado Baquedano y ametrallado mientras descendía en paracaídas. Murió en mis brazos en la casa de la salud "Valdecilla" sita en las afueras de Santander.

No voy a relatar los servicios hechos en el frente del Norte durante los cuatro meses que estuve allí, porque sería repetir siempre lo mismo; bombardeos en nuestros campos por la aviación y escuadra enemiga, salidas por alarma, combates aéreos, ametrallamiento en las líneas del frente, en fin, todo un panorama de sucesos cotidianos que nos tenían en acción muy seguido. Sin embargo, como cosa anecdótica, sí deseo resaltar tres casos diferentes. El primero, fue luchando contra los Fiat CR-32 sobre el cielo de Bilbao, al terminarse la refriega un Messerschmitt-109 intentó atacarme y el hacerle frente rehuyó el combate, pero acechándome a una distancia prudencial esperaba que yo picara para ponerse a mí cola; no caí en la trampa y subiendo en espiral con el morro apuntando siempre a él, subí hasta a los ocho mil metros. A esta altura la baja presión atmosférica hacía perder potencia al motor del Chato y, por otro lado, con mis pulmones faltos de aire jadeaba como un perro. Seguramente el piloto del Messerschmitt-109 creyó que yo llevaba careta de oxígeno y optó por retirarse sin aceptar el combate, luego piqué hasta saturarme de aire y así regresé al campo sin

novedad. El segundo, ocurrió en una alarma de noche en Santander. Teníamos el campo en Santa María de Cayón a unos veinte kilómetros de Santander, había una niebla tan densa que no se veía a dos metros (no es una exageración). En estas condiciones una patrulla iniciamos el despegue, afortunadamente en este campo no existía ningún obstáculo, ya que el terreno era despejado, por lo tanto, despegando a la velocidad normal y tirando un poco de la palanca de mando, atravesamos aquella maldita niebla. Con que gusto contemplé a las estrellas. En el combate derribamos al "As" de la caza italiana, Guido Pressel, en la playa de Somorrostro (Bilbao). El tercero, fue en Somorrostro, en un combate con los Fiat CR-32, cuyas escuadrillas iban relevándose en el aire, agotadas las municiones y la gasolina no tuve más remedio de tomar tierra. Pues bien. Mientras estaba rodando en el campo fui ametrallado por la caza adversaria logrando incendiarme el avión. Verdaderamente tuve mucha suerte y me libré de un buen apuro.

En unas operaciones llevadas a cabo en Asturias y dada la complejidad de las líneas situadas en los montes asturianos, el mando creyó oportuno hacer personalmente una inspección en este sector. Mientras subimos con un coche por una ladera acercándonos a nuestras posiciones, como la carretera era



El 9 de noviembre la 3/26 se trasladó a Barracas y el 12 el sargento Pérez capotó en Almazora. Siete días después esta Unidad se desplazó al aeródromo zaragozano de Bujaraloz 2 y desde allí empezó a operar conjuntamente con las escuadrillas 1/26 y 2/26, que fijaron sus sedes en Bujaraloz 3 y en Candasnos. La nueva 4/26 estaba en periodo de formación en Sabadell, a las órdenes de Duarte.

Los bombarderos de Kindelán iniciaron el 4 de diciembre una ofensiva aérea contra los aeródromos del campo enemigo por él planeada. Ese día aparecieron sobre Bujaraloz 2 doce trimotores, a unos 2.000 metros de altitud, que bombardearon en reguero desde el aeródromo hasta el pueblo de Bujaraloz y ocasionaron la muerte en el suelo del cabo mecánico Dionisio Cruz Giron y heridas a otras dos personas.

Despegaron los Chatos de las escuadrillas 1ª y 3ª, que no pudieron alcanzar a los bombarderos de la primera oleada, pero si a los de una segunda formación que apareció seis u ocho minutos después, acompañada de cazas monoplanos a gran altura, según indica el Diario de la Escuadra de Caza nº 11. La 3ª Escuadrilla salió bien librada en el combate aéreo subsiguiente, pues solo recibió impactos de bala el avión CA-017, pero en la escuadrilla rusa un piloto resultó herido y dos aviones capotaron.

Según el citado Diario de la Escuadra de Caza, un Messerschmitt Me 109 tomó tierra por falta de combustible cerca de la carretera de Azaila-Escatrón, al Sur del Ebro, y muy alejado de su ruta de retorno añado yo.

El bombardeo de Bujaraloz 2 se repitió el 5 de diciembre a las 9.35 y a las 11.30.

Para repeler ambas acciones despegaron 33 aviones del Grupo 26 a las 9.35 y 30 en el siguiente servicio, con dos I-15 de la Plana Mayor en cada caso; los Chatos derribaron en la segunda oportunidad un Heinkel sobre el aeródromo, cuyo piloto alemán quedó prisionero, y un caza en las inmediaciones de Escatrón¹⁷. El bombardeo provocó el incendio de un caza, la inutilización de otro que estaba en reparación y el fallecimiento del cabo mecánico Juan Durán Escobar.

El hostigamiento a los aeródromos avanzados se reproduce el 10 de diciembre, día de la Virgen de Loreto, patrona de la Aviación, fecha en la que los bimotores germanos bombardearon Bujaraloz y Candasnos a la una de la tarde. El combate entablado sobre este segundo campo de vuelo fue iniciado por la escuadrilla de Comas, según el Diario de la Escuadra de Caza, que logró derribar un Heinkel He 111, a cargo del teniente Zambudio y del sargento Britz, y atacar a otro; de acuerdo con dicho

Diario se recogieron cinco cadáveres¹⁸ y un prisionero herido en la espalda, que fue hospitalizado en Peñalba¹⁹. La 1ª Escuadrilla no fue tan afortunada pues uno de sus pilotos rusos murió, otro resultó herido en la pierna derecha y uno de nacionalidad yugoslava tomó tierra en Zaidín, donde quedó el avión para su reparación.

La entrada en combate de la 3ª Escuadrilla no pudo ser más afortunada. En los combates del 4, del 5 y del 10 de diciembre no tuvo bajas de material o personal aéreo, el 10 logró el derribo de un Heinkel He 111 y el 5 contribuyó al abatimiento de un caza monoplano Me 109 B. Las otras dos escuadrilla de Chatos no lograron balances similares, aunque la 2/26 se apuntó el 10 de diciembre cinco victorias aéreas, que no están confirmadas.

La 3ª Escuadrilla se trasladó al frente de Teruel, en vísperas de la ofensiva hacia esa ciudad, concretamente a El Toro, donde también se estableció la 2ª Escuadrilla, mientras la 1ª lo hizo en Barracas.

LA BATALLA DE TERUEL

El día 15, primero de la ofensiva, el Grupo 26 efectuó dos servicios de guerra de protección a Natachas, en los que participaron 58 Chatos en total, 31 en el primero y 27 en el segundo. En el retorno de la primera salida capotó el CC-005 del sargento Cuesta, de la 3/26, que hubo de ser enviado a fábrica para su reparación; en la segunda se incendió en vuelo el CA-011, de la 2/26, lo que le costó la vida al sargento Jornet.

La jornada mas activa de esta batalla fue la del 19 de diciembre en la que se efectuaron tres servicios conjuntos del Grupo 26, con 29, 22 y 27 Chatos respectivamente, 78 en total. El 20 de diciembre solo salieron al frente 43 I-15, distribuidos en cinco servicios, en los que formaron 20, 3, 4, 6 y 10 aviones.

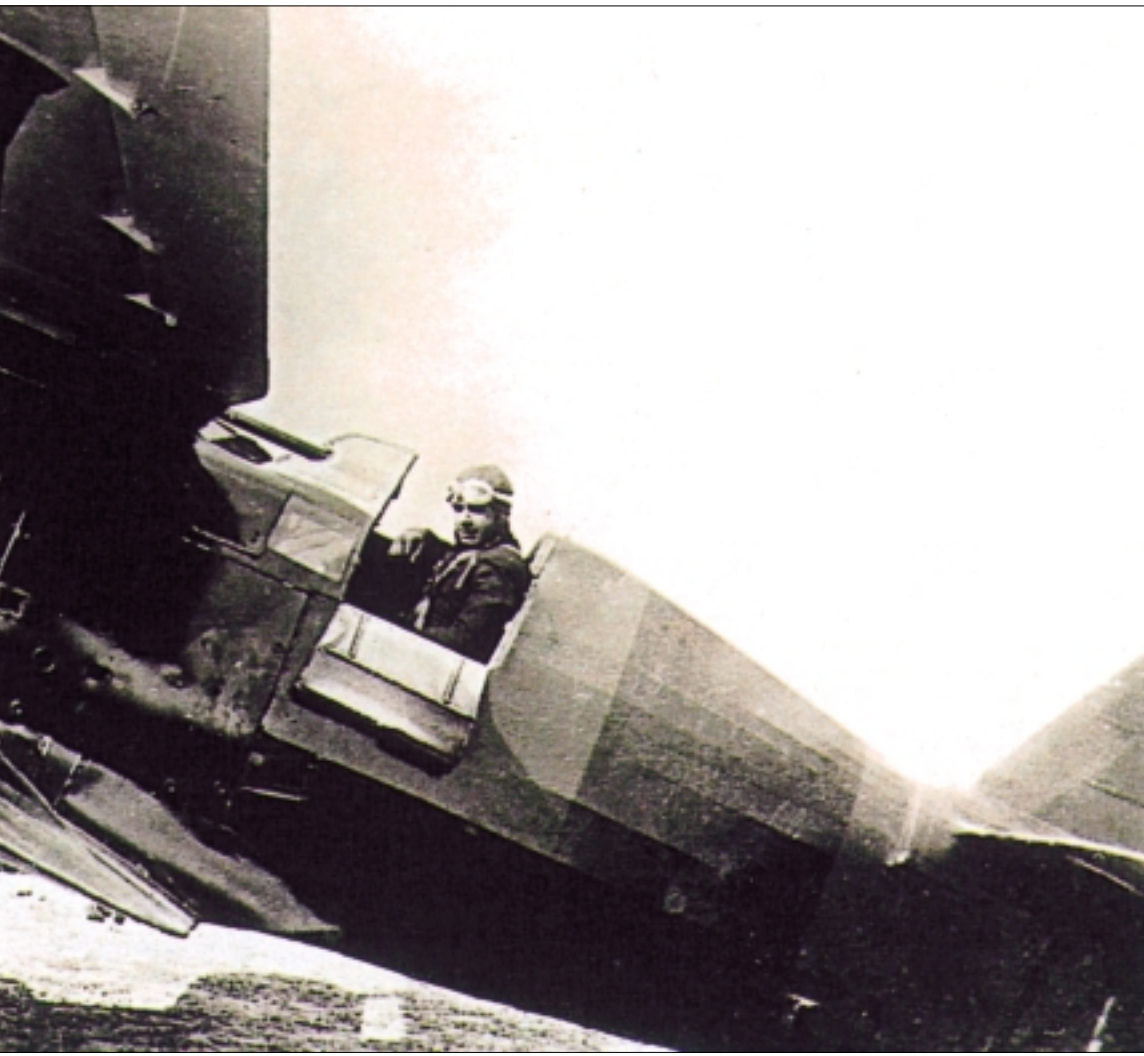
Los días siguientes fueron de relativa calma aérea hasta el 28, víspera de la contraofensiva de los cuerpos de ejército del Norte del Turia y del Sur del Turia. Este 28 de diciembre la 3/26 realizó dos servicios de guerra desde Barracas, el inicial con 9 Chatos y el segundo con uno menos, compensado por el del jefe del grupo, capitán Armario.

En este segundo servicio del día 28 se produjo el primer combate aéreo de esta batalla, en el que participaron los 9 I-15 citados y 12 I-16 de la 6ª Escuadrilla del

¹⁷Por datos de origen alemán sabemos que el Me 109 que tomó tierra el 4 de diciembre estaba pilotado por el brigada Polenz, quien quedó prisionero. El abatido en combate el día 5 era tripulado por el brigada Sigmund.

¹⁸Dos tenientes, un brigada, un sargento y un cabo primero.

¹⁹La 5ª Escuadrilla del Grupo 21 se apuntó estos mismos éxitos.



*Polikarpov I-15 "Chato". Juan Comas Borrás.
Aeródromo militar de Balaguer (Lérida).*

batida por la artillería enemiga, es muy posible que nos tomaron por unos jefes militares de elevada categoría, porque nos cañonearon por delante y por detrás del vehículo hasta que llegamos a la posición. Menos mal que los artilleros no ajustaron bien el tiro de acuerdo a la velocidad de nuestro coche. Durante las operaciones de Norte, antes de caer Santander en manos del enemigo, me dieron unos días de permiso, pero, con la salvedad de regresar al Norte con un caza. El regreso fue de la manera siguiente: salí de Barcelona con un Chato por la mañana temprano, desayuné en Valencia y después almorcé en Madrid donde me esperaba una expedición. Nos trasladamos a Santander haciendo el vuelo en una hora y media, batiendo el recod del viaje con el Chato.

En este teatro de operaciones a pesar de los numerosos combates que realicé no pude confirmar ningún derribo, no había tiempo de poner el ojo en el colimador, se disparaba a bulto y a muy poca distancia del adversario, pues dar la cara y no arrugarse era toda una heroicidad. En Santander murieron en combate Baquedano y Ortiz de la Aeronáutica Naval, así como también Casals y un mecánico de Huelva, cuyo nombre no puedo acordarme a pesar de ser de mi promoción.

Grupo 21 por una parte y 16 Fiat del Grupo 2G3, mandado por Ángel Salas. Era la segunda vez que Comas y Salas se enfrentaban en el frente de Teruel y en esta ocasión, como en la anterior, el combate fue especialmente duro, según el calificativo que le asignó el as sevillano Vázquez Sagastizábal. Ambos bandos se atribuyeron la victoria y así el Diario de la Escuadra de Caza se apunta cinco derribos (dos Fiat atribuidos a Comas, uno a Sanromá, uno a Montagut y uno al ruso Gusiev) y el Grupo 2G3 reclama cuatro I-15 y un I-16 abatidos.

La realidad es que murieron un piloto por bando (Campoamor de la 3/26 y López Sert del 2G3) y que otro tuvo que tomar tierra fuera de campo (Montagut, también de la 3/26)

Tras la baja definitiva del CA-022 de Campoamor y las temporales de Montagut y otros, el 29 de diciembre la 3ª Escuadrilla solo pudo poner cinco aviones en vuelo, pero el 30 ya tenía siete aviones operativos y el 31 se incorporaron a El Toro los CA-019, 020 y 028, pilotados por Olmos, Montagut y Sanromá.

El 30 de diciembre se produjo un nuevo combate aéreo, esta vez entre las escuadrillas 3/26 y 5/21 y monoplanos de caza de la Legión Cóndor y Fiat italianos. A Comas se le reconoció el derribo de un Me 109 y a los rusos el de dos Fiat; el piloto Rubert, que volaba el CC-015, resultó gravemente herido.

La gran nevada que relata Comas se produjo en los días 1 y 2 de enero de 1938 y el viaje a La Cenia se efectuó el 3 y en el participaron ocho Chatos, pues los CA-017, 018 y 037 quedaron en El Toro. El 4 de enero estos Chatos se trasladaron a Manises, excepto el CA-006, y allí se incorporaron los CA-016, 017, 018 y 037 el día 9, desde Barracas, y el CA-006 el 10.

Al estar ya reunida la 3ª Escuadrilla se le ordenó desplazar una patrulla a Sagunto, lo que efectuaron Olmos, Sanromá y Nieto el día 11, con los aviones CA-001, 027 y 037. Hasta el 16 la actividad aérea de la 3/26 fue escasa, pero el 17 efectuó un servicio de guerra conjunto con la Plana Mayor del Grupo y las escuadrillas 1ª y 2ª, en el que se enfrentan a 15 trimotores y 40 cazas, según el Diario de la Escuadra de Caza. Esta Escuadra se apunta el derribo de cuatro Fiat y reconoce que no vuelven a su base un avión de la Plana Mayor, dos de la 1/26, uno de la 2/26 y uno de la 3/26 (el CC-007 del sargento Baldero, quien se arrojó en paracaídas), y que otros dos chatos de esta escuadrilla tuvieron que ser enviados a fábrica para su reparación (CA-001 y 035).

El 18 de enero Comas y su escuadrilla retornaron a El Toro, y el 20 combatieron con la aviación enemiga en los dos servicios conjuntos que efectuó el Grupo 26, a las once de la mañana y a las tres de la tarde, en los que fue acompañado por las 1ª, 2ª y 4ª escuadrillas del Grupo 21, dando lugar a formaciones de 48 cazas, dis-

tribuidos a partes iguales entre biplanos y monoplanos. Los Moscas declararon haber abatido ¡14! aviones y la 2/26 se apuntó el derribo de un Me 109; la 3/26, que no reclamó victorias, perdió un avión (el de Puig, quien se lanzó en paracaídas) y un piloto volvió herido (sargento Bielsa).

La 3ª Escuadrilla persiguió el 22 de enero a los aviones enemigos que habían bombardeado eficazmente a los Chatos de la 1/26 en el aeródromo de Barracas, sin consecuencias. Después del bombardeo, la 1/26 quedó en cuadro y fue trasladada a Sabadell y sustituida en Barracas por la 4/26.

En los últimos días de enero la actividad aérea casi desaparece y en los primeros de febrero las tres escuadrillas de Chatos abandonan el frente de Teruel, al que retornan el 19 de febrero, las 3/26 y 2/26 a El Toro y la 4/26 a Barracas. Sin embargo, la 3/21 perdió en retaguardia, en un bombardeo de Valencia, a su destacado piloto Sanromá.

Los días 20, 21 y 22 de febrero, los últimos de la batalla de Teruel, fueron de gran movimiento en el aire. El 20 la escuadrilla de Comas salió tres veces al aire, con ocho, cinco y cuatro aviones respectivamente; en el tercer servicio participaron también otros 17 Chatos de las otras dos escuadrillas, y el conjunto se apuntó el derribo de un Me 109, sin registrar bajas propias.

El día 21 fue el más movido y en él se produjeron tres combates aéreos, dos por la mañana y uno por la tarde. En el primero de la mañana participaron siete Chatos de la 3/26 y cinco de la 4/26, acompañados por 12 Moscas de la 2/21, que se enfrentaron a las dos escuadrillas de Me 109 de la Legión Cóndor; en este combate los rusos llevaron la peor parte y perdieron cuatro de sus I-16, cifra que los germanos elevaron a siete. Montagut creyó haber derribado un Me 109 y Orozco (de la 4/26) chocó con un monoplano alemán, pero pudo volver a su base. Los rusos reclamaron dos victorias aéreas imaginarias y no concretadas (un caza y un bombardero).

A las 10,50 despegaron 22 Moscas de las escuadrillas 1ª, 5ª y 6ª, para reforzar a la 2ª, que poco después retornó a su base, así como los 12 Chatos y los Me 109. Estos 22 Moscas se enfrentaron a un número similar de Fiat italianos y fueron reforzados a las 11.50 por 19 I-15 (11 de la 2/26, 5 de la 3/26 y 3 de la 4/26), que se unieron a la lucha. En este segundo combate cayó el Fiat del capitán Haya y tuvo que tomar tierra fuera de campo el Chato de Viñals, su derribador. Los italianos se apuntaron el derribo de dos Moscas y un Chato y la Escuadra nº 11 el abatimiento de 6 Fiat, 2 Me 109 y dos monoplanos.

Algo antes de las cuatro de la tarde salieron de nuevo al aire tres escuadrillas de Moscas, con 23 aviones, y las tres de Chatos, con 20 aparatos. Sólo combatió la 5/21

*Guerra Civil (1936-39) Aviación
Gubernamental. 3ª Escuadrilla de "Chatos"
Polikarpov I-15 (de izquierda a derecha): Elias,
Hueso, Puig, Nieto, Sánchez, Montoya,
Montagut, Briz, Pérez Pérez, Ortega, Redondo,
Zambudio y Comas. La Señera, (Valencia)
9 de marzo de 1938).*

La muerte de estos dos últimos fue debido a un error de nuestra caza. Sucedió de la manera siguiente: en aquella época yo mandaba la escuadrilla de Chatos y la Jefatura del mando me ordenó que trasladara la escuadrilla a Gijón, pero que destacara una patrulla en vuelo de reconocimiento al frente de Bilbao y al regreso que aterrizara en Gijón; yo en vez de tomar el mando de la escuadrilla, mandé a la patrulla por creer que el servicio al frente de Bilbao era de más responsabilidad. Los demás componentes volando rumbo a Gijón a la altura de Torrelavega divisaron el Sikorski de Casals, confundiendo con uno de los hidros del enemigo y lo derribaron. Si yo hubiese dirigido el vuelo a Gijón no habría ocurrido el conocer perfectamente el Sikorski de Casals. Son sucesos más que lamentables, pero los imponderables de la guerra lo determinaron así.

Pocos días antes de caer Santander en poder de los nacionales, el mando creyó oportuno trasladarme al sector del frente del Centro, donde me encomendaron la formación y entreno de la tercera escuadrilla de Chatos con base en Fi-



que se apuntó el derribo inexistente de un Ju 52 y la 4/26 vio caer en paracaídas al piloto de un Fiat, derribado por la artillería antiaérea, el del sargento mayor Visconte.

El 22 de febrero fueron dos los servicios realizados por la 3/26, pero solo en el segundo de enfrentó con caza enemiga. Zambudio vio caer un Me 109 envuelto en humo, lo que también fue indicado por la escuadrilla 2/26, que precisó que el avión se incendió al Sur de Puebla de Valverde. Este día cayó derribado el He 51 de Carreras.

En la batalla de Teruel causaron baja en la 3ª Escuadrilla del Grupo 26 nueve pilotos: Cuesta (en aterrizaje, el 15/12), Campoamor (muerto el 28/12), Rubert (herido el 30/12), Morquillas (nombrado jefe de la 2/26), Baldero (en paracaídas el 17/1), Calvo (herido el 18/1), Puig (en paracaídas el 20/1), Sanromá (herido en un bombardeo aéreo de Valencia el 26/1 y muerto en el Hospital el 28) y Olmos (por cambio de destino). En sustitución de Morquillas se incorporó el teniente José Redondo Martín, procedente de la 2/26.

Se conserva una fotografía de la 3ª Escuadrilla de finales de febrero de 1938 en la que figuran los nueve pilotos siguientes: Comas, Redondo, Zambudio, Montagut, Jesús Pérez, Ortega Frías, Nieto, Elías Hernández y Britz. Seguían en la escuadrilla, pero no aparecen en la foto Dealbert y Benigno Domingo.

Acabada la batalla de Teruel, las tres escuadrillas del Grupo 26 se trasladaron a La Señera, volviendo al frente aragonés la 1/26, primero a Alculbas y después a Caspe.

LA GRAN BATALLA DE ARAGON

El 6 de marzo de 1938, horas después de que la 1ª flotilla de destructores hundiera al crucero "Balears", los bimotores Heinkel He 111 de la Legión Cóndor bombardearon el aeródromo de Caspe en dos pasadas y sorprendieron en tierra a los aviones de las escuadrillas 1/21 y 1/26, a los que no alcanzaron, aunque sí hirieron a un sargento mecánico y a un cabo conductor. Los bombardeos de Caspe, Escatrón e Híjar prosiguieron los días 7 y 8.

El mando del Ejército Popular no varió su despliegue aéreo hasta la jornada del 9, horas después de comenzada la ofensiva del Ejército del Norte.

El relato que hace Comas de su primer servicio en esta batalla es de gran interés, pues no está recogida ni en el Diario de la Escuadra de Caza, ni en los libros de Tarazona, de Arias y de Sirvent, pero sí en los cuadernos de vuelo de Zambudio y Montagut. Dicho servicio se produjo el 9 de marzo, horas después de la ruptura del frente

del Ejército del Este por el sector defendido por el XII Cuerpo de Ejército

Zambudio y Montagut señalan dos servicios en dicho día, el traslado desde La Señera a Bujaraloz 3 y un apoyo a las fuerzas terrestres de una hora y media de duración. La hora de presencia de estos cazas sobre el frente la conocemos por el parte de la Aviación de Burgos, que en el apartado "Actividad Aérea Enemiga" dice textualmente: "A las 18h. entran por Fuentes de Ebro 35 aviones de caza, llegan hasta Burgo de Ebro y regresan a sus líneas por Bujaraloz"²⁰. Esta cifra de 35 cazas es reducida a 34 por el informe de actividad de las Fuerzas Aéreas republicanas en el frente de los Ejércitos del Este y de Maniobra, que cubre el periodo que va desde el 9-3-1938 al 8-4-1938²¹.

Dos días antes, por Orden del 7 de marzo, habían ascendido al grado de capitán los tres jefes españoles de escuadrilla de I-15 (Comas, Morquillas y Duarte) y los dos de I-16 (Claudin y Zarauza). Esta orden no se publicaría en el Diario Oficial de Defensa hasta el 11 de marzo, pero ya sería conocida el 9 por el jefe de la Escuadra de Caza. Al ser citado Comas en primer lugar en dicha orden era el de mayor antigüedad, y el jefe natural de la formación en ausencia de los jefes de los grupos 21 y 26, capitanes Aguirre y Armario, que dada la urgencia del traslado de las escuadrillas de Levante a Aragón no estarían dicho día en esta última región.

La formación conjunta relatada por Comas no era inhabitual, ya que en la batalla de Teruel fue usada frecuentemente por el Grupo 26, con Armario al frente, y en marzo y abril de 1938 serían normales formaciones mixtas de varias escuadrillas de ambos grupos de caza, que se iniciaron con esta del 9 de marzo.

En esta jornada las escuadrillas 1/26, 2/26, 3/26 y 4/26 tenían sus sedes respectivas en Caspe, Bujaraloz 2, Bujaraloz 3 y Candasnos; las 1/21 y 4/21 en Caspe y Escatrón, y las 2/21 y 5/21, las rusas, en Sariñena (sí creemos a Sirvent) y Puig Moreno. La 5/21 no participó en la misión descrita por Comas, pues cumplió un servicio de alarma sobre su aeródromo entre las 16.45 y las 17.23, y la 2/21 tampoco lo haría, pues estas dos escuadrillas solían hacer servicios conjuntos.

Comas conduciría al frente, pues, a tres escuadrillas españolas de Chatos y a las dos españolas de Moscas, lo que es razonable, pues era el más antiguo. A siete aviones de promedio por escuadrilla nos salen los 35 ó 34 cazas indicados.

Este mismo día a Zambudio se le concedió un largo permiso y no volvió a volar con la 3ª Escuadrilla hasta el 19 de abril.

²⁰AHA, Exp. 9123, f. 324 vuelta.

²¹AHM. L 532, doc. 10, folio 2.



gueras. En esta época fui ascendido a Teniente según Orden Ministerial del 19-09-37, D.O. nº 228 del 22-09-37, página 738. La formación de la escuadrilla se hizo con pilotos nuevos, la mayoría procedentes de los cursos de Rusia, siendo los Jefes de patrulla pilotos veteranos madurados en los frentes de combate. En Figueras permanecimos más o menos un mes, hasta tener la escuadrilla en condiciones de prestar servicios de guerra. Mientras se formaba la escuadrilla protegimos los puertos de la Costa Brava, aquí se descargaba el material de guerra para nuestro ejército, pero a menudo eran hostigados y bombardeados por los Heinkel-59 "zapatonos" de la Legión Condor con Base en las Islas Baleares. También acompañamos a los barcos que salían del puerto hasta alta mar, para evitar ser torpeados por los submarinos italianos que estaban al acecho. Los "zapatonos" hacían alguna que otra incursión, pero no les podíamos dar caza, pues desde su altitud cuando nos veían despegar se alejaban. Sin embargo, tanto va el cántaro a la fuente que llegó el día que cazamos a uno de los "zapatonos". Fue una tarde, casi había anochecido, cuando nos dieron la alarma desde un observatorio de la costa, rápidamente despegamos una patrulla y sin entrar en detalles lo derribé siendo ya de noche, cayendo el hidro en el mar en aguas francesas, que era uno de sus refugios cuando se hallaban en

una situación apurada. La mañana siguiente un piloto francés tomó tierra, ex-profeso, en nuestro campo, para darnos la noticia aparecida en la prensa francesa de la mañana.

El mes de octubre nos desplazamos al aeródromo de Reus, donde nos entregaron doce aviones Chato nuevos recién salidos de fábrica, así como del escalón rodado. En esta campo me pasó también un caso creo que, como anécdota, es digno de mencionar. Yo tenía las órdenes de mis superiores de interceptar cualquier avión que volara a más de dos mil metros de altura; pero en aquellos días me comunican desde un observatorio, que un avión enemigo volaba rumbo a Reus a más altitud de la permitida, enseguida despegue con una patrulla localizándole enseguida. Esta avión era un Douglas DC-2 que al vernos, en vez de reducir la velocidad y dejarse identificar, aceleró la velocidad y puso rumbo a las Islas Baleares. Lo intercepté y le disparé una ráfaga, inmediatamente el avión aminoró la velocidad y se dejó identificar, resultado ser un avión nuestro. Después de este servicio, al cabo de una dos o tres horas, me llamaron al despacho del jefe del aeródromo donde me recibió un general ruso para interrograrme respecto al servicio que había cumplimentado, me dijo que en el Douglas DC-2 iba un Estado Mayor ruso y que había aterrizado averiado en Barcelona. Le contesté

El 10 de marzo los bimotres alemanes y los Heinkel He 51 bombardearon y ametrallaron los aeródromos de Escatrón, Bujaraloz, Candanos y Caspe e incendiaron tres Chatos de la 3ª Escuadrilla y averiaron otros tres, por lo que en los servicios siguientes esta Unidad solo pudo poner en vuelo cuatro I-15. Este día se produjeron dos combates aéreos, por la mañana y a las 13.30. Por la mañana Meroño, de la 4/21, abatió un bimotor y a mediodía la escuadrilla de Comas se apuntó el derribo de un Fiat en las inmediaciones de Blesa (el de Zuffi) y de un Me 109 en las cercanías de Escatrón (no confirmado). Los italianos creyeron haber derribado cuatro Chatos, lo que no se produjo.

El 11 de marzo la Escuadra nº 11 efectuó cuatro salidas, por avisos de alarma, en los que participaron 18, 45, 47 y 44 cazas respectivamente. En la segunda salida participaron 31 Moscas de las cuatro escuadrillas existentes en este momento en el Grupo 21 y 14 Chatos del Grupo 26, que llegaron cuando terminaba el combate; los Moscas derribaron al Me 109 de Graf zu Dohna, victoria que el Diario de la Escuadra eleva a dos.

El día 12 la Caza republicana salió tres veces, en formaciones de carácter ofensivo y con una presencia de aviones comprendida entre 45 y 39. En el último servicio de la jornada combatieron con el grupo Fiat español 2G3 (mandado por Ángel Salas), al que creyeron derribar tres cazas, lo que no se produjo; en el Grupo 26 no volvieron a su base tres Chatos de las escuadrillas 2ª y 4ª. Otro I-15 se incendió en el despegue, el CA-002 de Vicente Pinar, de la 4/26.

La retirada del Ejército del Este era ya tan profunda en esta jornada que dos escuadrillas del Grupo 26 hubieron de retroceder desde Bujaraloz 3 al aeródromo de Pomar (una de ellas la de Comas) y las dos españolas del Grupo 21 a Lérida. El punto de reunión de las formaciones se trasladó de Caspe a Candanos, al Norte del Ebro, en la árida comarca de Los Monegros, entre Bujaraloz y Fraga.

La Escuadra nº 11 tuvo un magnífico comportamiento en los dos combates aéreos que se produjeron el 14 de marzo, en los que se apuntó el derribo de cuatro Fiats en el primero y dos más en el de primera hora de la tarde, sin pérdidas propias. Los cuatro Fiats abatidos fueron los de Aiello (nuevo jefe del As de Bastos, recién llegado de Italia) y Armanino, que pudieron volver a su base, y los de Brondi y Montefusco, quienes quedaron prisioneros.

El día 15 también se produjeron combates aéreos en las salidas segunda y tercera de la Escuadra 11, que también reclamó el derribo de cinco Fiat, aunque sólo cayó el de Lucchini, y reconoció la pérdida del CA-012 del sargento Manuel Lamas. Dos de los Fiat caídos el 14 y el 15 de marzo pudieron ser el que, según Comas, se lanzó en paracaídas y el que derribó volando en invertido.

Gracias a los aviones reparados y a los terminados en esta semana, el Grupo 26 pudo lanzar al aire 25 Chatos en el único servicio del 16 de marzo, en el que la Escuadra se apuntó, erróneamente, el derribo de dos aviones ligeros tipo Heinkel.

Los días 16, 17 y 18 de marzo se produjeron los intermitentes bombardeos de Barcelona, los más cruentos de toda la guerra, a los que Comas no alude en su relato, pues posiblemente Comas empezó a disfrutar el descanso concedido, no en abril, como él dice, sino en la segunda quincena de marzo. El 19 y el 20 de marzo los cazas se reúnen ya en la vertical del campo de Zaidín, junto al Cinca inferior, lo que tampoco cita Comas.

El 21 de marzo el Grupo 26 pudo poner en vuelo, en uno de los cuatro servicios del día, 30 Chatos, que unidos a 24 Moscas y 12 Katiuskas, completaron una formación de 66 aviones, la mayor de la batalla hasta el momento.

EL CRUCE DEL EBRO DE SUR A NORTE

En la noche del 22 al 23 el Cuerpo de Ejército Marroquí cruzó el Ebro del Sur al Norte y la Escuadra nº 11 trató de frenar su avance a las 11.30 de la mañana del día 24 con una formación de 30 Chatos y 11 Moscas. Poco antes habían llegado a Zaidín, procedentes de Sabadell, seis I-15 mandados por el teniente Redondo, quien pudo quedar al frente de la 3ª Escuadrilla por ausencia de Comas.

Este 24 de marzo se produjo un gran combate, a la altura de Pina y Osera, contra 23 Fiat mandados por Ángel Salas y unos monoplanos alemanes. El Grupo 26 perdió siete de sus 30²² Chatos (cinco de la 3ª Escuadrilla, ya sin Comas y Zambudio, y dos de la 2ª) y los Fiat el avión 3-104 del teniente provisional José Jurado, quien murió en el enfrentamiento.

Lo más notable de este combate es que Salas estuvo a punto de apresar a un I-15. Después de un largo combate y cuando su piloto estaba completamente dominado, al parecer por estar herido, lo dirigió hacia líneas nacionales en formación cerrada y a escasísima altura, sin disparar sobre él, pues se veía que iba a tomar tierra. En estas circunstancias el monoplano alemán 6-51 lo atacó e incendió con gran indignación de Salas, quien se quejó a Gallur, sede de la Caza germana en aquellos momentos.

²²Desaparecieron los CA-006, 032 y 037 y CC-027, pilotados por Antonio Sánchez, Benigno Domingo, Jesús Pérez y Fernando Villins; chocaron los CA-052 y CC-030 de Elias Hernández y Francisco Viñals; y capotó el CA-038 de Alfredo Dealbert. Antonio Sánchez se había incorporado a la 3/26 poco antes.

que yo estaba de servicio en el campo para hacer cumplir las órdenes transmitidas, por lo tanto, no era a mí quien tenía que interrogar, sino a la tripulación del avión que no las había cumplido y, añadí, que de suceder oro caso parecido lo derribaría. Finalmente terminó felicitándome. Posteriormente, los días que estuve en Reus, cada vez que pasaba un Douglas DC-2 al servicio de los rusos lo hacía casi en vuelo rasante. El aviso dio resultado.

Cuando la escuadrilla estuvo completa de pilotos, mecánicos, armeros y demás personal auxiliar, nos destinaron al frente de Teruel, con base en Barracas. Estuvimos unos días haciendo vuelos de reconocimiento con el objeto de que los pilotos conocieran bien el sector, después nos mandaron al frente de Huesca con base en Bujaraloz. En este sector realizamos muchos servicios protegiendo a los aviones Natacha-R5 y Katiuska SB-2, que iban a bombardear los objetivos militares nacionales. Uno de ellos fue la fábrica de explosivos de Sabiñanigo. Estas operaciones tenían como objetivo, despistar al enemigo haciéndole creer que se preparaba una ofensiva en aquel sector, cuando en realidad lo que se estaba preparando era la ofensiva sobre Teruel. La escuadrilla tuvo su primer bombardeo efectuado por los Heinkel-111. Casualmente aquella mañana el Comandante Militar de Bujaraloz acompañado de un general francés de

aviación vinieron a visitarnos. Después de las presentaciones de rigor militar y cuando el general empezaba a hacerme preguntas, aparecieron los Heinkel-111 y solamente tuve tiempo a contestar lo siguiente: "Monsieur, les affaires sont les affaires, excusez-moi". Entonces rápidamente me instalé en el avión despegando en medio de un reguero de bombas. Cuando atacamos a los bombarderos aparecieron nuestros contrincantes, hartos conocidos. Los Messerschmitt-109, con quienes combatimos también, logrando derribar mi escuadrilla a uno que cayó a pocos metros del campo. El piloto hecho prisionero era natural de Estonia uno de los países del báltico. Naturalmente, yo combatí también con los Messerschmitt-109 y uno de mis adversarios -pues combatí con varios- aprovechando mi ataque a un Heinkel-111, se puso a la cola de mí avión, para quitarme de encima reduje la velocidad y el teutón, lento de reflejos, no supo que hacer y pasó rozándome por mí derecha a escasa velocidad, pues él, aunque tarde, también había reducido la velocidad. Vi perfectamente la cara de miedo y estupor del alemán. Por lo visto esta maniobra no estaba prevista en su manual de combate y acrobacia.

Cuando terminé el combate que fue el primero que tuvo la escuadrilla, derribando un caza y tocando a más de un bombardero en un reducido espacio, pues el campo era un verdadero colador. Una



Quedaron en la 3ª Escuadrilla, de momento, Redondo, Montagut, Ortega, Nieto, Britz y Dealbert, y los nuevos pilotos incorporados ese mismo día 24.

La 3/26 pasó a Balaguer el 25 de marzo. En los últimos días de marzo la 3ª Escuadrilla no tuvo nuevas bajas, pero el Grupo 26 perdió tres Chatos²³. En abril la 3/26 se sitúa en Anglesola-Tárrega y los Chatos pasan a reunirse en Cervera, para operar en el frente de Lérida.; el punto de reunión de los Moscas se trasladó a Reus, con vistas a escoltar a los Katiuska al Sur del Ebro. En estas primeras jornadas de abril la Escuadrilla nº 11 no se vio involucrada en combates aéreos y pudo recomponer sus escuadrillas.

El día 4 de abril las 1ª y 2ª del Grupo 26 sitúan su base en Vendrell, las 3ª y 4ª en Monjos, y el Estado Mayor de la Escuadrilla fija su residencia en Valls.

El día 6 salieron al aire dos formaciones sucesivas de 62 y 61 cazas, con 30 Chatos y 32 Moscas. El 9 desfilaron sobre Barcelona, al mediodía y en apoyo al nuevo gobierno Negrín, 56 cazas y 29 bombarderos²⁴.

Seis días después, el 15 de abril, se consumaba el corte en dos de la España republicana con la llegada al mar Mediterráneo de las divisiones 4 y 1 de Navarra, por Vinaroz-Benicarló y Alcanar.

La explotación del éxito de esta gran ofensiva se materializó en una dirección equivocada, hacia Valencia, lo que obligó a operar por el abrupto y áspero terreno del Maestrazgo. Para atender a este nuevo teatro de operaciones la mayor parte de la Escuadrilla de Caza se trasladó a la 4ª Región Aérea (Valencia). La 3ª Escuadrilla del Grupo 26 fijó su base en Alcublas, aeródromo en el que Comas asumió de nuevo su mando, a la que también se reincorporó Zambudio el 18 de abril.

Poco después esta Unidad pasó a desplegar al cercano aeródromo de Barracas, desde el que Comas partió el 15 de mayo para efectuar el servicio por él mismo relatado que finalizó con un grave accidente y le supuso mes y medio de inactividad.

En este periodo cambiaron casi todos los mandos del Grupo 26, a cuyo frente quedó Morquillas en junio, de forma accidental, hasta que Comas fue nombrado jefe del Grupo el 1-7-1938. El último jefe ruso de la 1ª Escuadrilla volvió a su tierra y fue sustituido fugazmente por Felipe Cirujeda, fallecido pronto en combate, por Chindasvinto González y, finalmente, por Castillo Monzó. De las 2ª y 3ª Escuadrillas se encargaron Julián Barbero (accidentalmente) y Miguel Zambudio, ambos veteranos del Cantábrico. Sólo Duarte permanecería al frente de su 4ª Escuadrilla hasta principios de septiembre.

²³El CA-055 del teniente Catalá el día 25, el CA-025 del sargento Soria el 26 (que pasó a reparación a fábrica) y el del teniente Zuazo el 31.

²⁴34 I-15, 22 I-16, 17 SB-2 y 12 R.Z

RESUMEN DE LA ACTUACION DE LA 3/26 HASTA EL 8-4-1938

Desde el primero de octubre de 1937 al 8 de abril de 1938 pasaron por la 3ª Escuadrilla del orden de 24 pilotos, el doble de los de plantilla. En noviembre uno causó baja y en la batalla de Teruel nueve, como hemos visto anteriormente, lo que no contradice lo afirmado por Comas de que sólo un piloto murió en combate, auténtica realidad. El gran desastre del 24 de marzo, con cinco bajas en un día, se produjo cuando Comas y Zambudio estaban de permiso.

Respecto a los aviones, por la 3/26 pasaron en esta primera época 25 Chatos, 10 procedentes de la URSS (los CC-4, 5, 7, 15, 19, 24, 27, 29, 31 y 32) y 15 fabricados en Cataluña (los CA-1, 6, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 30, 31, 32, 35, 37 y 38). Todos, menos los CC-4, 5, 15 y 19, causaron baja definitiva o temporal²⁵. Estas bajas pudieron reponerse, dado que las entregas en marzo alcanzaron hasta el CA-065.

Las bajas totales del Grupo 26 en los frentes de los Ejércitos del Este y de Maniobra, entre el 9 de marzo y el 8 de abril de 1938, las conocemos por un Resumen de actividad de este periodo que se conserva en el Archivo Histórico Militar, y se elevan a 34 entre definitivas y temporales, 33 de las cuales se citan en el Diario de Operaciones de la Escuadrilla nº 11 y son las siguientes: CC-001, 006, 011, 024, 027, 029, 030, 031, 032 y 034 y CA-002, 006, 012, 014, 016, 017, 018, 019, 025, 030, 031, 032, 034, 036, 37, 038, 040, 047, 052, 053, 055, 057 y 059, de los que el 45% corresponden a Chatos que pertenecieron a la 3ª Escuadrilla. Este periodo de tres semanas de marzo y una de abril fue muy desgraciado para la 3ª Escuadrilla, pero en una época en que Comas estaba de permiso.

En cuanto a victorias propias, Comas es el único piloto al que se reconocen tres derribos en el Diario de la Escuadrilla nº 11 en el periodo del 1-10-1937 al 11-4-1938. Le siguen con dos victorias nueve pilotos, dos de ellos de la 3/26 (Sanromá y Montagut), cuatro de la 2/26 (Chindasvinto, Morquillas, Thorn y Calvo), dos de la 1/21 (Bravo y Jacobo Fez. Alberdi) y uno de la 4/21 (Zarauza). Como victorias colectivas, a la 3/26 se le asignan 6 derribos, sólo igualados por los de la 1/21 y superados por los de las rusas 5/21 y 2/21. Se comprende el entusiasmo de Comas por su unidad, que, efectivamente, destacó entre todas las de Chatos y se mantuvo a la altura de las mejores de Moscas.

²⁵ De las 21 bajas, 13 fueron definitivas y 8 temporales.



vez estacionado el avión me interesé por los dos visitantes, el español y el francés, respectivamente. Verdaderamente no había rastro de ninguno de ellos. Si el francés quería información no cabe duda que la tuvo de primera mano.

Con estos servicios los pilotos novatos iban tomando contacto con la caza y bombarderos enemigos, curtiéndose para los próximos combates en el frente de Teruel que, durante la ofensiva de nuestro ejército, se iban a desarrollar en cantidad y dureza inusitada.

DICIEMBRE DE 1937 Y AÑO 1938

En la ofensiva de Teruel mi escuadrilla actuó desde los campos de Barracas y El Toro, teniendo que intervenir constantemente -en apoyo de nuestra infantería- protegiendo a nuestros bombarderos sobre todo a los Natacha-R5, ametrallando las líneas enemigas y sus concentraciones sin dejar de combatir con la caza de bombarderos enemigos. En un mes de duro batallar en el aire, salimos realizando casi unos cinco servicios diarios, pues en un mes totalicé doscientas horas de vuelo. Con eso está dicho todo. De los muchos servicios que realicé en este frente, cabe destacar algunos por su maestría rigurosa no por ser más peligrosos, sino por concurrir en ellos algunas peculiaridades dife-

rentes. Voy a reseñar algunos que a mi parecer merecen la pena de ser citados para demostrar que la caza adversaria -al menos en estos combates- no era tan fiera como lo divulgaban los parte del mando nacional.

En un servicio de protección a una escuadrilla de Natacha-R5, después de efectuar el bombardeo sobre las posiciones enemigas, nos dio caza una escuadrilla de Messerschmitt-109 compuesta de cinco aviones igualmente que la nuestra. Me di cuenta enseguida de la persecución de que éramos objeto, hice una señal con las manos a mis pilotos de que nos perseguían, no quise hacer el alabeo acostumbrado para que los adversarios creyeran que no nos habíamos dado cuenta. Cuando estimé que la distancia era la más adecuada viramos rápidamente y nos dimos una pasada de frente. Derribé a un Messerschmitt-109 que cayó incendiado, siendo testigo el sargento Olmos que era el último punto de cuña de la izquierda; al Chato del sargento Rubor le averiaron el motor teniendo que tomar tierra fuera del campo. Después de la pasada que nos dimos, mutuamente, el adversario desapareció de nuestra vista como el alma del diablo. Fue tan rápido y breve el combate que los Natacha-R5 ni lo percibieron.

El día veintiocho de diciembre en las cercanías de Caudete, mi escuadrilla compuesta de seis aviones acompaña-

dos de una escuadrilla de Polikarpov I-16 (Moscas), divisamos a una formación enemiga de quince aviones biplanos de cooperación protegidos por dieciocho Fiat CR-32. A pesar de la desigualdad numérica entablamos el combate. Al atacar a una patrulla de Fiat CR-32 debajo de mí, yo me vi sorprendido y atacado por dos Fiat que volaban a mayor altura, disparé sin coclimar a la patrulla de abajo que a su vez en pescadilla se lanzaron tras de mí, siendo entonces cinco mis perseguidores. Resumiendo recibí doscientos impactos en mi avión, los montantes y las diagonales resultaron rotas. La presión del aire aguantaba a los planos, cuando tomé tierra y perdía velocidad mientras rodaba en el campo, fue cesando la presión del aire hasta que los planos se cayeron. Era curioso de ver como estaba el avión: aletas de los cilindros del motor rotas, el borde de ataque del plano superior no había un centímetro sin la perforación de un balazo, etc.

Este fue el resultado de tan desigual combate. ¡Ah se me olvidaba de comentar! En dicho combate derribé un Fiat CR-32 tripulado por López Sert (hijo del Conde de Sert de Barcelona). Este derribo fue confirmado, más tarde, por el teniente Palacios piloto de un Heinkel-51, hecho prisionero pocos días después, quien personalmente me lo dijo. Nosotros perdimos un Chato tripulado por el teniente Campoamor. Es digno de recordar que realmente se había cumplido la profecía de mis compañeros soviéticos en el campo de Algete (Madrid). "Cinco Fiat CR-32 no podrían derribarme".

Eran tantos los servicios que se efectuaban que los aviones sufrían materialmente muchos desperfectos. No bajas en combate. En cierta ocasión, de once aviones llegué a tener nueve en reparación en el mismo campo -no en talleres de retaguardia-, que significaba mayormente la pérdida de un servicio. En estas circunstancias el mando me ordenó efectuar un servicio de protección al frente. Momentos antes había llegado de Reus un Chato recién salido de fábrica sin el armamento instalado, los armeros de la escuadrilla tenían que colocarles las cuatro ametralladoras. El avión vino de mil maravillas y sin armarlo, porque no había tiempo para ello, monté en el avión y junto con los otros dos aviones hicimos el servicio encomendado, casualmente hubo tranquilidad en este servicio porque no vimos el enemigo en el frente. Así, que regresamos a la base sin novedad. Sin embargo, la novedad vino después el enterarse el mando de la tontería que había cometido. Luego broncazo y arresto.

En el frente de Teruel el fuego de la defensa antiaérea era muy nutrido y peligroso. Lo pude comprobar personalmente en un servicio que efectuamos de protección a los Natacha-R5; en un disparo antiaéreo abatieron una Natacha y su explosión en el aire derribó el avión de su

derecha. La onda expansiva de uno de los disparos me hizo dar un toneau, perdiendo durante un momento el mando de mí avión; cuando recuperé el mando, me lancé en picado directo hacia a la artillería antiaérea y les ametrallé a conciencia. Rápidamente me reuní con mi escuadrilla continuando la protección de los Natacha en su misión de bombardeo.

En aquel frente de Teruel efectuamos muchos y variados ametrallamientos, pero el más espectacular en el que tomamos parte tres escuadrillas completas de Chatos (una escuadrilla se componía de doce aviones), fue el que se llevo a cabo con éxito en la estación ferroviaria de Santa Eulalia, camino de hierro de Teruel a Zaragoza pasando por Calamocha. Cuando llegamos sobre la estación había dos convoyes de mercancías estacionados en sus andenes, además un tren de mercancías que marchaba de vacío en dirección a Calamocha. En una gran explanada que había frente a la estación se encontraban un buen número de baterías de artillería de montaña. Los soldados que estaban dentro de la estación y en los vagones, al oír el ruido de los motores posiblemente nos confundieron en aviones de bombardeo, porque se lanzaron corriendo hacia la explanada. Las tres escuadrillas desplegadas en ala, con el espacio aéreo libre, empezamos el ametrallamiento, los soldados que seguramente eran más de doscientos, intentaron ponerse a salvo echándose al suelo. El ametrallamiento fue general, lo mismo a las instalaciones que el material y la tropa. Yo pude comprobar el gran destrozo de material.

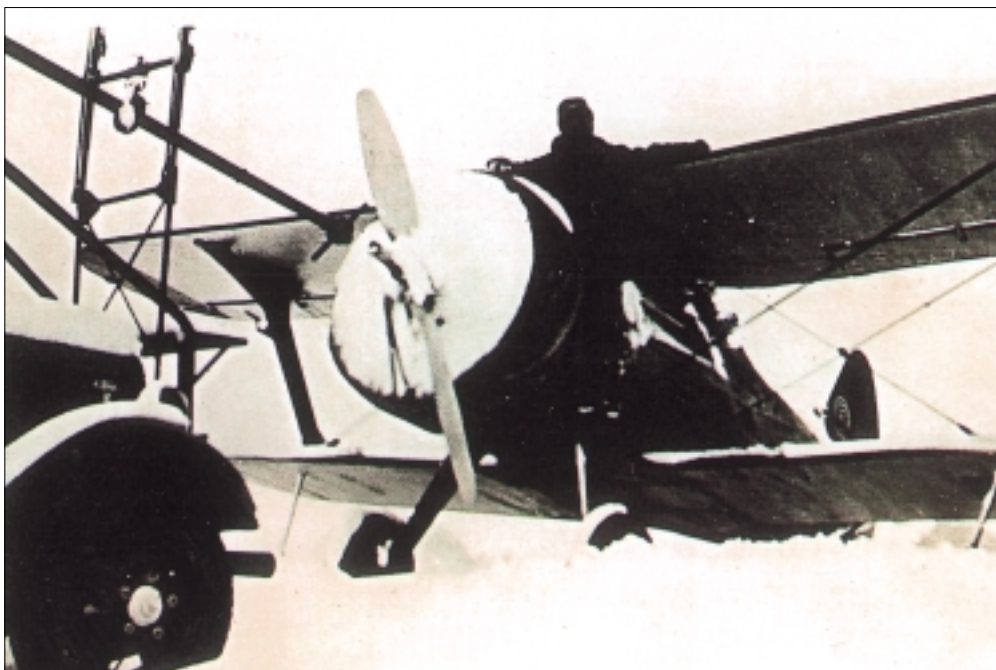
En Teruel hacia un frío terrible y por si fuera poco cayó una nevada, tan fuerte, que nos inmovilizó en el campo. Fueron unos días muy duros en los que se registraron temperaturas de 16 a 18 grados bajo cero. Aquella noche de la nevada, mejor dicho al atardecer, se me ocurrió ir a Teruel con el coche, los primeros kilómetros con la poca nieve que había se circulaba con normalidad; pero al cruzar Sarrión la nevada se intensificaba cada vez más hasta quedar bloqueados en la carretera, afortunadamente en aquel lugar, había una casita de un peón caminero quien nos ayudo a dar la vuelta al coche y, así, emprender la marcha de regreso a El Toro, pero al llegar a la bifurcación de la carretera que conducía a El Toro, no pudimos continuar el camino por la cantidad de nieve acumulada. No hubo otra opción que seguir el camino hasta el pueblo de Viver, donde llegamos con muchas dificultades. El haber nacido y criado en el mediterráneo, donde una nevada es un regalo para la vista y jolgorio para la chiquillería, aquella nevada era par mi una cosa nunca vista de una belleza majestuosa. Estuve alojado en el pabellón militar en que pernoctaba el personal de aviación, entre ellos algunos mecánicos que por cierto me enseñaron a jugar al julepe. Un juego de naipes que se pone un

fondo y se señala triunfo volviendo una carta, después de repartir tres a cada jugada. Finalmente los desplumé a todos.

En Viver pasé la noche y el día siguiente regresé a El Toro ciertamente con bastante dificultad, donde me esperaba un trabajo extraordinario. La zona de los campos de aviación en que se hallaban las escuadrillas del enemigo no había nieve, por lo tanto, era un peligro para nosotros que teníamos los aviones inmovilizados en tierra que, evidentemente, estaban a la merced de su caza que podría ametrallarnos impunemente. Cuando recuerdo aquellos hechos todavía no me cabe en la cabeza por qué no aprovecharon aquella oportunidad que podían hacernos triza, barriéndonos de una vez por todas de una manera impune. Para evitar que esto sucediera, el mando nos ordenó que habilitásemos el campo para un despegue de emergencia. Con la colaboración de los campesinos de El Toro y de la ayuda de sus mulos, formamos una pista desalojando la nieve hacia los costado.

ción de Uldecona donde pasamos unos días inactivos, hasta que llegó el deshielo y finalizamos el descanso. Después regresamos al campo de Barracas otra vez donde nos aguardaba la contraofensiva nacional. Si los servicios fueron numerosos y duros los combates en nuestra ofensiva, no cedieron en dureza ni intensidad los de la contraofensiva.

Y, así, día tras día, llegó el combate cumbre de toda la batalla de Teruel que hizo historia. Ocurrió entre del días 21 al 25 de febrero, fue una fecha memorable de las que no se olvidan. Despegaron todos los efectivos de primera línea de la aviación republicana en perfecta formación, cuatro escuadrillas de Natacha-R5 protegidas por cuatro de chatos: la primera rusa; la segunda, tercera y cuarta españolas, ambas completas con doce aviones cada una. Tres escuadrillas de Katuska SB-2 y cinco de Moscas. En total un ejército volante que se aproximaba a los doscientos aviones. La flor y nata de nuestra aviación.



Nevada en el campo de aviación de El Toro, en la toma de Teruel (enero de 1938). Polikarpov I-15 Chato, de la 3ª Escuadrilla del Grupo

Había que ver como quedó la pista. La nieve acumulada en los lados era más alta que las alas de los aviones, la anchura de la pista no llegaba al doble de la envergadura de los planos, además tenía el piso helado que con el menor movimiento del patín de cola al empezar el rodaje, podía ocasionar la desviación del avión con el consecuente choque sobre el talud de nieve. Esto explica llanamente en que condiciones hicimos el despegue. A pesar de las dificultades previstas el despegue se realizó con éxito, no en vano los pilotos bisoños ya empezaban a ser un tanto veteranos y muy bien compenetrados con su avión.

Una vez al aire pusimos rumbo a la Cenia, pueblo que con su río limita la provincia de Tarragona a la de Castellón. Nos alojamos en la bonita pobla-

Al ver aquella masa imponente de aviación, cada escuadrilla de bombardeo protegida por una de caza y las dos sobrante evolucionando encima de las demás, todas con un formación impecable, daba la sensación de seguridad y fortaleza aérea que bien pronto nos iba a ser necesaria.

Antes de alcanzar Teruel empecé a divisar en el lejano horizonte, unos puntitos que a medida que nos acercábamos se hacían más numerosos, no pude contar los aparatos de la aviación adversaria, pero a simple vista nos superaba en número como de costumbre. Cada escuadrilla de bombardeo tenía su objetivo marcado y la caza lo obligación de protegerla. La escuadrilla de Natacha que yo protegía bombardeó su objetivo, y, una vez efectuado, salió en vuelo rasante de



Santander, campaña del Norte, verano de 1937 (de izquierda a derecha): San José, Comas, Zambudio, Panadero, Feo y Monquillas.

regreso a su Base quedando mi escuadrilla libre para combatir. El primer combate de una serie que tuvo aquel día la escuadrilla fue con una formación de Heinkel-111, que después de bombardear intentaban regresar a su Base. Mi escuadrilla sin romper la formación, solamente con las patrullas un poco abiertas atacamos de frente a los Heinkel, yo colimé con toda tranquilidad el avión del jefe de la escuadrilla adversaria, disparando hasta llegar a pocos metros de él. Al mirar hacia atrás, vi perfectamente al avión del jefe y su punto izquierdo envueltos en un humareda que picando abandonaban sin remedio, la formación de su escuadrilla, lo que me dio a entender que fueron tocados y seguramente con bajas a bordo. El segundo combate fue con los Fiat CR-32, el espectáculo a pesar de su crueldad, era de una magnificencia impresionante; por doquier se veían paracaídas abiertos, aviones que descendían incendiados, cazas contra cazas en un carrusel infernal.

Cuando yo terminé de combatir y estaba haciendo el alabeo para reunir a la escuadrilla, divisé a un Messerschmitt-109 debajo mío que en un viraje a la vertical y subiendo intentaba colocarse a mi cola. No tuve más que pisar un poco el palomier, apretar el gatillo "corazón" y disparando las cuatro máquinas

pasarlo "por ojo" como se dice en la marina. Era el segundo Messerschmitt derribado en el frente de Teruel. Antes de que se me olvide, deseo señalar que en cierto día despegues de un combate, cuando hacía el alabeo para reunir a la escuadrilla, un Fiat CR-32 despistado vino a la formación con nosotros, cuando se dio cuenta de su error se fue como el alma que lleva el diablo. No le perseguimos por andar justos de gasolina.

Mi escuadrilla no tuvo ninguna baja y algunos de sus componentes se apuntaron el derribo de algún avión enemigo. Al tomar tierra en el campo de El Toro, observamos que faltaba un piloto de la segunda escuadrilla, el sargento Belda, derribado en combate, quien nos relató a su regreso que había visto con asombro allí, como el Cuerpo de infantería de ambos lados contendientes dejaron de combatir, presenciando desde lo alto de sus trincheras el imponente combate aéreo.

En este momento acabo de recordar un hecho curioso que voy a referir. Antes de empezar la ofensiva sobre Teruel, me encontré con la desagradable sorpresa de que la Intendencia Militar de nuestro ejército, tenía las órdenes de no suministrar nada especial a las escuadrillas de aviación. Nuestro intendente el primer día de suministro vino con unas pocas lentejas y alguna cosa más, esto

fue motivo de que fuera a visitar al general Sarabia, jefe de operaciones, quien había dado estas órdenes. Me presente militarmente con el debido respeto, luego al exponerle el deficiente suministro de Intendencia, que yo consideraba que no era una dieta alimenticia apropiada para el personal de las escuadrillas, el general me contestó que todos éramos soldados combatientes y que no había ninguna deferencia entre las fuerzas, fuesen del aire o de tierra. Intenté tranquilamente por todos los medios que revocara la orden, y finalmente le añadí: mi general Vd. manda en tierra, pero los aviones no van provistos de radio y en el aire mando yo. Al saludarlo militarmente y dar vuelta para marcharme, me llamó diciendo: muchacho vete a Intendencia que tienes mi autorización para pedir lo que necesites. Al terminarse la ofensiva de Teruel con la consiguiente toma de la ciudad, el general Sarabia vino a nuestra base a felicitar, personalmente, a todos los componentes de la escuadrilla por nuestra actuación en estas operaciones.

A veces uno de nuestros mayores enemigos no eran, precisamente, la caza ni el fuego del adversario, sino los fenómenos atmosféricos. En una ocasión al regresar de un servicio apareció la niebla con tal intensidad y rapidez,

que nos vimos envueltos en ella antes de tomar tierra en el campo de Barracas. No obstante, a pesar de esta dificultad logramos aterrizar. También algunos Natacha-R5 sorprendidos por la niebla aterrizaron en este campo; sin embargo, otros no tuvieron la misma suerte y hubo algunas bajas al estrellarse fuera del campo.

Terminada la contraofensiva nacional con la pérdida de la ciudad de Teruel, el frente quedó más o menos como era antes de nuestra ofensiva, con cierta estabilidad. Durante la campaña nuestra aviación demostró su mayoría de edad, y nuestra caza salió adquiriendo más fuerza moral que antes de las operaciones. Hubo bajas, que duda cabe, pero en la misma proporción de la aviación adversaria. Mi escuadrilla solo perdió dos aviones y uno todavía se pudo recuperar.

RETIRADA DEL FRENTE DE ARAGON

De los aeródromos de la provincia de Teruel nos desplazamos a Madridajos (Toledo), vía Albacete, donde pasamos unos días de descanso. Después nos tuvimos que desplazar rápidamente al sector de Zaragoza en el campo de Bujaraloz, vía Valencia, donde nos esperaba un trabajo abrumador. Cuando aterrizamos a la base de Bujaraloz no había llegado todavía el equipo completo rodado de la escuadrilla; no obstante había el material suficiente para despegar con cierta normalidad.

Serían las cuatro horas de la tarde cuando una llamada del Estado Mayor de la Escuadra, cuyo mando lo ostentaba el comandante Alonso de la Aeronáutica Naval, me hizo correr a la casita de mando donde mantuve la siguiente conversación:

Alonso.- *Oye Comas.*

Comas.- *A sus órdenes.*

Alonso.- *Esta tarde tienes que efectuar un servicio muy importante. Tienes que concentrar las cuatro escuadrillas de Chatos a las 5 horas de la tarde sobre Caspe, donde se unirán cuatro de Moscas. Tomarás el mando de esta formación y te dirigirás a Belchite para hacer un reconocimiento de todo el sector.*

Comas.- *Alonso, tengas en cuenta que el servicio que me mandas tiene muchos inconvenientes. Primero que no hay luz solar para realizarlo, y, de haberlo, cuando lleguemos al frente la neblina que desprende el río Ebro, hará que no divisemos nada de lo que haya en tierra, por lo tanto el reconocimiento no tendrá ninguna utilidad práctica para nosotros. Segundo, y más importante que el primero, es que un conjunto de cien aviones de caza hacerlos tomar tierra de noche es una temeridad, que puede ocasionar muchas bajas dada la insuficiente infraestructura de nuestros campos para este clase de aterrizajes.*

Alonso.- *Mira Comas, todos tus razonamientos son más que correctos y me gusta que veas las cosas claras y que seas responsable de tus actos, pero el Alto Mando del ejército ha tenido información de que mañana se esperaba la ofensiva en este sector, y es conveniente que nuestras tropas vean a nuestra aviación para que tengan más moral para aguantar el choque.*

Comas.- *Me reitero Alonso de lo dicho anteriormente. Este servicio no tiene ninguna utilidad, nuestras tropas oirán el ruido de los aviones nada más, sin embargo pueden pensar que son enemigos. Mientras que el enemigo, sí, sabrá que nosotros hemos llegado y mañana por la mañana recibiremos su visita sin tener todo el escalón rodado en nuestros campos lo que hará que nuestras salidas se desarrollen con más lentitud de lo acostumbrado.*

Alonso.- *Comprendo tus objeciones Comas, pero ha sido una orden tajante del Estado Mayor del ejército y hay que cumplirla.*

Comas.- *A sus órdenes Alonso, se cumplirá la orden pero no puedo hacerme responsable de lo que ocurrirá hoy y lo que pasará mañana.*

A las cinco de la tarde, hora convenida para nuestra concentración, llegamos a Caspe con mi escuadrilla. La formación del centenar de cazas sobre la vertical de Caspe no tuvo ningún problema, pero requirió un tiempo del que nos faltaba. Cuando llegamos a Belchite, todos mis cálculos resultaron ser ciertos, la neblina no permitía ver nada de la misión de nuestro servicio. Al llegar a Fuentes del Ebro, las luces de los pueblos de la retaguardia enemiga, tenían las luces encendidas en contraste con la obscuridad de los nuestros. De regreso no quise aterrizar en Bujaraloz cuyo campo al ser un terreno de labrantío apisonado, tenía el inconveniente de que el patín de cola del avión levantaba una polvareda que si de día no tenía importancia, si la tenía de noche, por que impedía la visibilidad de los aviones que seguían a tomar tierra.

Aterricé en Escatron que el campo estaba sobre un montecito, cuyo piso era de tierra yerma con hierbajos que no se levantaba polvo al tomar tierra. Aterrizamos todos los componentes de la escuadrilla sin novedad. Zarauza con su escuadrilla de Moscas siguiendo mi ejemplo tomo tierra en el mismo campo. Aquí no había gasolina ni mecánicos ni puestas en marcha de nada, Zarauza y yo de común acuerdo planeamos un plan que lo pusimos en práctica al día siguiente. Primero conseguimos una cuba de gasolina y una puesta en marcha para las dos escuadrillas. El día siguiente mucho antes del amanecer los dos acudimos al campo, primero salió la escuadrilla de Zarauza, tal como habíamos convenido, con la misión de proteger mi despegue. Justamente el estar al aire empezaron a aparecer las primeras escuadrillas de Heinkel-111, que iban a bombardear los

objetivos de Caspe. Zarauza llevado por su espíritu combativo, en vez de protegerme ataco a los Heinkel dejandome si protección, detrás de los aviones de bombardeo seguían las escuadrillas de caza y una de ellas, compuesta de siete Fiat CR-32; al ver mi escuadrilla en tierra con los motores parados picaron y empezó el ametrallamiento. Mientras tanto nosotros corríamos hacia nuestros aviones; la única puesta en marcha, en un alarde de heroicidad, empezó a intentar de poner los motores de nuestros aviones en marcha. Consiguió arrancar a dos aviones, quedando averiado por el ametrallamiento antes de arrancar el tercer avión. Los Fiat además de ametrallarnos impunemente nos tiraban bombas de mano, incluso me echaron la caja de las bombas vacía.

Cuando el motor de mi avión estuvo en marcha no podría despegar por tener los calzos colocados en las ruedas, menos mal que uno de los soldados del campo, jugándose el pellejo en medio del ametrallamiento, arrastrándose por el suelo me quitó los calzos y pude despegar. No sé que clase de pilotos eran los que volaban los Fiat, pues dejarnos despegar sin atacarnos no lo comprendo todavía ahora. Gracias a este íterin yo y Zambudio logramos despegar y pusimos en fuga a los Fiat, además combatimos sobre Caspe con los Heinkel-111, con los Fiat CR-32 y por añadidura con los Messerschmitt-109. Hay que verlo para creerlo, los Chatos contra una "balumba" de aviones -de cuyo número no quiero acordarme-, disparando siempre a ojo de buen cubero a distancias mayormente a punto del choque. Después del combate regresé a Escatrón y aunque en el ametrallamiento averiaron a tres o cuatro aviones, con nuestro despegue evitamos posiblemente la destrucción completa de la escuadrilla. Mis vaticinios del día anterior se habían cumplido muy a pesar mío.

En uno de los innumerables servicios en los cielos de este sector y precisamente sobre Caspe, derribé un Fiat CR-32 de la manera más insospechada. Habíamos tenido uno de los clásicos combates con ellos y al reunirnos los Chatos para regresar a nuestra Base divisé a una Fiat solitario y, al dirigirme hacia él, cuando todavía no tenía colimado a su piloto, sin pensarlo dos veces se lanzó en paracaídas. El sargento Suazo de la segunda escuadrilla fue testigo del incruento combate.

Todos estos relatos los hago de memoria, pues mi cuaderno de vuelo donde estaban registrados todos mis hechos y servicios de guerra, lo tuve que quemar en Soustons de las Landas, región del S.O. de Francia, pocos días antes de que los alemanes me hicieran prisionero. Hago esta observación porque el combate que voy a reseñar puede que sea anterior y posiblemente que lo sea, de los hechos relatados últimamente.

Despegamos del campo de Pomar de Cinca la segunda y tercera escuadrillas de Chatos con la misión de proteger el sector de Blesa y Muniesa. Combatimos con un Fiat CR-32 que en presencia de los grupos, como si fuera un acuerdo entre las dos partes, el Fiat que combatía bien haciendo alardes acrobáticos en la salida de un looping, estando yo en vuelo invertido, lo derribé.

Como extensión a nuestros servicios, también mi escuadrilla se vio implicada en un combate contra los tanques. En el sector de Alcañiz una agrupación artillera nuestra se vio desbordada por los tanques enemigos; con la rapidez acostumbrada mi escuadrilla apareció para lanzar sus bombas, luego con un ametrallamiento eficaz logramos ahuyentar a los tanques que se retiraron del sector, dejando algunos de averiados. A los pocos días de esta operación fui ascendido a Capitán, según la orden ministerial del 07-03-38; D.O. Nº 60 del 11-03-38, página 722, con la particularidad de la fiesta que celábamos. Parte de ella se hizo con las vituallas que la referida agrupación artillera nos obsequió agradecida por nuestra acción.

En una ocasión desplazado en el campo de Candanos recibí la visita del coronel Alfonso Reyes, quien fue testigo al cronometrar el despegue de la escuadrilla en un servicio de rutina. Estábamos todos comiendo menos la patrulla de guardia cuando el mando nos ordenó efectuar un servicio. En esta ocasión aproveché de decirle al coronel que tuviera la amabilidad de mirar el reloj y de fijarse en el tiempo que tardaba la escuadrilla en despegar. Disparé la raqueta roja, señal significativa de despegue rápido sin orden de preferencia, y a los dos minutos exactos la escuadrilla en perfecta formación enfilaba rumbo al frente. Posteriormente el coronel Reyes me felicitó diciéndome. "Si no lo veo no lo creo".

El mes de abril me concedieron un descanso. Después me incorporé a mi escuadrilla en Alcublas, luego destinado al campo de Barracas en el frente de Teruel. Aquí tuve un singular accidente. El mando me comunicó que un piloto novato se incorporaba a mi escuadrilla en vuelo procedente de Alcublas (el piloto se llamaba Pinilla, actualmente residente en París) este piloto, sin darse cuenta, pasó por la vertical del campo de Barracas rumbo a Teruel, despegue inmediatamente para darle alcance pero no pude lograrlo, de regreso quise hacer un poco de acrobacia sobre el campo de El Toro que se hallaba la segunda escuadrilla. Una de las maniobras preferidas era la de alcanzar la máxima velocidad en vuelo rasante, después de un picado, dar un tirón y con él hacer una barrena ascendente. El centro de este campo formaba un lomo. Cuando yo iba a una velocidad no inferior a quinientos kilómetros por hora, toque

con las ruedas en dicha prominencia del terreno que destrozó el avión y los restos quedaron esparcidos por el campo, quedando solamente intacto el asiento donde yo estaba fuertemente atado con el atalaje.

La polvareda y el estruendo del choque incluso lo oyeron en el campo de Barracas. A pesar de lo espectacular del accidente lo saldé con unas muelas rotas, y mi nariz de perfil romano se quedó como la de un boxeador machacado por un golpe. Me internaron en el Vedat de Valencia y a los ocho días me estaba recuperando en mi casa. La nariz quedó lesionada y en la clínica Platón de Barcelona me hacían una cura semanal hasta mi total curación. Estuve dos meses inactivo y durante este lapso de tiempo, me propusieron ir a Rusia al frente de una expedición de jóvenes alumnos. Rehusé lo que yo consideraba una prebenda y en mi lugar marchó Morquillas, otro excelente piloto y compañero mío.

Me incorporé al servicio activo con el ascenso a la jefatura del Grupo 26 de Chatos nombrado el 01-07-38. Al frente de mi grupo tome parte en toda la batalla del Ebro. Si en el Norte, Teruel, le retirada de Aragón y campaña de Levante, los servicios fueron duros y continuados, en el Ebro superamos todas las contingencias a pesar del mayor número de aviones adversarios. Se derrochó el heroísmo a raudales pero la suerte ya estaba echada. Nosotros nunca mencionamos la palabra "la guerra está perdida", siempre confiamos en algo que no llegó a cristalizarse. Y, así llegó el día 15 de noviembre de 1938.

La noche del día anterior antes de la cena, me comunicaron de Fuerzas Aéreas que a primeras horas del día siguiente me desplazara al campo de Monjos, donde recibiría la visita del Agregado militar norteamericano y que me pusiera a sus órdenes. El día siguiente después del amanecer volé desde el campo del Pla del Panadés para aterrizar en el campo de Monjos. A las 9 horas de la mañana llegó el personaje norteamericano, quien se interesó por el armamento del Chato y de sus características. Una vez satisfechas sus preguntas desayunamos en la caseta de mando, después tuvo la ocasión de ver despegar a la tercera escuadrilla en un servicio al frente mandada por Antonio Nieto, servicio que yo no realice por estar a la órdenes del agregado militar, quien pudo contemplar la perfecta formación de la escuadrilla.

La tercera escuadrilla era la que yo había formado en Figueras que había mandado durante ocho meses consecutivos, con la salvedad que durante todo el tiempo que estuvo bajo mi mando solamente hubo dos bajas; un muerto y un herido. Como mi puesto de mando estaba en el campo del Pla

del Panadés, no tenía la posibilidad de ver y hablar con mis antiguos compañeros pilotos, por la que aproveche aquella ocasión para quedarme a comer y esperar el regreso de la escuadrilla. Mientras comía con el personal de la cuarta escuadrilla oímos el ruido de aviones, nosotros confundimos con los Katuscas SB-2 de Celrá que hacia un rato habían pasado sobre el campo rumbo al frente del Ebro, pero nos equivocamos, eran aviones italianos Saboia-79 que nos estaban bombardeando. En el bombardeo resulté herido gravemente en la pierna izquierda, que tuvieron que amputarla a la altura del muslo en el Hospital Comarcal de Vilafranca del Panadés.

Anteriormente fui ascendido a Comandante, según la Orden Ministerial del 16-11--38; D.O. Nº 301 del 17-11-38, página 744. Antigüedad del 01-09-38 y efectivos administrativos del 01-11-38, D.O. Nº 23.259.

Después estuve hospitalizado en la clínica Platón de Barcelona, luego sucesivamente evacuado a Bañolas, Camprodón y Setcasas para llegar finalmente a Prats de Molló (Francia). No quiero relatar mis primeros quince días en Francia, donde los pase tumbado sobre un poco de paja en el suelo de una nave en una fábrica abandonada, sin asistencia médica de ninguna clase en un país extranjero, así permanecí algún tiempo. Felizmente pude superar aquellos días malos hasta que llegaron otros mejores. Aquí en Francia estuve hospitalizado seis meses, otros seis en el campo de concentración y después seis meses de libertad.

En Soustons un pueblo francés equidistante de Bayona y de Biarritz, yo tenía mi residencia cuando los alemanes invadieron y ocuparon la Francia Atlántica. Como me imaginaba lo que me iba ocurrir, quemé toda mi documentación y esperé a las autoridades de ocupación que me prendieran, que ocurrió a los pocos días de hallarse en el pueblo. Estuve detenido varios días siendo interrogado por dos oficiales del ejército alemán que me trataron con toda corrección, después fui trasladado con un Jeep a la prisión de Irún, España.

De los servicios prestados durante nuestra contienda civil, hay uno que no lo he mencionado y que en este momento acabo de recordarlo. En una de las misiones realizadas en el Norte ametrallé el barco de guerra Galerna. Y el crucero Canarias en la Bahía de Rosas al que le hice tocar zafarrancho de combate y huir a toda máquina.

Totalicé más de quinientos servicios de guerra y unas mil seiscientas horas de vuelo, con el derribo confirmado de siete aviones enemigos, sin contar los probables -difíciles de contar- que fueron algunos mas. Con ello me convertí en uno de los pilotos que más había volado el Chato.