

Luis Lavín, un piloto bilbaíno en la *Gran Guerra Patriótica* (1941-1945)

Mikel RODRÍGUEZ

-Historiador-

Luis Lavín Lavín, bilbaíno de la quinta de 1925, es el único superviviente del grupo de ocho “niños de la guerra” que ingresó en las Fuerzas Aéreas de la URSS y combatió la *Gran Guerra Patriótica*, denominación rusa del conflicto germano-soviético. Luis fue evacuado de Bilbao el 14 de junio de 1937 en el trasatlántico Habana. En el puerto francés de Pauillac transbordó al mercante Sontay, que llevaba 500 niños a Leningrado. En total, unos 3.000 jóvenes españoles fueron acogidos en la URSS. De ellos, 330 perecieron durante la II Guerra Mundial. La mayoría, 280, en la retaguardia, de hambre, por falta de medicamentos o víctimas de los bombardeos. Cincuenta cayeron en combate, un altísimo porcentaje si consideramos que se alistaron 130. La mitad de los “niños de la guerra” supervivientes regresaron a España en 1956-57, si bien muchos retornaron a la URSS expulsados al no adaptarse a la vida bajo el régimen franquista. Actualmente unos 250 residen en los distintos países que formaban la extinta Unión Soviética.



El teniente Luis Lavín en 1945

Luis estuvo tres años en la Casa de Jóvenes nº 13, a 15 kilómetros de Kiev. Los chicos recibían todo tipo de atenciones y cierto entrenamiento paramilitar: realizaban ejercicios de tiro y los que conseguían más blancos eran premiados con una medalla. En 1938 la organización juvenil *Osoviajin* los llevó de excursión a un polígono militar. A Luis el viaje en un carro de

combate no le llamó especialmente la atención. Pero días más tarde tuvo su bautizo aéreo y desde ese momento soñó con volar. Un sueño recurrente de muchos “niños de la guerra” que habían sufrido los bombardeos fascistas sin caza alguna que les protegiera. Un grupo de nueve logró ingresar en un aeroclub de Moscú en otoño de 1940. Tras vencer muchas dificultades provocadas por su condición de extranjeros, en abril de 1941 ocho fueron admitidos en una Escuela Militar de Pilotos de Combate¹. Resulta sorprendente que las autoridades permitieran a estos adolescentes formarse como aviadores militares porque en la URSS residían 157 pilotos republicanos españoles que tuvieron vetado su ingreso en las Fuerzas Aéreas². Estos veteranos, pese a su alta cualificación, tras la invasión alemana sólo pudieron combatir en la guerrilla, donde 21 murieron actuando tras las líneas enemigas. Sólo a partir de 1942 el general Alexander Ossipenko, que había combatido en España, obtuvo el ingreso en la Aviación de medio centenar de ellos. Su primera baja fue José Pascual, en agosto de ese año, a la que se sumaron otros diez a lo largo de la campaña. Proporcionalmente el grupo de “niños de la guerra” sufrió pérdidas mayores. De ocho murieron tres: José Luis Larrañaga, Antonio Uribe e Ignacio Aguirregoicoa.

Finalizada la contienda Luis Lavín se casó con una enfermera ucraniana veterana de Stalingrado. En 1948 fue expulsado del Ejército, como todos los españoles, y comenzó a trabajar en la industria aeronáutica. Tras un viaje del presidente de Gobierno español a Rusia en el que se les hicieron muchas promesas, el matrimonio decidió volver en 1993. Tras su paso por la residencia “El Retorno” de Alalpardo, donde se instalaban los repatriados, emigraron a un pueblo del Levante español. Alguna de las administraciones públicas implicadas – que en este caso proliferan: la española, la rusa, la autónoma vasca en razón de su nacimiento o la valenciana donde reside - debería encargarse de hacer justicia a esta pareja de excombatientes con más de 40 años cotizados, que permanece en la indefensión económica. Pero démosle la palabra a Luis Lavín.

¹ Resulta bastante complicado reconstruir los historiales de los pilotos soviéticos. Éstos son los datos que hemos obtenido del grupo: **Ignacio Aguirregoicoa Benito** (Placencia 1923 – Tallín 9-3-44). Piloto de la 275 División de Caza. Un derribo. Orden de la Estrella Roja. **José Luis Larrañaga Muniategui** (Eibar 1923 - Ucrania 2-5-43). Sargento del 193 y 591 IAP (regimiento de caza). Cinco derribos. Orden de la Estrella Roja. **Luis Lavín Lavín** (Bilbao 1925). Teniente del 826 y 907 IAP. **Eugenio Prieto Arana** (Eibar 1922-1987). Piloto de 235 IAP. Cuatro derribos. Orden de la Bandera Roja. **Antonio Uribe Galdeano** (Baracaldo 1920-Dniesper 15-12-43). Teniente del 36 y 101 IAP. Dos derribos. Orden de la Estrella Roja y de la Guerra Patriótica. **Ramón Cianca** (Muerto en Rusia en la década de los 90). **Antonio Lecumberri. Goikoetxea** (Nacido en 1924 y muerto en Leioa, Bizkaia, el 23-12-95). Piloto del 907 IAP.

Tomás Suárez (Muerto en Rusia en fecha desconocida).

² Los pilotos españoles no fueron aceptados pese a que la Aviación Soviética (la *Voenna-Vozduzhnoye Sily*) sufrió enormes pérdidas a partir de la madrugada del 22 de junio de 1941. La Fuerza Aérea de la URSS era, en teoría, la más potente del mundo. Contaba entre 10.000 y 12.000 aparatos, de ellos 7.500 desplegados en el escenario europeo. Frente a ella, los alemanes podían disponer de 2.770 aviones, apoyados por otro millar de finlandeses, italianos, húngaros, rumanos y eslovenos. El primer día la Luftwaffe machacó por sorpresa 66 bases aéreas, destruyendo más de 1.800 aparatos, y al día siguiente fueron eliminados 1.000 más. El posterior avance nazi obligó a desmontar las fábricas aeronáuticas y reconstruirlas más allá de los Urales con lo que la producción se ralentizó. Pese a estas críticas condiciones, no se permitió volar a los pilotos españoles, muchos con gran experiencia de guerra, durante un año. Y cuando después algunos fueron aceptados no se les agrupó en una única unidad española sino que se les repartió por todo el frente, a diferencia de lo ocurrido con franceses, polacos y checos.

A continuación recogemos el testimonio de Luis Lavín.

Mi infancia

Me cuesta escribir estas líneas por dos razones. Cuando empecé los estudios en Aviación, en adelante todo fue en ruso y muchas palabras españolas para mí son extrañas. Las comprendo perfectamente en ruso pero, para comprender qué significan en español, tengo que mirar en el diccionario. Porque mi español es el de un niño de 12 años, las palabras que entonces no sabía ahora sólo las conozco en ruso. En el pueblo del Mediterráneo donde vivimos hay nueve familias *rusas* y como las esposas son de allí, continuamos hablando en ruso. Ahora estoy volviendo a aprender español, las palabras y las conjugaciones de los verbos. Para escribir además tengo dificultades porque estoy aprendiendo a usar la mano izquierda. En julio de 1942 en un combate cuerpo a cuerpo contra los nazis un casco de metralla se coló sin permiso en mi hombro. Una pequeña herida que pasados unos diez días se curó pero después de más de sesenta años ha empezado a doler de tal manera que con la mano derecha ya no puedo escribir ni trabajar.

Mi vida es un serial que si lo presentara por la televisión duraría mucho. Nací en Bilbao el 9 de marzo de 1925, vivía en el centro, junto al Teatro Arriaga. Mi familia tenía un bar donde solía venir Dolores Ibarruri *Pasionaria* a comer. Mi padre no sé si estaba afiliado al PCE, sé que lo estaba a la UGT y presidía la “Asociación de Amigos de la Unión Soviética”. La época de la República se vivió mucho en mi casa: el fusilamiento de Fermín Galán, la huida del Rey... Recuerdo que teníamos una radio, algo poco común en aquella época, y durante la Revolución de 1934 yo sintonizaba lo que decía la emisora de Moscú. Cuando estalló la guerra dispararon a la gente desde la Iglesia de San Francisco y la población la incendió, aunque no cogió a los francotiradores. Manuel Eguiluz, jefe del Ejército del Norte, pasaba mucho por nuestra casa, él y su familia, así que seguíamos qué pasaba por el frente. Nos acostumbramos a las bombas, aunque cerca de nuestra casa una hundió un edificio de cinco pisos. Durante los bombardeos de Bilbao dormíamos con los colchones encima como protección. Mi padre trabajaba en el consulado de la URSS. Nos dijo que si queríamos salir de vacaciones, que sería para dos o tres meses. Él se quedó, aunque el cónsul ruso le ofreció venir también. Nos fuimos y no volvimos a tener noticias en 20 años. Los franquistas lo molieron a palos y se pasó tres años en la cárcel, aunque sobrevivió.

En 1937 salimos de Santurce en el trasatlántico Habana y luego continuamos en el Sontay. Tenía doce años recién cumplidos y me acompañaba mi hermana Aurora, de diez.

Llegamos a Leningrado y enseguida a todos nos vieron un médico y un dentista. Un baño, ropa magnífica y en el comedor una comida de reyes: caviar, jamón, chocolate... todo lo mejor. Estuvimos una semana en Leningrado, como siempre era de día nos escapábamos a cualquier hora. Recuerdo como nos llamaba la atención los carteles con letras rusas, que nos parecían rarísimas. Luego pasamos el verano en balnearios de Crimea y nos instalamos en la Casa de Jóvenes de Kiev³. Era muy joven cuando llegó la noticia de la derrota de la República a la Casa de Jóvenes donde vivía y apenas nos enteramos.

La formación como piloto

Cuando teníamos edad de hacer los estudios superiores fuimos a Moscú en agosto de 1940. Estudiaba peritos y un día vino al Instituto un representante del Comisariado de Aviación para pedir pilotos. Todos queríamos aprender a volar por lo que habíamos pasado en España, pero para hacer los cursos de aviación en la URSS se necesitaba tener no menos de 17 años y yo sólo tenía 15. Así que me aumenté dos años más y ahora en el pasaporte ruso pone que mi fecha de nacimiento es el 10 de marzo de 1923. Hasta tengo un certificado de nacimiento ruso con esa edad. Fuimos todos, pero sólo pasamos nueve la revisión médica. La mayoría fue rechazada, Rubén, el hijo de *Pasionaria*, un chico muy majo, entre ellos. Los estudios de aviación empezaron en octubre en el Instituto Proletario de Aviación de Moscú. Los nueve éramos: Ignacio Aguirregoicoa, Isaías Albístegui, Ramón Cianca, Antonio Lecumberri, José Luis Larrañaga, Eugenio Prieto, Tomás Suárez, Antonio Uribe y yo. Seis procedíamos de la Casa de Jóvenes de Kiev. Terminamos ocho, porque Isaías no acabó los estudios. Sólo quedo yo vivo. Ramón Cianca murió de un infarto justo antes de volver a España y Lecumberri murió hace un par de años, su viuda, que es de Orel, quedó en una situación económica horrible.

Pero en los estudios había dificultades al no tener la nacionalidad rusa y no nos dejaban pasar a la Academia de Aviación Militar. El 1 de enero de 1941 Dolores vino a la Casa de Jóvenes de Moscú y nos dijo: *Vamos a pasar muchos años aquí, así que lo más conveniente es que tomemos la ciudadanía rusa. ¿Alguien en contra?* Nadie dijo nada, porque pese a nuestra edad ya sabíamos cómo funcionaba aquello. Por los estudios sabíamos que la autocrítica estaba muy bien, pero criticar a los de arriba, no. Al general Rigachov, un piloto muy bueno que había estado en España, cuando la invasión alemana Stalin le preguntó porqué perdíamos tantos aviones. Le contestó que nuestros aviones se habían quedado muy viejos. Stalin no dijo nada, pero en octubre de 1941 le fusiló a él y a su mujer. Estuvimos haciendo las gestiones y nos invitó a su despacho en el Kominter. Allí su secretaria nos tuvo esperando media hora en el gabinete. Antonio Uribe, que era algo mayor, había combatido en España y era hermano del

³ Sobre la vida en la Casa de Jóvenes de Kiev, ver "Pepita Altuna, una señorita de San Sebastián en el País de los Soviet", en *Historia 16*, nº281 (septiembre 1999).

ministro comunista Vicente Uribe, se levantó y exigió verla. La secretaria nos llevó a su despacho y ¡estaba leyendo el periódico! Hay que decir las cosas como son: No tengo un buen recuerdo de *Pasionaria*. Nos dijo que mejor nos hiciésemos maestros o ingenieros. Antonio empezó a discutir y al final nos dijo que nos apoyaría. Y al poco, quizá también por las gestiones de su hermano ministro, pudimos entrar en la Aviación.

Los cursos los terminamos en marzo del año siguiente con muchas dificultades con la ayuda de nuestros dirigentes políticos. El 22 de abril de 1941 ingresamos en la Academia Superior de Aviación Chkalov, en la ciudad de Borisoglebsk, provincia de Voronez. Comencé a volar el I-16. Y a poco estalló la guerra. Pensábamos que si se ganaba la guerra a los alemanes podríamos llegar a España y echar a Franco. Al principio perdimos tantos aviones contra los alemanes que nos quitaron los nuestros para dárselos a los pilotos con más experiencia. En 1942 nos llevaron al campo Ural 5. Teníamos que aprender a manejar los nuevos modelos de aviones y formar a nuevos pilotos. Proseguimos con nuestra formación en condiciones pésimas, en un campo de hierba, con temperaturas polares y viviendo en tiendas de campaña, en medio de la nieve y el viento, estudiando los manuales de los nuevos aviones y luego aprendiendo a manejarlos.

La campaña

En julio de 1942 nuestra unidad, el 826 Regimiento, estaba en Povorino, cerca de Stalingrado⁴. Formábamos parte de la 36 División Aérea de Caza. Volábamos el modelo más moderno de I-16⁵, pero era un avión que ya había combatido en España y no podía luchar con los alemanes por lento. Además era peligroso por difícil de manejar. A todos nos gustaba volar y un compañero ruso me dijo que se lo prestase. A la cuarta vuelta sobre el aeródromo se estrelló y se mató. Povorino era una gran estación ferroviaria, con 12 ó 13 grandes aeródromos alrededor. Los alemanes solían venir a bombardear de noche, guiándose por un gran lago que estaba al lado. Teníamos un hangar enorme lleno de I-15 e I-16. Los instructores se los llevaron para actuar como cazas nocturnos en otras zonas porque eran aviones que no podían combatir caza contra caza con los alemanes. En aviación, el caza más rápido siempre lleva las de ganar. Nosotros no nos incorporamos al frente, fue el frente el que se vino a nosotros. Un día estábamos Ignacio Aguirregoicoa y yo cavando unas trincheras y pasó una unidad que iba al

⁴ Povorino se encuentra a unos 330 kilómetros al norte de Stalingrado siguiendo la línea del ferrocarril y a unos veinte kilómetros de Borisoglebsk, la academia militar donde había cursado sus estudios el protagonista.

⁵ El Polikarpov I-16 realizó su primer vuelo en diciembre de 1933. Este pequeño caza de construcción metálica era el más avanzado del mundo, un monoplano con tren de aterrizaje retráctil que superaba en más de 100 kilómetros/hora a cualquier competidor. Por ello se aceptaron algunas características negativas del modelo: era inestable, duro a los mandos, una mala plataforma de tiro y su alta velocidad de aterrizaje provocaba numerosos accidentes. Aunque fue modernizado con motores más potentes y mejor armamento, para la época de la invasión alemana estaba obsoleto. Sin embargo, junto a los biplanos I-15, también de la generación de 1933, constituía el núcleo de la aviación de caza

frente. Ignacio y yo, sin pensarlo, cosas de la edad, nos montamos en un camión y ¡al frente! Bueno, en realidad no había frente fijo, las patrullas y las columnas avanzaban sin que hubiese una posición fija.

Llegamos a un hospital, pero los alemanes habían pasado antes por allí. Estaba destrozado y los alemanes habían asesinado a los heridos, a médicos y enfermeras. Un brigada que venía de retirada desde que empezó la guerra nos dijo que teníamos que minar la carretera porque en cualquier momento podían venir más alemanes, así que Ignacio y yo comenzamos a poner minas y obuses de 122 mm, de más de 20 kilos. El brigada se fue a patrullar con dos soldados por el bosque. Terminamos de minar y entramos en una trinchera. Oímos tiros y al rato salió el brigada sólo, corriendo con los alemanes detrás. Había tenido un encuentro con una patrulla en el bosque y habían matado a sus soldados. Y en ese momento por la carretera apareció una columna de esos camiones gigantescos que tenían los alemanes. Ignacio y yo, que teníamos experiencia en tirar de cuando éramos niños en Kiev, matamos a un par de alemanes y luego volamos la columna. Los vehículos quedaron destrozados por toda la carretera. En esto llegó una columna rusa. Y por el otro lado, apareció otra columna alemana. Aquello fue horrible. Una pelea a bayoneta y con palas. Una pesadilla, que hasta si lo sueñas es malo. Yo tenía 17 años y estaba enganchado con un alemán tan mocososo como yo. Alguien tiró una granada que mató al alemán y a mí me hirió en el hombro derecho. Terminó la lucha y el comisario nos dijo qué hacíamos allí si nuestros uniformes eran de aviadores. Nos echó el perro y nos llevó de vuelta al aeródromo.

Después de Povorino nos llevaron a Peski, un centro importante porque por allí pasaba la línea que llevaba los refuerzos de Siberia a Stalingrado. Luego se construyó en unos pocos meses una segunda línea por la otra orilla del Volga, pero entonces era la única línea y había que mantenerla abierta. Se fueron montando antiaéreos contra los alemanes que venían de noche. Nosotros íbamos a traer aviones de las fábricas de los Urales: Yak, Mig 3, Lavochkin La FN (7), La 5... Luego nuestro Regimiento 826 se fundió con el 907 Regimiento de Caza de Operaciones Especiales, con el hice la guerra hasta el final. Ya no estábamos a la defensiva e íbamos avanzando. En 1944 tenía ya un avión bueno, un La-7⁶, con el morro pintado de blanco.

soviética y ambos tipos siguieron en servicio hasta el verano de 1943. Sus adversarios - los Messerschmitt 109 alemanes, los *Buffalo* finlandeses o los Macchi 200 italianos -, muy superiores, los derribaban fácilmente.

El Lavochkin La-7 era un caza interceptor que comenzó a salir de las cadenas de montaje en junio de 1943. Construido en madera y metal y movido por un potente motor de 1.850 hp, su velocidad máxima era de 680 km/h, alta prestación que se había logrado a costa de ahorrar pesos en el armamento (3 cañones de 20 mm) y en el pequeño depósito de gasolina, por lo que su autonomía era escasa (630 km). Sus 3.400 kilogramos en orden de vuelo - entre 500 y 1000 Kg menos que un P-51 norteamericano - le daban una rapidez y maniobrabilidad superior a la mayoría de sus adversarios. Además disponía de algunos refinamientos poco comunes en la Aviación soviética: asiento blindado, dispositivo de radio con laringófono... El piloto se sentaba sobre el paracaídas y, en caso de derribo, se desabrochaba el cinturón, hacía saltar la carlinga con una palanca y giraba el avión para ser arrojado fuera.

Mi función era de guardaespaldas del jefe de la escuadrilla, un tártaro. En la escuadrilla estábamos tres españoles: Lecumberri y Sevilla Santos, un tártaro, un kirguis, dos armenios, ucranianos y rusos. Todos como hermanos, hermanos que morían todos los días. Formaba parte de una sección de cuatro aviones, cada aparato con un mecánico de aviación y otro de motor. Hice 2.000 vuelos, muy cortos, de 15 ó 20 minutos la mayoría, generalmente no solíamos alejarnos más de 150 kilómetros del aeródromo. Los vuelos más largos eran de 45 minutos. Nuestras misiones eran proteger a los Shturmovik Il-2, que eran aviones de ataque a suelo, y proteger a la infantería. Y también proteger el aeródromo de los ataques enemigos. En el momento en que aterrizan los bombarderos – algunos después de viajes largos, como atacar Berlín - y los cazas es el momento en que están más desprotegidos, porque vienen sin gasolina y sin munición. Los alemanes solían aprovechar ese momento para atacar y nuestra función era proteger el aterrizaje. Tras cada vuelo nos daban 100 gramos de vodka. Siempre estaba en alerta, sentado o descansando cerca del avión. Y así todos los días de la guerra, porque hasta 1945 no hubo un permiso. Con todo, nosotros vivíamos bien, era la población la que más sufría. Cuando volaba veía la situación del país: pueblos quemados, no quedaban ni las chimeneas; las fábricas y las vías de ferrocarril, todo destrozado, los campos vacíos... En algunos pueblos, los alemanes metieron a todos en la iglesia con el cura y le prendieron fuego. Y cuando terminó la guerra todo siguió así varios años. No había comida, ni maquinaria, ni casas, muchos vivían en agujeros bajo tierra... Parte de la comida de nuestras raciones la dábamos a la población para que pudiesen comer.

Sólo me alcanzaron una vez, en el... no sé cómo se dice en español. La glicerina y el alcohol me saltaron a la cara y al mono. El tren de aterrizaje no se podía bajar, pero afortunadamente pude hacer un aterrizaje de emergencia. Hubo que tirar el traje de vuelo, estaba todo estropeado. Yo no sé si derribé a alguien. Disparabas, veías que salía humo, pero las anotaciones oficiales las llevaba el jefe de escuadrilla y yo no sé cuáles son. ¡Hace poco en alguna publicación he visto que me adjudicaban una docena! Muchos menos, muchos menos, pero para hablar sin tener el dato oficial prefiero no decir nada. Los accidentes en el aeródromo eran frecuentes, se producían choques o un avión se estrellaba con incendios, explosiones y bastantes muertos. También tuvimos muchos sabotajes, cuatro aviones que cayeron sin razón al iniciar el vuelo sólo en un mes. Muchos eran hijos de rusos blancos muertos en la guerra civil e intentaban sabotear lo que podían.



La escuadrilla de Luis Lavín en 1945

Del grupo que empezamos en el aeroclub de Moscú, al final de la guerra ya teníamos tres muertos: José Luis Larrañaga, Antonio Uribe e Ignacio Aguirregoicoa. José Luis Larrañaga fue derribado por la artillería alemana en 1943, en un combate donde lucharon unos cientos de cazas rusos y alemanes en las orillas del río Kuban. En noviembre de 1943, tras la batalla de Kursk, cerca de Kiev, la misma andanada derribó a Eugenio Prieto y a Antonio Uribe. Antonio tuvo la mala suerte de que explotó el depósito de gasolina bajo el asiento y desapareció en el aire. Pero el avión de Prieto estaba tocado en el motor y lo llevó planeando, queriendo cruzar el Dnieper. El lado este estaba en manos de los rusos y la orilla oeste, en manos alemanas. Con la mala suerte de que se quedó enganchado en un árbol del lado alemán del río. Con el golpe perdió el sentido y lo despertaron a patadas. Los alemanes le habían quitado la pistola, las botas y la chaqueta de cuero y se lo llevaron preso. Pero Eugenio era un artista. Les dijo que no era ruso, que era un piloto español y eso los desorientó, así que lo detuvieron en una casa particular en la aldea de Putoviti. Fingiendo tener colitis, comenzó a ir al servicio de la casa, una caseta que estaba fuera. El alemán que le vigilaba, cansado de tantas vueltas, acabó por no acompañarle y le vigilaba a distancia. Y Eugenio en cada viaje iba rompiendo una tabla de la caseta. Cuando las hubo roto, escapó corriendo y se escondió al final del pueblo. Pidió ayuda a un abuelo, que al oír su acento le tomó por un alemán y le dijo que no. Con la suerte de que entonces llegó el nieto que sabía que se había fugado el preso. El abuelo lo llevó a un almacén donde, debajo de un montón del estiércol, había un búnker con dos pilotos más. La unidad alemana se marchó y fue reemplazada por otra. Los dos pilotos rusos se fueron con la guerrilla pero Eugenio prefirió quedarse, porque con su forma de hablar ruso era sospechoso. El alcalde

del pueblo, que era el jefe de la Resistencia, lo hizo pasar por el marido mudo de su nieta. Le dio un certificado donde ponía que era mudo y sordo.

A los días el Ejército ruso cruza el río y reconquista la zona. Cuando Eugenio se les presentó diciendo que era un piloto derribado no le creyeron. Pese a todas sus explicaciones, lo tomaron por alemán y no pudo convencerlos porque los rusos son muy difíciles de convencer, por sistema no se creen nada. Unos soldados lo sacaron del pueblo para darle *el paseo*. Y en eso cruzaba una columna de tanques y oye: “¿*Senia*, donde vas?”. ¡Resultó que en una torreta pasaba un conocido de la época de Moscú, con el que iba a los bailes al salir del Aeroclub! Los soldados se disculpaban diciendo que no lo iban a matar, que era para darle un susto y que confesase. El del tanque llamó al aeródromo y mandaron un avión para rescatar al Eugenio. Se reincorporó a la Aviación pero en 1945 lo expulsaron del Ejército por haber sido hecho prisionero. Ignacio Aguirregoicoa fue derribado el 9 de marzo de 1944, aterrizó en un lago helado al sur de Leningrado y se suicidó. Los demás llegamos vivos hasta el final de la guerra. La verdad es que los pilotos españoles hicieron de todo. Conocí a uno, León Díaz, que formaba parte de una guerrilla que robaba los aviones a los alemanes. Éste se estrelló cuando despegaba con un Junker y se quemó toda la cara.

Según avanzábamos estuvimos en muchos aeródromos. En verano del 43 participé en la batalla de Kursk. En noviembre, en la liberación de Kiev; luego en la batalla de Kobel, en el Dniester, en la primavera del 44. Lublín y Lotz en Polonia y ya, al final de la guerra, en Alemania, ahora es Polonia, a 6 minutos de vuelo de Berlín. Teníamos prohibido volar más allá del río Oder para evitar combatir por equivocación con aviones ingleses o norteamericanos porque en una pasada uno de nuestros pilotos derribó a tres americanos. Entonces convivimos en el aeropuerto con varias tripulaciones americanas que habían caído en nuestra zona. En el Vístula tuvimos el primer y último permiso de la guerra: unos días en una casa de reposo. El final de la guerra le tocó a mi regimiento cerca del Oder, yo con poco más de 20 años

La expulsión de los pilotos españoles

Posteriormente nos trasladaron como defensa aérea a Korosten, cerca de Kiev. Allí me casé con una ucraniana tan joven como yo el 11 de septiembre de 1946. Una vez más nuestra división fue destinada al Cáucaso, a Bakú, para guardar la frontera aérea con Turquía. Allí recibimos unos nuevos aviones Lavochkin 9⁷, muy modernos, armados con 4 cañones pesados. El 14 de junio de 1948 nos comunicaron desde el Cuerpo de Defensa del Cáucaso que todos los pilotos españoles debían reunirse en Saratov, a unos 900 kilómetros al sur de Moscú. Allí se iba

⁷ El La 9 era un modelo perfeccionado que eliminaba algunas carencias de sus antecesores. Estaba fabricado íntegramente en metal y disponía de 4 cañones pesados de 23 mm que le conferían gran pegada.

a organizar una unidad española que iría a Yugoslavia. Nos engañaron, todo una mentira. Solo tres aparecimos en la ciudad y dos nos presentamos ante el oficial de Aviación, Perjonenko. Resultó que teníamos que dejar la Aviación, nos echaron. La Policía quiso darme un pasaporte de apátrida y yo les dije que tenía un pasaporte soviético por diez años, que no caducaba hasta 1951. Me lo pidieron y lo rompieron delante mio.

De cobrar 2.200 rublos, tener dos meses de vacaciones, recibíamos vestido y alimentación abundante para mí y mi familia, a cobrar 425 rublos y pasar necesidad. Nos dieron una habitación donde dormíamos en el suelo y nuestro hijo en una maleta. Pasaron muchos años hasta que nos enteramos porqué nos licenciaron. Muchos años después el jefe de nuestro regimiento, que era entonces vicepresidente de las Fuerzas Aéreas de la URSS, nos explicó que fue Dolores Ibaruri la que le pidió a Stalin que nos echaran. En una reunión donde estaban Mikoyan, Molotov y el jefe de la Aviación, Stalin preguntó qué hacer con los españoles del Ejército. Todos estuvieron de acuerdo en que siguiéramos menos Dolores, que dijo que teníamos que salir. A partir de que lo supimos, la relación con *Pasionaria* fue muy tensa y en las reuniones los pilotos la insultábamos con lo peor. Había otra razón para echarnos. Al terminar la guerra y con el endurecimiento del régimen soviético, los españoles empezamos a ser vistos con suspicacia. Y hubo abusos, el principal el de un antiguo piloto de Kirovabad, Burgueño. Éste había volado en la Guerra Civil y también estaba en Aviación. Por ignorancia, tenía mujeres e hijos en varias ciudades donde había estado su unidad. Y no sabía que según la legislación soviética te quitan un tanto por ciento del sueldo por cada hijo que tienes. Sus compañeros se reían, diciéndole que cómo iba a vivir con tantos hijos. Y él, para quitarse de responsabilidades se escapó con el avión a Turquía. Para que esto no se repitiera echaron a los españoles del Ejército.

Fui a trabajar a una fábrica de aviación en Saratov, junto al Volga. En 1950 pude volar como probador un avión a reacción, el Mig-15, que fabricábamos allá⁸. Era la época de la Guerra de Corea y con otro español nos ofrecimos voluntarios para reingresar en la Aviación. Después de darnos algunas esperanzas sólo aceptaron a los rusos. En 1956 volví a España con mi mujer rusa y con mi hijo. Me interrogaron mucho, tenían los planos de la ciudad y de la fábrica. Incluso sabían que fabricaban 24 aviones al día. Me ofrecieron ir con la Aviación americana. Yo había hecho estudios políticos marxistas, era del Partido y sabía que tenía y que no tenía que decir. Interrogaban también a mi mujer, que no sabía castellano y cuando salíamos

⁸ El Mig-15 era un caza a reacción – volaba a 1.075 Km/h - que entró en servicio en 1949. Sorprende que se permitiera a un extranjero acceder a este avión ultramoderno, cuyas características de vuelo deseaban conocer todos los servicios secretos occidentales. En España se organizó la Delegación de Repatriados de Rusia, con sede en la calle Orense de Madrid, donde agentes de la CIA dirigidos por el puertorriqueño Ezequiel Ramírez interrogaban a los niños de la guerra que volvían de la URSS al respecto de la industria armamentística.

la policía nos venía siguiendo. Nos pusieron las cosas tan difíciles que nos recomendaron retornar a la URSS, cosa que hicimos en 1958. Entonces ya conseguimos una casa mejor y mejores condiciones de vida.

Ahora, de vuelta a España, una vez más nos engañaron. Hablamos con Felipe González, con Aznar, con la ministra Alberdi... Volví pensando vivir con mi madre, que tenía 91 años, pero entonces murió de una caída. Nos prometieron unas condiciones dignas y la pensión que recibimos mi esposa y yo es de miseria. En Rusia teníamos 4 pagas: dos como excombatientes y dos por haber cotizado más de 40 años, teníamos nuestro piso... Pero ahora Rusia no nos paga por haber abandonado el país. Aunque existe un acuerdo entre el Estado español y la Federación Rusa firmado en 1996 para que nos paguen aquí las pensiones, este acuerdo no se está cumpliendo. Y España no nos paga por no haber cotizado. Y, como no fui piloto durante la Guerra Civil, aquí tampoco puedo cobrar como excombatiente. Si nos hubiéramos quedado en Rusia tendríamos ayudas como “niños de la guerra” pero, al haber vuelto, no. Estamos olvidados por los dos gobiernos. Para comer hemos tenido que recurrir a Cáritas o a pedir en las tiendas qué iban a tirar. Una vida de miseria y otro problema más que tenemos que resolver.