

Aviadores españoles en la Unión Soviética

RAFAEL DE MADARIAGA

INTRODUCCION

Desde al menos 1999 los cronistas aeronáuticos Juan Carlos Salgado, José Miguel Sales Lluch y el que suscribe decidieron resumir los retazos de historias conocidos acerca de los diferentes pilotos, tripulantes y especialistas de aviación que por diferentes rumbos y razones recalaban en Rusia al final de la Guerra Civil Española y participaron en lo que los soviéticos denominaron LA GRAN GUERRA PATRIA. Han pasado algunos años durante los cuales se añadieron nuevos datos a aquellos resúmenes, al publicarse memorias y biografías de algunos participantes más y también trabajos completos como el de Carlos Lázaro sobre las Promociones de pilotos y observadores en Kirovabad y Jarkov.

Un índice pormenorizado de todos los aviadores españoles en la Unión Soviética debería comprender datos de varios grupos distintos entre ellos los siguientes:

—Grupo de Pilotos enviados a Rusia en septiembre de 1938

—Cuarta Promoción de Kirovabad que se quedó en la escuela desde abril de 1939 y en la cual figuraban como agregados varios oficiales que acompañaron a los alumnos y que siendo observadores, habían obtenido la promesa de hacerse pilotos allí.

—Algunos Niños de Rusia, que llevaban desde el año 1937 en residencias y escuelas, que trataron por todos los medios de hacerse pilotos antes de comenzar la II Guerra Mundial e inmediatamente después de su inicio entre Rusia y Alemania el 21 de junio de 1941.

—Y luego el contingente más numeroso, ya que entre julio y septiembre de 1939 comenzaron a llegar a Rusia los combatientes de la Aviación de la Republica que habían estado primero en Argelés sur Mer y luego en Gurs, Olorón Saint Marie, cerca del Pirineo francés. Estos últimos constituyeron el núcleo más importante de combatientes en las Fuerzas Aéreas soviéticas durante la guerra mundial.

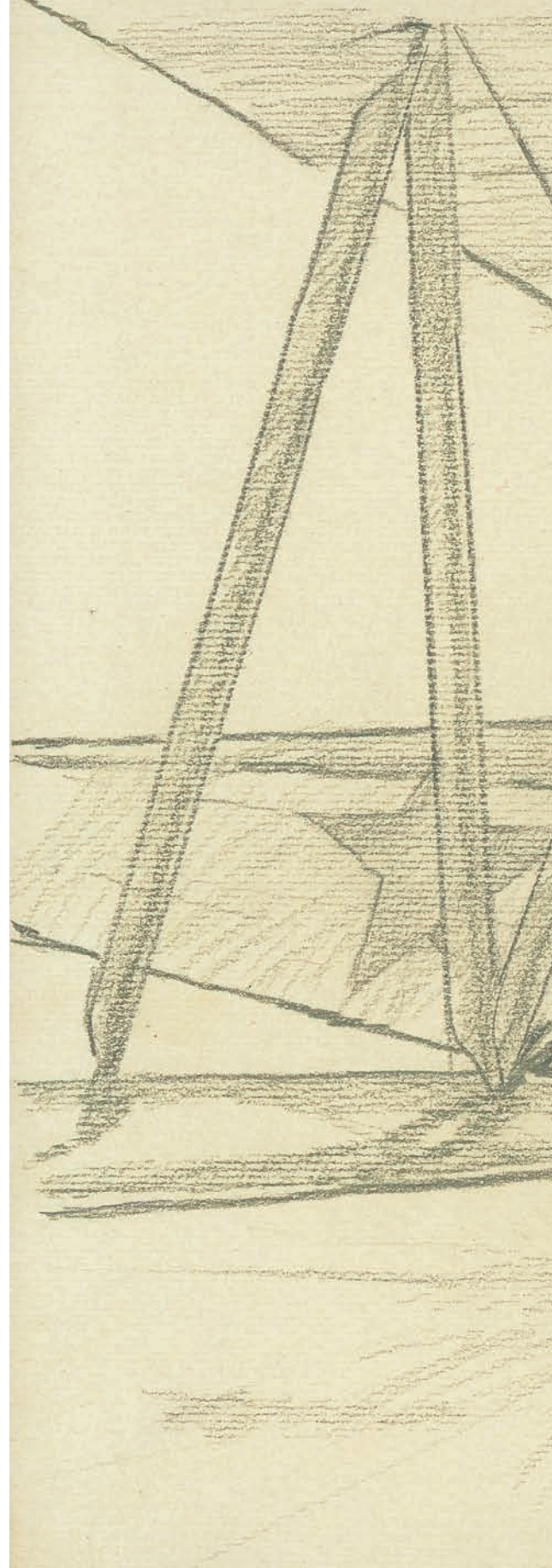
LIBROS Y ARTICULOS SOBRE COMBATIENTES

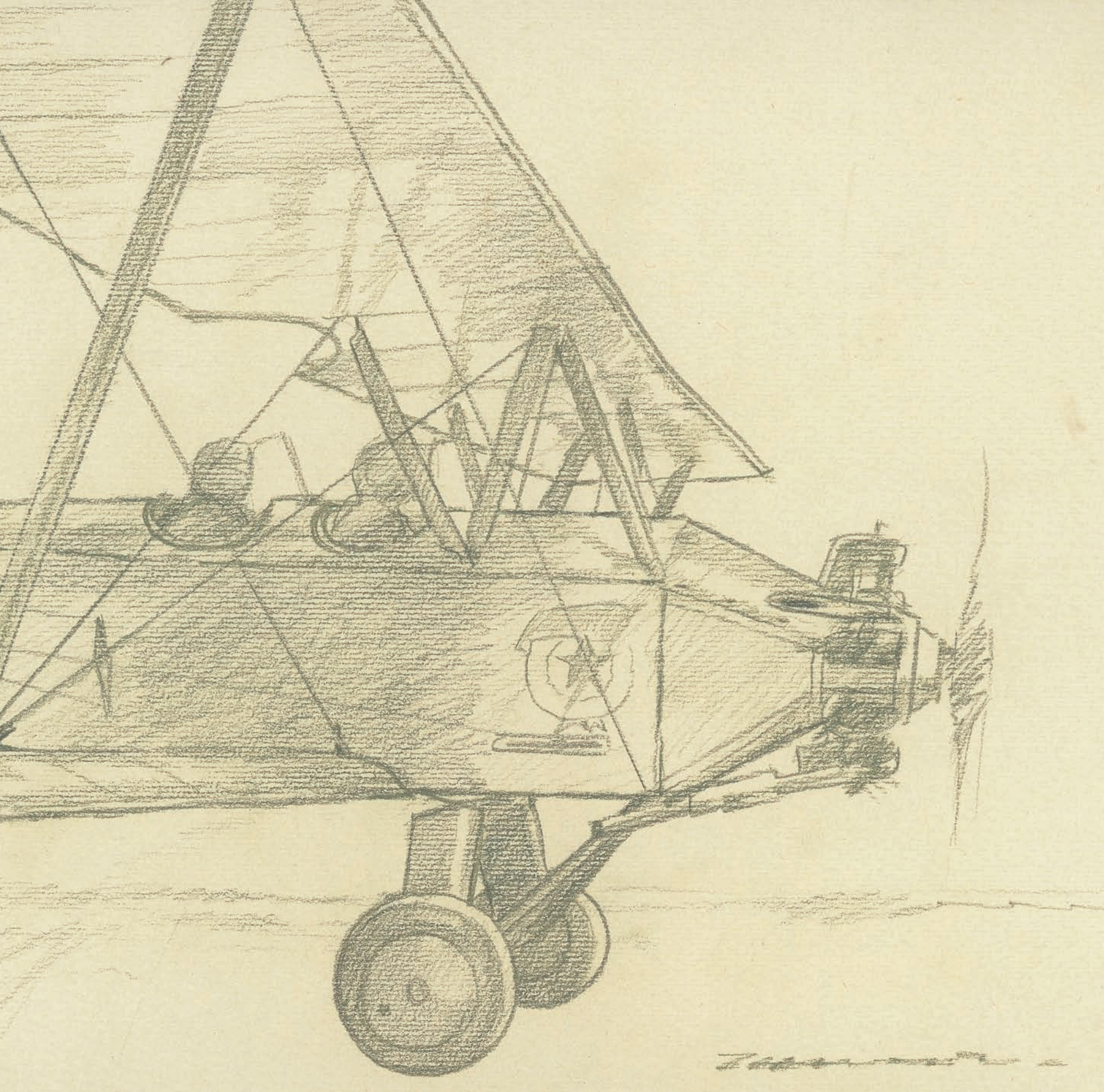
Los testimonios escritos de algunos de estos combatientes son fundamentales para reconstruir las acciones y hechos de armas en los cuales participaron bien aisladamente, tanto como en pequeños contingentes de tres ó cuatro miembros, nunca en proporciones mayores por los argumentos que más adelante se citan. Siguiendo un orden alfabético citaremos a Sol Aparicio Rodríguez que en su libro “Yo combatí en tres mundos” describe las acciones y acontecimientos en los que fue testigo tanto en Marruecos hasta 1926 como en la Guerra Civil española y la II Mundial.

Antonio Arias Arias fue autor de “Arde el Cielo”, publicado primero en ruso en Moscú y luego traducido, corregido y editado con la importante aportación de José María Bravo, en el cual relata sus experiencias tanto en la Guerra de España como en Rusia. Este último va a ver editado durante el último semestre de 2006 sus memorias recopiladas por este autor con el nombre de “Póquer de ases: Arias, Bravo, Claudín y Zarauza”, subtítulo “Bravo y los Moscas en la Guerra de España y en la Gran Guerra Patria”.

Andrés Fierro dio a conocer hace varios años su libro de memorias “Tarán” en el cual se mezclan relatos veraces de las dos guerras con algunas diatribas y auténticos memoriales de agravios contra algunos amigos y compañeros suyos de muchos años, de forma que el conjunto es bastante lamentable.

En cuanto al más prolífico de ellos, Francisco Meroño, es una lastima que mezcle continuamente hechos verídicos con increíbles creaciones noveladas de las que a duras penas se puede extraer la verdad; con lo cual queda muy desvirtuado el contenido real que pueda haber en sus relatos; el mismo confesaba a menudo a sus amigos que “después de tantos años quien se va a enterar”. El penúltimo libro publicado por su hija ya es el colmo de la desfachatez, poniéndole un título que su padre nunca utilizó; pero ya el postrero, donde la Meroño hija se pone los dos apelli-





dos de su padre, resulta muy divertido porque en él aparece un nuevo Paco Meroño, arrepentido de su militancia soviética de tantos años día tras día y anotando justo lo contrario de lo que venía diciendo sobre el régimen en los últimos cuarenta años, para poder sobrevivir. Algunas de sus anécdotas póstumas son por cierto muy demostrativas de cómo era el régimen, incluso en su trato con los afines, declarados partidarios del sistema y miembros en muchos casos del PCUS.

LOS DIFERENTES GRUPOS DE AVIADORES

Ya durante el transcurso de los meses finales de la Guerra Civil Española se habían trasladado a la Unión Soviética algunos pequeños grupos de aviadores españoles con la finalidad de realizar cursos de especialización o de mejora de sus



Grupo De pilotos españoles en 1941 en Sverdlovsk. De izquierda a derecha Pascual, Duarte, Lario, Meroño, Nájera, Rivas y por ultimo Bonilla al que no se ve.

conocimientos. El grupo más significativo de pilotos que fue a la URSS antes de finalizar la guerra fue el enviado en septiembre de 1938 encabezado por Leopoldo Morquillas para cursar estudios en la Escuela Superior Táctica de Aviación. Los oficiales eran los tenientes pilotos Marciano Díez de Moscas, los tenientes pilotos de Chatos Manuel Orozco, Rómulo Negrín, Román Llorente al igual que el propio mayor Morquillas, y los tenientes pilotos de Katiuskas Alfonso García Martínez y Anselmo Sepúlveda. A excepción de Negrín, reclamado por su padre desde México al finalizar la guerra, todos los demás se quedaron en la Unión Soviética y participaron en las filas del Ejército Soviético en la Segunda Guerra Mundial. Durante año y medio cursaron sus estudios en la Academia de Lipezk, acabando los cursos en el Otoño de 1939, pasando a ser profesores de vuelo en diversas escuelas durante el primer año de la II Guerra Mundial y pasando a ser jefes de unidades de asalto y de caza posteriormente. También fue en el mismo grupo José Vela, pero lo pasaron a volar en I-15 en otra escuela.

Leopoldo Morquillas había sido ascendido por meritos en combate a teniente en marzo de 1937, a capitán en marzo de 1938 y a comandante el 1 de septiembre de 1938, en el mismo boletín y por las mismas razones que ascendieron también a Mayor (comandante) los aviadores Comas, Duarte y Zarauza. Durante la II Guerra Mundial Morquillas tuvo el cargo de Inspector de Regimientos de Caza con el grado de teniente coronel. Falleció en Tula, ya retirado en el mes de diciembre de 1989.

También había sucedido al finalizar la guerra el 1 de abril de 1939, con la victoria de las fuerzas encabezadas por el General Franco, que algunos grupos de alumnos pilotos de la Republica Española, que estaban realizando el Cuarto Curso o Promoción de pilotos en la Escuela de Kirovabad, ya no pudieron continuar sus cursos normales porque la finalidad de su entrenamiento había desaparecido, con

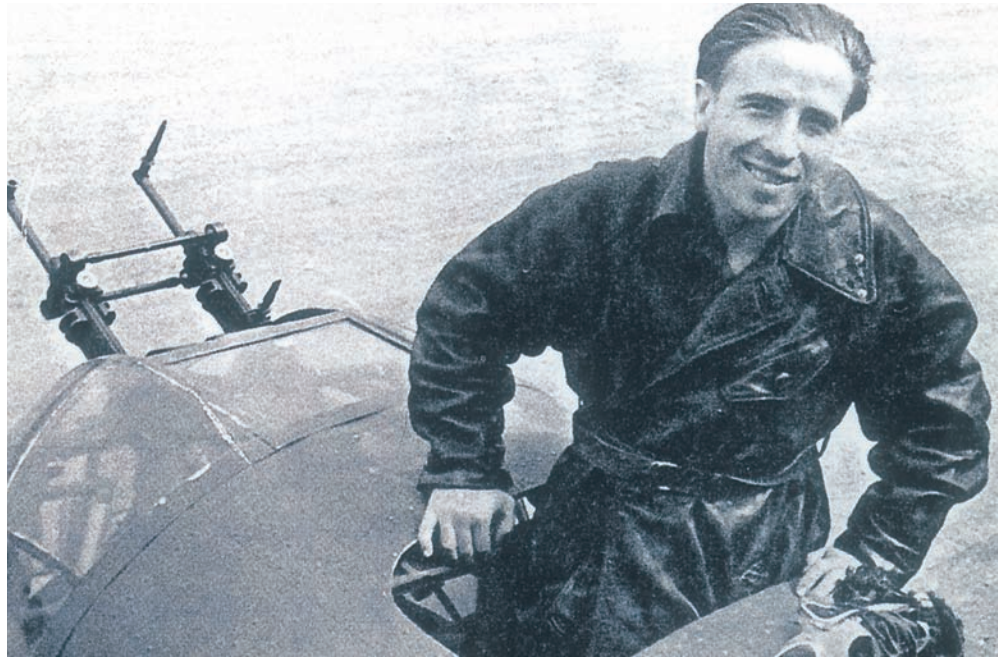


Antonio Blanch Rodríguez, capitán observador de Katiuskas, natural de Tortosa. Al final de la Guerra de España marchó a Kirovabad para hacerse piloto y murió en combate detrás de la retaguardia alemana luchando como guerrillero.



Francisco Meroño y Antonio García Cano con uniforme de paseo de las Fuerzas Aéreas Soviéticas.

Observador–Navegante de Katiuskas durante la Guerra de España, el Capitán Juan Manuel Caldevilla Cecilia. Fue el último oficial a cargo de la 4ª Promoción de Kirovabad y permaneció en Rusia al terminar la contienda.



José María Pascual Santamaría, “Popeye” de la 4ª Promoción de Kirovabad falleció en combate en Stalingrado después de haber derribado una docena de aviones enemigos.

lo cual se cancelaron los cursos, se terminaron apresuradamente y cesó la actividad normal que la escuela había mantenido hasta aquel momento. Algunos de ellos, muy pocos ya eran pilotos en aquel momento.

El final de la guerra civil sorprendió por tanto al último grupo de cadetes de aviación españoles y personal de tierra entrenándose en la URSS. Por razones obvias, tuvieron que quedarse en el país, uniéndose a la población civil y trabajando en todo tipo de sectores o estudiando en la universidad. Con ellos aunque repartidos por varias residencias, había cientos de niños y adolescentes refugiados que habían sido evacuados de España durante la guerra. Otros aviadores estaban en Francia en campos de refugiados, especialmente en Gurs, a pocos kilómetros de Olorón Ste Marie, Departamento de los Altos Pirineos, en condiciones no muy diferentes de los campos de concentración alemanes en 1939–1940, así que muchos pidieron refugio en la URSS. Después, el 21 de junio 1941, se vieron envueltos en otra guerra. La mayoría se alistaron en el Ejército Rojo sin pensarlo pero no fueron enviados inmediatamente al arma que se correspondería con su experiencia militar previa, algo típico de aquel periodo de caos en el régimen estalinista. De ese modo, las habilidades adquiridas en el entrenamiento como pilotos, tripulantes u observadores o personal de tierra de Aviación, se desperdició en operaciones de guerrilla en vez de aprovecharse en unidades de aviación. Algunos de esos pilotos tenían una considerable experiencia de combate de España.



Capitán Anselmo Sepúlveda con uniforme de piloto completo. En Rusia voló en los IL-2 Stormovick y murió en combate en Stalingrado.

NINGUNA UNIDAD ESPAÑOLA EN LAS VVS¹

Es bastante difícil dar una idea clara de la participación de los aviadores españoles en la así llamada Gran Guerra Patriótica, pues al estar dispersos en las VVS, nunca fueron concentrados en unidades homogeneizadas por nacionalidad, a diferencia del grupo francés Normandie Niemen en el seno de la VVS o los numerosos escuadrones extranjeros integrados en la RAF.

En palabras de Antonio Arias Arias: “Incomprensiblemente, los pilotos españoles fuimos distribuidos en distintas unidades de aviación, en las que cumplimos con nuestro deber internacionalista en la guerra contra la Alemania fascista que había apoyado a Franco... y era culpable de que nosotros fuéramos ahora emigrados políticos. Hubiera sido mucho más lógico organizar una unidad Ebro-Volga de españoles, que, al igual que los franceses en su regimiento Normandie-Niemen, podríamos haber demostrado —mejor que actuando por separado— la elevada calidad de nuestros pilotos”. Hay que tener en cuenta que no todos los españoles hablaban el ruso con fluidez, con la implícita desventaja que esto implicaba.

En este proceder que demostraba una cierta desconfianza hacia los aviadores y en general hacia los excombatientes españoles por parte de los rusos se descubren dos aspectos importantes, que se desvelan en cuanto los protagonistas tienen cierta confianza para hablar llanamente. Como primera y nada despreciable, se debe tener en cuenta la fama de indisciplinados a la vez que intrépidos, con iniciativa y un gran valor individual y a la vez demasiado peligrosos como conjunto de los españoles en general y de los excombatientes de la República Española en particular. A este respecto no deja de ser demostrativa y espectacular una anécdota de José María Bravo cuando buscaba junto a Andrés Fierro, ya después de su licenciamiento del año 1948, un lugar en Moscú donde alojarse, cuestión verdaderamente peliaguda en esa época y sometida al típico “jeroglífico” ruso: “si no tienes trabajo en Moscú, no tienes derecho a alojamiento, si no tienes alojamiento no puedes tener un trabajo...etc, etc” y así hasta el infinito. Después de llevar horas en una cola del funcionario que concedía el documento que le permitiría tener derecho a un alojamiento o empadronamiento en la ciudad, el burócrata de turno examinó su petición superficialmente y sin mirarlo le dijo “No sirve, que pase el siguiente”. José María exasperado, cogió el tintero de la mesa y en tono amenazador le dijo “Nada del siguiente, Ud. me tiene que solucionar esto”. Ante aquel tono y aquella decisión el otro reconsideró las razones y cuando ya se avenía a explicaciones le preguntó:

—¿De dónde eres, camarada?

—Soy español

—¿Y todos los españoles son como tú?

—Pues más o menos como yo

—¿Y entonces por qué perdisteis la guerra?

—Porque teníamos entre nosotros un montón de gente como tú.

Por otro lado esta la nada aclarada pero firme oposición del Partido Comunista Español en Moscú a ese encuadramiento de tipo “nacional” en las filas del Ejército Rojo. No les hacía a los dirigentes del PCE ninguna gracia la posibilidad de que hubiera unidades españolas con sus características, personalidad y mandos propios y esto lo demostraron en el trato muy indiferente hacia los aviadores encuadrados a título individual o en pequeñísimos núcleos en unidades soviéticas de Aviación y tampoco muy destacadas. Quizás en los años de después de la guerra, se estaba perdiendo esa tendencia al ostracismo, cuando llegó el problema de la fuga de Severino Burgueño y el Partido vio de repente el cielo abierto para despacharlos a todos de un solo golpe.

Pero el hecho de que cuatro oficiales de Aviación españoles, de magnífica preparación técnica y con experiencia, se encontraran preparándose para hacerlo o ya haciendo el Curso de Estado Mayor junto a la “flor y nata” de la Aviación Soviética, la famosa “Horda de Oro” en la Escuela Superior de Mónino en 1948, demuestra que algo estaba cambiando justo en ese momento, cuando un subterfugio desgraciado, le dio un estupendo motivo al PCE, para apoyar la despedida masiva de todos los aviadores de las Fuerzas Aéreas rusas. No es extraño que durante los años siguientes algunos persiguieran al culpable por montes y valles. Fue durante años un proscrito, nadie quería pronunciar su nombre, y era relativamente fácil encontrarlo trabajando como taxista en turnos extemporáneos en la ciudad de Madrid.

Gracias entre otras fuentes a las memorias de Francisco Meroño en “*Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria*”, publicadas en español en Moscú, allá por el año 1986, justo al comienzo de la perestroika, así como a numerosos retazos de conversaciones y escritos, hemos podido sintetizar esta modesta contribución. He podido personalmente entrevistar a los pocos supervivientes que he conseguido encontrar y gracias a algunos artículos en AEROPLANO, la publicación anual del IHCA, se va consiguiendo completar la historia personal de cada uno de los combatientes en la URSS. También ha aparecido al menos un artículo en la revista de gran difusión DEFENSA. Se trata de una breve biografía de Juan Lario escrita por Vicente Talón. Ese autor tam-



Marciano Díez Marcos, piloto de la 1ª Promoción de Kirovabad, piloto de IL-2.



Teniente piloto Domingo Bonilla piloto de caza en distintos regimientos.

¹Aviación Táctica, Voienni Vozduni Sil.



bién incluyó un breve capítulo sobre los aviadores vascos que sirvieron en la VVS en uno de los volúmenes de su serie dedicada a la guerra civil en el norte de España. Juan Lario Sánchez escribió su libro sobre la Guerra de España con el título de *"Habla un aviador de la Republica"* en 1973, pero en él solamente trató sobre su experiencia en los años de 1936 a 1939 y su relato termina en Gurs. Pero luego de muchos años escribió la historia sobre su actuación en la Unión Soviética con el mismo título que lleva este trabajo *"Aviadores Españoles en la URSS"*, que mereció el Tercer Premio "Espejo de España" de la Editorial Planeta y que le fue concedido en febrero de 1976. Su extenso artículo titulado "Republicanos españoles al servicio de la URSS" fue publicado en "Historia y Vida" en 1995.



José Cirujeda Esteve, piloto de Katiuskas en la Guerra de España y luego en diferentes regimientos en Rusia. Ante un Polikarpov U-2, avión polivalente biplano para múltiples funciones.

A través de esas publicaciones, ha sido posible encontrar los nombre de 95 pilotos y miembros de tripulaciones, un radiotelegrafista y tres miembros del escalón de tierra, lo que supera las cifras de Meroño. Él dice que hubo más de setenta aviadores españoles luchando con las fuerzas rusas, tanto del ejército como de aviación. Al menos 20 pilotos españoles que volaron con la VVS murieron en acto de servicio. Personalmente creo que son 88 los que volaron, puesto que de las listas que hemos manejado tanto José Miguel Sales como J.C. Salgado y yo mismo había que eliminar a varios, que correspondían a nombres repetidos o inexistentes, apodos y equivocaciones y en cambio añadir algunos otros, y hacer la salvedad de que algunos no combatieron nun-



Con un Spitfire IX de fondo, vemos a los comandantes de los escuadrones del 348 IAP. De izquierda a derecha mayor Chaika, subcomandante del regimiento, y los capitanes Yashenko, Korailich y Juan Lario.

ca en Aviación en la URSS, aunque habían sido aviadores en España, por ejemplo Alfredo Fernández Villalón, fusilado en retaguardia alemana como guerrillero. Alguno mas con esa misma peripecia no figuraba en la lista, como Félix Allende Santa Cruz, observador de Katiuskas, fallecido en Stalingrado, en tierra, que tampoco voló en la URSS. La lista completa de combatientes españoles fallecidos en Rusia, que me fue facilitada por Antonio García Cano hace varios años y tiempo antes de fallecer, creo que es lo más completo en cuanto a Fallecidos, y en ella figura el teniente de carros de combate Rubén Ruiz Ibarruri. Es una omisión explicable, pues intentó ser piloto en la Escuela donde se prepararon los jóvenes “Niños” que luego fueron a la Escuela de Borisoglébsk, no consiguiéndolo. No obstante fue —aunque con la aureola propagandística que se quiera— uno de los dos españoles que figuran en el monumento a los caídos en Stalingrado, en la colina llamada Mamayev Gurkan, ya que falleció como teniente mayor el 1 de septiembre de 1942 por las heridas recibidas en la batalla de Stalingrado. Es el único español nombrado “Héroe de la Unión Soviética”, aunque hubo también otro combatiente aéreo español en Stalingrado que fue Anselmo Sepúlveda García, cuyo nombre no esta presente y el que si figura con todo merecimiento es José María Pascual Santamaría “Popeye”.

Con el presente esfuerzo se pretende sistematizar y confrontar fuentes publicadas que no están disponibles en inglés. Fuentes que, por lo demás, son contradictorias, no lo olvidemos.

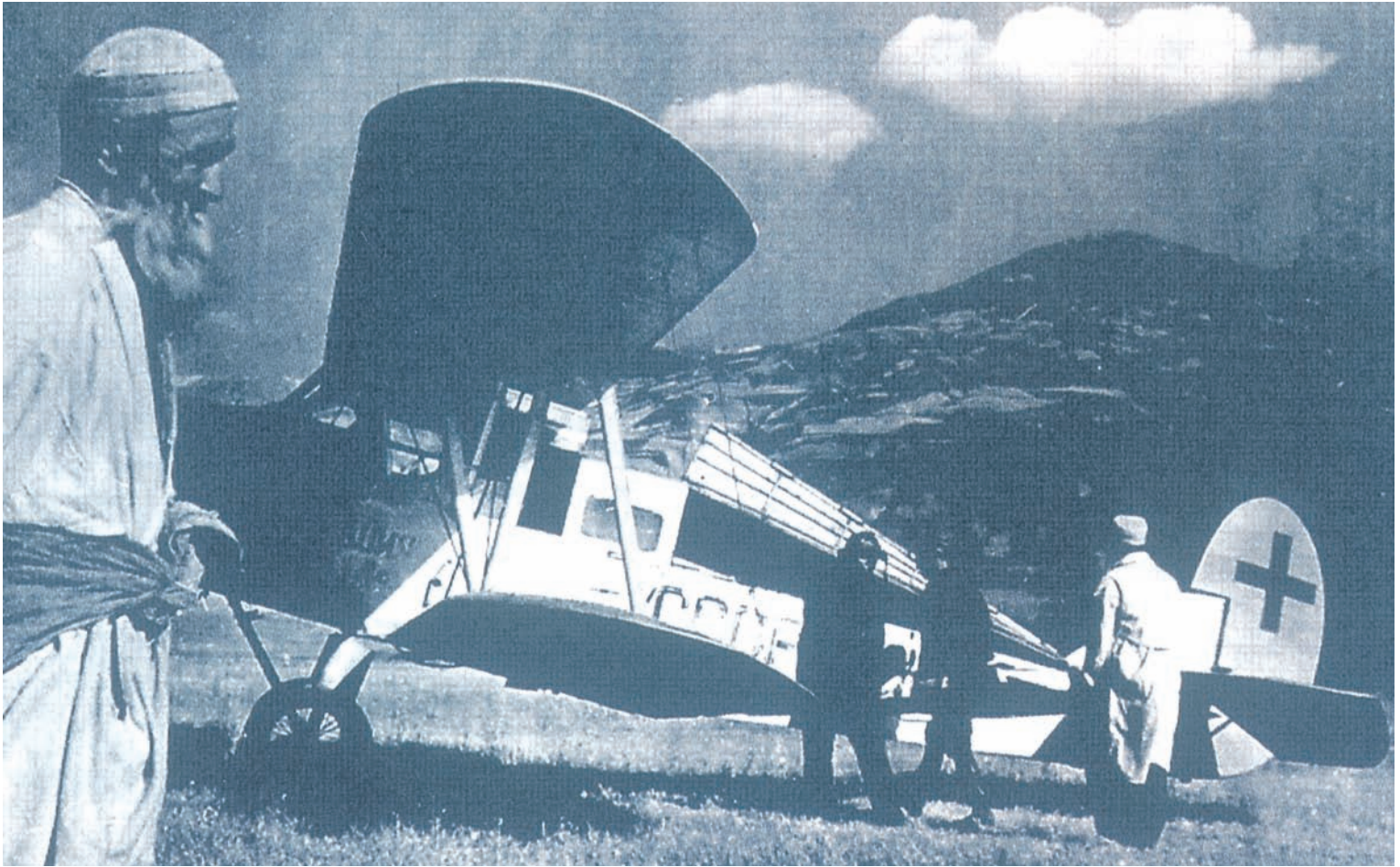
OTRA VEZ EN GUERRA

El día siguiente al de la invasión de Rusia por parte de Alemania, el 22 de junio de 1941, numerosos voluntarios de diferentes países que vivían en la Unión Soviética, se daban cita en el Estadio Dinamo de Moscú para alistarse como voluntarios. Entre ellos estaban grupos de pilotos y aviadores españoles, que a duras penas habían entendido el Pacto Germano–Soviético Molotof–Ribentrop de 1939, gestado en contra de todos sus principios de pensamiento estalinista militante.

Allí se apuntaron sin citar sus grados conseguidos en la Guerra Civil española, con una adscripción literal como soldados rasos voluntarios y a pesar de que muchos de ellos eran capitanes, tenientes y sargentos pilotos, observadores navegantes ó mecánicos de tierra o vuelo. Venían de fábricas o centros industriales donde llevaban trabajando desde 1939. De la Fábrica de Automóviles “Gorki” llegaron Ramón Moretones, Antonio García Cano, Manuel León, Francisco Benito, José Macayá (Damián), Vicente Beltrán, Juan Lario, José Pascual Santamaría, Alfredo Fernández Villalón y Francisco

*Pilotos españoles ante un avión de caza P-39
Airacobra empleado con profusión por los
soviéticos.*





Un U-2 empleado como avión ambulancia en una remota región de la Rusia oriental.

Meroño Pellicer. Por su cuenta llegó solo Fernando Blanco de la Carrera, observador de Katiuskas que procedía de la Academia Agrícola, donde era profesor de Química. Todos ellos se alistaron en las VVS, Fuerzas de Defensa del Pueblo Soviético, lo que sugería que serían probablemente enviados a las guerrillas. Al día siguiente se les unieron Ladislao Duarte Espés, Isidoro Nájera, Domingo Bonilla, Antonio Arias Arias, José Aguinaga, Jesús Rivas Concejo y Ángel Guzmán. En este grupo inicial no figuran varios aviadores notables como Bravo, Zarauza, Fierro y García Otero ya que, afincados en Járkov, Ucrania, protagonizaron una odisea volviendo hacia Moscú y estuvieron durante el primer año de la guerra contra Alemania en unidades y grupos de Guerrilleros.

EXPERIENCIA FALLIDA: GUERRILLEROS AÉREOS

El grupo citado, parece ser que iba a recibir instrucción como guerrilleros y así comenzaron su entrenamiento. Pero de repente, en un estilo puramente soviético, pasaron de la concentración de los 18 en un centro de instrucción para guerrilleros a comienzos de julio de 1941, a ser citados el 20 de julio para una misión especial de vuelo supersecreta. Con gran secretismo se reúnen con el encargado del entrenamiento, capitán Valentín Ivanóvich Jomiakov y en el aeródromo citado comienzan vuelos en Yak-1 y en Yak-7 doblemando. Luego de cuatro días de vuelos continuos los recoge un Douglas y los traslada al otro lado de los Montes Urales, probablemente al aeródromo de Aramil.

Allí se han concentrado un valioso número de aviones de origen alemán, entre ellos Messersmichtt ME-108 Taiffun, ME-109, Dornier DO-217, Junkers JU-88, ME-110 que van a ser volados como guerrillas en vuelo, introduciéndose entre las formaciones alemanas, camuflados incluso con sus insignias y distintivos, por los pilotos españoles, a los cuales los rusos consideran expertos en esos aviones. La operación esta al mando del Coronel Fiodor Fiodorovich Opadchi como instructor y los primeros vuelos se hacen en la Taiffun para entrenamiento en el material alemán. Los aviones procedían de capturas en los primeros días de la ofensiva, y también aviones cedidos por los propios alemanes durante las amistosas jornadas que siguieron al reparto de Polonia e incluso en años anteriores a la Guerra Civil de España. Algunos podían haberse capturado allí entre 1936 y 1939.

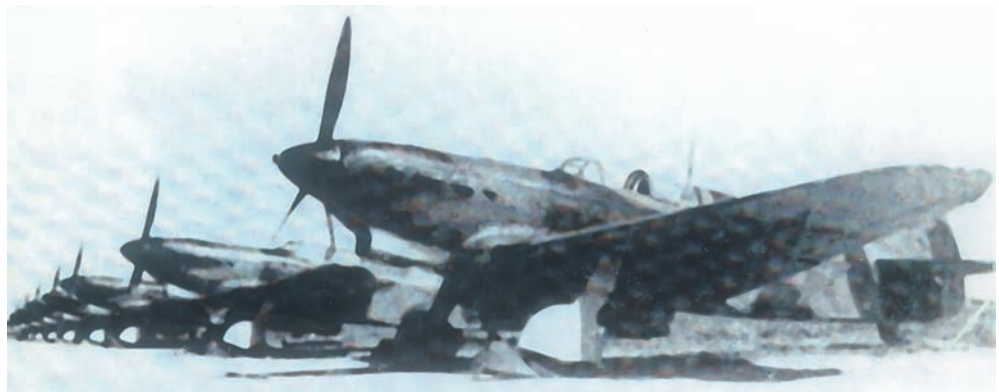
En los últimos días de octubre de 1941 se produce un terrible accidente despegando un JU-88 en el cual resulta el coronel herido y muy graves los aviadores Manuel León, que volaba como primer piloto y José Aguinaga que actuaba como mecánico de abord. Este último perdió las dos piernas. Se aborta la experiencia en este momento y los



García Cano con uniforme y gorra de faena.



Formación de LA-5 como los que volaron los aviadores hispánicos.



Línea de aviones Yak-1 que volaron muchos pilotos españoles en la Gran Guerra Patria.

aviadores vuelven al área de Moscú pasando al servicio activo en B_kovo, a 30 kilómetros de la capital, con la 1ª Brigada Aérea, en la defensa de la zona. Arias, Beltrán y García Cano volaban en una de las dos únicas escuadrillas, que contaba con un par de MiG-1. Pascual Santamaría, Lario y Meroño estaban en otra, volando en un biplaza, probablemente un Yak-7. Una tercera escuadrilla al mando de Ladislao Duarte estaba formada por Francisco Benito, Fernández Villalón, Bonilla y Blanco, que contaban con un único Polikarpov I-15. Un radiotelegrafista, Ángel Guzmán, se les había unido mientras tanto, al mismo tiempo que los observadores José Macayá (Damián) y Ramón Moretones. La tarea principal era proteger el área de Moscú, especialmente las instalaciones del TsAGI, el Tsentralniy Aerodinamicheski v Gydrodinamicheski Institut (Instituto Central de Aerodinámica e Hidrodinámica), el principal centro de investigación aeronáutica ruso, así como las ciudades de Kashira, Sérjujov, Narofominsk y B_kovo. El grupo "Español" estuvo actuando allí desde el 7 de noviembre de 1941 hasta el 25 de julio de 1942.

De allí iban a ser enviados a la Escuela de Oficiales Guardafronteras, al norte de Moscú, cuando entraron en contacto con Osipenko. Según José María Bravo, se encontró un día casualmente por la capital con el General Alexander Stepanovich Osipenko, que había conocido en España. Él iba vestido como capitán de Ingenieros, que es lo que desempeñaba en su misión de guerrilleros-minadores. Le pidió una lista con graduaciones, horas de vuelo, aviones volados y esta vez sí que pudieron ir a la Aviación Soviética, aunque dentro de las PVO², Defensa del Ejército de Tierra.

PILOTOS DE CAZA

Uno de los libros más importantes sobre los pilotos de caza soviéticos, publicado en inglés es *"Stalin's Falcons: the Aces of the Red Star"*. En su parte final se relacionan diferentes pilotos de caza de varias naciones que volaron en las Fuerzas Aéreas de la Unión Soviética. Entre los pilotos españoles solamente se destaca a Antonio

²PVO, Defensa Contra Aeronaves, unidades de caza dedicadas a esta defensa.

Pilotos de la Aviación de la República en servicio con las VVS durante la Segunda Guerra Mundial

Lista alfabética de nombres. Las unidades en las que sirvieron aparecen en orden cronológico, siempre que ha sido posible establecerlo. Los que no eran pilotos van en negrilla. Las victorias de los pilotos de caza, en los casos en los que se conocen, aparecen a continuación, la cifra después de + significa 'victorias en la II GM'. La cifra que sigue a / significa 'compartida'. En marzo de 1998 apareció la traducción española de la famosa lista de derribos de los Pilotos de Caza de todas las guerras, en castellano y gracias a la labor del General José Sánchez Méndez, Director del SHYCEA. El libro en castellano se llama "Grandes Ases—Aces High" y por primera vez incorpora los derribos de los pilotos españoles tanto en la Guerra de España como en la II Guerra Mundial, aunque en este caso es tan impreciso, como la cautela recomienda.

IGNACIO JOSÉ AGUINAGA. Mecánico de vuelo. En accidente en aeródromo Tcheikalov herido grave, le cortaron las piernas. Volvió a España y vivió en San Sebastián. Orden de la Guerra Patria.

Carlos Aguirre. 17 Regimiento de Reserva.

Ignacio Aguirregoicoa Benito. Plasencia 1923, abatido en el Lago Peipus, Tallin, el 9 de marzo 1944, Subteniente, Jefe Piloto mayor en el 159 IAP de la División 275 IAPD. Un derribo. Orden de la Estrella Roja. Fallecido en Combate.

Isaías Albistegui. No completó sus estudios como piloto con los demás pilotos jóvenes que fueron a Borisoglébsk, pero terminó pilotando planeadores de transporte militares hacia el final de la II G.M.

Félix Allende Santa Cruz. Observador en España. (Fallecido en combate en tierra).

Antonio Arias Arias. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 2ª Escuadrilla. 740 IAP Regimiento de la 130 IAD División de Caza. 964 IA Regimiento de la 147 IAD División de Caza. 439 IAP Regimiento de la misma División 147IAD como Jefe de Observadores del Regimiento o Segundo Jefe y ascendido a Mayor¹.

Vicente Beltrán Rodrigo. 2ª Promoción de Kirovabad, 3ª Escuadrilla de Moscas con Bravo. Fallecido en Sagunto, Valencia, 12 Octubre 1981. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, Jefe 3ª Escuadrilla con Meroño en Tula, 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Múltiples condecoraciones soviéticas.

Francisco Benito. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. En Regimiento 573 IAP con García Cano que lo envió a Reentrenamiento. Voluntario al 887 IAP Regimiento para volar U-2. Luego enlace con unidad de carros de combate en abril de 1943. 208 IAD División de Caza. y luego a la 310 División en Penzá. Cuatro OBR, dos GP.

Antonio Blanch Rodríguez. Capitán observador de Katiuskas en la Guerra de España. Fallecido en Viazma en combate retaguardia alemana, 1942.

Antonio Blanco Rato. Guerrillero, en España enlace de "El Campesino".

Fernando Blanco de la Carrera. De Cartagena. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras en la defensa de Moscú. 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Final de la guerra Mayor en el 562 IAP en Viena, 2º Jefe del regimiento al mando del Coronel Akulin.

Domingo Bonilla Domingo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 788 IAP Regimiento de Caza de la 102 IAD División de Caza.

José María Bravo Fernández-Hermosa. (23 en Guerra de España. Ninguna en II G. M.) 485 IAP Regimiento de Caza y 961 IAP Regimiento del VIII Cuerpo de Ejército Aéreo.

Fernando Buenaño Aguilera. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Severino Burgueño Arroyo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 984 IAP Regimiento de Caza.

Salvador Campillo. 4ª Promoción de Kirovabad. Se fugó con "El Campesino" a Irán y fueron devueltos por la policía persa.

Herminio Cano López. 1ª Brigada de Guarda Fronteras. Voló Spitfires.

José Carbonell. 962 IAP Regimiento de Caza.

Joaquín Carrillo Arquín. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD, División de Caza.

Mariano Chico Cantero. Guerrillero y luego piloto de caza. Una OBR.

Ramón Cianca Bengoechea. En la Escuela de Borisoglébsk en 1942. Fallecido en Rusia en la década de 1990.

José Cirujeda Esteve. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. 938 IAP Regimiento de Caza.

José Crespillo Quesada. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza. 152 GUIAP Regimiento de Fusileros de Aviación de Caza de la Guardia. Fallecido en combate aéreo en Yantsits, el 28 de agosto 1944.

Julián Díaz Izquierdo. 964 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Joaquín Díaz Santos. 481 IAP Regimiento de Caza del VIII Cuerpo de Ejército.

Marciano Díez Marcos. 34 Regimiento de Asalto en Reserva. 208 ShAP, Regimiento de Asalto. Desde verano 1942 en Aviación. Junto con Celestino Martines Fierros. El 12 julio 1943 Escuela Superior de Pilotaje para IL-2. En agosto 1944 Rumania, con el

Mayor Larkin en Bulgaria, marzo 1945 en Hungría.

Ladislao Duarte Espés. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 740 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza. Observador en Regimiento o Segundo Jefe.

Juan Eguiguren Madariaga.

Alfredo Fernández Villalón de la Jara. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Fallecido tras las líneas alemanas como guerrillero. Cayó en febrero de 1942, hecho prisionero y fusilado en la región de Zhitómir, Ucrania, por los alemanes.

Andrés Fierro Menú. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. Dos derribos de Junkers JU-88 en combate. El general jefe de la División en Novgorod, era el General Károl, de donde dependía el 439 IAP en Jaroslav. Fierro era el Segundo Jefe de Tiro del regimiento y jefe de escuadrilla.

Enrique Flores Lasierra. Fallecido en Combate.

Francisco Gallardo. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza.

Jacinto Gallegos Baños. Derribado 1942.

Carlos García Ayuso. Voló en aviones ligeros U-2 ó PO-2.

Jacinto García Baños.

Antonio García Cano. Cinco derribos en Rusia, II G.M. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 1ª Escuadrilla del 573 IAP Regimiento de Caza de la 101 IAD División de Caza. Jefe de Escuadrilla en Vorónetsz.

Francisco García Gómez ("El Jeta"). (Uno) 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. Fallecido en Combate el 19 marzo 1944. en Malaya-Belgora, Iziaslavsk, provincia de Kamenetsk-Podolskii.

Alfonso García Martínez ("Gerásimov"). 208 ShAP Regimiento de Asalto.

Francisco Garrido Jodar.

Francisco Gaspar Torres. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Cayetano Gijón Romero. Fallecido en combate, en Novorossiisk, 1943.

Manuel Gisbert Talents. 938 IAP Regimiento de Caza. Defensa de Tiflis Febrero de 1943. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza. 3ª Escuadrilla en Yaroslav con otros cuatro españoles: J.Ruiz Jiménez, F. Buenaño, A. Trillo y A. Fierro. Luego al 964 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Juan Francisco Gómez Martínez. 964 IAP Regimiento de Caza de la 130 IAD División de Caza.

Jacinto Gutiérrez. 17 Regimiento de Reserva. 939 IAP Regimiento de Caza.

Ángel Guzmán (González). Radiotelegrafista de Aviación.

Julián Izquierdo.

Cesar Lahoz Polo. Fallecido en combate, en el Cáucaso 1943.

Juan Lario Sánchez. (8 ó 7 en España y +27/8 en la II G. M). 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. 108 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza.

José Luis Larrañaga Muniategui. Eibar 1923, muerto en Sudzhi, Ucrania, 2 mayo 1943. Sargento piloto en los regimientos 193 IAP de la 302 IAD División de Caza, 4º Cuerpo Aéreo de Caza y 591 IAP. 5 derribos y Orden de la E.R. Fallecido en Combate aéreo.

Luis Lavín Lavín. Bilbao 1925, Teniente piloto en los regimientos 826 IAP y 907 IAP. Orden de la E.R. y Orden de la Guerra Patria.

Antonio Lecumberri Goicoechea. 826 IAP Regimiento de Caza.

Manuel León Díaz. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. En accidente en aeródromo Tcheikalov resulto quemado en la cara y manos. Luego continuo volando como piloto.

Román Llorente Castro. IL-2.

Damián Macayá Tarré. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Observador-Navegante en Regimiento de Bombardeo con B-25 de los Lituanos. Derribado en Prusia Oriental cerca de Königsberg, probablemente el 15 de mayo de 1943, entregado por los alemanes a España y fusilado en Montjuich.

Celestino Martínez Fierros de Ballota. Asturias, (2) 989 SHAP Regimiento de Aviación de Asalto del 10º Cuerpo de A. de Asalto en Odessa. 208 ShAP Regimiento de Asalto con IL-2 Stormovick. Teniente piloto-. Fallecido en Combate Aéreo en el Lago Balatón, Hungría, el 9 de marzo de 1945.

Francisco Meroño Pellicer. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 1ª Escuadrilla en Tula con el 960 IAP Regimiento de Caza de la 125 IAD División de Caza. Escuela de Vuelo con PO-2.

Basilio Mesa. 17 Regimiento de Reserva.

Agustín Morales Escamilla. Piloto de Caza, fallecido en Isótomo, Gorki. Derribado el 28 de agosto de 1943. Fallecido en Combate Aéreo.

José Ramón Moretones Yenén. 1º Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Antiguo mecánico en Aviación Militar. Navegante-Observador en Regimiento de Bombardeo con aviones B-25.

Leopoldo Morquillas Rubio. (21) Jefe Superior de Grupo de Escuelas de Vuelo.

Ceferino Muñoz. 17 Regimiento de Reserva. 939 IAP Regimiento de Caza.

Pedro Muñoz Bermejo. Observador de Katiuskas en la G. de España. Piloto en Rusia.

Victorio Muñoz Martín. Observador.

Isidro Nájera Montejo. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras. Subteniente piloto, 182 IAP regimiento de caza de la 105 IAD. Fallecido en Acto de Servicio en Grozni, el Cáucaso, el 30 de agosto de 1942.

Hipólito Nogués. (Grupo de minadores-guerrilleros de Járkov a Voronetz) Luego en guerrilleros, desaparecido en retaguardia alemana.

¹La estructura de los regimientos en Rusia por aquellos días era la siguiente: en una División Aérea, que consta de dos o tres regimientos, hay un Jefe y un Inspector, con un 2º Jefe de Vuelo, un 2º Jefe de Navegación y otro 2º jefe de Tiro. El regimiento tiene la misma organización pero no tiene Inspector. En las escuadrillas hay un Jefe y un Segundo Jefe que es el Jefe de Navegación o de Observadores.



El Yak -7 fue uno de los aviones de caza más apreciados por los españoles, en su versión estándar así como en las derivadas.

Arias, Vicente Beltrán, Juan Lario, José Luis Larrañaga, José Pascual Santamaría, y Manuel Zarauza Claver. Es indudablemente una distribución caprichosa y se debe sobre todo a falta de datos ya que no se les cita por más o menos derribos, ni por ser "Ases" con más de cinco victorias, ni tampoco por otras razones que unifiquen el criterio de su inserción. Entre esos seis hay alguno que no derribó ningún avión en Rusia como Zarauza, aunque era un "As" indiscutido cuando llegó al Cáucaso en junio de 1942. Y alguno como Larrañaga era apenas un crío, pero derribó cinco aviones antes de morir en combate el dos de mayo de 1943.

El mayor as español de la VVS probablemente fue el teniente Juan Lario Sanchez. Se unió a las Fuerzas Aéreas de la República en 1937, formando parte de la 1ª Promoción de Kirovabad. Había derribado 7 aviones en España volando Chatos Polikarpov I-15, aunque es muy difícil asegurarlo, y derribó otros 27 a título individual y 8 compartidos en la URSS. Sirvió sucesivamente en el 127 IAP³ (Istrebitelnyi Aviatsionnyi Polk, Regimiento de Caza), 108 IAP de la 105 División Aérea Táctica DAT, destinado en Grozny y después con la 208 DAT⁴ en Stalingrado bajo el mando de Rokosovs-

Manuel Orozco Rovira. 785 IAP Regimiento de Caza de la 36 IAD División de Caza. 106 IAD División de Caza como Inspector en Riga. En Gomel Inspector Técnico de pilotaje en la 36 IAD, caza nocturna. Protección del Mariscal Rokosovski. Final de la II G.M. en Lublin y Varsovia. Luego Inspector del 20 Ejército Aviación, Estado Mayor en Vilnius, Inspector de la 106 IAD en Riga. Retirado como Mayor.

Juan José Otero García, Actuación con guerrilleros y fallecido en acto de servicio.

José Pallarés Ferrerós. 962 IAP Regimiento de Caza. Derribado en Kerch, Kiev, Ucrania en 1944. Fallecido en Combate Aéreo.

Secundino Pallarés Ferrerós. (Hermano del anterior, No piloto).

Blas Paredes. Ametrallador-Bombardero en la Guerra de España. 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, Escuela de Reentrenamiento piloto en Rusia.

José María Pascual Santamaría. (9 + 3 compartidas y 3 el día de su muerte = 14). 1ª Brigada Aérea de Guarda Fronteras, 1ª Escuadrilla, luego Regimiento ShAP de Asalto. Fallecido en Combate Aéreo en Stalingrado en 1942.

Antonio Peinado Peñalver. Subteniente piloto. 17 Regimiento de Reserva. 887 IAP Regimiento de Caza de la 208 IAD División de Caza. 153 IASP Regimiento de Tiradores de la Guardia de la 1ª IAD de la Guardia. Derribado en el Kubán. Fallecido en Combate el 24 de octubre de 1944.

Eugenio Prieto Arana. Eibar 1922, España 1987. 3º IAP Regimiento de Caza de la 36 IAD División de Caza "Iván Bakéiev". Subteniente Piloto mayor en el regimiento 235 IAP. 181 IAP Regimiento de A. De Caza de Fusileros, 10º Cuerpo de A. de Caza de Stalingrado. Derribado dos veces. Cuatro derribos propios, Orden de la Bandera Roja.

Jesús Rivas Concejo. Mecánico. Arrojado en retaguardia alemana con Villalón y Burgueño. Rivas sobrevivió y Burgueño tardó un año en volver.

José (Manuel) Robineda. Piloto de Bombardeo nocturno en aviones escuela ligeros PO-2.

Juan Roldán Ramón. Luchó con las fuerzas guerrilleras tras las líneas alemanas, sin volver a volar en un avión a partir de 1941. Roldán murió en Novorosiisk en enero de 1943.

José Rodríguez. 17 Regimiento de Reserva.

Miguel Roy.

José Ruiz Jiménez. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

Rubén Ruiz Ibarri. No pudo ser piloto. Teniente Mayor de Artillería al mando de una compañía de carros, Fallecido heroicamente en combate en tierra, en Stalingrado el 3 de septiembre de 1942. Orden de la B.R. y Héroe de la Unión Soviética.

José Sánchez Montes. Actuó con ambulancias U-2. Más tarde voló en Yak-7 y derribó al menos cuatro aviones, entre ellos un Ju 87 el 13 de julio de 1943 en el frente de Voronez, en Projorovska.

Ramón Santos.

Santos Sevilla Medina. 591 IAP Regimiento de Caza.

Anselmo Sepúlveda García. Piloto de Katiuskas en la Guerra de España. Piloto en un Regimiento de Asalto con IL-2 Stormovick. Fallecido en Combate Aéreo en Stalingrado en 1942.

Tomás Suárez. Fallecido en Rusia en fecha desconocida.

Adolfo Torres.

Amadeo Trillo Díaz. En la escuadrilla de Andrés Fierro. 439 IAP Regimiento de Caza de la 147 IAD División de Caza.

José Antonio Uribe Galdeano. Baracaldo 1920. Teniente piloto en los Regimientos 3º IAP de la 36 IAD División de Caza y 101 IAP. Dos derribos. 181 IAP del 10º Cuerpo de A. de Caza de Stalingrado. Orden de la E.R. y Orden de la Guerra Patria. Fallecido en Combate Aéreo el 15 de diciembre de 1943 en Trostenka, Ucrania.

Francisco Vega Sánchez. Comisario de guerrilleros en 1943.

Leoncio Velasco. 17 Regimiento de Reserva. 208 ShAP Regimiento de Asalto.

Manuel Zarauza Claver. (30 algunas victorias compartidas, todas en la G.C. Española). 961 IAP Regimiento de Caza del VIII Cuerpo de Ejército. Fallecido en Acto de Servicio el 7 de octubre de 1942.

Las unidades a las que han pertenecido los pilotos españoles son varias para cada uno de ellos y solo consta alguna. Eso se hace evidente cuando el sujeto ha fallecido, en cuyo caso la lista de caídos solamente cita la última unidad a la que pertenecía en el momento de su muerte.

Las condecoraciones más frecuentes entre los aviadores españoles han sido la Orden de la Bandera Roja, Orden de la Gran Guerra Patria, y solamente algunos alcanzaron la Orden de Lenin, que ya en los años finales de la II G.M. llevaba aparejada la titulación de Héroe de la Unión Soviética, la más alta condecoración en Rusia.

ki. Durante 1943 efectuó servicios en las batallas de Kursk y en Járkov, así como en Kiev en la última parte del año. En 1945 servía en el 348 IAP, volando aviones Spitfire IX al frente de una escuadrilla volando sobre Polonia y Alemania. Actuó durante algún breve tiempo operando desde el aeródromo de Tempelhoff. Al término de la Gran Guerra Patria parece que había volado 886 misiones y tomado parte en 97 combates lo que le permitió reclamar 35 victorias, de las cuales 8 compartidas. Realicé una entrevista a Juan Lario unos meses antes de su fallecimiento. Muchos de los datos que aportaba eran muy válidos y así lo he anotado en otras partes de este trabajo. De todos modos y sintiendo un enorme respeto por Lario, sus 27 victorias en la II G.M. están un tanto en entredicho por dos razones; Una, no están localizados los documentos para probarlo, al igual que para los demás y Dos, como dice Bravo, si hubiera sido así tendría al menos una vez HSU o varias Banderas y distintas Ordenes—de la Bandera Roja me refiero—pero a su favor esta que fue sin duda el que mas voló en la II GM, mas tipos de aviones y mas horas de vuelo. Estaba en poder de numerosas condecoraciones soviéticas tales como una OBR, dos ER, dos GOP y diferentes medallas de campaña.

El segundo nombre en la lista de ases es el mayor Manuel Zarauza Claver, con un total de 30 victorias en España y en la URSS ninguna, después de haberse pasado un tiempo con la guerrilla al empezar la guerra. Sirvió con el 961 IAP, donde luego estuvo Bravo y no es probable que hubiera volado en otras unidades. Murió en Bakú el 7 de octubre de 1942 al chocar su avión con el de su punto, el sargento Shasa Riapishev.

El capitán José María Bravo Fernández—Hermosa y el teniente Joaquín Díaz Santos sirvieron con la 3ª Escuadrilla del regimiento de caza, 481 IAP, dentro del VIII Cuerpo de Ejército Aéreo. Bravo fue jefe de escuadrilla, y después sirvió con el 485 y el 961 IAP. Había derribado 23 aviones en España, y no derribó aviones enemigos en la URSS durante la II G.M. En noviembre de 1943 el cuartel general de la 130 DA pidió dos pilotos para el regimiento especial de ases. Llamaron a Bravo pero cuando llegó a Moscú lo rechazaron, según parece por ser español. Otros pilotos de su unidad eran el teniente José Carbonell —que después sirvió en el 962 IAP— y José Pallarés, así como Joaquín Díaz Santos. Volaron en la defensa de la zona especial de defensa de Bakú. Bravo fue el jefe de la escolta realizada entre el Cáucaso y Teherán al Lisunov Li-2 de Stalin en diciembre de 1943. José María mandaba una escuadrilla en este servicio, con aviones Kittyhawk P-40 de origen norteamericano, que no era totalmente la suya, pero del conjunto de pilotos él era el más antiguo y caracterizado. El otro piloto con mas experiencia era el teniente Jafizullin.

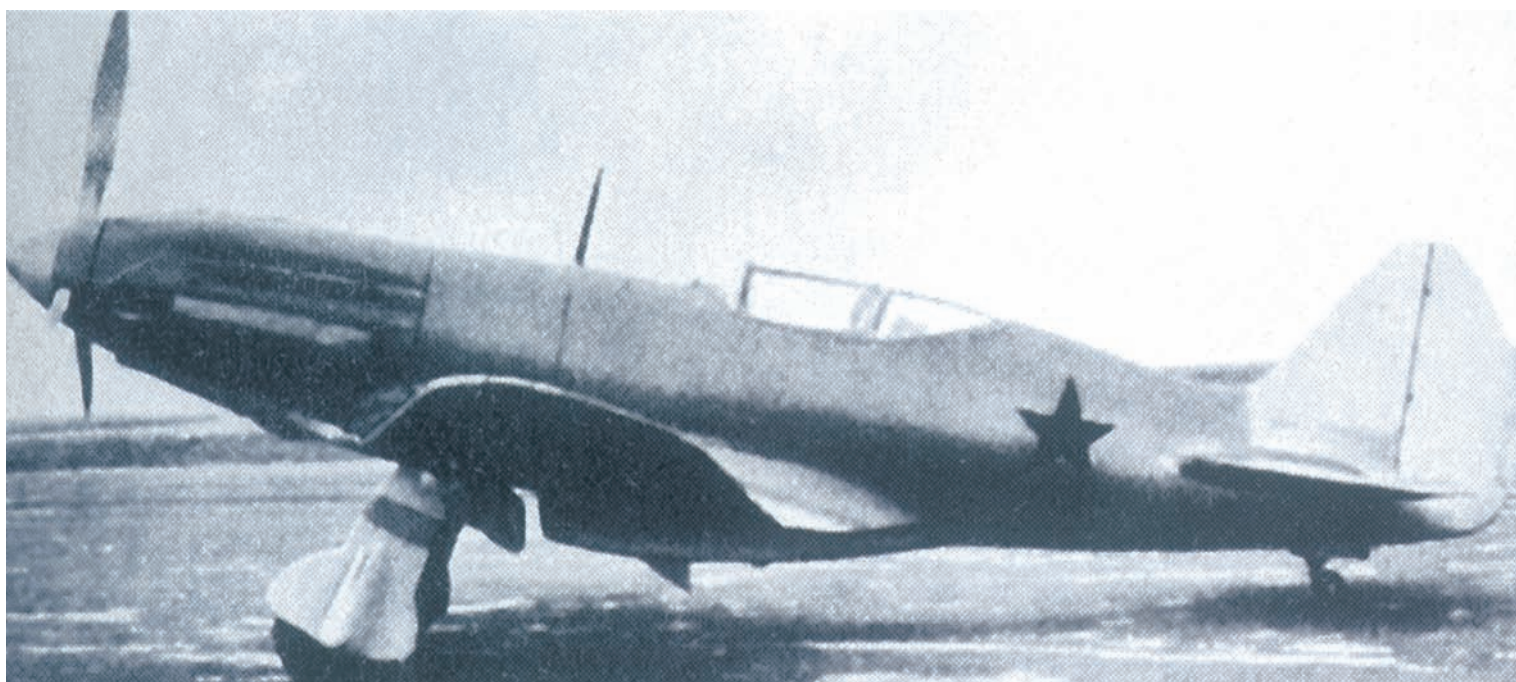
Bravo comenzó su actuación en junio de 1941 como guerrillero—minador al mando del coronel Stárinov, veterano jefe de guerrilleros de la guerra de España. Su grupo se retiró desde Járkov hasta Voronez, mas de 700 kilómetros, siempre cerca del avance alemán, destruyendo equipos y material enemigo. En él participaban españoles entre los cuales eran aviadores Bravo, Herminio Cano (4ª de Kirovabad), Juan García Otero (Observador de Katiuskas), Andrés Fierro y Francisco Benito.

Leopoldo Morquillas Rubio tenía 21 victorias en España pero se desconoce si tuvo alguna más en la URSS. Fue inspector de escuelas de vuelo y de una gran organización de entrenamiento durante la II G.M.

³Designación de los regimientos de caza soviéticos: Istrebitelnyi Aviatsionnyi Polk, Regimiento de Aviación de Caza, IAP.

⁴Designación de las Divisiones de Caza soviéticas: Istrebitelnyi Aviatsionnyi Divizia, IAD.

El Mig-3 fue probado en combate por los primeros pilotos españoles que protegían Moscú desde Bıkovo.



Arcega Nájera, José

Procedente de la Aviación Militar antes de la Guerra de España, era piloto desde 1932. Alférez el 5 de diciembre de 1935, perteneció al Grupo 31 de Breguet XIX en Getafe. Ascendió a teniente el 19 de julio de 1936 y a capitán en noviembre del mismo año. Fue uno de los primeros pilotos que volaron los Katiuskas con los rusos, junto con Silvio Lurueña, Alejandro Ramos, Enrique Pereira y Leocadio Mendiola, siendo nombrado jefe nominal de la 3ª Escuadrilla, del Grupo 12, en la misma época en que Pereira lo fue de la 2ª. Posteriormente fue asignado a la jefatura de la misma escuadrilla de forma efectiva, cuando el grupo cambia a la denominación definitiva de Grupo 24. Ascendió a mayor el 7 de agosto de 1937, sustituyó a Pereira al mando del grupo el 12 de diciembre del mismo año y posteriormente pasó al mando de la 5ª Escuadra de bombardeo. Fue enlace del Estado Mayor de Aviación con el Ejército de Maniobra y luego paso al Estado Mayor de Fuerzas Aéreas. Ascendió a teniente coronel el 16 de diciembre de 1938 y terminada la guerra pasó a Francia.

Arcega se exilió en la URSS desde Francia, pero no volvió a volar allí, trabajando en otras tareas durante los años 1940 y 1941. Hay un testimonio muy dramático de uno de los miembros "rebeldes" de la 4ª Promoción de Kirovabad, cuyo grupo que viajaba hacia su destino final en uno de los más execrables campos de exterminio en Asia. En el mercado de una pequeña ciudad próxima al Kokand se tropezaron con un antiguo militar español, casi demenciado y por el cual poco pudieron hacer.

La hija de Meroño en las últimas memorias de su padre anota el forzado exilio de un grupo de españoles que creyeron ingenuamente poder emigrar de Rusia poco después de junio de 1941; fueron de forma fulminante enviados a Siberia y allí parece que fallecieron de inanición Arcega y un hijo suyo.

Arias Arias, Antonio

Nacido el 29 de abril de 1915 Arias fue con la 1ª Promoción de alumnos a Kirovabad durante el primer semestre de 1937. Volando Moscas I-16, primero formó en la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 junto con los futuros ases Claudín, Bravo y Zarauza. Actuó en todos los frentes donde voló su unidad y a finales de septiembre fue destinado a la 4ª Escuadrilla. En junio de 1938 fue nombrado jefe de la unidad.

Luego de sufrir las vicisitudes de la retirada en Cataluña y el exilio, marchó a Rusia a finales del verano de 1939. En junio de 1941 fue de los primeros pilotos de caza españoles que consiguió volar en la 1ª Aviabrigada. Tomo parte en la defensa de Moscú con la 2ª Escuadrilla del regimiento 283 IAP volando Mig 3 y en la primavera de 1942 fue transferido a Leningrado para volar con la 2ª Escuadrilla del regimiento 964 IAP, que algo más tarde se equipó con Hawker Hurricanes. En 1943 voló en el Frente del Volkjov, donde en julio fue nombrado jefe de su escuadrilla. En verano de 1944 volando P-39 Airacobras tomo parte en la Operación "Bagration", operando desde Minsk. En las operaciones sobre Prusia Oriental en la parte final de la guerra fue destinado al regimiento 439 IAP, que también formaba parte de la División 103 IAD al igual que el 964 IAP, siendo nombrado Oficial de Navegación (En las unidades soviéticas había dos segundos jefes de regimiento, uno llamado Jefe de Navegación o de Observadores y otro Jefe de Armamento o de Tiro).

La cifra de sus victorias se calcula en 25, incluyendo derribos en España, compartidos y probables. En Rusia derribó dos Ju-88 uno de ellos compartido. Sus condecoraciones incluían una Orden de la Bandera Roja y al menos dos Ordenes de la Gran Guerra Patria.

Beltrán, Vicente

Beltrán perteneció a la 3ª Escuadrilla de Moscas en España al mando de José María Bravo, consiguiendo llegar en 1939 a Rusia. En el verano de 1942 sirvió en el regimiento 960 IAP, que estaba equipado con I-16 y con Mig-1, volando en el frente Occidental. En 1943 estos aviones fueron reemplazados con Lavochkin La-5. Actuó en combate real sobre el Arco de Kursk durante el verano y sus compañeros españoles le concedían 20 victorias incluyendo derribos en España, en Rusia y compartidos.

Blanch Rodríguez, Antonio

Observador desde los primeros días de la contienda en las escuadrillas 1ª y 2ª del Grupo 12. Había ingresado en A. Naval el 30 de julio de 1927. Continuó volando durante toda la guerra, ascendió a Capitán el 1-1-1937 y falleció en Rusia actuando como guerrillero. Ver sus anécdotas en "Relatos", a cargo de Enrique Pereira.

Blanco de la Carrera, Fernando

Observador del grupo 24, ascendió a capitán el 10-10-1938. Fue nombrado Jefe de Estado Mayor del Grupo 24 en 1938. Se hizo piloto en la URSS y fue Capitán 1º Jefe de Regimiento en la 11 G.M. Tuvo una destacada actuación durante toda la II G.M. y terminada la guerra permaneció algún tiempo en las FF AA rusas. Era Químico antes de la guerra y volvió a esa profesión en el Instituto "Mendeleiev" de Moscú al terminar en las V-VP en 1948. Murió en Moscú en 1969. Era hijo del General Blanco, que se había distinguido en la Guerra de Cuba. Hacia mediados de los años sesenta trabajó en Cuba como Ingeniero Químico.

Caldevilla Cecilia, Juan Manuel

Según datos aportados por ADAR en su número 86 de ICARO había nacido en Garcillán, Segovia, el 29 de diciembre de 1914. Observador de la 3a en los grupos 12 y 24. Había ingresado en Aeronáutica Naval el 1 de julio de 1930 y al comenzar la guerra era Maestre. Se especializó como observador el 15 de julio de 1933. En 1935 fue destinado con el empleo de maestre a la Base Aeronaval de San Javier como observador con plaza en vuelo, volando en hidroaviones Savoia S-62 y aviones terrestres de la Marina. Al iniciarse la guerra civil vuela durante julio y agosto tanto en los S-62 como en los Vickers Vildebeest en los frentes de Almería y Granada siendo derribado dos veces.

En octubre de 1936 es destinado junto a otros pilotos y observadores españoles a una escuadrilla de los nuevos bombarderos soviéticos Tupolev SB-2, sirviendo en vuelo desde San Javier como más tarde desde San Clemente y participando en todas las misiones más importantes de los Katiuskas. Efectuó al menos dos vuelos al norte, uno probablemente el día 2 de julio y otro el 15 de agosto, sin tomar tierra guiando a formaciones de aviones de caza desprovistos de medios de navegación, llevándolos hasta Santander una vez y otra a Carreño en Asturias. Uno de estos vuelos con el piloto ruso Senátorov desde Alcalá hacia finales de agosto 1937. Otro con Armandó Gracia y Domingo Bonilla sobre Carreño.

Fue ascendido primero a teniente y luego a capitán al organizarse la 2ª Escuadrilla del Grupo 24 en Tarazona de la Mancha bajo el mando de Leocadio Mendiola el 24 junio 1937 (en otra información ascendido el 23-3-1938) acompañando a un grupo de 56 alumnos de una promoción de pilotos a Rusia en octubre de 1938, para su formación. Según él, en el 2º Curso de observadores, que formaba parte de la 3ª Promoción de Kirovabad, a la mitad los convirtieron en pilotos. Caldevilla permaneció en Rusia con la 4ª Promoción, que no llegó a salir de la escuela, y según algunas referencias realizó el curso de piloto de bombardeo y ejerció como profesor de navegación elemental de los alumnos. Al terminar la guerra permaneció en Rusia.

Después de un periodo de descanso se acogió a la oferta soviética para trabajar en la Fábrica "Stalin" de Moscú, junto con Antonio Blanch y otros compañeros. Actuó como guerrillero con los rusos y estuvo en la Academia General de Ingenieros Militares de Leningrado, especializándose en Electrónica y otras materias. Fue desmovilizado en agosto de 1946 y pasó al Ministerio de Construcciones, donde siguió trabajando y continuó estudios para conseguir el título de Ingeniero Técnico de Electricidad y Automatismo, que recibió en 1956. Regresó a España en el tercer barco de repatriados, que arribó a Castellón. Falleció el 5 de febrero de 2005.

Cirujeda Esteve, José

Piloto de la 2ª Escuadrilla del Grupo 24 de Katiuskas, era sargento desde el 25 de mayo de 1937. Estaba en Aviación desde marzo del mismo año, volando en los Natchas desde Casas Ibáñez en diciembre de 1937 y pasando posteriormente a los Katis. Se entrenó en la Escuela de Polimotores de Alicante a principios de 1938 antes de pasar a la 2ª del Grupo 24. Resultó herido al ser derribado por Messerschmitt BF-109 el día 12 de agosto de ese año en un servicio de bombardeo sobre Batea en el frente del Ebro, cuando el avión fue incendiado. Se lanzó en paracaídas toda la tripulación formada por el observador Wilson Casado Díaz y el ametrallador Enrique Galera Rafols, desde 3500 metros de altura, resultando el observador ileso, el piloto con quemaduras en la cara y manos y el ametrallador con un balazo en el brazo izquierdo y quemaduras en la cara.

El día 28 del mismo mes volvió a ser incendiado y derribado su avión volando con Carlos (o Luis) Martínez Gisbert y Jesús Cifuentes Molina en un servicio al cruce de carreteras de Lérida a Puigcerdá en Balaguer y el pueblo de Arentín en el frente del Segre. Se lanzó toda la tripulación en paracaídas desde 5000 metros, resultando el piloto ileso, el observador fallecido al quedarse enganchado su paracaídas en el avión y el ametrallador con un tobillo fracturado.

Cirujeda emigró a la URSS al terminar la guerra y allí se convirtió en piloto de caza, actuando en varios regimientos durante la II Guerra Mundial y más tarde volvió a España. Tenía un hermano también en la Aviación de la República llamado Felipe.

García Martín, Alfonso

Piloto de la 1ª de Kirovabad, 1ª tanda, teniente el 15-4-1938; de la 2ª del Grupo 24 basada en La Cenia en ese momento. Herido el 7-2-1938 junto con su tripulación, J. Lorenzo y J. Ramos Mirault al tomar tierra con avión tocado en combate en Vistabella. Tomo el apodo de "Aleksander Guerásimov" en honor a un piloto ruso de Moscas que según él le salvo la vida. Fue a Rusia en septiembre de 1938 para realizar curso en la Academia Superior de Aviación de Lipesk. Voló como piloto de asalto en regimiento de IL-2 Stormovik, distinguiéndose por su valor durante la II G.M. Paso en agosto de 1938 a la Unión Soviética, Escuela Superior. En febrero de 1942 a los IL-2 en Voronez y Stalingrado. Tenía anotados 173 combates, tres derribos y 150 tanques. Numerosas condecoraciones. Vivió en Rusia hasta su fallecimiento.

Gómez Martínez, Juan Francisco

Ametrallador, ascendido a teniente el 23-3-1938. Anotaba cuidadosamente todos sus servicios con indicación de piloto, observador, avión, tipo de misión, fecha

etc., de cuyas notas han salido muchos datos para esta relación. Volaba habitualmente con Armando Gracia al final de la guerra. Se exilió en Rusia y volvió, vive en España.

Jiménez Corbacho, Juan Francisco

Piloto de la 2a/ 12, tomó tierra con avión utilizable en zona enemiga junto con Villar y Blas Pascual, quedando prisioneros. Había sido soldado de tropa en Sisante, hizo el curso de piloto. Ascendió a teniente el 31-12-1938 ya que fue canjeado. Murió en Rusia después de la guerra.

Lario Sánchez, Juan

Perteneciente a la 2ª de Kirovabad a su vuelta a España voló en la 4ª Escuadrilla de Chatos I-15, anotándose siete derribos. Al término de la Guerra Civil llegó a Leningrado el 7 de junio de 1939. En junio de 1941 fue de los pocos pilotos de caza que voló en el aeródromo de Bíkovo junto a Moscú tomando parte en su defensa. Mas tarde pasó algunos meses en Groznyi en el Cáucaso y algo más tarde en diciembre de 1942 tomó parte en la lucha sobre Stalingrado.

Durante 1943 actuó en Kursk y Járkov y al final del año en Kiev. Voló durante toda la guerra hasta el final cuando en el 348 IAP mandaba una escuadrilla de Spitfire IX en Polonia y Alemania. Es el piloto español que más victorias reclamó y su historial es consecuencia con esos derribos, ya que participo en casi novecientas misiones y cien combates. Volvió a España al final de la década de 1950. Poseía numerosas condecoraciones de las más valiosas.

Larrañaga, José Luis

Era uno de los chicos jóvenes salidos de los "Niños de Rusia" y alistado en la Escuela de Vuelo de Borisoglebsk, en Voronez. Tomó parte en la lucha aérea sobre el Río Suban en la primavera de 1943, volando con el regimiento 591 IAP. Había derribado cinco aviones enemigos, cuando falleció en combate el 2 de mayo de 1943.

Lavín Lavín, Luis

Luis Lavín ha sido quizás uno de los mas famosos entre los ocho pilotos jóvenes procedentes de los "Niños de la Guerra", que consiguieron su sueño de volar acrecentado cuando se desata la invasión de Rusia por Alemania el 21 de junio de 1941. Su historia completa ha sido publicada hace muy poco tiempo a pesar de que algunos cronistas llevábamos años persiguiendo una entrevista personal con él, puesto que es el único superviviente del grupo.

Nacido en Bilbao en 1925 fue llevado a Rusia en 1937 formando parte de uno de los grupos de "Niños" y vivió los años iniciales en una residencia cercana a Kiev, la "Casa de Jóvenes Nº 13, en Ucrania. En 1940 hubo una oportunidad y nueve chicos se apuntaron para hacer los estudios de aviación en Moscú. Solamente nueve pasaron la revisión medica y entre ellos rechazaron a Rubén Díaz Ibaruri, el hijo de Pasionaria. Finalmente se hicieron pilotos militares, quizás por las gestiones de uno de ellos, Antonio Uribe, hermano del ministro miembro del PCE y consiguieron pasar a la Academia Superior de Aviación "Chkalov" en la ciudad de Borisoglebsk.

Los hicieron pilotos de I-16 y de ahí comenzó su carrera como pilotos de caza. El grupo estaba formado por Ignacio Aguirregoicoa, Isaías Albistegui, Ramón Cianca, Antonio Lecumberri, José Luis Larrañaga, Eugenio Prieto, Tomas Suárez, Antonio Uribe y Luis Lavín. De ellos solamente fueron aviadores ocho, ya que Isaías no terminó los estudios.

Durante la guerra sirvió en varios regimientos comenzando por el 826 IAP estacionado en Povorino, al norte de Stalingrado. Este regimiento se unió al poco tiempo con el 907 IAP en el cual continuó hasta terminar la guerra mundial cerca de Berlín. Voló durante la guerra en los Lavochkin LA-5, en los LA-5 FN protegiendo Stormovich IL-2 y más tarde en los Lavochkin LA-7 y LA-9 después de la guerra. Participó en los combates en el arco de Kursk, en noviembre de 1943 en Kiev, en la batalla de Kobel junto al río Deniester y avanzando hacia el corazón de Alemania actuó desde Lublin y Lotz.

Al terminar la guerra siguió en las Fuerzas Aéreas soviéticas hasta que en 1948 fue desmovilizado como todos los aviadores españoles. Trabajo en diferentes empleos relacionados con la aviación y llegó a volar los primeros MIG-15 reactores ya que estaba en ese momento en la fabrica de Saratov, junto al Volga, donde se construyeron los primeros cazarreactores rusos. En 1956 volvió a España con su esposa rusa pero a los dos años se volvió a la URSS. En Saratov volvió a trabajar como jefe de control de recambios en una fábrica y pasaron allí 28 años.

Volvieron el 13 de marzo de 1993 y su vuelta fue una equivocación completa, pues los políticos no cumplieron nada de lo que les habían prometido en Moscú: ni trabajo ni pensiones ni residencia. Pese a las promesas de todos los visitantes importantes como Felipe González, Aznar, Gallardón o la ministra Alberdi han seguido llevando una vida modestísima al borde casi de la miseria. Luego de cerrarse para ellos la Residencia "El Reposo" se fue a Valencia donde vive en la actualidad.

Lurueña Torres, Silvio

Piloto civil desde 1925 y militar desde 1926 perteneció a Aviación Militar hasta 1934, trabajando como piloto para el Catastro durante esos años. El 18 de julio de 1936 se presentó en Getafe para ofrecer sus servicios, volando como sargento los

Breguet XIX del Grupo 21 hasta octubre de 1936. Fue uno de los primeros pilotos españoles que volaron los Katiuskas, sino el primero, formando parte de la 1ª escuadrilla del Grupo 12, llamada "Konsomol", en la cual permanecería hasta febrero de 1937. En ese momento pasa a la Escuela de Polimotores en Reus, donde ocupa el puesto que tenía Proskúrov, soltando y entrenando en los Dragón a los pilotos que pasaban a los SB-2. Según sus palabras en Icare Nº 118, al llegar a Albacete descubrió los Katiuskas y confesaba "no parecía que un avión tan fino pudiera llevar una tonelada de bombas en su interior".

Comenzó a actuar en San Clemente con la 1ª escuadrilla, en la cual él era el único piloto español en ese momento, aunque no el único extranjero, ya que había dos ametralladores, un húngaro y un italiano, y el propio jefe de la unidad Ernest Schacht era de origen Suizo, aunque naturalizado en la Unión Soviética desde hacia muchos años. Pronto lleo otro español y el problema de las comunicaciones se resolvió rápidamente consiguiendo que el observador y el ametrallador fueran también españoles en la misma tripulación. Silvio volaba habitualmente con el observador Antonio Blanch y el ametrallador Justino García. Destinado en la 1ª Konsomol del grupo 12, fue derribado en servicio de guerra sobre Molina, resultando ileso con su tripulación formada por Antonio Blanch y Justino García.

Desde luego había algunas características muy especiales en aquella unidad: En primer lugar tanto los aviones como su operación eran totalmente secreto. No se podía hacer fotografías, eso era impensable. Las cámaras estaban prohibidas. Además los rusos tenían todos ellos nombres falsos españoles, a excepción de los propios españoles. Operaban en San Clemente pero se utilizaban para entrenamiento y rotaciones, tanto Tomelloso como Argamasilla de Alba, campos satélites del principal. Por esa época se estaban atacando principalmente aeródromos enemigos: oficialmente habían destruido 130 aviones enemigos, pero naturalmente eso era exagerado.

El contacto con otras unidades estaba prohibido. Se tardó cierto tiempo en saber que había otras dos unidades más; la 2ª escuadrilla de Víctor Jalzúnov, Camarada Pablo, que tenía una sola tripulación española y la 3ª escuadrilla de Nesmiéyanov, en la cual volaba ya José Arcega Nájera, otro de los primeros pilotos españoles que volaron y realizaron servicios de guerra con los SB-2.

Al finalizar la guerra Silvio Lurueña que había alcanzado el grado de capitán, se estableció en la Unión Soviética. Actuó como oficial guerrillero durante la II G.M. Herido grave en Shigrí en 1943, mientras actuaba al este de Kursk en el Saliente. Vivió en la URSS después de la guerra.

Otero García, Juan José

En el Cuadro Eventual el 24 de julio. Sargento el 20-2-1938, ametrallador en la 2ª escuadrilla del Grupo 24 de Katiuskas. Derribado con Miñana y Medina el 14-10-1938, se salvó como ellos en paracaídas. Guerrillero en la URSS durante la II G.M. tuvo una gran actuación en la retaguardia alemana. Vivió en Rusia posteriormente.

Pascual Santamaría, José

Nacido en 1919, formo parte del último contingente español de alumnos de Kirovabad, no pudiendo ya regresar a España para participar en la guerra. Durante el verano de 1941 sirvió en la 2ª Escuadrilla de la 1ª Aviabrigada y en otoño tomo parte en la defensa de Moscú con la 1ª Escuadrilla del regimiento 283 IAP volando Mig-3. En 1942 fue destinado al regimiento 788 IAP volando en la zona de Stalingrado a bordo de aviones Yak-1. Falleció en una memorable acción de guerra en aquella batalla en septiembre ú octubre, en cuyo desarrollo se dice que derribó tres BF-109 alemanes, antes de ser derribado el mismo durante su ultimo combate. Con esas tres victorias se le acreditaron 14 derribos incluyendo victorias compartidas. Estaba en posesión de la Orden de Lenin y su nombre figura en el monumento de la colina Mamed Gurkan de Stalingrado.

Sepúlveda García, Anselmo

Teniente el 6-4-1938, piloto de SB-2 Katiuskas, segundo jefe de escuadrilla y de formaciones en algunas operaciones, derribado por Messerschmitt el 7-2-1938 con Diez y Nebreda, resultando ileso. Pasó a Rusia con el grupo que marchó a hacer el curso en la Escuela Superior de Lipesk a finales de 1938. Actuó como piloto de IL-2 Stormovik en regimientos de asalto, y se le reconocieron varios derribos hasta caer el mismo. Murió en Stalingrado derribado en la II G.M.

Zarauza Claver, Manuel

Uno de los más brillantes pilotos de las Fuerzas Aéreas de la República, se había hecho piloto en los primeros meses de la contienda, voló con los rusos en I-16 varios meses y algo mas tarde llegó a mandar la 4ª Escuadrilla en diciembre de 1937. En junio de 1938 se le nombra jefe del Grupo 21 de Caza al mando de todos los Moscas I-16 republicanos.

Al término de la guerra consiguió llegar a la Unión Soviética actuando primero como guerrillero y luego como piloto de caza al mando de una escuadrilla en el Cáucaso con el regimiento 961 IAP. Murió en accidente volando con un piloto de su unidad al que estaba entrenando para el combate, el sargento Sasha Ryapishev y esta enterrado en un hermoso mausoleo en Bakú. Su número total de victorias en la guerra española se aproximaba a las 30, algunas de ellas compartidas.



Uno de los LA-5 volados por el Teniente Luis Lavín.

El teniente José María "Popeye" Pascual Santamaría, que había derribado 9 aviones hasta el día de su fallecimiento, parece ser que en la misión en la que fue derribado se anotó tres victorias combatiendo sobre Stalingrado, el 23 de agosto de 1942, situándose en quinto lugar en la particular lista de Pilotos de Caza españoles, "Ases" de la aviación de la URSS. Por desgracia no hay constancia de las unidades en las que sirvió, pero se sabe que estuvo con el teniente Domingo Bonilla en el 788 GulAP (Regimiento de la Guardia), 102 DC (División de Caza). Pascual Santamaría era de la Segunda Promoción de Kirovabad. Ascendió de Teniente a Teniente Mayor. En la Plaza que esta en el centro de la ciudad de Stalingrado, la Mamayev Kurgan, hay un monumento con una lista de nombres en grandes letras de oro donde solamente hay dos

Unidades soviéticas que contaron con aviadores españoles

Las unidades a las que han pertenecido los pilotos españoles son varias para cada uno de ellos y solo consta alguna. Cuando el sujeto falleció en combate, la lista solamente cita la última unidad a la que pertenecía en el momento de su muerte.

Unidades de las VVS ó PVO que contaron con aviadores españoles:

- 36 DC, División "Iván Bakéiev"**: La lista cita el 181 Regimiento IAP de Fusileros, 10 Cuerpo de Aviación de Caza de Stalingrado, Eugenio Prieto Arana, Subteniente Piloto.
- 17 Regimiento de Reserva**: Carlos Aguirre; Carlos García Ayuso; José Crespillo Quesada, Teniente Piloto, 152 Regimiento de Fusileros de Aviación de Caza de la Guardia (GUIASP) Fallecido 26-8-1944 cerca de Yansits; Francisco García Gómez, Subteniente Piloto, fallecido en combate 19-3-1944 en Malaya Belgora, Kamenetsk-Podolskii; Francisco Gaspar Torres, 887 Regimiento Reserva IAP, 208 IAD División; Jacinto Gutiérrez, 939 Regimiento IAP; Basilio Mesa; Ceferino Muñoz, 939 Regimiento IAP; Antonio Peinado Peñalver, Subteniente Piloto, 153 Regimiento de Tiradores IASP, 12 División IAD, muerto en combate el 24-10-1944; José Ruiz Giménez, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; Leoncio Velasco, 208 Regimiento de Asalto
- 3 IAP**: Eugenio Prieto Arana, ya citado 181 Regimiento IAP, 10 Cuerpo de A.C.; Antonio Uribe Galdeano, 181 Regimiento IAP, 10 Cuerpo IAK, Subteniente Piloto, Fallecido en combate el 15-12-1943 en la región de Trostenka.
- 108 IAP-PVO**: Juan Lario Sánchez, 108 Regimiento IAP, 1ª Brigada Aérea de G.F. 125 División IAD. En el Cáucaso, Grozni, volando Yak-1.
- 127th IAP-VVS**: Juan Lario Sánchez. En 1942 hasta 1943, Stalingrado.
- 348 IAP**: Juan Lario Sánchez. Desde mayo de 1943 hasta el final de la II G.M. volando muchos tipos de aviones soviéticos, ingleses y americanos. Regresó a la URSS en Krasnodar, luego a Polonia y Odessa.
- 423 IAP**: Juan Eguiguren Madariaga
- 439 IAP (después 182 GulAP)**: Antonio Arias Arias, Capitán Piloto, 1ª Brigada de G.F. 2ª Escuadrilla, 740 Regimiento IAP, / 130 División IAD, 964 Regimiento IAP / 147 División IAD, 439 Regimiento IAP, / 147 División IAD; Fernando Buenaño Aguilera, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; José Cirujeda Esteve, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD, 938 Regimiento IAP; Julián Díaz Izquierdo, 964 Regimiento IAP, 130 División IAD / 439 Regimiento IAP, 147 División IAD; Andrés Fierro Menú, 439 Regimiento IAP, 147 División IAD, Jefe 2ª Escuadrilla con cinco es-

pañoles, un georgiano, un azerbaijano, un ruso y dos ucranianos; Francisco García Gómez; Manuel Gisbert Talents; José Ruiz Giménez; Amadeo Trillo Díaz.

- 481 IAP**: José María Bravo Fernández; Joaquín Díaz Santos; José Carbonell.
- 485 IAP**: José María Bravo Fernández.
- 573 IAP**: Antonio García Cano; Francisco Benito.
- 591 IAP**: José Luis Larrañaga; Santos Sevilla Medina; Pedro Muñoz Bermejo.
- 740 IAP**: Antonio Arias Arias; Ladislao Duarte Espés, Capitán Piloto inicial.
- 785 IAP**: Manuel Orozco Rovira.
- 788 IAP (después 84 GulAP-PVO)**: Domingo Bonilla Domingo; José María Pascual Santamaría.
- 826 IAP**: Luis Lavín Lavín; Antonio Lecumberri.
- 887 IAP**: Francisco Benito, a reentrenamiento con la 310 División en Penzá; Joaquín Carrillo; José Crespillo Quesada, 152 Regimiento de Fusileros de la Guardia GulASP, Teniente Piloto; Francisco Gallardo; Francisco Gaspar Torres; Antonio Peinado Peñalver, 153 Regimiento IASP, 12 División de la Guardia GulAD, Subteniente Piloto Fallecido en combate 24-10-1944.
- 938 IAP**: José Cirujeda Esteve. Defensa de Tiflis Febrero de 1943, Aeródromo Gardabony. Protección de objetivos y defensa de la ciudad, al lado del río Cura; Manuel Gisbert Talents. Igual que Cirujeda. Luego 147 IAD en Jaroslav.
- 939 IAP, formaba parte del 17 Regimiento de Reserva**: Jacinto Gutiérrez; Ceferino Muñoz; Leoncio Velasco.
- 960 IAP**: Antonio Blanco Rato, enlace de "El Campesino" (No era piloto ni aviador); Fernando Blanco de la Carrera, Capitán Piloto, 1ª Brigada Guardia Fronteras, 960 Regimiento IAP, 2ª escuadrilla de la 125 División IAD; Francisco Meroño Pelli-cer, Teniente Mayor, 1ª Brigada, 960 Regimiento, 1ª Escuadrilla; Vicente Beltrán, Teniente Piloto en el mismo Regimiento 3ª escuadrilla.
- 961 IAP**: Manuel Zarauza Clavero, luego José María Bravo Fernández-Hermosa.
- 962 IAP**: José Carbonell; José Pallarés Ferrerós.
- 964 IAP**: Benito Ignacio Aguirregoicoa; Antonio Arias Arias; Julián Díaz Izquierdo; Manuel Gisbert Talents; José Gómez.
- 34 RAR**: Marciano Díez Marcos, 208 Regimiento de Asalto SHIAP
- 208 RA**: Marciano Díez Marcos; Celestino Martínez Fierros. De Ballota, Asturias, Teniente Jefe Piloto, 989 SHAP en el 10 Cuerpo de Aviación de Asalto, desaparecido en combate 9-3-1945; Leoncio Velasco, misma unidad que el anterior.

nombres españoles: el de José Pascual Santamaría y el de Rubén Ruiz Ibarruri, hijo de Dolores Ibarruri "Pasionaria". Anselmo Sepúlveda que también fue derribado en Stalingrado no aparece en esa placa. J.M. Pascual Santamaría recibió por su último combate la Orden de Lenin.

El capitán Antonio García Cano, que derribó al menos cinco aviones, entre ellos un Ju 88 con su punto Feodorov el 26 de noviembre de 1941 y un He 111, el 12 de octubre de 1942, voló en Kittyhawks y Tomahawks con el 573 IAP, 101 División. Otras fuentes establecen que estaba en el 563 IAP. Francisco Benito también estaba con él. Algunas fuentes indican que estuvieron en el 573 IAP juntos mientras que otras señalan que después sirvieron con el 887 IAP. Antonio García Cano siempre insistía en que tuvo que enviar a Francisco Benito a reentrenamiento, lo que parece implicar algún problema de disciplina o de capacidad técnica de vuelo. De cualquier forma también señalaba que después de su reentrenamiento, voló en misiones de bombardeo nocturno con aviones ligeros PO-2, que eran los mismos U-2 biplanos reconvertidos, una técnica que los rusos habían refinado en España con los Rasantes R-5.

Ladislao Duarte, que había sido jefe de una Escuadrilla de Chatos en la Guerra Civil, fue comandante de un regimiento de caza, según algunas fuentes, y se dice que derribó algunos aviones pero Antonio Arias Arias dice en sus memorias que era observador con el 740 IAP y después con la 144 División. Esto se debe sin duda a la peculiar estructura de los regimientos rusos de aquella época, donde el Jefe de Observadores y Navegación era el Segundo Jefe del regimiento y piloto también.

El teniente Luis Lavín Lavín y Antonio Lecumberri sirvieron en el 826 IAP al mismo tiempo. Luis Lavín pasó después a la 36 DC y acabó la guerra con el 907 IAP de Operaciones Especiales. Eugenio Prieto Arana, Tomás Suárez, Ramón Cianca Bengoechea, José Antonio Uribe Galdeano, José Luis Larrañaga Muniategui, Isaías Albistegui e Ignacio Aguirregoicoa estuvieron también con Lavín en la misma escuela de vuelo. Este grupo estaba formado inicialmente por ocho muchachos de los llamados "Niños Españoles en Rusia" porque llegaron como chicos muy jóvenes refugiados, de origen vasco casi todos. En el mismo grupo estuvo Rubén Ruiz Ibarruri pero no pasó el examen médico para ser piloto y pasó a tierra, falleciendo al frente de una sección de tanques, en torno a Stalingrado.

Fueron a la Escuela de Vuelo de Borisoglébsk en la Región de Tambot en el año 1942 finalizando su entrenamiento en el año 1943. Eugenio Prieto Arana sirvió en el 3º IAP, 36 DC ó División "Iván Bakéiev", y Antonio Uribe estaba con él. Uribe murió en combate, derribado por la antiaérea en Kursk. Tenía al menos dos victorias. Es la misma persona que aparece con su nombre incompleto en algunos relatos, como Antonio Uribe. Larrañaga, que sirvió en el 591 IAP y tenía al menos cinco victorias, fue derribado el 2 de mayo de 1943. Ignacio Aguirregoicoa volaba como punto en un combate aéreo en 1944, cuando fue alcanzado y habiendo aterrizado tras las líneas enemigas disparó a los depósitos de combustible de su avión haciéndolo explotar y falleciendo en la deflagración⁵. Servía en el 964 IAP, 130 DC. Eugenio Prieto tenía cuatro victorias pero fue derribado a su vez en dos ocasiones. En la segunda, en 1943, fue hecho prisionero y según algunas fuentes fue expulsado del ejército por ese motivo en 1945 tras ser liberado. Ya se sabe que una directiva puesta en práctica por orden de Stalin,

⁵Otras fuentes sitúan este hecho a finales de 1942 en el frente de Stalingrado.



Luis Lavín con uniforme de paseo, uno de los pilotos más jóvenes entre los españoles que combatieron en Rusia.



Dos pilotos de los "Niños de la Guerra", Antonio Uribe y Eugenio Prieto. El primero derribado y fallecido en combate y el segundo con cuatro victorias personales, él mismo fue alcanzado y derribado dos veces.

consideraba a todos los combatientes hechos prisioneros y supervivientes como traidores por su supuesta “contaminación” en las cárceles enemigas. Lo cierto es que fue licenciado como capitán en 1948 y regresó a España con posterioridad.

Con respecto a este grupo de ocho aviadores, que serían los mas jóvenes de todos los pilotos españoles en Rusia hay que especificar lo siguiente respecto a algunos de ellos:

—Ignacio Aguirregoicoa es el mismo Benito Ignacio Aguirre Goicoa que voló en el 964 IAP de la 130 División, fallecido en combate. La lista de españoles fallecidos lo da como perteneciente últimamente al 159 Regimiento IAP con el empleo de subteniente y el cargo de Jefe Piloto Mayor, dentro de la 275 División IAPD, desaparecido el 9-3-1944.

—Eugenio Prieto Arana del mismo grupo de ocho se confunde con Ezequiel Picondo o Pikondo, que no existe, es un nombre supuesto o novelado.

—José Antonio Uribe Galdeano, de la citada Escuela y luego del 3º Regimiento de Caza de la 36 División, caído en Ucrania, era hermano del Ministro del PCE Vicente Uribe.

—Un combatiente de nombre Isaías Albistegui, aparece según datos proporcionados recientemente por Luis Lavín, y estuvo en la escuela inicial de vuelo en Moscú, pero no llegó a completar los estudios y ya no fue tampoco a Borisglébsk. Sin embargo hacia el final de la II G.M. aparece como piloto de planeadores de transporte que aterrizaban detrás de las líneas alemanas.

El teniente mayor Francisco Meroño Pellicer, el teniente Vicente Beltrán y el capitán Fernando Blanco de la Carrera volaron con el 960 IAP, 125 División que se estaba formando en Riedoma, a 20 kilómetros de Tula y a 30 kilómetros del frente, en aquel momento. Meroño estuvo en la 1ª escuadrilla y Beltrán en la 3ª. Inicialmente tuvieron dos I-16 volando desde el aeródromo de Boríkovo y allí probaron un MIG-1 el 20 de septiembre de 1942. El 23 de febrero de 1943 les entregaron nuevos aviones Lavochkin LA-5, entre ellos el número 88 a Meroño y fueron trasladados a Kursk. Meroño fue derribado y herido en Kursk, pasando al hospital en Moscú y siendo destinado posteriormente a una escuela a volar U-2 como instructor. Allí se encontró con pilotos de Yak-7 del 8º Cuerpo de Ejército que eran José Cirujeda, Pedro Muñoz Bermejo, José Gisbert, José Ruiz, Amadeo Trillo, Fernando Buenaño. En el hospital había tenido contacto con José Sánchez Montes, que también paso de los U-2 a Yak-7 en el frente de Voronez y había derribado cuatro aviones enemigos.

Fernando Blanco de la Carrera era Licenciado en Química y luego de actuar como observador en Katiuskas en la guerra de España consiguió hacerse piloto junto con la 4ª Promoción en Kirovabad°. Desde 1939 a 1941 trabajó en la Academia de Agricultura “Timiriázev”. Fue el aviador que terminó la II G.M. con mas elevada graduación, pues era mayor y 2º Jefe de Regimiento al término de la contienda en Bratislava con los tenientes José Robineda, Vicente Beltrán y Jacinto Gallegos.

Antonio Arias Arias era comandante de la 2ª escuadrilla en el 964 IAP, 130 DA y Manuel Gisbert Talens, José Gómez y Julián Díaz Izquierdo sirvieron con él en dicho escuadrón. Volaban en Hurricanes en el frente de Leningrado y después en Tomahawks. Arias sirvió también con el 740 IAP y después como Jefe Observador en el 439 IAP. Gisbert, que también serviría con el 938 IAP, se uniría a Arias y Julián Díaz en el 439 IAP de la 147 DC. En sus memorias dice que lo llamaron con el teniente Vieselovski al Cuartel General de la 130 División por orden del General Károl. Los mandaron a Moscú para formar parte de alguna unidad especial, pero rechazaron a Arias, porque alegaron que si caía derribado los alemanes podían presentarlo como extranjero en el seno de las VVS. Lo mismo le ocurrió a Bravo.

Santos Sevilla Medina, Pedro Muñoz Bermejo y José Luis Larrañaga (el mismo piloto ya mencionado) estuvieron en el 591 IAP. Larrañaga fue derribado en el Kubán probablemente con cinco victorias. Otros pilotos en la zona de Gorki fueron Joaquín Carrillo, Juan Eguiguren Madariaga y Blas Paredes. Eguiguren voló en el 423 IAP y fue desmovilizado como capitán en 1948.

Agustín Morales Escamilla murió en accidente en Isótomo el 28 de agosto de 1943. Isidoro Nájera Montero fue derribado en el Cáucaso en octubre de 1942 sirviendo en la 1ª Aero Brigada. En Gorki volando con Lavochkin LA-5 estuvieron Joaquín Carrillo, Juan Eguiguren y Blas Paredes.

Andrés Fierro Menu, José Cirujeda Esteve, José Ruiz, Amadeo Trillo, Manuel Gisbert Talens, Julián Díaz y Francisco Gómez se alistaron en 1943. Fierro y Trillo sirvieron en el 439 IAP. El primero derribó al menos un Ju 88 en un ataque “taran” el 25 de agosto de 1944 y él insiste en sus memorias, así tituladas “Taran”, en que también derribó otro bombardero alemán por el mismo procedimiento. En 1944 era capitán en el regimiento 439 IAP.

Román Llorente Castro, Manuel Orozco, Marciano Díez Marcos, Alfonso García Martínez “Gerásimov”, Anselmo Sepúlveda, Leoncio Velasco, el teniente Celestino Martínez Fierros, Francisco Gaspar Torres, José Crespillo y otros como Julio Muñoz,



Luis Lavín en la actualidad mostrando algunas de sus condecoraciones y recuerdos.

°Los observadores de la promoción de “universitarios” fueron ascendidos directamente a tenientes en la Guerra de España.

Joaquín Carrillo y Antonio Peinado Peñalver, se habían alistado en 1942. Orozco sirvió en el 785 IAP, 36 DA, y después en la 106 DA. José Crespillo, Antonio Peinado Peñalver y Francisco Gaspar Torres volaron con el 17 Regimiento de Reserva, el 887 IAP, de la 208 DA.

A la Escuela de Penzá fueron destinados a volar U-2 José Crespillo, Carlos García Ayuso y Francisco Benito. De entre ellos Francisco Gallardo voló también en el 887 IAP de la 208 División Aérea del 2º Cuerpo de Ejército, y algo más tarde paso a volar en aviones de caza. Había sido corneta en Los Alcázares. José Crespillo fue derribado en caza y murió en combate en Kiev, Ucrania, en 1943.

Carlos García Ayuso, Francisco García, Basilio Mesa y José Rodríguez volaron en el 17 Regimiento de Reserva.

Pilotos de bombardeo

El capitán Sepúlveda volaba en los Pe-2 y fue derribado en Stalingrado en octubre de 1942. Leoncio Velasco, el capitán Marciano Díez Marcos, Alfonso García “Gerásimov” y Celestino Martínez Fierros volaban en los Il-2 Stormovick. Velasco, Gerásimov y Sepúlveda lo hicieron juntos en el 208 ShAP (Regimiento de Asalto).

Celestino Martínez murió al ser derribado su Il-2 en el lago Balatón, Hungría, en 1945. Era natural de Ballota en la zona occidental costera de Asturias y perteneció a la 4ª Promoción de Kirovabad, donde se casó con Clarita Rosén, la interprete más famosa y la chica más hermosa de la Escuela. Celestino participó en numerosos combates con U-2 y a primeros de 1944 paso a los Il-2 Stormovich. Había derribado dos aviones enemigos y falleció en el citado combate en Hungría. Díez Marcos primero sirvió como instructor pero después pasó al 24 ShAP, de Il-2, siendo desmovilizado como capitán en 1948. Fernando Blanco de la Carrera voló en la 125 DA y fue subcomandante de un regimiento mandado por el coronel Akulin.

Los tenientes Francisco Gaspar Torres, Carlos García Ayuso y Francisco Benito volaron en los Polikarpov U-2 al mismo tiempo, igual que José Sánchez Montes, aunque en el caso de este último eran ambulancias U-2. Más tarde Sánchez Montes voló en Yak-7 y derribó al menos cuatro aviones, entre ellos un Ju 87 el 13 de julio de 1943 en el frente de Voronez, en Projorovska.

Pilotos de transporte

El capitán Román Llorente Castro antes mencionado voló en aviones civiles de transporte. Peinado fue derribado en Polonia en 1944. Parece que fue muerto durante un bombardeo. Su último destino según la Lista era el 153 Regimiento IASP, 12 División GulAD, División de la Guardia como Subteniente Piloto.

Quizá el caso más inusual entre los pilotos españoles fue el de Isaías Albístegui, quien voló en planeadores de transporte tras las líneas enemigas para abastecer a las fuerzas guerrilleras. Ese extraño empleo debe ser la causa de que no haya forma de ubicarlo en ninguna lista ni grupo conocido.

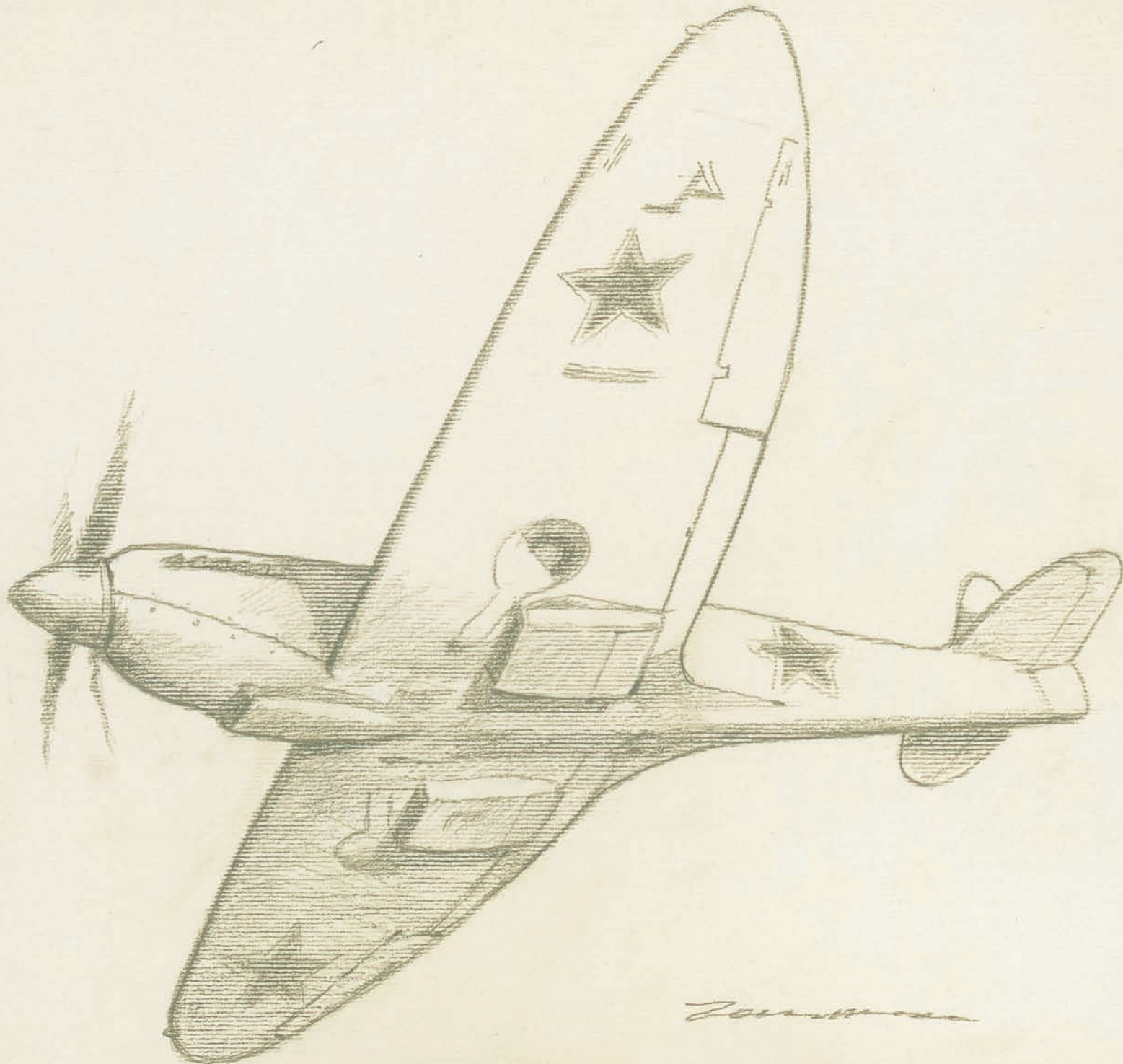
Otro personal

Ramón Moretones Senén volaba como observador en bombarderos de largo alcance en 1943, después de haber participado en los vuelos con aviones alemanes en los Urales. Según García Cano, volaba como navegante-observador en la 1ª Brigada de Guarda Fronteras, en un regimiento de bombardeo dotado con aviones B-25. Exactamente lo mismo es aplicable a Damián Macayá Tarré, que también volaba como navegante en bombarderos de largo alcance, fue derribado sobre Königsberg y entregado al gobierno español. Al parecer fue fusilado en Barcelona. Ambos procedían de la 4ª Promoción de Kirovabad.

Otros nombres figurados y que no fue posible asociar con una unidad de aviación determinada eran: Andrés Acero, José Luis Barco, Jacinto Gallegos, Jacinto García Baños, José Gisber, Julián Izquierdo, Pedro Muñoz Bermejo, José Robineda, Miguel Roy, Ramón Santos, Tomás Suárez y Adolfo Torres. (Muchos de estos nombres son figurados, aparecidos en la novela “*El sol sale a media noche*” editada en Moscú en castellano). De los primeros sus nombres reales son Andrés Fierro, José María Bravo y José Díaz Santos. También aviadores eran Pedro Muñoz Bermejo, piloto de SB-2 en la Guerra Civil, José ó Manuel Rovineda piloto de bombardeo nocturno con aviones escuela PO-2 y Tomas Suárez, fallecido en Rusia en fecha desconocida.

Combatientes en tierra

Si es difícil mencionar todos los nombres del personal de tripulaciones, el cuadro es aún más restringido en lo tocante al personal de tierra. De los que se alistaron en la VVS en 1941, sólo se conocen los nombres de Ignacio Aguinaga, mecánico de vuelo y el teniente mecánico Jesús Rivas Concejo. Unos cuantos aviadores con experiencia, como el propio Jesús Rivas y el piloto Juan Roldán Ramón, lucharon con las fuerzas guerrilleras tras las líneas alemanas, sin volver a volar en un avión a partir de 1941. Roldán murió en Novorosiisk en enero de 1943. La misma suerte corrieron Antonio Blanco, Antonio Blanch, Alfredo Fernández Villalón e Hipólito Nogués. Fernández Villalón fue capturado y fusilado en Jitomir en febrero de 1942. También falleció tras las



líneas alemanas actuando valientemente como guerrillero Juan José García Otero, observador de Katiuskas en la Guerra de España.

Los aviones que volaron

Quizá los tipos de aviones más sorprendentes en los que volaron los pilotos españoles de la VVS fueron el Messerschmitt Me 108, Bf 109, Bf 110, Dornier Do 215 y Junkers Ju 88, algunos de ellos comprados a los alemanes antes de la guerra. Ocurrió en el verano de 1941 en el aeródromo de Aramil en Sverdlovsk, en los Urales. De hecho eran los primeros aviones en los que volaron al comenzar la guerra, con la finalidad de realizar misiones tras las líneas enemigas, pero el plan no pudo llevarse a la práctica a causa del impetuoso avance alemán hacia Moscú, no sin antes haber sufrido la baja del Ju 88 al despegar en un vuelo de entrenamiento, en el que resultó gravemente herido el mecánico Ignacio José Aguinaga, siendo los otros tripulantes Manuel León Díaz y el coronel Opadchi. Antonio Arias voló en el Bf-110. En ese momento se abortó la idea. Sin embargo, fue resucitada en 1942 tras la captura de 15 aviones intactos de la Luftwaffe en Osinovka, incluidos Me 109G y Go 145A, con los que realizaron varios vuelos de reconocimiento sobre las posiciones alemanas.

Los pilotos de caza volaron en todos los tipos en servicio con la VVS desde el I-153 y sus viejos conocidos de España, los I-16, hasta lo último en Airacobras, Kingcobras, Kittyhawks y Spitfires.

Desmovilización

Algunos nombres no están atestiguados de forma completa, sólo con uno de los apellidos, y por esa razón es posible que en algunos casos se trate de la misma per-



El Monumento a los caídos españoles en Smolensk.

sona a la que algunos compañeros conocían por un apellido otros por otro. Se dan los nombres completos donde ha sido posible encontrarlos. Se dice que la mayoría de los pilotos de caza españoles por convicción política eran reacios a considerar los éxitos individuales y hablar del número de aviones que derribaron en combate, así que muchas de sus victorias no están registradas a título personal. Aunque de ser cierto parece que no es esta una tradición coherente, pues las victorias en España se anotaban siempre.

Un total de 800 españoles lucharon en las filas del ejército ruso y 185 murieron en acto de servicio. La mayoría de los pilotos españoles fueron desmovilizados en 1948. Algunos regresaron y se establecieron en España desde 1957: Bravo, Lecumberri, Prieto Arana, Albístegui, Arias y Lario, por mencionar algunos. Tras la muerte de Franco, la llegada de la democracia y las convulsiones de la moribunda URSS, algunos más regresaron en los años 80 y 90.

BIBLIOGRAFÍA:

—“Arde el Cielo” (Memorias de un Piloto de Caza Participante en la Guerra de España 1936–1939 y en la Gran Guerra Patria de la U.R.S.S 1941–1945). Antonio Arias Arias. Ediciones Adela Delgado Romero, Silla, Alicante, 1995.

—Aviadores Españoles en la Gran Guerra Patria. Francisco Meroño. Ediciones Progreso, Moscú, 1986.

—Españoles en la Segunda Guerra Mundial (El Frente del Este). Capítulo Seis —“Españoles en el Ejército Soviético”, contribución de Carlos Flores Pazos. Vandalia, Madrid, 1999.

—Stalin’s Falcons. Tomás Polák & Christopher Shores. Grub Street, Londres, 1999.

—Juan Lario Sánchez. Un piloto de caza y dos guerras: la española y la mundial. Vicente Talón. DEFENSA nº 233, 1997.

—Memoria de la Guerra de Euzkadi. Vol 4. Los Vascos en la Segunda Guerra Mundial. Vicente Talón. DEFENSA Extra nº 27.

—Los ases republicanos. Leopoldo Morquillas y una tumba en el Cáucaso. Rafael de Madariaga. AEROPLANO nº 13.

—Figuras de la aviación española: José María Bravo. Rafael de Madariaga. AEROPLANO nº 14.

—Cuadernos de Aviación Histórica, Dossier 3, Carlos Lázaro Ávila, Diario de un piloto de caza en Kirovabad.