

# NIÑOS DE RUSIA, hijos de aviadores de la República

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ  
*Miembro del IHCA*

**A** lo largo de diferentes investigaciones sobre los españoles que estuvieron en el territorio de la Unión Soviética por unas razones o por otras desde comienzos de los años 1930 hasta las fechas actuales, siempre me llamó la atención el que un pequeño grupo de los denominados Niños de Rusia, los chicos enviados desde España a la URSS, fueran precisamente hijos de Aviadores de la República. De ellos la mayoría volvieron a España en los años 1956 y siguientes y algunos se volvieron a Rusia al otro año debido a dificultades de acomodo o problemas laborales o de familia.

Es indudable que el apellido de sus padres o la relación familiar fue determinante en la selección de aquellos niños y niñas, pero también me ha resultado evidente en el curso de la búsqueda, que una vez que estuvieron en Rusia recibieron el mismo trato y tuvieron las mismas oportunidades, tanto de estudios como de colocaciones, que todos los demás. Ellos insisten, como en general todos los Niños, en que no hubo discriminación alguna y aseguran que tuvieron más oportunidades que los propios rusos, que no contaban con colegios y centros tan bien dotados como los suyos.

Los hijos de algunos oficiales de elevado rango o que tenían más influencias fueron rescatados de la URSS en pocos años, y es evidente que los jefes mas importantes entre los de Aviación, como Tourné Pérez-Seoane, De la Roquette, Leocadio Mendiola, Salueña y algún otro consiguieron que salieran sus hijos de Rusia hacia México en 1945 ó 1947, cuando era prácticamente imposible para nadie salir de la Unión Soviética.

En el transcurso de esa búsqueda y de sucesivas entrevistas, hemos tropezado con un documento, que si bien adolece de muchos defectos, ya que es una especie de catalogo sencillo e incompleto, tiene el valor de recopilar datos y nombres de 4329 hombres y mujeres españoles que vivieron en la Unión Soviética y que volvieron o se quedaron allí. Le hemos dado circulación entre archivos e investigadores y le llamo "El libro de los 4300" a falta de otro titulo mejor. Está digitalizado y depositado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire.

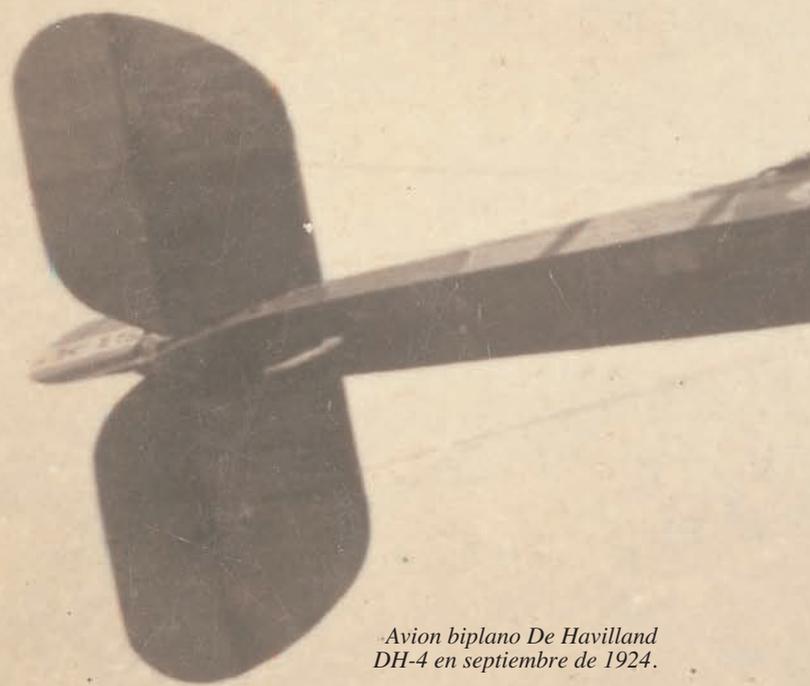
## HIJOS DE PERSONAL DE AVIACIÓN

**A** mediados del año 1937, ya cerca de producirse el desenlace final de la Zona Norte que separaba al bando nacional del bando republicano desde los comienzos de la guerra civil, contingentes importantes de niños vascos, asturianos y cántabros y en menor medida de otros lugares de la España Republicana fueron enviados a Rusia como refugiados. Desde otros puntos también fueron enviados algunos grupos en marzo, por ejemplo en el caso de los hermanos Bruno García que lo fueron desde Cartagena el día 27 de ese mes de 1937.

Fueron en total casi tres mil, aunque la cifra final es controvertida y entre ellos unos mil chavales eran asturianos, mil doscientos vascos y algo menos de otras provincias. En algunos casos eran hermanos y hermanas en grupos de cuatro, cinco y hasta seis de la misma familia. Tenían entre cuatro y doce años de edad y casi siempre permanecieron agrupados por núcleos familiares. Sus orígenes estaban sobre todo en enclaves de grandes núcleos

donde vivían trabajadores, mineros u obreros de las áreas fabriles del norte de la Península, por lo cual sus lugares de nacimiento se agrupan en torno a Somorrostro, Baracaldo, La Arboleda, Portugalete en Vizcaya; Sotroñdio, Mieres y Langreo en Asturias; y Torrelavega y sus alrededores en Santander. En Rusia les esperaban maestros y profesores españoles, escuelas y residencias bien pertrechadas y un nivel de vida bastante agradable, al menos durante los primeros años, hasta junio de 1941, cuando la invasión alemana terminó con la mayoría de las comodidades.

En noviembre del mismo año de 1937 y ya finalizada la guerra en el Norte Peninsular, marchó a Rusia una nueva expedición de niños de origen muy peculiar, ya que todos o casi todos eran hijos de Aviadores de la República, en algunos casos her-

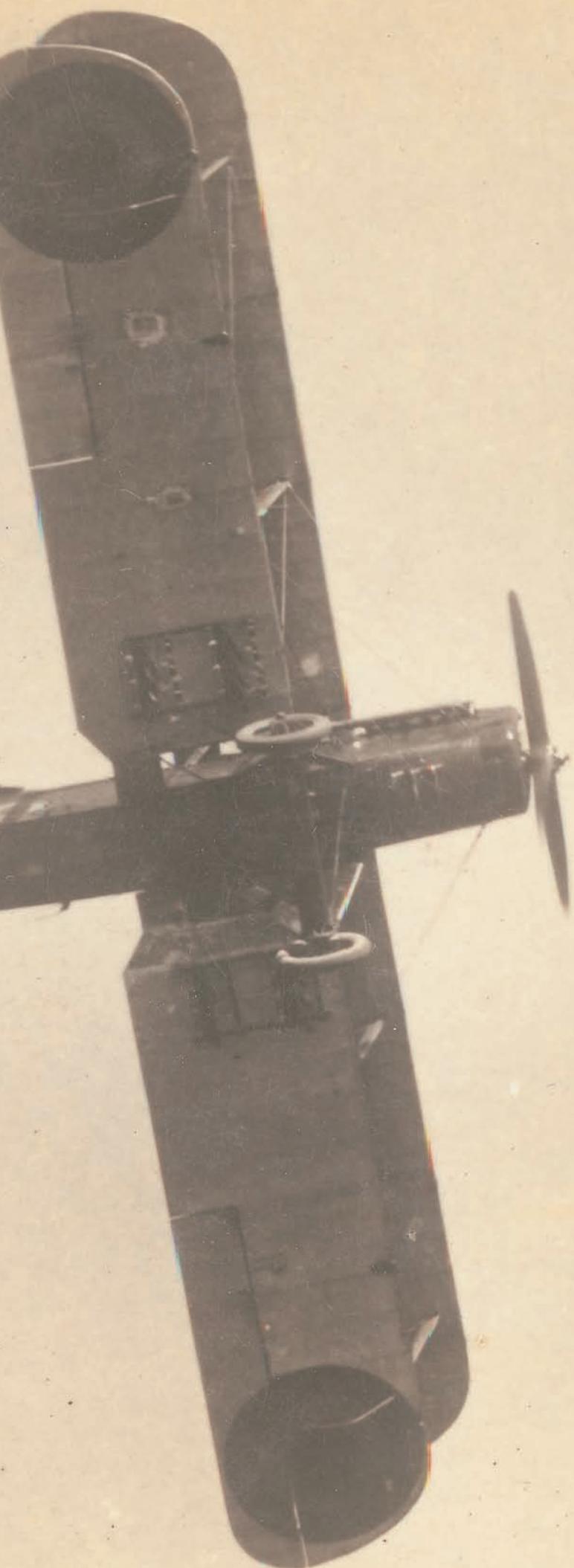


*Avion biplano De Havilland  
DH-4 en septiembre de 1924.*

manos o hermanas, que confiaban así en salvar de la guerra y de una posguerra amenazante a sus vástagos. Otros eran huérfanos de oficiales represaliados y desaparecidos violentamente en los primeros días de la sublevación.

## BERMÚDEZ-REYNA Y SUS HIJOS

**J**osé Luis Bermúdez-Reyna de Madariaga, padre de los niños conocidos como Bermúdez Reyna Rocafull, nació en Madrid el 9 de junio de 1899 y falleció en Ceuta fusilado el 13 de agosto de 1936. Capitán de Aviación, se distinguió defendiendo a la República en el aeródromo de Sania Ramel, Tetuán, el 17 y 18 de julio enfrentándose junto al comandante Ricardo de la Puente Bahamonde a fuerzas de los militares sublevados muy superiores en número, formadas por el 2º Tabor de Regulares al mando del comandante Serrano Montaner.



Nacido en una familia de tradición militar su padre fue el Laureado Teniente General Eduardo Bermúdez-Reyna Chocano y su madre Presentación de Madariaga Suárez. Entró en la Academia de Infantería de Toledo en 1914 como alumno, ascendiendo a 2º Teniente en junio de 1917, al año siguiente fue confirmado como alférez y en 1919 era teniente de Infantería. Después de varios destinos peninsulares en 1923 se encontraba destinado en Ceuta y luego en Melilla de donde salió a final de año para realizar el Curso de Piloto en la Escuela de Getafe. Al terminar el curso es destinado al Grupo de Escuadrillas de Melilla al recibir el Título de Piloto Militar y entrar al Servicio de Aviación Militar. Durante 1924 realiza una intensa actividad en Aviación, asciende a Capitán de Infantería y recibe la séptima Cruz Militar con Distintivo Rojo, para añadir a las seis que había ganado en los años anteriores en Marruecos.

En 1925 se le destina al Grupo de León con residencia en Getafe, realiza el curso de Observador en Cuatro Vientos y marcha al Curso de Mandos en Los Alcázares el 28 de septiembre de 1926. Durante los años siguientes estuvo en Nador como Jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 4º, sufriendo las vicisitudes de los oficiales afectos al movimiento republicano a finales de 1930 y comienzos de 1931, hasta ser dado de baja en Aviación, pasando a la situación B el 16 de febrero de 1931 como represalia por su participación en el intento de revuelta. El 18 de abril vuelve a la situación de actividad en Aviación y pasa al Estado Mayor de Fuerzas Aéreas de África en Tetuán.

Fue nombrado accidentalmente Delegado Gubernativo de Ceuta en 1933, en 1934 estuvo adscrito a la Presidencia para el Servicio de Aviación y en 1935 estaba en su destino anterior en Tetuán. En Sania Ramel, donde tenía su puesto de mando el comandante De la Puente, este jefe junto con Bermúdez-Reyna, jefe de la 1ª Escuadrilla de Breguet, el capitán Álvarez Manzano y otros oficiales, reunieron a los soldados de aviación y pusieron el aeródromo en estado de defensa, arresgando en el pabellón al capitán Rivero, partidario del golpe. El combate contra las fuerzas atacantes de los sublevados, duró toda la noche con distintas escaramuzas, siendo cañoneado el campo por una batería del Primer Grupo Móvil. Finalmente cesó la resistencia y se rindieron los sitiados. Hubieran podido escapar los oficiales en algún avión, pero se negaron a abandonar a sus hombres. Allí terminó la resistencia armada en el Territorio del Protectorado Español de Marruecos ya que el Alto Comisario, Capitán de Aviación Arturo Álvarez Buylla, fue depuesto y encarcelado casi a las mismas horas.

El comandante De la Puente fue fusilado el 4 de agosto y tanto el capitán Bermúdez-Reyna como otros oficiales lo fueron también a los pocos días, al igual que el capitán Leret y los dos alféreces a sus órdenes en El Atalayón de Melilla. Bermúdez-Reyna fue enterrado el 13 de agosto en una fosa común del cementerio de Ceuta; su esposa falleció poco después de la guerra y sus cuatro hijos fueron trasladados a Rusia en noviembre de 1937, al igual que otros hijos de aviadores y militares adictos a la República. Fueron repatriados en el año 1956 y dos de ellos se volvieron a la URSS al poco tiempo quedando otros dos en España.

## LOS BERMÚDEZ REYNA EN RUSIA

**C**onchita Bermúdez Reyna Rocafull nació en Madrid en 1926. Estuvo en las escuelas de Moscú, Saratov, y Tiflis. Maestra de español en el Instituto de Lenguas Extranjeras de Bakú. Viuda de Vicente Munárriz se repatrió definitivamente en 1970, después de vivir en España luego de su primera repatriación en 1956.

**José Luis Bermúdez Reyna Rocafull** nació en Madrid en 1927. Estuvo en escuelas para los niños en Moscú, Saratov y Tiflis. Se repatrió con su mujer María del Carmen Fernández Iribarren en 1956. Los hermanos llegaron a España desembarcando en Gijón y allí fue el lugar donde primero se establecieron. Su esposa estaba embarazada al llegar y allí nació uno de los hijos, llamado también José Luis Bermúdez-Reyna Fernán-



*Bruno con un compañero probablemente en un biplano de la escuela.*

dez. Trabajó inicialmente en Gijón y algo más tarde como ingeniero en Barreiros de donde fue expulsado por problemas laborales relacionados con la situación política de entonces. Trabajó en Pegaso también como ingeniero y luego muchos años en la empresa de electricidad FEMSA, en un puesto de alto rango técnico. Como titulado en electrónica y electricidad realizó varios proyectos que fueron patentados a su nombre y producto de los cuales su esposa recibía algunos réditos.

El matrimonio tuvo ocho hijos de los cuales viven siete, entre ellos Diana, Svetlana y José Luis. En sus últimos años, a principios de los Setenta tuvo algunos problemas de tipo político y se relacionó con el PCE aunque no con intensidad ni como dirigente. Siempre vivieron en el Barrio de San Blas y tenía contactos con otros Niños de Rusia como Antonio Barbón, Castro y una rusa llamada Valia. José Luis falleció el 20 de octubre de 1975 en Madrid.

**Flavio Bermúdez Reyna** nació en Melilla en 1929. Estuvo en las escuelas de Pirogovskaya, Obninskoye, RU de Krasnogorsk, y más tarde fue obrero en la fábrica Boriets. Se repatrió en 1956 en cuyo momento trabajó en Gijón al igual que su hermano José Luis. Pero tuvo un problema grave en la fábrica donde estaba y se volvió a Rusia en 1957. No volvió nunca a España y se cree que ha fallecido hace algún tiempo en Moscú donde vivía.

**Diana Bermúdez Reyna** nació en Madrid en 1934. Estuvo en las escuelas de Pirogovskaya, Obninskoye, y Tarasovka. Fue redactora en la editorial del comercio exterior. Vivió en Jimki. Regresó a España hacia 1970, fecha en la cual la conocieron los sobrinos Bermúdez-Reyna Fernández. En 2008 recibieron de ella una carta desde Valencia en la cual recordaba los lazos de familia que no se habían reanudado.

Las circunstancias en las cuales los cuatro, ya adultos Bermúdez Reyna llegaron a España fue objeto de la mayor preocupación y actividad para Felipe de Madariaga Rizzo, oficial de aviación pariente de José Luis Bermúdez-Reyna de Madariaga, que trató de conseguirles trabajo y una situación aceptable; pero no fue posible debido a distintas circunstancias y dos de ellos volvieron a Rusia decepcionados por la falta de una posición adecuada y mas apoyo de la familia, sin duda. Flavio retornó a Rusia. Trabajó como obrero en la fábrica de maquinaria de carreteras de Jimki. Ingresó en el PCUS (Partido Comunista de la Unión Soviética) en 1970.

## LA HERMANA DE MARIANO BRUFAU

**C**onchita Brufau Civit nació en Lérida en 1921. Trabajó en Obninskoye, en el Instituto de Aviación en Moscú, ejerció como Ingeniero en Moscú, y estuvo empleada en Radio Moscú.

*Era hermana del sargento piloto MARIANO BRUFAU CIVIT, que ingresó en Aviación de la República durante la guerra y fue*

*a Rusia con la 1ª Promoción de Kirovabad. Volvió a España y fue piloto de SB-2 Katiuskas. El día 23 de noviembre de 1937 al despegar una formación de aquellos aviones desde el campo de La Cenia, durante la maniobra de reunión previa a la formación, su avión fue alcanzado por el Katiuska que volaba el sargento Miñana. Cayó a tierra muriendo los tres tripulantes del avión, Brufau piloto, Cesáreo Graña Pérez observador y Andrés Cortés Cazalla. En el avión de Miñana se salvaron este y el observador, muriendo de las heridas el ametrallador Canales que se tiró del avión antes del impacto, aterrizando este con el tren plegado sobre un pedregal con las bombas a bordo.*

## EL PADRE DE LOS NIÑOS BRUNO GARCÍA

**E**steban Bruno Cea, había nacido el 3 de agosto de 1900. Ingresó en la Escuela de Mecánicos de Aviación con la 8ª Promoción en noviembre de 1921 y obtuvo el título de mecánico en agosto de 1922<sup>1</sup>. A continuación fue destinado a los bancos de prueba y puesta a punto de Nador, Melilla.

En mayo de 1923 ingresó en la Escuela Elemental de Pilotos de Alcalá de Henares como alumno del 6º Curso de Piloto de Aeroplano para Tropa, permaneciendo un año realizando el mismo y pasando después a la Escuela de Transformación, donde obtuvo el título de Piloto Militar en julio de 1924. Fue destinado de nuevo a Nador donde participó en numerosas acciones de guerra en la campaña de Marruecos, hasta que fue licenciado el 20 de diciembre del mismo año. Solicitó permiso para trasladarse a París por razones profesionales, pero no debió tener éxito allí ya que a finales de año pidió su reingreso en Aviación, primero como piloto y luego como mecánico, peticiones que le fueron denegadas por estar casado.

En 1928 cambiaron las normas y consiguió ingresar de nuevo como mecánico, siendo ascendido a cabo, realizando el Curso para el ingreso en el Cuerpo de Mecánicos y al término de este siendo ascendido a sargento y destinado a la propia Escuela como instructor en el Taller de Montaje y Puesta a Punto. Desde su reingreso continuó entrenándose como piloto cada vez que le era posible, e incluso lo hacía durante su permanencia ya en la Escuela Superior Aerotecnia como alumno.

En enero de 1930 ascendió a Suboficial y continuó en la Escuela de Mecánicos como Maestro del Taller de Montaje. En 1931 se le concedió un premio de "15 días de jornal por haber construido una regla de cálculo, otorgado por el jefe de la escuela".

Fue el primer suboficial de la Aviación Militar del Cuerpo de Mecánicos que ingresó en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos. Con un considerable esfuerzo personal tanto el suboficial Bruno Cea como el sargento Luis Cerro Palomo se presentaron el 6 de septiembre de 1932 y consiguieron superar el examen de acceso a la Escuela Superior Aerotecnia de Cuatro Vien-

<sup>1</sup>Datos obtenidos de los boletines de ADAR números 98 y 99, julio y diciembre de 2009.



tos. Durante el tiempo de permanencia en la Escuela, se mantuvo como piloto instructor en el club Aeropopular de Madrid, Sociedad Cultural y de Fomento Aeronáutico. Estas sociedades tenían la ventaja—según nos cuenta José Parejo Linares— de “considerar como actos de servicio, a los efectos de anotación en sus cuadernos de navegación, de las horas de vuelo que realicen, siéndoles abonadas en sus hojas de conceptuación”.

Terminó sus estudios como Ingeniero en junio de 1936, volviendo a la Escuela de Mecánicos hasta que se le asignase un nuevo destino acorde con su nueva titulación. Ascendió a teniente y continuó en la escalilla de mecánicos, citando a continuación de su nombre Ingeniero Aeronáutico, ya que en aquella época no existía el cuerpo de ingenieros aeronáuticos militares. Amigo de Eloy Fernández Navamuel, se encontraba a punto de viajar de París a Berlín con motivo del viaje de fin de carrera, cuando comenzó la Guerra Civil española. Volvió a Santander el día 3 de agosto, aterrizando en La Albericia. Realizó algunos vuelos con Navamuel en la avioneta bimotor Monospar ST-4 durante los días iniciales de la guerra en el Norte. Tanto Bruno como Luis Cerro se fueron a Bilbao y des-

cho batallón que lleva la inscripción “Fuerzas Aéreas del Norte. Batallón de Aviación Esteban Bruno”.

Como se ha citado los hijos de Bruno fueron evacuados a Rusia en distintas expediciones durante 1937 así como su viuda Clementina. Ella volvió a España el 29 de enero de 1953 y sus hijos en 1956.

## LOS NIÑOS BRUNO GARCÍA

**Charito Bruno García** nació en Madrid en 1925. Estudió en las escuelas de Pirogovskaya, luego en el Instituto Superior de Transporte, y se hizo ingeniero economista en Moscú. Casada con Ramón Gómez Pagola. Se repatrió en 1956 y en 1960 fue expulsada de España regresando a Rusia donde empieza a trabajar como economista en Moscú. En 1962 se traslada a Cuba con la familia, esposo e hija, donde trabaja como economista un par de años. El resto de su carrera profesional se desarrolla en Moscú hasta su jubilación. Regresó definitivamente a España en el año 1989, falleció en Madrid en el 2005.



*Bruno al pie de un biplano de entrenamiento.*

de allí el primero marchó a Madrid donde se presentó a las autoridades gubernamentales.

De los tres Breguet XIX que despegaron de Getafe, Madrid, hacia Santander el día 11 de agosto de 1936, uno de ellos se vio forzado por avería de motor o por derribo a cargo de otro avión de los sublevados, a tomar tierra cerca de Aguilar de Campoo, en terreno de los sublevados, cayendo prisioneros sus tripulantes tenientes Esteban Ferreras y Esteban Bruno los cuales fueron juzgados en Consejo de Guerra en Palencia y condenados a muerte, siendo pasados por las armas el día 28 de agosto.

Así terminó la difícil, voluntariosa y meritoria carrera aeronáutica de este mecánico, piloto e ingeniero aeronáutico, padre de aquellos cinco chavales, cuatro chicos y una chica, que salieron para la URSS en marzo de 1937. La Aviación Republicana dio su nombre a un batallón que actuó en el Frente del Norte y en el Museo del Aire de Madrid se encuentra el banderín de di-

**Leopoldo Bruno García** nació en Madrid en 1927. Estudió en las escuelas de niños españoles de las poblaciones de Pirogovskaya, Obninskoye, Kukul. Ingresó en la Universidad Lomonosov de Moscú donde se graduó en 1954 como ingeniero hidrólogo. Al graduarse fue destinado a Vilna, capital de Lituania. Casado con Esther Muñiz Álvarez, ambos se trasladan a Vilna, donde en 1955 nace su hija. Se repatrió definitivamente en 1977 y viven en Madrid.

Leopoldo era el mayor de los hermanos varones y siempre debió formar una pareja indisoluble con su hermana Charito; aun hoy día se le humedecen los ojos al hablar de ella, ya que era la mayor de los cinco hermanos y la líder indiscutible, como una madre en muchos sentidos para los más pequeños.

En julio de 1936 la familia se encontraba de vacaciones en Alicante ya que Esteban procuraba que cada año fueran por esos días de verano a algún sitio distinto. Cuando su madre Clementina, luego de darse por desaparecido a su marido, decidió que

sus hijos fueran a Rusia, la primera que salió fue Charito acompañando a Luli, hija de Constanza de la Mora y de su primer marido, ahijada de Ignacio Hidalgo de Cisneros, casado con Connie una vez divorciada. Las dos chicas salieron a primeros de diciembre y llegaron a Moscú el día 12, disfrutando de un viaje que parecía más una excursión que otra cosa. El 27 de marzo de 1937 le siguieron los cuatro restantes hermanos Bruno García, el más pequeño Fernando tenía dos años. Embarcaron en Cartagena en el vapor "Gran Canarias" que a Leopoldo no le pareció nada "grande" para llamarse así, y luego en alta mar transbordaron a un barco ruso, que los llevó a Odesa.

Su madre Clementina García formaba parte de la Federación de Mujeres Antifascistas y estuvo encargada de la primera expedición de niños como responsable; debía ser una mujer muy dinámica y comprometida. Con su ejemplo llevando a sus hijos con ella quería dar ejemplo a otras mujeres menos decididas. Luego de dos años en Rusia volvió primero a Francia y después a Cataluña, ya que no sabía nada de su marido y allí conoció el fusilamiento de Esteban en agosto de 1936. En 1939 salió de Barcelona auxiliada por Hidalgo de Cisneros y su esposa Connie, instalándose en México.

Los niños como ya se ha visto en otros casos recibían los estudios de primaria en español, a cargo de los abundantes profesores y maestras que también se habían trasladado desde España y que vivían habitualmente con ellos en las residencias o cerca de la misma. Luego, dependiendo de los centros pasaban a escuelas donde ya convivían con rusos y seguían los estudios en el idioma ruso, pero seguían estudiando la literatura y gramática españolas, continuando hasta el décimo grado. A continuación iban a Institutos o Universidades si ellos querían seguir estudiando o acudían a centros de Formación Obrera o Profesional si no querían estudiar.

Leopoldo estudió cinco años en la Universidad Lomonosov de Moscú. Los demás hermanos siguieron una trayectoria similar; Fernando por ser más pequeño estuvo primero en una Casa-Cuna y luego en una Casa Internacional. En la Gran Guerra Patria Leopoldo fue evacuado a Saratov, al centro de Kukus, en territorio donde residían los alemanes del Volga afincados allí desde la etapa zarista. Realizó la carrera de Ingeniero Hidrólogo desde 1949 a 1954. Al terminar trabajó como hidrólogo en Vilna, Lituania, en el Instituto de Meteorología. En el año 1956 volvieron a España en la tercera expedición, en el barco "Crimea" que llegó a Castellón y en autobuses fueron a las poblaciones de residencia de sus respectivos familiares que se hacían cargo de ellos al recibirlos.

A los dos meses se coloca como ingeniero en la empresa hidroeléctrica Moncabril, todo presagiaba una vida feliz, cuando de la noche a la mañana, como en una película de miedo los expulsaron en 1961. Ramón Gómez, casado con Charito, era hermano de Agustín que dicen tuvo alguna relación con el Comité Central del PCE. Un grupo de parientes y de amigos fueron acusados de conspiradores en 1960. Leopoldo y Ester pasaron 72 horas en los calabozos de la Dirección General de Seguridad en la Puerta del Sol sin saber que pasaba. Cuando



*Esteban Bruno de paisano con su emblema del Título C DE VUELO SIN MOTOR.*



*Bruno revisando una cola de un biplano.*

les sueltan tienen que presentarse a las autoridades con frecuencia. Su familia junto con 2 mujeres y un bebe, hijo de una de ellas, custodiados por la policía son expulsados por tren hasta Irún. Deciden ir en tren a Paris donde permanecen hasta que les facilitan el viaje de regreso a Moscú donde les esperaba Charito y familia (expulsados unos meses antes). Ese mismo año le ofrecen trabajar en la ciudad de Yeisk, próxima al mar de Aral. En las proximidades había un aeródromo militar donde entrenaban a los futuros pilotos cubanos en los cazas Mig, eran chavales muy jóvenes. Leopoldo desempeñaba las funciones de intérprete en las clases de vuelo. Fue una experiencia muy interesante y su primer contacto con los cubanos.

Al regreso a Moscú les propusieron a un grupo de españoles ir a Cuba a trabajar, solicitud que habían cursado las autoridades cubanas. En abril de 1962 viaja a Cuba en compañía de su esposa Ester y de su hija de 6 años. Desarrolló su carrera en el Instituto Nacional de Recursos Hidráulicos, siendo uno de sus fundadores, desempeñando la función de ingeniero jefe, participando en proyectos de construcción de presas en toda la isla de Cuba. Permanecieron en la isla durante 15 años, que según su esposa, fueron de lo más felices para ellos.

Por fin, después de varios intentos, ya que no les concedían el permiso de entrada, consiguieron retornar a España directamente desde La Habana en 1977. En Madrid trabaja en la empresa Unión FENOSA, hasta su jubilación en 1993. Como casi todos los Niños de Rusia mantiene que la experiencia fue en conjunto buena, reconoce como la mayoría que tuvieron opciones en estudios y trabajos que no habrían podido tener en España dado el bajo nivel económico de sus padres cuando ellos llegaron a Rusia y no creen que hubo ningún tipo de favoritismo entre ellos; todos tuvieron las mismas oportunidades sin discriminación y en muchos casos por delante de los propios nacionales soviéticos. Solamente algunos hijos de personajes importantes marcharon a México reclamados por sus padres en los años 1946 y siguientes.

**Arturo Bruno García** nació en Madrid el 23 de diciembre de 1931. Después de estudiar en varias escuelas de niños, se hizo Técnico ferroviario. Se repatrió en la primera expedición de niños que volvió de Rusia.

**Esteban Bruno García** nació el 14 de febrero de 1934. Después de varias escuelas fue obrero en la fábrica energo-mecánica de Liublinó. Estaba domiciliado en Moscú, donde permaneció hasta su fallecimiento.

**Fernando Bruno García** había nacido en 1935. Tenía por lo tanto dos años cuando llegó a Rusia. Estaban escolarizados por edades por lo cual no estaba con sus hermanos, aunque se veían de vez en cuando. Primero estuvo en Liublinó, cerca de Moscú, a donde acudía Esteban a verlo. Tanto el Colegio como los profesores eran españoles y las clases se daban en español, aunque el ruso lo iban aprendiendo en contacto con el resto de personas.

Utilizaron siempre el español en las escuelas pero al pasar a colegios e institutos, en contacto con otros chicos se hicieron ruso parlantes hablando el idioma sin acento alguno. Con unos



*Vista de un velero del Aero Popular en vuelo.*

diez años marchó a Sinferópolis en Crimea a un colegio mixto de españoles y rusos, donde estuvo hasta los 14 años. Recuerda durante la II Guerra Mundial con seis años sufrir un bombardeo de aviones alemanes cuando paseaban con una maestra y haber huido al bosque con ella hasta que cesó el ataque, contemplando grandes combates aéreos sobre sus cabezas.

Les dieron facilidades para estudiar carreras universitarias, oportunidad que aprovecharon dos de los hermanos, Charito y Leopoldo, los dos mayores. Con frecuencia marchaba a Moscú para visitar a sus hermanos Esteban, Charito y Arturo.

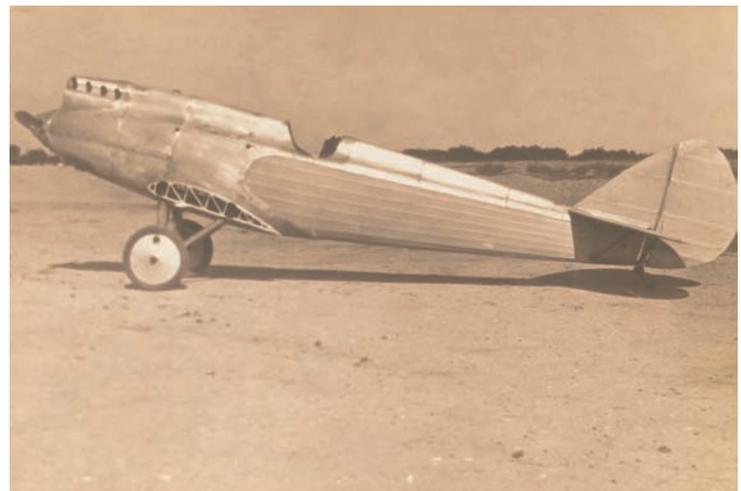
A los 14 años, como no quería estudiar una carrera marchó a Sebastópol para hacer Formación Profesional en Mecánica. De allí salió hacia 1949 para entrar en una fábrica de reparaciones de artillería, donde se trabajaba en proyectos confidenciales, por lo que tenían un documento especial. Durante cuatro años trabajó en esos proyectos y reparaciones a bordo de barcos e incluso de submarinos, en los cuales se realizaban pruebas de artillería embarcada y frecuentemente navegaba para efectuar los trabajos pertinentes.

Con 21 años se repatrió a España llegando a Valencia en la segunda expedición de niños (nada que ver con los barcos de repatriados) del año 1956. Ya estaban en España sus hermanos Arturo y Charito. Los acogieron en Madrid sus tíos y primos, ya que tenían muchos familiares. Su madre, Clementina volvió a Madrid con su hermana Agustina, cuando supo que sus hijos venían a España.

Fernando trabajó desde los primeros días de su vuelta en una empresa de mecánica de los Hermanos Garaeta. Pronto vieron que era una persona con grandes conocimientos, con buena preparación y una gran disciplina, por lo que lo hicieron encargado y fue muy apreciado por la dirección. Durante dos años estuvo desplazado en Barcelona al servicio de la empre-

sa. Decidió establecerse por cuenta propia, lo que hizo durante 15 años y cuando terminó esa actividad volvió a los talleres de uno de sus antiguos empresarios Garaeta, que se habían separado. Siempre se encontró muy apreciado en la empresa.

Charito y Leopoldo permanecieron en España hasta que fueron expulsados con sus familias volviendo a Rusia de nuevo. En esa época ya había llegado a Cuba Fidel Castro y decidieron ir a trabajar allí. Luego de pasar algunos años en Cuba, Charito y familia regresaron a Rusia y de allí de nuevo a España. Esteban, casado con una rusa decidió regresar a Rusia y no volvió nunca a España falleciendo allí. Su viuda rusa y su hija suelen venir a España de vacaciones.



*Avioneta monoplano sin alas montadas.*



Bruno, segundo por la izquierda, con su grupo de aprendices durante el Curso de Mecánicos.

## RICARDO BURGUETE, CABALLERO LAUREADO

**R**icardo Burguete Reparaz había nacido en Madrid en 1899 y falleció también en la capital el 21 de mayo de 1933. Aviador militar, se hizo acreedor a la Cruz Laureada de San Fernando por su extraordinaria conducta heroica en acto de servicio volando en Marruecos sobre territorio enemigo, cumpliendo su misión aun después de haber sido gravemente herido. Era hijo del General de Infantería Ricardo Burguete Lana, así mismo Caballero Laureado de San Fernando, condecoración ganada en Cuba. Es famosa y conocida la fotografía en la que ambos abrazados lucen cada uno la más preciada condecoración española.

Ricardo ingresó en la Academia de Infantería con quince años en 1914 siendo promovido a segundo teniente en junio de 1917. Sirvió en distintos destinos como alférez y teniente durante los años siguientes, participando en la campaña de Marruecos con gran actividad hasta ser gravemente herido en diciembre de 1921 en acto de servicio. Fue promovido a capitán por méritos de guerra y estuvo convaleciente durante casi un año. En 1922 realizó el curso de Observador, pasando destinado a la Escuadrilla De Havilland Rolls en Nador. A continuación realizó el Curso de Piloto en 1923 con la Promoción 18 y al terminar se incorporó al Grupo 4º de Melilla equipado con Bristol. Durante los siguientes meses participó en numerosas acciones tanto en la zona oriental como en la occidental de Maruecos.

En 1923 solicitó y obtuvo permiso para contraer matrimonio con Maria Ayala Balcazar de cuya unión nacieron en los años sucesivos Ricardo en 1926, Maria en 1928 y posteriormente Eduardo y Coral, nacida esta última después del fallecimiento de su padre.

El 9 de octubre de 1924 en una misión para defender las posiciones de Mesera, Teffer y Taafot, el Bristol nº 57 tripulado por el capitán Burguete y el teniente Sintes atacó a la "harka" enemiga sobre Yahyuka en pasadas rasantes lanzando las bombas con precisión, mientras Sintes disparaba los tambores de munición. Una bala de fusil hirió al capitán en el vientre y un instante después otra le perforó la fosa ilíaca, produciéndole un desgarró. Sintes vio como la sangre corría por el suelo de la cabina, pero Burguete se negó a abandonar el objetivo hasta haber arrojado las dos bombas que quedaban y a pesar de que se habían terminado las municiones. Aterrizó junto a la posición de Taatof y fue evacuado en estado gravísimo al Hospital de Larache.

Convaleciente durante muchos meses y en diferentes hospitales fue operado de nuevo y finalmente dado de alta en septiembre de 1925. Luego del preceptivo Juicio Contradictorio le fue concedida la Laureada de San Fernando tres años más tarde e impuesta por el Rey Alfonso XIII en el campamento de Dar Riffien el 5 de octubre de 1927. Ascendió a comandante por esas mismas fechas, sirviendo a continuación en varios destinos peninsulares y se sintió perjudicado tanto en la asignación como Jefe de Escuadrilla en vez de Jefe de Grupo en la ordenación de 1927, así



Esteban Bruno primero por la derecha, ante un Avro 504 probablemente, muy bien uniformado.

como en su petición para tomar parte en el vuelo en hidroavión alrededor del mundo anunciado en enero de 1929. Sufrió un aparatoso secuestro en el Sahara en mayo de 1930, siendo liberado con sus compañeros después de una búsqueda intensiva por todo el territorio.

En los meses previos a diciembre de 1930 había participado en algunas reuniones con amigos militares simpatizantes de la intentona revolucionaria de Jaca que le proporcionó la apertura de una causa y arresto leve, luego sobreesido. En mayo de 1931 fue destinado por la República como jefe de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo, hasta que tuvo que hospitalizarse en Madrid en febrero de 1933, muy resentido de las heridas recibidas en África. El 21 de mayo del mismo año falleció repentinamente como consecuencia de las secuelas que le habían dejado las graves heridas sufridas en campaña. En su memoria se dio su nombre en 1934 al aeródromo de Los Alcázares y poco tiempo después figuraba de forma permanente a la cabeza del Escalafón de Comandantes del Servicio de Aviación. Había recibido numerosas condecoraciones ganadas en combate, desde la Cruz de 1ª Clase al Mérito Militar en 1921, de las cuales poseía varias, hasta la "María Cristina" obtenida en 1926 y la de Oficial de la Corona de Italia en 1931.

## FERNANDO HERNÁNDEZ FRANCH

**A**ctuó a todos los efectos como padrastro de los hermanos Burguete ya que vivió con la madre de estos, María Ayala, hasta la muerte de esta en México en 1969. Hernández Franch nació en Zaragoza el 20 de mayo de 1906. Coronel de Aviación, fue jefe de la 4ª Región Aérea de la República durante la Guerra Civil española. Ingreso en la Academia de Caballería de Valladolid en agosto de 1923.

Desde su salida de la academia sirvió en varios destinos y fue nombrado alumno del curso de observador de aeroplano. En 1928 ascendió a teniente, recibió el Título de Observador y fue destinado al aeródromo de Gamonal en Burgos. En 1930 recibió el Título de Piloto luego de realizar el curso de transformación. Sirvió en diferentes destinos en Aviación Militar. Durante los años anteriores a la guerra civil estuvo destinado en Getafe y frecuentó a militares simpatizantes del Frente Popular que instruían a sus milicias. El 19 de julio de 1936 mandó una de las tres columnas que dirigidas por el capitán Cascón asal-



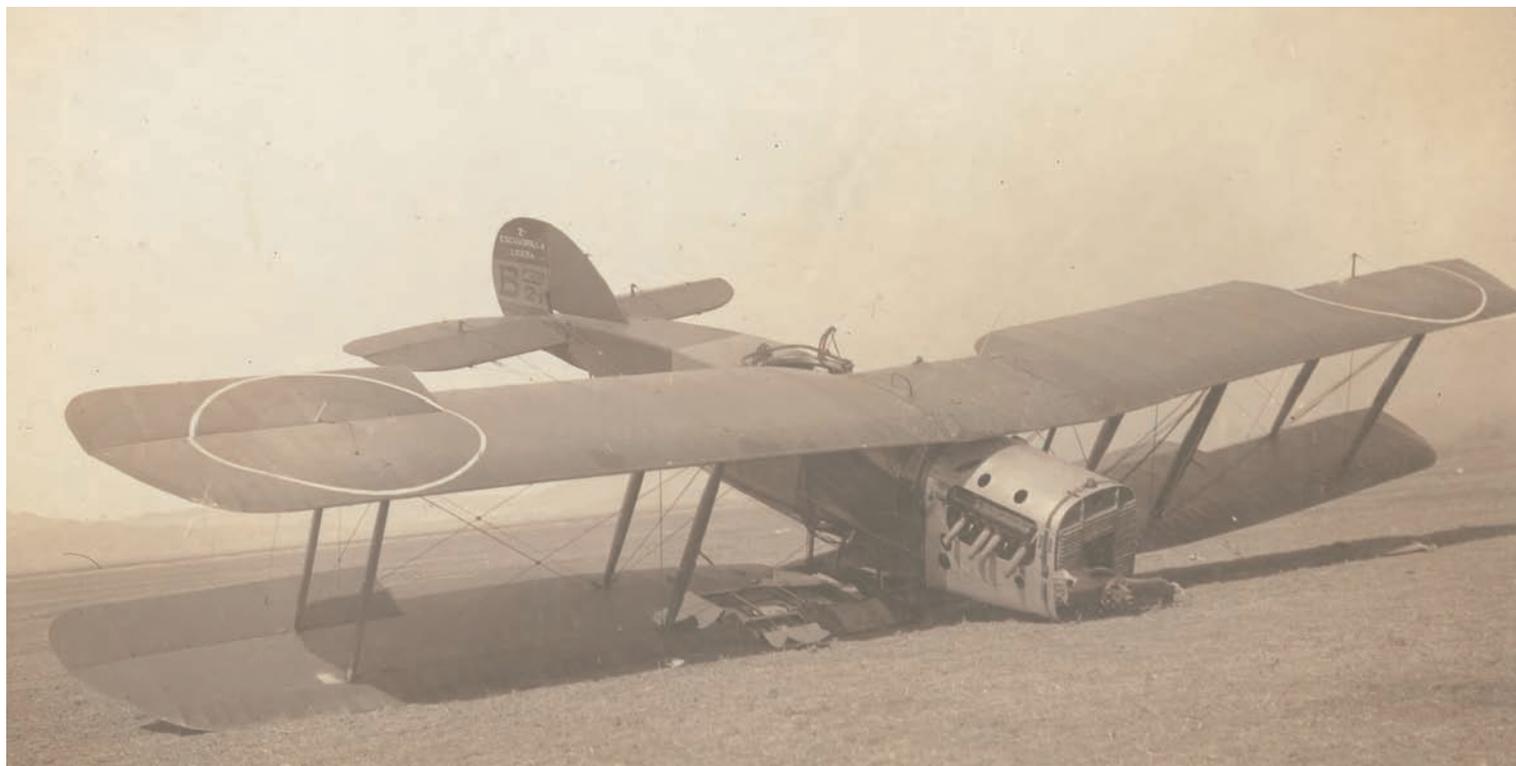
Grupo de compañeros en Alcalá de Henares, durante el curso de piloto en Septiembre 1923.

taron y ocuparon el Cuartel de Artillería Nº 1 de Getafe. Realizó gran número de vuelos en los primeros meses de la guerra.

Ascendió a capitán y a mayor por méritos de guerra y fue jefe de la 4ª Región Aérea en Valencia y jefe de la 2ª Sección del Estado Mayor en Barcelona. En los últimos días de la contienda recibió del General Hidalgo de Cisneros la misión de trasladar a Francia sanos y salvos a un grupo de 25 prisioneros españoles, alemanes e italianos, aviadores del bando nacional. Entre ellos se encontraba el notable piloto y amigo suyo Julio Salvador Díaz de Benjumea.

Durante la guerra, que terminó como teniente coronel, había realizado quinientos servicios de guerra y totalizado mil horas de vuelo. Era miembro del PCE desde 1936. Desde Francia se trasladó a la URSS y tras una corta estancia, en 1940 volvió embarcándose en Marsella para México. Vivió y trabajó en Colombo, Ceilán, en Honk-Kong, Shangai, Hawai y finalmente en México.

Tras la amnistía en 1978 fue reconocido como Coronel de Aviación retirado y ha vivido en Madrid. Falleció en Barcelona en diciembre de 2002.



Bristol biplano capotado en Nador, diciembre 1924.

## LA FAMILIA BURGUETE AYALA

La familia de Ricardo Burguete sufrió algunas alternativas relacionadas con los episodios vividos por los aviadores militares antes y después de la Guerra Civil. La esposa de Burguete, María Ayala, tiempo después del fallecimiento de este vivió con el aviador Fernando Hernández Franch, que había sido subordinado y amigo del comandante, tratando y adoptando a los cuatro hijos del matrimonio como si fueran sus propios hijos. Sin duda por iniciativa de Hernández Franch, que desempeñaba un cargo importante en la Aviación Republicana en Barcelona, los cuatro niños Burguete Ayala fueron enviados a Rusia en noviembre de 1937. El viejo general Burguete, que tenía un cargo en la Zona Republicana como representante de la Cruz Roja, voló literalmente hacia Barcelona para que no se embarcaran, pero llegó tarde.

Luego de volver de Rusia, la familia se reunió en México, donde vivieron algunos años. Dos de las hijas se casaron con alemanes que habían conocido en Moscú, asentándose en la Alemania del Este. De los dos varones con carreras universitarias, uno de ellos, Eduardo, terminó afincándose en México y el otro, Ricardo, luego de vivir también en Cuba y en Rusia, finalizó su vida en Madrid como profesor emérito de la Facultad de Filosofía de la UNED. Este último falleció en mayo de 2004.

**Ricardo Burguete Ayala** nació en Madrid en 1926. Asistió a las escuelas de niños de Pravda, Saratov, luego a la Universidad de Moscú, donde estudió Filosofía, fue candidato en Ciencias Filosóficas. Estuvo empleado en el Instituto de Filosofía con dos intervalos en los que trabajó en Cuba.

**María Burguete Ayala** nació en Madrid en 1928. Hermana de los anteriores, terminó la facultad de filosofía en la Universidad Leningrado y se quedó como profesora de español. Residió en la República Democrática Alemana donde se había casado.

**Eduardo Burguete Ayala** nació en Madrid en 1931, hermano de la anterior. Estudió en la escuela de Solnechnogorsk MGU. Se fue a México.

**Coral Burguete Ayala** nació en Madrid en 1933. Después de diversas escuelas de niños fue a la Universidad de Leningrado. Residió en la antigua República Democrática Alemana.

## JOSÉ DE LA ROQUETTE ROCHA

Capitán de Aviación, diferentes cargos en la Aviación de la República y jefe de la Escuela de Polimotores de Reus.

**Carmen De la Roquette.** Estuvo en la escuela Pirogokaya,



*Ricardo Burguete Reparaz, junto con su padre, general de Infantería Ricardo Burguete Lana, luciendo ambos la Cruz Laureada de San Fernando.*

y en Ufa. Estudió en la Escuela de Medicina de Sérpujov. Marchó a México en 1945.

**Laura De la Roquete.** Estuvo en la escuela Pirogokaya, y en Ufa. Estudió en el Instituto de Caminos y Carreteras. Marchó a México en 1945.

**Milagros De la Roquete.** En la Casa Nº 7, luego técnico textil de Moscú. Marchó a México en 1945.



*Ante un Farman Goliath bimotor en Nador 1924.*

## LA ODISEA DE MARTÍNEZ ESTEVE Y SUS HIJOS

**R**afael Martínez Esteve. El año 2001 en el AEROPLANO N° 19, Ricardo Fernández de la Torre, distinguido miembro del IHCA, escribió sobre el insigne piloto contando su dramática historia así como la de su esposa, hijos y descendientes. La de estos últimos se desarrolló en gran parte en Rusia, por lo cual datos significativos de aquel magnífico trabajo se han tomado para este.

Rafael, ilustre aviador encarcelado desde julio de 1936 por su adhesión a la República, era Jefe del Aeródromo de Tablada, Sevilla, en el momento de la sublevación que originó la Guerra Civil española. Esteve no hizo armas contra el Alzamiento, ya que solamente se le pudo achacar el no haberse sumado a él.

Había nacido en Valencia el 17 de febrero de 1894, ingresando en la Academia de Infantería en 1911 y obteniendo el despacho de Segundo Teniente en 1914, tal como se obtenía de salida en las academias en aquella época. Sus primeros destinos fueron los regimientos de Guipúzcoa en Orduña y el de Cuenca en San Roque, de donde pasó a África, incorporado al de Borbón. Allí ascendió a Primer teniente en 1916 y en 1920 inició en Los Alcázares el Curso de Piloto de Aeroplano.

Realizó prácticas en los aeródromos de Zaragoza y Alcalá de Henares, recibiendo en el de Guadalajara ya como capitán el título de piloto con antigüedad de 30 de junio de 1921. En noviembre del mismo año contrajo matrimonio con Alicia Vircondelet Gómez, nacida en Orán de padre francés y madre española.

Volvió destinado a África, donde realizó múltiples servicios de bombardeo, así como vuelos de reconocimiento, escoltas de convoyes y de avances, hasta marzo de 1926 en que pasó destinado a Cuatro Vientos para preparar el vuelo a Filipinas,

para el cual había sido seleccionado. Durante su permanencia en Marruecos se le concedieron diversas condecoraciones como la Orden de María Cristina y estudió hasta dominar el árabe, el francés y el inglés.

El 5 de abril de 1926 partieron del aeródromo de Cuatro Vientos los componentes de la Patrulla Elcano, formada por los pilotos Rafael Martínez Esteve, Eduardo González-Gallarza y Lóriga acompañados por los mecánicos Calvo, Arozamena y Pérez. Reunidos en El Cairo, el avión de los primeros tuvo que tomar tierra en el Desierto de Arabia donde estuvieron perdidos los aviadores durante once días. Descubiertos al fin retornaron a España y aunque decepcionados supieron que Gallarza y Lóriga habían continuado el raid hasta coronarlo con éxito en Manila.

En abril de 1927 ascendió a comandante de Infantería por los méritos contraídos en la campaña de Marruecos y fue destinado como jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 33, estacionada en el Aeródromo de Burgos. De allí pasó a Getafe para hacerse cargo del Grupo N° 5 y luego a Logroño. Luego de varios destinos también aeronáuticos se le da de baja en Aviación y desempeña tanto en abril de 1929 como en febrero de 1931 destinos de Infantería, implicando con ello su posible adscripción a alguno de los movimientos antimonárquicos que se dieron entre los oficiales de Aviación en

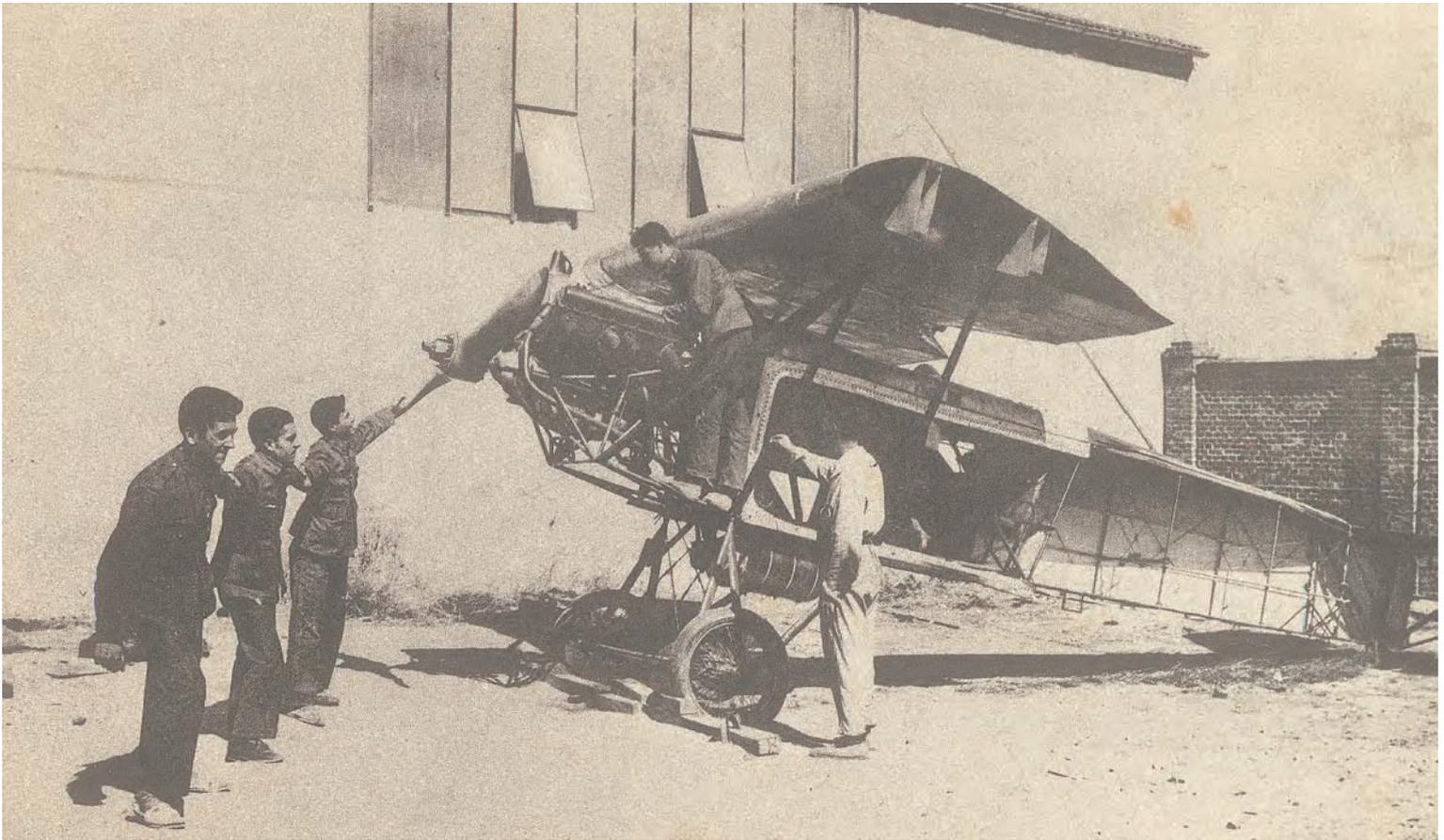
aquellos años previos al advenimiento de la República.

A los cuatro días de proclamado el nuevo régimen se le destinó de nuevo en Aeronáutica a la Escuadra N°1 con base en Getafe. Luego de un nuevo destino agregado en París se le nombra para mandar el Aeródromo de León. Desde allí pasa a mandar las Fuerzas Aéreas de la Zona Oriental de Marruecos con sede en El Atalayón hasta que en febrero de 1936 se hace cargo de la Base de Sevilla, cargo de confianza que lleva apareja-



Martínez Esteve y su esposa en los tiempos felices en los que estaba al mando de los hidros de El Atalayón.





*Aprendiendo a arrancar un motor de la época.*

do el de Jefe de la Escuadra Nº2. Al producirse el 17 de julio el alzamiento militar en Melilla se confirma como partidario del Gobierno y se verá aplastado y reducido por el ímpetu de los alzados, no sin antes defender a título individual la vida de Carlos Martínez Vara de Rey, que se salvó de una muerte segura gracias a su intervención. Prisionero después de resistir todas las presiones de superiores y compañeros para que se sumase al movimiento insurreccional, se le juzga en Consejo de Guerra en el que se salvó por el testimonio de Vara de Rey.

Ahí comenzó su calvario de prisiones y el apartamiento de su familia.

Sus hijos Rafael de 14 años, Rodolfo de 12, Roberto de 10, Alicia de 7 y Elena de 5 siguieron la suerte de su madre hasta que esta decidió en un movimiento audaz pasar vía Francia a la Zona de la República y algo más tarde enviar a los cuatro mayores a Rusia. El día 24 de septiembre de 1937 partió una expedición de lo que más tarde sería conocido como contingente de "Niños de Rusia", pero compuesta en este caso, casi exclusivamente por hijos de aviadores republicanos, en un barco abanderado por la Cruz Roja, desde el puerto de Barcelona, hacia el país eslavo. Junto a Alicia quedó Elenita, apenas con seis años, pero a finales de 1938 decidió enviarla también junto al resto de los chicos. Elena sale de la capital catalana el 23 de noviembre de 1938 poco más de un año después que sus hermanos, viajando hacia la frontera francesa en autobús, en tren hasta El Havre y de allí por vía marítima a Leningrado, a donde llega el 5 de diciembre del mismo año. Por las fechas de su viaje no es extraño que todos o alguno de los tramos de su viaje lo hiciera al cuidado de alguien de confianza y en compañía de alguno de los grupos de alumnos pilotos que formaron la 4ª Promoción de Kirovabad.

Alicia Vircondelet pasó a Francia con los huidos los últimos días de la guerra, ayudando con su perfecto francés y su pasaporte de oriunda de Orán a numerosos necesitados en aquel caos de refugiados. La Guerra Mundial la deja atada en Francia sin poder unirse a sus hijos en Rusia. Consigue pasar a Valencia y unirse esporádicamente con su esposo, prisionero en Cádiz. En 1945 reunida con Rafael que ya se encontraba excarcelado, Alicia fallece a la temprana edad de cuarenta y cuatro años.

## LA VIDA EN RUSIA DE LOS HIJOS DE ESTEVE

Los cuatro primeros viajaron de Barcelona a Gijón y Burdeos, con destino final en Leningrado. Elena, como ya se ha citado, se unió a finales de 1938 al resto de sus hermanos en Rusia y a lo largo de las diferentes escuelas y residencias por las que pasaron.

Fueron acogidos en residencias y colegios regentados por profesores españoles, completando el bachillerato y aprendiendo el idioma ruso. Los dos mayores Rafael y Rodolfo marcharon a Moscú para cursar estudios superiores, al igual que muchos de los hijos de aviadores. Podemos intuir que poseían una buena base cultural ya antes de llegar allí, pero el hecho cierto es que entre ellos se produjeron muy buenas carreras y expedientes, con mayor abundancia de la media normal entre el resto de los "niños de Rusia".

**Rafael Martínez Vircondelet**, había nacido en Tánger el 6 de enero de 1922. Una vez que hubo arribado a Rusia estuvo en las casas de acogida de Obninskoye y Pirogovskaya. En Moscú se hizo técnico químico, y ejerció como tecnólogo textil en Samarcanda y Moscú. Estudió en la Universidad de Moscú, Filosofía y estuvo empleado en el Instituto de Filosofía y en el de Ciencias Sociales. Desempeñó años más tarde una cátedra en la Universidad. Se casó con María Aranzazu Jáuregui. El matrimonio tuvo un solo hijo, Sergio Martínez Jáuregui, nacido en 1953.

**Rodolfo Martínez Vircondelet**, había nacido en Tánger el 13 de septiembre de 1923. Estuvo en las casas de acogida de Obninskoye y Leningrado, y se especializó en motores de aviación. Voluntario en el Ejército Rojo en la defensa de Leningrado, resultó herido varias veces una de ellas grave. Desmovilizado en 1943, fue internado en minas en la región de Kamerovo, en Siberia. Salió en 1945 y trabajó como técnico de motores de aviación en las fabricas de Moscú y en la fabrica 451 en Dniepropetrovsk. Se repatrió en 1956 y contrajo matrimonio en Valencia con María Dolores Sánchez y tuvieron dos hijas, Mariola y Yolanda Martínez Sánchez. Rodolfo vivió y trabajó en Valencia, falleciendo en 1993.

**Roberto Martínez Vircondelet**, nacido en Madrid el 8 de agosto de 1925. Estuvo en las casas de Obninskoye, Saratov,

y escuela EO de Liublinó, trabajando como obrero en la fabrica 45. Luego obrero en Kalinín, donde trabajo durante veinte años en una fabrica de medicamentos. Se repatrió en 1975 y trabajó en la farmacia de su tía Vicenta. Aquejado de minusvalía, ha permanecido soltero.

Las dos hijas de Martínez Esteve se fueron a vivir a Moscú al término de la Guerra Patria para estudiar en la Universidad.

**Alicia Martínez Vircondelet**, había nacido en Madrid el 2 de mayo de 1929. Estuvo en las casas de niños de Obninskoye, y Solnechnogorsk. Se matriculó en la Universidad de Geografía, ejerciendo como maestra de escuela y profesora en la universidad. Casada con Armando de la Rosa Valverde, se repatrió en 1956. Vinieron a España con su hija Alicia de la Rosa Martínez, nacida en Dnepropetrovsk, Ucrania. En España tuvieron otros dos hijos Raúl y Elena. Se estableció en Valencia donde ejerció como profesora de ruso en la Escuela Oficial de Idiomas de la ciudad. Fue elegida como traductora-interprete del mandatario ruso Mijail Sergeevich Gorbachov, cuando este visitó nuestro país, ya que tanto ella como su hermana habían coincidido con el presidente en su época de estudiantes universitarios. Alicia falleció en Valencia en 1997.

**Elena Martínez Vircondelet**, nacida en Madrid el 12 de agosto de 1930. Estuvo en las casas de Obninskoye y Eupatoria. Luego fue residente en Kuivishev, estudió biología y se convirtió en una prestigiosa profesional de esa disciplina, ejerciendo en varios centros y laboratorios, después de cursar estudios en las universidades de Moscú y Rostov del Don. Alcanzó a desempeñar como médico biólogo, la responsabilidad del laboratorio de una clínica estatal oncológica de la Provincia de Samara. Elena volvió a España en 1992 con sus hijos Alejandro y Alicia, hijos habidos en su matrimonio con Alejandro Mélnikov, Catedrático de Jurisprudencia. Su hijo Alejandro Martínez Mélnikov —ya que ha invertido el orden de sus apellidos para llevar primero el de su abuelo— es ingeniero aeronáutico con títulos convalidados en España, y su hija Alicia también vive en Valencia con su esposo, el ingeniero ruso Alexandr Poliakov. Ambos tienen hijos, dos el primero chica y chico, Anastasia Martínez Melnikova y Alejandro Martínez Mélnikov y Alicia también otro chico llamado Pablo Poliakov Martínez.

**Rafael Martínez Esteve** recorrió diferentes penales y prisiones militares durante su cautiverio, residiendo también en alguna ocasión en hospitales como el Militar de Cádiz donde pasó siete meses. Se revisó varias veces el proceso; el ya entonces coronel Vara de Rey, declaró en su favor en diversas ocasiones lo cual al final resultó en la conmutación de la pena por la de veinte años de reclusión menor, lo cual suponía la libertad condicional o prisión atenuada, la cual surtió efecto el día 30 de septiembre de 1943, pasando a cumplir el resto



*Leocadio Mendiola, al mando del Grupo 24 de SB-2 Katiuskas durante la parte final de la Guerra Civil.*

de la pena en su domicilio de la Calle Colon Nº 42 de Valencia. Su esposa Alicia falleció en 1945 y él fijo su residencia en Madrid un año más tarde. En 1956 tiene la inmensa satisfacción de encontrarse con sus hijos Rodolfo y Alicia; solamente estos volverían a abrazarlo. Rafael permanecería siempre en Rusia y los demás volverían años mas tarde.

Esteve murió en Madrid el 23 de abril de 1965, y sus restos fueron exhumados el 22 de diciembre de 1973, por decisión de sus hermanas, para recibir definitiva sepultura en el Cementerio General de Valencia junto a los de su amada esposa. Tremenda tragedia vital la de este aviador insigne, cuya historia al final ha sido mercedamente recuperada y su memoria reivindicada y venerada por todos y cada uno de los miembros de su familia, pasando por encima de miles de kilómetros y durísimos años de exilio y penalidades.

## LEOCADIO MENDIOLA NÚÑEZ

**L**eocadio Mendiola Núñez, padre de los niños Mendiola García nació en Badajoz en 1909. Fue un aviador que permaneció con la Aviación de la República durante la guerra civil y tuvo el mando del Grupo Nº 24 de Katiuskas hasta el final.

Desde muy joven tuvo gran afición a la aeronáutica e ingresó en el Servicio de Aviación en Cuatro Vientos en julio de 1926, como soldado voluntario de Ingenieros. En 1927 era sargento y en 1931 ya con la Republica fue convocado para el Curso de Pilotos realizando a continuación el de transformación. Actuó como piloto en la mayoría de los aviones de la época estando destinado en León y Tablada y había realizado los cursos de mecánico y de ametrallador-bombardero.

A comienzos de la sublevación estaba en Getafe, combatiendo en vuelo desde el primer día, en distintos tipos de aviones. En octubre de 1936 hizo el curso de Tupolev SB-2 Katiuska, recién desembarcados en Cartagena. Desde ese momento actuó continuamente en los bombarderos bimotores siendo sucesivamente jefe de patrulla, jefe de escuadrilla y jefe del Grupo 24. Su prestigio fue creciendo y fue uno de los pilotos gubernamentales más conocidos y famosos. En febrero de 1939 fue enviado a Francia para recoger una nueva remesa de aviones, operación que fue anulada por el gobierno. Fue uno de los tres aviadores que en esos días tan críticos se volvió todavía a la zona centro de la República, después de la caída de Cataluña. Voló a Orán con tres aviones el 29 de marzo de 1939. Vivió en Argelia y México, volviendo a España en febrero de 1967. Se estableció en Cataluña y rehizo su vida, falleciendo allí en julio de 1998.

**Benita Mendiola García**, estuvo en la Escuela de Eupatoria. Se marchó a México.

**Marcelina Mendiola García**, nació en Madrid en 1938. Estuvo en la escuela de Trasovka. Se marchó a México.

**Vicente Mendiola García**, nació en Madrid en 1932. Estuvo en la Escuela de Navajito. Se marchó a México.



*Esteban Bruno de uniforme, con capa, botas y mostrando el emblema de piloto. En Alcalá de Henares el 2 de febrero de 1924, delante probablemente de un Avro 504.*



*Grupo de alumnos del curso de mecánicos*

## ELOY FERNÁNDEZ NAVAMUEL

**E**loy Fernández Navamuel, nacido en Torrelavega, se encontraba en París cuando comenzó la GCE y era Teniente de la Aviación Militar en situación de retirado<sup>2</sup>. El día 3 de agosto voló a Santander con la avioneta Monospar ST-4, motores en estrella Pobjoy de siete cilindros y 85 c.v., acompañado por su amigo Esteban Bruno Cea, aterrizando en La Albericia.

Con este avión al que se le había practicado un agujero en el suelo del fuselaje, un cuadrado de unos 35 centímetros de lado por el cual se lanzaban las bombas a mano, se realizaron servicios los días 6, 7 y sucesivos sobre objetivos en Gijón y Oviedo con resultados que Navamuel exageraba mucho, teniendo en cuenta la cantidad y la potencia de fuego de la media docena

de bombas que portaba la avioneta. Después de estas incursiones y bombardeos, Navamuel fue ascendido a capitán el 25 de agosto y nombrado jefe de la Base Aérea del Norte, un cargo inexistente que reconocía su mando sobre las Fuerzas Aéreas de la República en la Zona Norte. Cuando fue sustituido por el Comandante Manuel Cascón dejó de tener responsabilidades en Aviación. En el verano de 1937 fue ascendido a Comandante y recibió el mando de la División 54, con la cual cubría en agosto el sector de Reinosa. El día 14 de agosto de 1937, primera jornada de la ofensiva nacional en aquel sector, Navamuel huyó a Francia abandonando el frente en una avioneta con su comisario político. Presentado más tarde en Cataluña, fue expedientado y dado de baja en Aviación por "abandono de destino" el 7 de julio de 1938 y luego expulsado del Ejército el 21 de septiembre del mismo año.

<sup>2</sup>Datos sobre Eloy F. Navamuel tomados del libro "Guerra en el Cielo de Cantabria" de Emilio Herrera Alonso, editado por el Ministerio de Defensa en 1999.



*Bruno con su futura esposa Clementina y una pareja amiga.*

Los niños Navamuel Cianca eran parientes de Eloy con el cual, probablemente, mantenían una cercana relación.

**Fabián Navamuel Cianca**, nació en Santander en 1928. Estuvo en las escuelas de Leningrado, y en la fábrica de cojinetes N°2 en Moscú. Fallecido en Moscú de tuberculosis en 1948.

**Luis Navamuel Cianca**, nació en Santander en 1928. Estuvo en las escuelas de Leningrado, Pushkin, y Molotovsk, y en la escuela EO de Krasnogorsk. Obrero en la fábrica de cojinetes N°2 de Moscú. Repatriado en 1956 ó 1957, posteriormente volvió a la URSS. Trabajó en la Fábrica de cojinetes de Minsk.

**Francisco Navamuel Cianca**, nació en Santander en 1930. Estuvo en las escuelas y Casas de Pushkin, Eupatoria, Saratov y Navajino, y en la RU de Liublinó. Trabajó en la Fábrica de neumáticos de Moscú.

**Maria Navamuel Cianca**, nació en Santander en 1933. Estuvo en las Casas de Pushkin, Obninskoye, Eupatoria, y trabajó como técnico de costura en Simferopol. Se repatrió.

## FRANCISCO PIEDRA YÉBENES

Era Oficial de tercera de la Aeronáutica Naval al comienzo de la guerra y estaba destinado en la Escuadrilla de Martinsyde en San Javier. Estuvo como profesor en las Escuelas Elemental y

de Transformación durante casi dos años hasta su fallecimiento en accidente aéreo.

**Carlos Piedra Jiménez**, Nacido en Barcelona en 1927. Casas de Pravda, Kuibishev, Stalingrado. En Moscú en fábrica N° 45 obrero en un koljos en Yangui-Yul, región de Tashkent y Tula. Se repatrió.

**Leopoldo Piedra Jiménez**, Nacido en Barcelona en 1928. Casas de Pravda, Kuibishev. Moscú, técnico de carreteras, trabajo en Tula. Se repatrió.

Estuvieron en Rusia Luis y Manuel Piedra García, nacidos en Portugalete que no eran parientes del Capitán Piedra, con bastante probabilidad.

## RAMÓN PUPARELLI FRANCIA TENIENTE DE AVIACIÓN

**J**osefa Puparelli Nieto, Nacida en Madrid en 1930. Odesa. Se fue de la URSS después de la II Guerra Mundial.

## JUAN DE LA QUINTANA LADRÓN DE GUEVARA

**C**apitán de Aviación al comienzo de la guerra civil tuvo el mando de distintos aeródromos en Extremadura en agosto de 1936 y en septiembre en Andujar y Cabeza de Buey. Desempeñó numerosos cargos durante la contienda y cerca del final era Director de LAPE. Falleció el día 5 de febrero de 1939 al estrellarse el Spartan Executive que volaba despegando de Figueras contra una cisterna de combustible.

**Alberto Quintana Vila**, nacido en Barcelona en 1928. Casas de Jarkov, Stalingrado, Ufa, estudios sin terminar de técnico ferroviario y químico. Obrero en la fábrica Karbolit de Orejovo, empleado en la Embajada Colombiana. Empleado en agencias aéreas en Moscú y Embajada de España en Moscú.

**Concepción Quintana Vila**, nacida en Barcelona 1928. Casas de Járkov, Ufa, técnico de carreteras de Moscú, instituto de carreteras y autos de Leningrado, empleada en Alma Atá y Voronez.



*Eloy Fernandez Navamuel y a la derecha Esteban Bruno Cea, delante de la avioneta Monospar.*



*Bruno, de correcto uniforme verde como suboficial.*

**Jorge Quintana Vila**, nacido en Barcelona en 1933. Casas de Najavino, instituto de comunicaciones, capataz e ingeniero en construcciones telefónicas en Voronez.

## ANTONIO SALUEÑA LUCIENTES

**N**acido en Fuendetodos, Zaragoza 1898. Piloto antes de la Guerra Civil Española, alférez y ascendido a Mayor. En la URSS educador en Pushkin, sovjos Viesna de Crimea, pensionista en Kiev, donde falleció el 11 de enero 1960.

**Simona Salueña Lucientes**, nacida en Zaragoza 1904. Educadora en casas de niños, se repatrió en 1982.

**Luis Salueña Salueña**, nacido en Logroño 1929. Casas de Pushkin, Leningrado, Kirov, Bolshevo. Instituto de Aviación, ingeniero en Kiev.

**Petra Salueña Salueña**, nacida en Zaragoza en 1933. Casas de niños de Pushkin, Molotovsk, Kirov, Bolshevo. Instituto de Medicina, medico en Moscú.

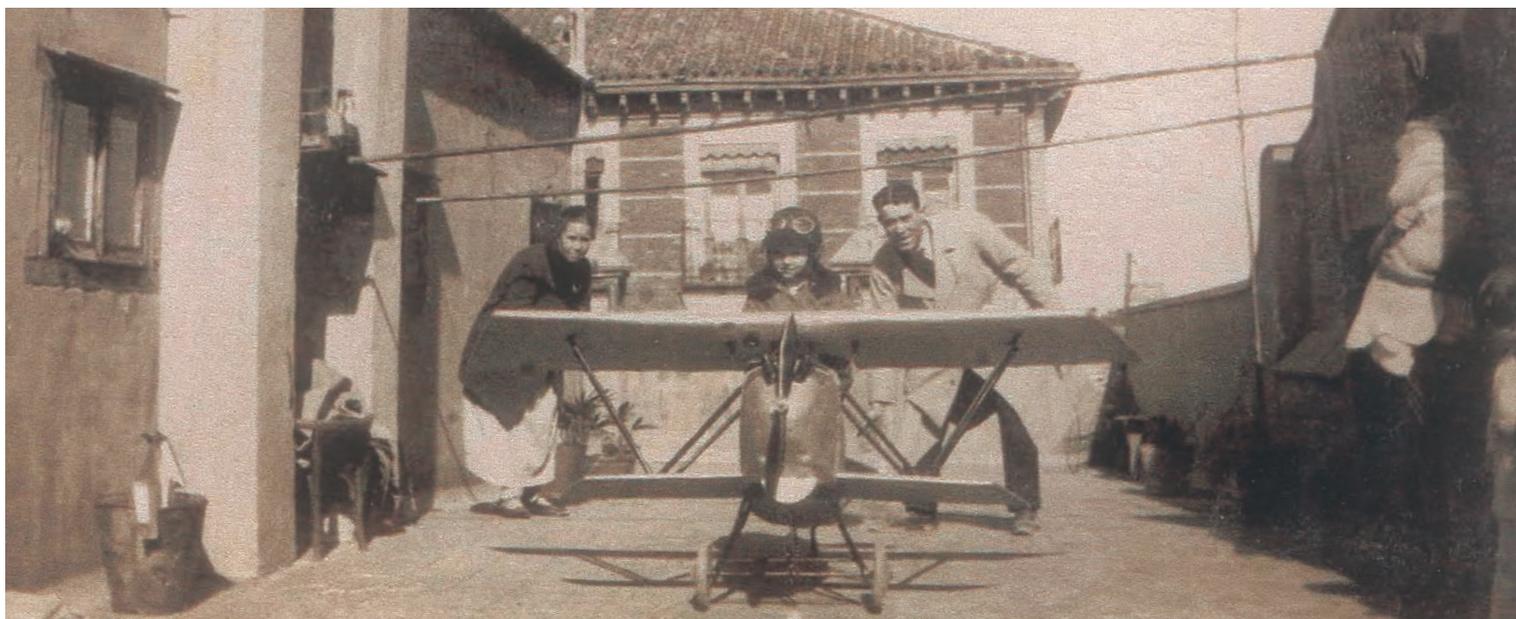
**Sergio Salueña Salueña**, nacido en Logroño 1932. Casa de Navajino, Instituto de aviación en Moscú, Ingeniero en el Instituto de Mecánica de la Academia de Ciencias de la URSS. Estuvo en Cuba 1963 al 1965 luego empleado en la agencia cubana de aviación de Moscú.

**Eloisa Salueña Subías**, nacida en Fuendetodos, Zaragoza, en 1909. Modista, esposa de Antonio Salueña Lucientes, madre de los Salueña Salueña. Trabajó como modista en casas de niños de Pushkin, Leningrado, Kirov, Bolshevo, Crimea

y Kiev. Casada en segundas nupcias con Luis González. Se repatrió en mayo de 1979.

## ALFREDO Y CARLOS TOURNÉ PÉREZ SEOANE

**A**mbos Capitanes de Aviación y pilotos observadores al comienzo de la Guerra Civil.



*Biplano construido por Bruno para que sus hijos jugaran a volar. Lo presentó a un concurso en Carnaval, en marzo de 1927 y ganó el Primer Premio de coches. La noticia es de la revista "Nuevo Mundo" y la foto esta firmada por Diaz Casariego.*

Hijos probablemente de Alfredo, que terminó la guerra como Coronel:

**Javier Tourné Campillo**, Nacido en Madrid 1929. Obninskoye, RU de Saratov y Krasnogorsk. Se marchó a México en 1947.

**Manuel Tourné Campillo**, Nacido en Madrid 1925. Obninskoye, Samarcanda, Moscú. Academia Timiriázev. Se marchó a México en 1947.

## NIÑOS AVIADORES EN LA URSS

También algunos de entre los niños que fueron a Rusia durante el año 1937 sintieron la llamada de la vocación aeronáutica y trataron de hacerse pilotos, ellos ya sin más apoyo que el de su propio esfuerzo y determinación. Como casi siempre en la URSS, primero tuvieron que demostrar su valía actuando en fuerzas combatientes en tierra, para luego conseguir hacerse pilotos en el antiguo aeroclub, luego Escuela de Pilotos de Vorishogliébsk, cercana a Moscú. Entre los nueve que consiguieron asistir a los cursos estaba el hijo de Dolores Ibarruri, Rubén Ruiz Ibarruri, que no consiguió la aptitud para ser piloto y pasó a la Academia de Oficiales de Infantería, sin duda apoyado en esa decisión por las influencias de su madre, que era muy poderosa por entonces. Casi todos ellos habían nacido entre 1920 y 1923, por lo cual eran de los



*Los niños Charito, Arturo y Leopoldo de derecha a izquierda.*

niños mayores de los que llegaron a Rusia, ya que tenían al menos dieciocho años en junio de 1941.

**Ignacio Aguirregoicoa Benito**, había nacido en Eibar ó Plasencia en 1923. Se hizo piloto con el grupo de Niños en la Escuela de pilotos de Vorishogliébsk. Abatido en el Lago Peipus, Tallín, el 9 de marzo 1944, Subteniente, Jefe Piloto mayor en el 159 IAP de la División 275 IAPD. Poseía un derribo cuando fue el mismo derribado. Orden de la Estrella Roja. Fallecido en Combate.

**Isaías Albístegui Aguirre**, nacido en Eibar en 1923. Llegó a la URSS en 1937 y estuvo en la Casa de Jóvenes de Moscú. Trabajó como Técnico de automecánica de la Fábrica Stalin. Luego en la Escuela de Aviación. No completó sus estudios como piloto con los demás pilotos jóvenes que fueron a Vorisogliébsk, pero terminó pilotando planeadores de transporte militares hacia el final de la II G.M. Repatriado a España.

**Ramón Cianca Bengoechea**, nacido en Bilbao en 1923, niño de la guerra en Kiev y Moscú. En la Escuela de Vorisogliébsk en 1942. Luego trabajó en el Instituto de poligrafía de Moscú, y fue especialista en Gomel, Bielorrusia. Fallecido en Rusia en la década de 1990.

**José Luis Larrañaga Muniátegui**, nacido en Eibar en 1923. Estuvo en Kiev y Moscú, luego en la Escuela de pilotos



de Vorishogliebksk. Fallecido en Sudzhi, Ucrania, el 2 de mayo de 1943. Sargento piloto en los regimientos 193 IAP de la 302 IAD División de Caza, 4º Cuerpo Aéreo de Caza y 591 IAP. Tenía cinco derribos y la Orden de la Estrella Roja cuando fue derribado y muerto. Fallecido en Combate aéreo.

**Luis Lavín Lavín**, nacido en Bilbao en 1925. Estuvo en Kiev, Stalingrado, y luego en la Escuela de Pilotos de Vorishogliebksk. Teniente piloto en los regimientos 826 IAP y 907 IAP. Orden de la Estrella Roja y Orden de la Guerra Patria. Medalla "Por Méritos en el Combate". Maestro de control en Saratov. Se repatrió y algo más tarde volvió a Rusia. Maestro en la fábrica "Hoz y Martillo" de Saratov. Volvió definitivamente a España, ha vivido en Madrid y luego en Valencia. Vive en la provincia de Castellón.

**Antonio Lecumberri Goicoechea**, nacido en Eibar en 1924. Estuvo en Kiev, Moscú, y luego en la Escuela de pilotos de Vorishogliebksk. Voló en el 826 IAP Regimiento de Caza. Se repatrió.

**Eugenio Prieto Arana**, Eugenio nacido en Eibar en 1922. Estuvo en Odesa, Pirovodskaia, y luego en la Escuela de Aviación de Vorishogliebksk. Destinado en el 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 Aviación de Caza de Fusileros, 10º Cuerpo de A. de



*Los niños Charito y Leopoldo con su madre Cleo.*

Caza de Stalingrado. Derribado dos veces. Cuatro derribos propios, Orden de la Bandera Roja y de la Estrella Roja. Obreiro en fábrica 43 de Moscú. Se repatrió con su mujer Piedad Sainz de la Maza a España en 1987.

**Rubén Ruiz Ibarruri**, nacido en Somorrostro en 1920. Hijo de Dolores Ibarruri, durante la Guerra Civil Española sargento en el 5º Cuerpo. En la URSS fue a la Escuela de Vorishogliebksk para hacerse piloto pero no paso el curso. A continuación Escuela de Oficiales, teniente voluntario en Bielorrusia y Stalingrado. Condecorado Orden de la Bandera Roja y único español Héroe de la Unión Soviética, caído en Stalingrado el 3 de septiembre de 1942, al frente de una compañía de carros. Es el único español que figura en la lista de héroes de la colina Mamayev Gurkán de Stalingrado.

**José Antonio Uribe Galdeano**, nacido en Baracaldo en 1920. En la GCE luchó en el Ebro y fue a la URSS en 1939. Trabajo en Rostov y estudio técnico mecánico en Moscú en 1940. Estuvo en la Es-

cuela de Aviación de Vorishogliebksk, 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 Aviación de Caza de Stalingrado. Orden de la Estrella Roja y Orden de la Guerra Patria. Seis derribos. Fallecido en Combate Aéreo el 15 de diciembre de 1943 sobre el río Dnieper, en Trostenka, Ucrania.



*Grupo de militares y civiles republicanos ante la Monospar. De pie de izquierda a derecha Navamuel y Esteban Bruno son el primero y el tercero.*