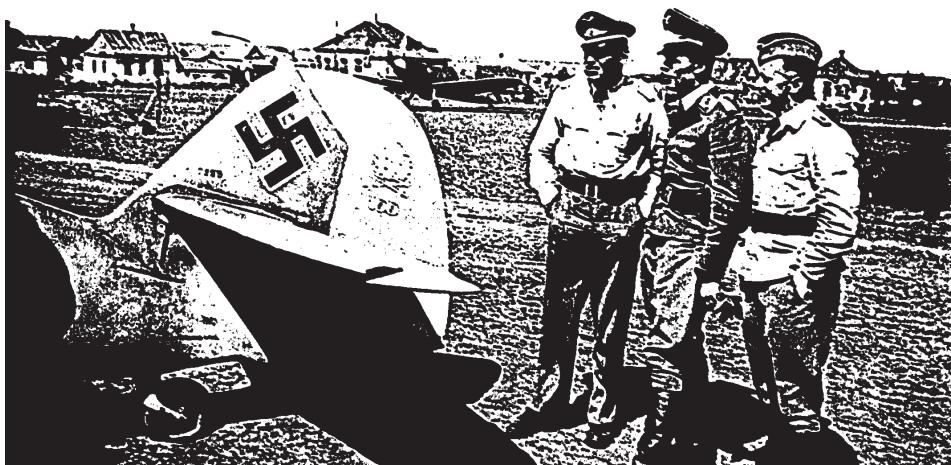


# **EL OCASO DE LA LUFTWAFFE: KUBAN, KURSK Y CRIMEA (1943)**



**HERMANN LUKAS PLOCHER**

[www.hrmediciones.es](http://www.hrmediciones.es)



# ÍNDICE

El cielo antes de la tormenta: de la supremacía alemana al renacimiento soviético (1941-1943) . . . . .	7
Retirada: crisis entre los ríos Don y Dniéper . . . . .	35
La <i>Luftwaffe</i> en defensa de la cabeza de puente de Kubán. . . . .	59
Kursk: Duelo en los cielos . . . . .	85
Las consecuencias de Zitadelle . . . . .	125
La pérdida de Crimea . . . . .	175
Análisis de las operaciones de la <i>Luftwaffe</i> en el teatro oriental en 1943. . . . .	195
El ocaso de la <i>Luftwaffe</i> en el Este, 1944-1945 . . . . .	243
Bibliografía. . . . .	259



# PRÓLOGO

## EL CIELO ANTES DE LA TORMENTA: DE LA SUPREMACÍA ALEMANA AL RENACIMIENTO SOVIÉTICO (1941-1943)

En el verano de 1943, cuando los ejércitos de Hitler y Stalin se preparaban para la mayor batalla de blindados de la historia, el destino de la contienda no se decidiría únicamente entre los campos de trigo del saliente de Kursk. Por encima de tanques, cañones, soldados y divisiones, el cielo del Frente Oriental se había convertido en un escenario de confrontación tan decisivo como brutal. En apenas dos años, la *Luftwaffe* había pasado de dominar con una eficacia abrumadora los cielos de Europa a enfrentarse a un enemigo que, lejos de sucumbir, había renacido de sus propias cenizas. La introducción a la batalla aérea de Kursk exige, por tanto, reconstruir el largo proceso de desgaste, aprendizaje y reorganización que llevó a ambos bandos a aquel decisivo choque de julio de 1943.

La guerra aérea en el Este comenzó con un desequilibrio casi absoluto. En junio de 1941, los cazas y bombarderos de la *Luftwaffe* devastaron la Fuerza Aérea Roja (*Voenno-Vozdushnye Sily, VVS*) en el suelo, destruyendo miles de aparatos en los primeros días de la Operación Barbarroja. A ojos del Alto Estado mayor alemán, el colapso soviético parecía inminente: el poder aéreo germano, curtido en Polonia, Francia y los Balcanes, se imponía con técnicas de precisión y coordinación que la aviación soviética, mal entrenada y obsoleta, no podía igualar. Sin embargo, ese triunfo inicial escondía una fragilidad que poco a poco quedaría al descubierto: la *Luftwaffe* estaba diseñada como un instrumento de guerra corta y decisiva, no como un arma capaz de sostener un conflicto prolongado en un frente que se extendía miles de kilómetros.

*El ocaso de la Luftwaffe: Kuban, Kursk y Crimea (1943)*



HAUPTMANN HEINZ BÄR (IZQUIERDA, GRUPPENKOMMANDEUR I./JG 77) EN LA COLA DE SU BF 109 F, WERK NR. 7555, KONSTANTINOVKA (OBLAST DONEZK), JUNIO DE 1942. EN EL CENTRO ESTÁ EL MAYOR HERBERT IHLEFELD, DESDE EL 22 DE JUNIO DE 1942, (GESCHWADERKOMMODORE JG 52) COMANDANTE DE ESCUADRÓN. JG 52.

El contraste con la evolución soviética resulta aún más llamativo. Tras la catástrofe inicial, el Estado Mayor soviético emprendió una reorganización titánica de sus fuerzas aéreas. La evacuación industrial hacia los Urales, el diseño y producción masiva de nuevos modelos como el Yak-1, el La-5 o el célebre Il-2 Sturmovik, y el establecimiento de una doctrina aérea coherente bajo la dirección de Aleksandr Novikov permitieron a la VVS, en un lapso sorprendentemente breve, recuperar no solo su capacidad numérica, sino también una creciente eficacia táctica. Entre 1941 y 1943, los soviéticos transformaron un instrumento arcaico en una fuerza moderna, en sintonía con las necesidades de la guerra total.

La *Luftwaffe*, en cambio, entró en una espiral de desgaste. El puente aéreo de Stalingrado, símbolo del sacrificio y la obstinación del Alto Mando alemán, acabó demostrando los límites de una fuerza que había perdido gran parte de sus pilotos veteranos y carecía de un sistema de reemplazos adecuado. La reorganización emprendida en 1943 apenas podía compensar las pérdidas sufridas en el Cáucaso, en el Volga y en la defensa del espacio

aéreo alemán contra los bombardeos aliados. Para entonces, la *Luftwaffe* había dejado de ser un arma de hegemonía para convertirse en un recurso cada vez más insuficiente, atrapado entre múltiples frentes.

El resultado de esa evolución asimétrica fue que, en vísperas de Kursk, el equilibrio aéreo había cambiado de signo. La *Luftwaffe* mantenía aún una superioridad cualitativa en muchos aspectos: sus cazas Bf-109G y Fw-190A seguían siendo temibles en manos de veteranos, y su doctrina de apoyo cercano al *Heer* estaba profundamente enraizada en la estructura de mando. Pero esa ventaja se veía contrarrestada por la magnitud del esfuerzo soviético. Por primera vez desde 1941, la VVS podía desplegar una paridad numérica, incluso superioridad local en algunos sectores, respaldada por un flujo constante de nuevos aparatos y pilotos. El cielo del Frente Oriental ya no pertenecía exclusivamente a Alemania.

El saliente de Kursk era, en este sentido, más que un objetivo estratégico: era el escenario en el que ambas fuerzas aéreas pondrían a prueba los frutos de sus transformaciones. Para la *Luftwaffe*, suponía el intento de reafirmar su capacidad de garantizar al Ejército alemán la superioridad táctica en tierra, tal y como había hecho en 1941 y 1942. Para la VVS, representaba la oportunidad de demostrar que el sacrificio de Stalingrado y la experiencia adquirida en Kubán no habían sido en vano. La batalla que se avecinaba no sería solo un enfrentamiento de blindados y divisiones de infantería, sino un pulso directo entre dos concepciones del poder aéreo.

El propósito de este capítulo es, por tanto, mostrar ese recorrido histórico y estratégico: de la fulgurante supremacía inicial de la *Luftwaffe* en Barbarroja a la recuperación soviética tras Stalingrado; de las limitaciones alemanas en recursos y personal a la capacidad soviética de producir, entrenar y adaptarse; de las doctrinas tradicionales de apoyo cercano al nacimiento de una verdadera fuerza aérea independiente en la URSS. Al explorar este proceso, se comprenderá por qué Kursk fue algo más que una batalla: fue el momento en el que el equilibrio aéreo en el Este se inclinó definitivamente hacia los soviéticos<sup>1</sup>.

---

1 Este arco narrativo se apoyará en la investigación de autores como Christer Bergström, cuya obra *Kursk 1943: The Air Battle* constituye el estudio de referencia más completo sobre la dimensión aérea de la campaña, y en trabajos complementarios como los de David Glantz, Andrey Mikhailov o Dmitriy Khazanov, que han explorado con detalle tanto las fuentes alemanas como las soviéticas. La historiografía moderna ha matizado viejos mitos: el de la *Luftwaffe* como fuerza invencible, el del Il-2 como «matador de tanques» casi mítico, o el de una VVS incapaz de enfrentarse con éxito a los cazas alemanes. Kursk representa, precisamente, el momento en el que esas

*El ocaso de la Luftwaffe: Kuban, Kursk y Crimea (1943)*



AVIÓN SOVIÉTICO DEL 15.º REGIMIENTO DE CAZA DE LA 8.ª DIVISIÓN AÉREA  
MIXTA, DESTRUIDO POR ATAQUES DE LA LUFTWAFFE, ABANDONADO EN LA  
PARTE SUR DEL AERÓDROMO DE KAUNAS, EL 22 DE JUNIO DE 1941.

Como señala David Glantz, «la batalla de Kursk fue un choque no solo de ejércitos y frentes, sino de sistemas militares en transformación: en los cielos, tanto la *Luftwaffe* como la VVS se encontraban en pleno tránsito, la primera hacia su declive, la segunda hacia su consolidación» (*The Battle of Kursk*, 2000). Esa transición, y sus consecuencias estratégicas, es lo que este capítulo pretende desentrañar en sus distintas secciones.

Cuando, en junio de 1941, Hitler lanzó la Operación Barbarroja, la *Luftwaffe* se presentó como una fuerza que representaba la culminación de una década de preparación intensiva y de campañas victoriosas en Europa occidental y en los Balcanes. Sus pilotos habían acumulado una experiencia práctica que ningún otro ejército aéreo del mundo podía igualar en aquel momento. La doctrina alemana concebía el poder aéreo no como un instrumento independiente y estratégico, sino como una extensión del *Heer*, un arma destinada a garantizar la movilidad y la penetración de las fuerzas

---

narrativas se enfrentan con la realidad documentada de las pérdidas, los testimonios y las operaciones.

terrestres. Esta concepción, nacida en los años treinta, se había demostrado extraordinariamente eficaz en Polonia, en la campaña de Francia y en los cielos de Grecia y Yugoslavia. El énfasis estaba en la coordinación táctica, el apoyo cercano y la interdicción inmediata de las reservas enemigas. La *Blitzkrieg* había triunfado gracias a la integración entre las *Panzerdivisionen* y los bombarderos en picado Stuka, cuya precisión y capacidad psicológica habían paralizado a ejércitos enteros.

El 22 de junio de 1941, cuando tres millones de soldados alemanes cruzaron la frontera soviética, unos 3.350 aviones de combate de la *Luftwaffe* acompañaron la ofensiva. Lo que siguió en las primeras semanas fue un cataclismo para la Fuerza Aérea Roja. Mediante una combinación de sorpresa estratégica, entrenamiento superior y una preparación meticulosa de las operaciones, los alemanes destruyeron en tierra y en el aire miles de aparatos soviéticos. En apenas tres días, las pérdidas soviéticas superaron las 3.900 aeronaves, muchas de ellas destruidas en tierra en aeródromos mal defendidos y dispuestas en formación de desfile, sin refugios ni sistemas de alerta temprana. La *Luftwaffe* había conseguido lo que parecía imposible: neutralizar en un golpe inicial una de las fuerzas aéreas más numerosas del mundo.

Los pilotos alemanes, curtidos en Francia y en la Batalla de Inglaterra, encontraron en el cielo oriental un escenario propicio para acumular derrumbes en cantidades que ningún otro frente permitiría. Hombres como Werner Mölders, Adolf Galland o más tarde Erich Hartmann cimentaron su leyenda en aquellas semanas iniciales. En contraste, los aviadores soviéticos eran enviados al combate en formaciones obsoletas, en aviones como los *Polikarpov I-15*, *I-153* o *I-16*, que apenas podían oponer resistencia a los *Messerschmitt Bf-109F*. El desequilibrio doctrinal era tan grande como el tecnológico: mientras los alemanes practicaban tácticas flexibles de caza en parejas o *Rotten*, con libertad para maniobrar, los soviéticos mantenían rígidas formaciones en tríos que reducían la iniciativa individual y convertían a sus pilotos en blancos fáciles.

Sin embargo, aquella supremacía inicial ocultaba debilidades estructurales de la *Luftwaffe* que, con el paso de los meses, se revelarían decisivas. El despliegue sobre un frente de más de 1.600 kilómetros suponía un esfuerzo logístico que la aviación alemana no estaba en condiciones de sostener indefinidamente. A diferencia de la *RAF* o de la *USAAF*, la *Luftwaffe* carecía de un sistema robusto de transporte estratégico y dependía de aeródromos

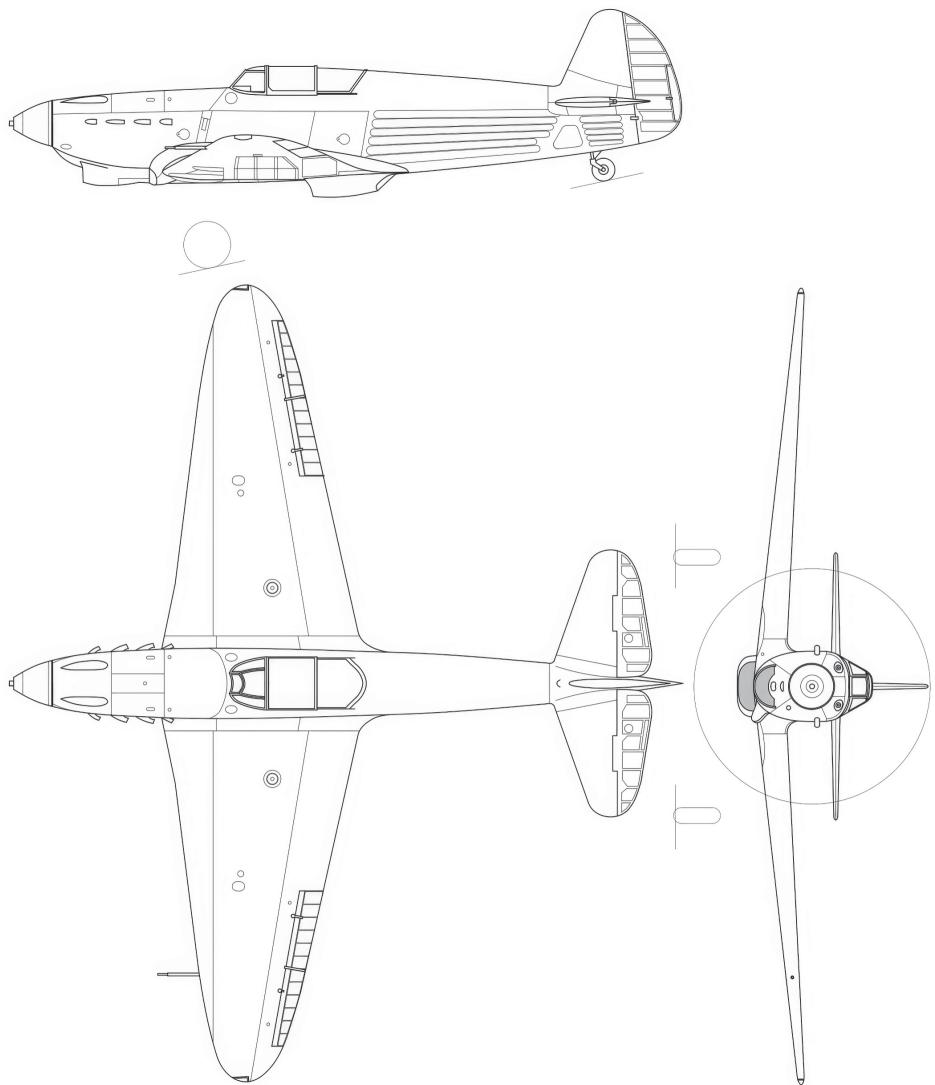
avanzados improvisados, carentes de infraestructuras adecuadas. Cada nuevo avance obligaba a desplazar mecánicos, combustible y municiones en condiciones extremadamente precarias, por caminos sin asfaltar y bajo la constante amenaza de la guerra de guerrillas soviética.

El desgaste humano fue otro factor clave. Los alemanes mantenían a sus tripulaciones en combate en rotaciones prolongadas y sin descansos regulares. Lo que en 1941 parecía una ventaja —la acumulación de experiencia y victorias— se convirtió con el tiempo en un lastre: los mismos hombres eran obligados a volar misión tras misión, hasta la extenuación. Las bajas eran difíciles de reemplazar porque el sistema de adiestramiento no estaba concebido para reponer a gran escala. Frente a la *Luftwaffe*, la Unión Soviética, a pesar de sus derrotas iniciales, disponía de un potencial humano prácticamente inagotable y de una capacidad industrial en plena reubicación hacia el este que acabaría inclinando la balanza.

La Fuerza Aérea Roja en 1941 era, en muchos sentidos, un gigante con pies de barro. A pesar de disponer de más de 10.000 aparatos al comienzo de Barbarroja, su debilidad no radicaba solo en la obsolescencia técnica de buena parte de ellos, sino en una concepción doctrinal arcaica y en una dependencia casi absoluta del Partido Comunista. La purga estalinista de finales de los años treinta había decapitado el alto mando, privando a la VVS de cuadros experimentados y sembrando la desconfianza entre oficiales y pilotos. La aviación soviética estaba fragmentada entre distintas ramas del Ejército Rojo, lo que dificultaba la coordinación y dispersaba los recursos. Muchos de sus pilotos apenas habían completado unas horas mínimas de vuelo antes de ser enviados al combate, y el adiestramiento en tácticas de formación o de combate aéreo era superficial y rígido.

El contraste doctrinal era brutal. Mientras que los alemanes trataban a sus pilotos como profesionales con margen de decisión, los soviéticos eran vistos como piezas prescindibles en un engranaje gigantesco controlado desde arriba por el PCUS. El resultado fue que, en los primeros meses de la guerra, la VVS funcionó como una máquina desorganizada y mal dirigida, incapaz de detener el avance alemán. Los escuadrones eran lanzados al combate de forma fragmentaria, sin coordinación ni apoyo mutuo, lo que provocaba pérdidas desproporcionadas.

Pese a todo, incluso en 1941 comenzaron a aparecer signos de resistencia que anticipaban un proceso de aprendizaje. Algunos cazas modernos, como los Yak-1 y MiG-3, empezaron a desplegarse en cantidades limitadas,



YAKOVLEV YAK-1.

aunque sin la masa crítica suficiente para alterar la correlación de fuerzas. La industria soviética, al tiempo que evacuaba sus fábricas a los Urales y Siberia, se preparaba para una producción en serie que pronto equilibraría el balance cuantitativo. Los primeros *Sturmovik* Il-2 entraron en acción a finales del verano, aportando un concepto de apoyo cercano que los alemanes reconocieron como especialmente peligroso.

En este escenario, la *Luftwaffe* disfrutó de una superioridad casi total en el aire durante los primeros seis meses de Barbarroja. Esa supremacía permitió a la *Wehrmacht* envolver ejércitos enteros, bombardear ciudades y ferrocarriles sin apenas oposición y consolidar el mito de una fuerza aérea invencible. Sin embargo, el precio pagado en desgaste, la insuficiencia de la logística y la imposibilidad de mantener el mismo ritmo ofensivo sembraron las semillas de un cambio que se haría evidente en los años siguientes. Como señala David Glantz, «la brillantez táctica inicial de la *Luftwaffe* ocultaba un problema estratégico profundo: no estaba diseñada para una guerra larga de desgaste contra un enemigo con los recursos de la Unión Soviética» (*The Battle of Kursk*, 2000).

Tras el choque inicial de 1941 y el colapso soviético que permitió a los alemanes acercarse a las puertas de Moscú, la guerra aérea en el Frente Oriental comenzó a transformarse de manera progresiva. La primera campaña contra la capital soviética, en el invierno de 1941-42, reveló por primera vez que la supremacía absoluta de la *Luftwaffe* tenía límites. Los soviéticos, aunque seguían pagando un precio altísimo en hombres y aviones, lograron introducir en combate a los primeros cazas modernos en volúmenes considerables: el Yak-1 y el MiG-3. Estos modelos, aún inmaduros en muchos aspectos, representaban un salto cualitativo respecto a los obsoletos *Polikarpov I-16* o *I-153* que habían dominado las escuadrillas al inicio de la guerra.

El Yak-1, ligero y maniobrable, comenzó a dar confianza a las unidades de caza soviéticas. Por su parte, el MiG-3, pensado originalmente como interceptor de gran altitud, no se adaptaba bien al combate a baja cota, que era el escenario habitual en el Frente Oriental, pero aun así aportaba velocidad y potencia de fuego. Aunque insuficientes para inclinar la balanza, estos aparatos mostraban que la VVS había comenzado a salir de la parálisis inicial. En los cielos de Moscú, donde el frío extremo castigaba tanto a hombres como a máquinas, los pilotos soviéticos aprendieron que podían enfrentarse a la *Luftwaffe* y sobrevivir. La defensa aérea de la capital no fue perfecta, pero resultó eficaz para limitar el alcance de la ofensiva alemana, mientras la infantería resistía en las trincheras heladas y la contraofensiva de diciembre obligaba a la *Wehrmacht* a retroceder por primera vez en la guerra.

Los alemanes, acostumbrados a campañas relámpago donde el poder aéreo era sinónimo de éxito, empezaban a comprobar las dificultades de sostener operaciones aéreas prolongadas en un teatro tan vasto y exigente. La logística se complicaba con cada kilómetro ganado, los aeródromos