

LOS AVIONES DE CAZA SOVIÉTICOS 1942-1945



CRISTÓBAL VERGARA DURÁN

www.hrmediciones.es

ÍNDICE

PREFACIO9
CAMINO HACIA EL SUR	17
Las reformas de Nóvikov	18
Derrota en Járkov	23
Yak-7 y Yak-1b	33
Operación Blau	51
LA BATALLA DE STALINGRADO.	63
¡Ni un paso atrás!	64
Ellas también combatieron	78
La-5	102
Contraofensiva en Stalingrado	118
KURSK	131
Batalla aérea en el Kubán.	133
Operación Ciudadela	147
Operaciones “Kutúzov” y “Rumyántsev”	165
Yak-9	175
Rumbo al Dniéper.	188
OPERACIÓN BAGRATION	195
Conferencia de Teherán	195
Operaciones en Korsun-Shevchenko	200
De nuevo en Crimea.	204
Derrota alemana en Minsk	211
Ofensiva estratégica de Lvov-Sandomierz	231
Los nuevos aliados	240
Yak-3	260
En dirección a los Balcanes.	272
LA BATALLA DE BERLÍN	293
Budapest	295
La-7 y Yak-9U	306
Del Vístula al Óder	328
Batallas sobre Alemania	341
Победа!	361
Guerra con Japón	376

LAS VVS DE LA POSTGUERRA	391
Los últimos cazas de hélice	391
Las nuevas armas	398
EPÍLOGO.	413
GLOSARIO	417
BLIBLIOGRAFÍA	427

Para Ascensión, con quien he pasado a su lado mis mejores momentos.

PREFACIO

El libro que tienes entre tus manos es el segundo volumen que cuenta la historia sobre la evolución de los cazas soviéticos desde 1942 hasta la postguerra. Al igual que la primera parte, describirá con detalles todos los modelos de cazas, aunque esta vez serán los utilizados en las batallas que concluirán con la victoria del Ejército Rojo contra las tropas del Eje.

Para aquellos que inicien esta segunda parte sin haber leído la anterior, se encontrarán con que ya fue narrada la trayectoria inicial de algunos de los personajes de relevancia dentro de este libro como Yákovlev, Nóvikov y otros. Se aconseja acometer la lectura de manera lógica por el primer volumen, lo que dará una idea mucho más correcta y detallada de los hechos y circunstancias en los que comienza este segundo volumen. De todas formas, a modo de síntesis antes de proseguir con la narración que terminó con la derrota soviética en la batalla de Sebastopol, se explicará antes de nada lo escrito durante el primer volumen en el periodo anterior desde 1936 hasta principios de 1942.

El Estado bolchevique se construyó a principios del siglo XX sobre las cenizas del imperio zarista tras una derrota en la Primera Guerra Mundial, una violenta revolución social y una sangrienta guerra civil. En solo un par de décadas, bajo la implacable política de su líder, Iósif Stalin, la URSS consiguió crear unas fuerzas armadas poderosas dotadas de miles de tanques y cañones, junto con numerosos modelos de aviones diseñados por Nikolái Polikarpov. Durante los años treinta, sus cazas se estrenaron en combate en la guerra civil española. En ella se dieron a conocer sobre los cielos de la península el I-15 *Chato* y el I-16 *Mosca*.

Dicho conflicto fue el “laboratorio” donde alemanes, italianos y rusos probaron sus máquinas y tácticas que se usarían al comienzo de la Segunda Guerra Mundial. Debido a erróneas conclusiones, las VVS (Fuerzas Aéreas Soviéticas) continuaron a finales de la década de los años treinta con el desarrollo de biplanos más capaces como el I-15bis o el I-153 *Chaika*. Estos nuevos modelos se batieron en las estepas mongolas contra las tropas de Japón, ocasionándoles una dura derrota en tierra, pero en el aire sus cazas padecieron un severo castigo ante una fuerza aérea nipona mucho mejor organizada que la soviética.

En esa época Stalin inició una sangrienta purga que eliminó a los más brillantes mandos y jefes militares, lo que involucionó a su ejército y su fuerza aérea. Fue en la Guerra de Invierno contra Finlandia cuando más se hicieron patentes los dañinos efectos de estas, en donde de nuevo consiguió una sangrienta victoria sobre el terreno a costa de unas bajas desproporcionadas. A pesar de contar con una valiosa experiencia en combate en varias guerras, el Kremlin se dio cuenta de sus arcaicas tácticas: constató graves defectos organizativos que mermaron su efectividad y de manera imperativa fue necesaria una profunda modernización del ejército, en especial de su equipo.

Para paliar el atraso técnico que padecía el I-16, en 1940 Mikoyán y Gurevich diseñaron el moderno MiG-3, el más veloz de su época pero solo a alta cota, ya que por debajo de los 3.500 metros de altura era inferior al Bf 109 F. Otros grupos de diseño se unieron en esta pugna tecnológica como Yákovlev, con su Yak-1, y los ingenieros Lávochkin, Gorbunov y Gudkov, con el LaGG-3, que significaron un gran avance con respecto al *Mosca* pero que apenas igualaban en algunos aspectos a la versión más moderna de Messerschmitt. Sin embargo, la URSS siempre estuvo a la cabeza en su capacidad para fabricar más aeronaves que sus oponentes y, en apenas año y medio, consiguió construir más de 1.200 aviones de estos modernos cazas. No obstante, a pesar de este titánico esfuerzo, para mediados de 1941 la inmensa mayoría de sus interceptores (el 79%) todavía consistían en aviones de Polikarpov I-152, I-153 e I-16.

Alemania atacó por sorpresa a la URSS el 22 de junio de 1941 mediante la Operación Barbarroja, que supuso un completo desastre para las VVS ya que perdió 2.852 aeronaves en tan solo un par de días. Si bien, el Ejército Rojo se sobrepuso, luchó por su supervivencia y consiguió seguir en pie para combatir durante todo el verano desde sus fronteras hasta replegarse en invierno a los alrededores de su capital.

Mientras llevaba a cabo esta fiera lucha, inició un caótico éxodo de sus fábricas hasta los Urales, en la remota Siberia, para asegurarse un constante flujo de armas de todo tipo durante el resto de la contienda. Gracias a la circunstancia de preservar su mayor fortaleza industrial, la URSS pudo mantener una larga guerra de desgaste contra los ejércitos de Hitler. Acabado el año, se seguía peleando en un inmenso frente desde el Mar Negro hasta la asediada Leningrado. Después de sobrevivir a la humillante debacle de junio, las VVS consiguieron revertir su posición frente a Moscú.

En los últimos días de ese año, el Ejército Rojo infligió una derrota a las tropas germanas y a su exhausta Luftwaffe. Por primera vez en la contienda, las VVS tenían la iniciativa en el aire gracias a poseer aeródromos alrededor de la capital con equipos mejor preparados para afrontar un gélido invierno. No solo eso, en esa época la URSS ya no estaba sola en su lucha contra Hitler. Debido a su coalición junto a Gran Bretaña y los EE.UU. esta alianza empezó a dar sus frutos con el envío de cientos de unidades de Hawker Hurricane, Curtiss P-40 y más tarde del Bell P-39 *Airacobra*, el modelo más importante dentro de los enviados a través del tratado de Préstamo y Arriendo.

En los primeros días de diciembre de 1941, la Wehrmacht y la Luftwaffe consumieron la mayor parte de sus selectas unidades en la inacabable tarea de situarse en los alrededores de Moscú, pero la URSS, tal y como si volviera a empezar la partida, se aseguró de reunir fuerzas suficientes para plantar cara una vez más a los alemanes y realizar una contraofensiva invernal que hizo retroceder cientos de kilómetros a las tropas germanas. Una vez que acabaron los combates en torno a Moscú en abril de 1942 ambos contendientes habían sufrido grandes pérdidas pero, desde los primeros días del conflicto, la URSS había movilizadado todos los recursos del país y estaba en mejor disposición para una guerra larga. Estaba claro que esta sería mucho más prolongada de lo que Hitler y sus generales pensaron.

Hasta aquí llega lo narrado en el primer volumen. En esta segunda parte, la historia comienza a principios del año 1942, en el que ambos contendientes pensaron las futuras opciones para doblegar al enemigo. Los soviéticos optaron por mejorar su equipo de forma paulatina, incrementaron el entrenamiento y modernizaron sus tácticas. Hasta la fecha, el Ejército Rojo había causado sustanciales bajas a la Wehrmacht en sus operaciones defensivas, mientras que había demostrado un desempeño muy torpe y con gran coste humano a la hora de emprender acciones ofensivas. Dentro del arma aérea, dicha tarea la lideró Alexander Nóvikov, que fue considerado para muchos

“el Tukhachevski del aire”, quien perfeccionó el sistema administrativo y descentralizó los niveles inferiores, en los que promovió la iniciativa entre sus oficiales, además de la creación de poderosos ejércitos aéreos.

El nuevo equipo llegó en ese momento de la mano del Yak-7, una evolución de la versión biplaza del Yak-1, que elevó sus prestaciones gracias a sus mejoras aerodinámicas así como de motor, y que iba poderosamente armado. Los alemanes, recuperados tras su fracaso en Moscú, optaron por una nueva ofensiva en la que cambiaron el foco hacia el Cáucaso para hacerse con sus valiosos campos petrolíferos, e iniciaron así la Operación Blau, en junio de 1942, lo que sorprendió otra vez a Stalin y significó una nueva derrota rusa en esa zona, de modo que los soviéticos tuvieron que retroceder hasta las ruinas de Stalingrado.

En ese momento fue cuando las mujeres piloto de la URSS se unieron en la defensa de su patria, lucharon y murieron en el aire junto a sus camaradas. Lydia Litvyak fue la que alcanzaría mayor fama entre todas. A las orillas del Volga, más que nunca, se inició una férrea defensa «sin dar un paso atrás» calle a calle, casa por casa, hasta realizar una meticulosa contraofensiva invernal que se saldó con una victoria total que atrapó dentro de las ruinas de Stalingrado a cientos de miles de alemanes. Para pertrecharles, Hermann Göring aseguró que podría hacerles llegar las provisiones por vía aérea en un gigantesco puente aéreo. Los rusos contaban con nuevos aeroplanos mucho más capaces como el La-5: un nuevo diseño basado en el LaGG-3, pero con un motor radial fiable que acertó en la tarea de conseguir un caza de altas prestaciones. Sus versiones posteriores estuvieron en igualdad de condiciones con los cazas alemanes de ese momento.

Gracias a estos nuevos diseños, las VVS torcieron los planes germanos para resistir en el interior de Stalingrado ya que la Luftwaffe perdió 900 aeronaves en pocos meses. A partir de ese momento, se pasó de una táctica defensiva a otra ofensiva. Fue una completa derrota en tierra y en los cielos, que llevó a los hitlerianos a retirarse hasta los confines del Kubán. En este lugar remoto del Cáucaso los regimientos dotados con el P-39 lograron llevar la iniciativa en el cielo en numerosas ocasiones para enfrentarse con éxito a los Bf 109 G y Fw 190 A.

Ante la dura derrota de Stalingrado, la Wehrmacht quiso volver a dictar sus normas con un nuevo ataque en Kursk. Pero el ejército Rojo ya no era el de antaño y había aprendido de sus errores. Prevenido esta vez contra la Operación Ciudadela, había creado un sofisticado sistema defensivo junto

con un eficiente esquema logístico, capaz de sostener “ofensivas aéreas” como soporte de las operaciones terrestres, así que esta batalla se saldó con una costosa pero definitiva victoria.

En el verano de 1943 empezó a combatir un piloto que destacó sobre los demás: Iván Kozhedub, el máximo as de los aliados, con 64 derribos y tres veces héroe de la Unión Soviética. Tras semanas de intensos combates y con el respaldo de una reserva de miles de aeronaves, el Ejército Rojo reconquistó para siempre Orel junto con Járkov y en noviembre Kiev fue liberada. Ya no habría vuelta atrás. A partir de entonces, para las tropas de Hitler todo sería una paulatina retirada del este.

La efectividad y competencia de los pilotos soviéticos aumentó gracias a nuevas tácticas, además un nuevo modelo más refinado como fue el Yak-9 empezó a operar. Se trataba de la evolución lógica del Yak-7. Con nuevo motor y mucho más ligero, significó una gran ayuda, no solo por su calidad, sino también porque la potente industria nacional pudo fabricar más de medio millar de ellos al mes hasta el final de la guerra.

En junio de 1944 la Luftwaffe tuvo que lidiar con una verdadera guerra en dos frentes. Los Aliados ya estaban sobre las playas de Normandía y en el este, el Ejército Rojo, gracias a la Operación Bagratión, ocasionó la mayor derrota germana en Bielorrusia, lo que supuso más de 300.000 bajas y cientos de aparatos. Esto llevó a que, en el mes de agosto, las unidades soviéticas pudieran acceder a los alrededores de Varsovia. Después de esta debacle, Hitler perdió a todos sus aliados uno tras otro (Italia, Finlandia y Rumanía) mientras que las VVS pudieron contar con la ayuda de pilotos de Polonia, de Checoslovaquia y de los franceses del regimiento *Normandie-Niemen*. A finales de 1944, los soviéticos asediaron Budapest e iniciaron la invasión del territorio alemán. Gracias a la ayuda material de sus aliados, en esos años siguió el envío de grandes cantidades del P-39 *Airacobra*, junto con su sucesor, el P-63 *Kingcobra*.

En la primavera de 1945 el régimen nazi estaba sentenciado. Para la embestida final sobre Berlín, las VVS contaban con los modernos La-7, Yak-3 o Yak-9U, con potentes motores y que, a pesar de estar contruidos en parte con madera, superaban en prestaciones al Fw 190 A. Los cazas a reacción germanos apenas pudieron dar una mínima oposición debido a su baja operatividad y la falta de combustible. El 30 de abril, el mismo día que Hitler se suicidó, los soviéticos alzaron la bandera roja sobre el Reichstag y poco después los alemanes firmaron su rendición incondicional.

Fue un combate épico de casi cuatro años contra un enemigo sin precedentes que le causó millones de bajas, en el que tuvo que elaborar a marcha acelerada, una evolución de su doctrina militar y modernización técnica de sus cazas. Después de la victoria en Europa hubo una postrera guerra de varias semanas contra Japón en la que se liberaron Manchuria, Sajalín y las islas Kuriles. Una vez que por fin las armas callaron, las VVS eran muy diferentes a las del inicio del conflicto. Ya no se dejarían sorprender más, y cinco años después del fin de la guerra, se convertirían en una de las fuerzas aéreas más capaces del planeta, dotada con modernos reactores, misiles y armas nucleares.

Como se ha explicado, no se trata solo de una mera descripción técnica de los diferentes modelos de cazas de esos años, sino que también es una narración de los combates y operaciones en contexto que se dieron hasta 1945. En las páginas del libro se utiliza de forma ocasional el término “ruso” para definir a los soviéticos, lo que en verdad es incorrecto. Se ha hecho más que nada como recurso literario para no resultar tan reiterativo con la palabra “soviético”, pero hay que dejar claro que este término incluye a otras nacionalidades de la URSS como ucranianos, georgianos, tártaros, etc., y que fueron igual de protagonistas junto a los rusos de la historia aquí contada, por lo que es justo aclararlo.

Dentro del texto aparecen multitud de nombres de ciudades y poblaciones de la URSS. Algunas de ellas han cambiado su designación en la actualidad por razones políticas después de la desaparición del Estado comunista, como Leningrado, Gorki o Stalingrado.

Hay otras que formaron parte de Alemania en esos años y que, a partir de la postguerra, se incorporaron a Polonia o Rusia con su consiguiente cambio de denominación. No obstante, se ha utilizado la que tenían en esa época, aunque aparecerá su denominación actual entre paréntesis para clarificar y poder localizarlas hoy en día. Para los que no están acostumbrados a tratar con los nombres de origen eslavo les parecerá excesivo citar las pequeñas poblaciones donde se dieron los combates aéreos, pero ello debe ser tomado como un plus para completar y verificar la información de dichos sucesos.

En aras de hacer más ágil la lectura, los nombres de los personajes aparecen tan solo con el apellido y se ha pasado por alto el patronímico. Por poner un ejemplo, Iván Nikitovich Kozhedub, queda citado tan solo como Iván Kozhedub. A la hora de referir a los ejércitos soviéticos siempre se han utilizado números ordinales (65.º Ejército), mientras que las grandes

unidades alemanas o del Eje normalmente se indican con números romanos (II Cuerpo Panzer de las SS). Existe un glosario que incluye todos los acrónimos vinculados con el texto, por si alguna de las abreviaturas no se entiende. La bibliografía que suplementa el libro está diseñada para proporcionar al lector las referencias necesarias que lo ayudarán en la investigación para un estudio más pormenorizado.

Casi todas las fotografías que aparecen, al igual que en el primer volumen, forman parte de mi colección particular, las cuales conseguí a través de Mikhail Maslov, Dmitri Griniouk, Pavel Kolesnikov y Gennadiy Petrov, a quienes debo agradecer su colaboración. También a Jaroslav Popelka, quien me ha proporcionado fotos de pilotos checoslovacos que lucharon en las VVS. Asimismo, debo dar las gracias al museo francés “L’Ordre de la Libération” por suministrarme varias fotos del escuadrón *Normandie-Niemen*.

A causa de mi experiencia técnica en la industria aeronáutica he considerado vital incluir planos o perfiles de todos los modelos de cazas soviéticos que se describen en esta segunda parte (dichos planos o perfiles fueron elaborados por mí algunos años atrás). Debo destacar la ayuda que me ha brindado Alfredo Hernández, buen amigo y compañero de viaje por Rusia, que siempre ha acudido al rescate de alguna duda o falta de información. También es justo reconocer la maestría de Carlos Alonso por confeccionar la imagen de portada. Me gustaría agradecer a Ascensión Muro por la ayuda del difícil día a día. Estoy en deuda con Pilar Vergara y Javier Baonza por su paciencia durante la corrección ortográfica del manuscrito. Otra ayuda fundamental me la ha prestado Carlos Pedregosa con su constante apoyo en el diseño gráfico a la hora de organizar los planos, mapas e ilustraciones. Por todo esto, me gustaría mostrarme agradecido a todos ellos por su colaboración y generosidad. Los fallos que se hallen en cualquiera de las páginas, los asumo en primera persona como autor de este libro.

CAMINO HACIA EL SUR

En diciembre de 1941, después de conjurar el peligro mortal que supuso que las tropas de Hitler alcanzaran los alrededores de Moscú, la Unión Soviética inició una exitosa contraofensiva invernal, que obtuvo unos logros iniciales prometedores, los cuales culminaron en el mes de abril de 1942 con una retirada de las tropas germanas de cientos de kilómetros. Sin embargo, Stalin creyó que dicho repliegue significaba que el ejército alemán estaba acabado y ordenó en contra del acertado criterio de su mejor general Georgui Zhúkov, que iniciara nuevas ofensivas en otros sectores.

Lo cierto es que el líder georgiano subestimó la capacidad de su propio ejército y debido a las graves pérdidas que sufrió durante todo 1941 no tenía la suficiente competencia y poder para sostener ofensivas en varios lugares a la vez. Debido a esto, se llegó al desastroso desenlace de la batalla por Sebastopol, que se saldó con una dura derrota; la merma en aparatos era asumible para las VVS, pero el despilfarro de coste humano con cientos de miles de bajas no lo era, además de las implicaciones estratégicas que conllevaba la ocupación total de Crimea por parte de los alemanes. Si la URSS quería ganar la guerra, no era el camino de lograrlo. Hasta la fecha, el Ejército Rojo había causado fuertes bajas a la Wehrmacht en sus operaciones defensivas, mientras que había demostrado un rendimiento muy torpe y costoso a la hora de realizar acciones ofensivas.

Desde las primeras semanas de la contienda, el gobierno comunista hizo cambios profundos en su estructura de mando y control debido a circunstancias como la relocalización industrial, la creación de nuevas unidades,

junto con la gestión de estas, de manera que se redujo su tamaño para poder manejarlas de manera eficiente al no disponer, sobre todo, de oficiales que supieran atender de forma adecuada e inteligente las unidades más grandes. Para esas fechas en el área terrestre, todas estas reformas ya estaban en fase de implementación, si bien respecto a la fuerza aérea lo máximo que se había logrado era una modernización del arsenal con aviones de nuevo diseño. Era imperativo encontrar a alguien que pudiera liderar la transformación de esa arma en una más eficaz, capaz de doblegar a la imbatible Luftwaffe.

LAS REFORMAS DE NÓVIKOV

Las VVS contribuyeron con su heroísmo y sacrificio al éxito frente a Moscú, pero aun así su desempeño conllevó abultadas pérdidas y sus tácticas eran muy parecidas a las de los primeros días de la guerra. En febrero de 1942, Zhúkov, miembro del Stavka, propuso a Stalin que Aleksandr Nóvikov (con el que había trabajado en el Frente de Leningrado) fuera ascendido a subcomandante de la Fuerza Aérea y a miembro del Consejo Militar de la Fuerza Aérea del Ejército Rojo. Una vez que asumió el cargo, los primeros pasos en su nuevo cometido tuvieron como primer objetivo analizar la situación en todos los frentes, por lo que visitó y comprobó de primera mano el estado de las unidades del Frente Occidental junto a Zhúkov. Lo que vio coincidía con los mismos aeródromos del norte de Rusia: unidades con personal muy motivado pero con estructuras incompletas y fraccionadas. Una vez que se familiarizó con el nivel y las acciones de los regimientos de primera línea, llegó a la conclusión de que la aviación estaba fragmentada, lo que le impedía poder ensamblarse para un ataque masivo.

Cada ejército de armas combinadas se aferraba de manera tenaz a las unidades aéreas que tenía asignadas, lo que mermaba enormemente su poderío. Basándose en la experiencia de la lucha en el frente de Leningrado, recomendó la creación de un puño aéreo de ataque único, al menos del tamaño de un cuerpo aéreo mixto, compuesto por cazas, aviones de ataque y bombarderos, además de crear poderosas reservas de aviación. Después de visitar el Frente Noroeste, sugirió que los aviones volaran solo con ruedas en invierno y se retiraran los esquíes, ya que reducían en exceso la maniobrabilidad a la vez que degradaban de forma considerable sus características.

Desde las primeras semanas del conflicto y visto el gran desastre que se fraguó, el Stavka vio la necesidad de remodelar la estructura, el carácter operativo y las tácticas de las VVS. En apenas dos meses, Zhúkov y Stalin