

# LOS AVIONES DE CAZA SOVIÉTICOS 1936-1941



CRISTÓBAL VERGARA DURÁN

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



# ÍNDICE

<b>PREFACIO</b> . . . . .	<b>.7</b>
<b>LA CREACIÓN DE LAS VVS</b> . . . . .	<b>15</b>
<b>LOS CAZAS POLIKARPOV</b> . . . . .	<b>31</b>
I-15 . . . . .	34
I-15Bis. . . . .	41
I-153 . . . . .	47
I-16 . . . . .	54
Guerra civil española . . . . .	68
I-185 . . . . .	99
<b>VIENTOS DE GUERRA</b> . . . . .	<b>107</b>
Guerra sino-japonesa . . . . .	110
Jaljin Gol. . . . .	117
Guerra de Invierno . . . . .	130
MiG-3 . . . . .	141
<b>DESASTRE EN BARBARROJA.</b> . . . . .	<b>161</b>
Batallas en la frontera . . . . .	167
Yak-1 . . . . .	181
LaGG-3 . . . . .	193
Ruta a los Urales . . . . .	210
Masacre en Kiev . . . . .	216
<b>LA BATALLA DE MOSCÚ.</b> . . . . .	<b>223</b>
El asedio de Leningrado . . . . .	228
Operación Tifón . . . . .	241
Pe-3 . . . . .	250
La ayuda aliada . . . . .	266
<b>CONTRAOFENSIVA EN INVIERNO</b> . . . . .	<b>295</b>
Demyansk y Operación Eisstoss. . . . .	309
La conquista de Crimea . . . . .	324
<b>GLOSARIO</b> . . . . .	<b>337</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> . . . . .	<b>347</b>

*A Cristóbal y Pilar, mi mayor legado en esta vida.*

## PREFACIO

Como sugiere el título, este libro pretende abarcar la historia de los aviones de caza construidos y utilizados en la Unión Soviética durante el período 1936-1945. Asumir semejante tarea con la profundidad necesaria ha sido todo un desafío, ya que habría que hacer frente a miles de páginas por lo que no ha habido más remedio que poner límites a la exhaustividad de los detalles, renunciar a narrarlo en un único libro y finalmente se ha decidido que se realice en dos partes debido a la extensión del asunto. Este es el primer volumen que abarca el periodo entre 1936 hasta los primeros meses de 1942, que se espera que arroje luz, por primera vez en castellano, sobre la historia del arma aérea de caza soviética y de sus máquinas. Se contextualiza de forma especial a lo largo de la Gran Guerra Patria, tal y como se conoció el Frente Oriental en Rusia durante la Segunda Guerra Mundial (SGM). Todo ello aparece documentado con fotos, planos y tablas numéricas. El texto va más allá de una mera descripción técnica, pues del mismo modo es un relato bélico de todas las guerras en las que los cazas se vieron involucrados. La trayectoria de la Luftwaffe, la RAF, o la USAF, ha sido contada en numerosas publicaciones y sus hechos más relevantes han sido objetos de películas y series televisivas, todas ellas envueltas en un halo de misticismo. Sin embargo, la guerra aérea en el Este permanece como un episodio oscuro de ese conflicto, que hasta ahora sólo se ha explicado con meras pinceladas de trazo grueso.

A modo de introducción de este libro habría que comenzar por decir que el Estado bolchevique se construyó sobre las cenizas del Imperio zarista tras

una derrota en la Primera Guerra Mundial, una violenta revolución social y una sangrienta guerra civil. En sólo un par de décadas, bajo el feroz látigo comunista de su líder Iósif Stalin, consiguió estar a la cabeza en producción de aviones, siendo los más importantes y numerosos los diseñados por Nikolai Polikarpov. Durante los agitados años treinta su primera actuación exterior fue en la guerra civil española; en ella se dieron a conocer sobre los cielos de la península el biplano I-15 “Chato” y el más evolucionado I-16 “Mosca”. Más adelante estos dos tipos de cazas se batieron en las estepas mongolas contra las tropas de Japón, ocasionándolas una dura derrota sobre el terreno, mientras que en el aire sostuvieron una letal pugna debido a que la aviación nipona había acumulado una gran experiencia durante los años anteriores, si bien para esas fechas en las altas esferas del Ejército Rojo se había iniciado una sangrienta purga que eliminó a los más brillantes mandos y jefes, lo que involucionó a su ejército y sus fuerzas aéreas. Fue en la Guerra de Invierno contra Finlandia cuando más patentes se hicieron los dañinos efectos de esta depuración política, pues pese a que lograron la victoria, sufrieron unas bajas desproporcionadas. A consecuencia de ello, se reformó su doctrina e iniciaron nuevos proyectos con el objeto de modernizar su arma aérea con el modelo MiG-3, el más veloz de su época. A pesar de que las Fuerzas Aéreas Soviéticas (VVS) eran las más numerosas de 1941, una inmensa parte de ellas estaban formadas por anticuados y obsoletos biplanos.

La guerra de 1941 a 1945, o “Gran Guerra Patriótica”, como la conocieron los habitantes de la URSS, ocupó un lugar central dentro de la experiencia vital soviética. Este hecho histórico marcó un triunfo de escala épica contra un enemigo formidable: la Alemania nazi. Este brutal conflicto de cuatro largos años, con todos sus desafíos y sacrificios, obligó al ejército soviético a realizar a paso acelerado la modernización de su equipo y de sus mandos. Las VVS fueron tomadas desprevenidas, convirtiéndose en la primera víctima de la *guerra relámpago* alemana el 22 de junio de 1941 en el inicio de la Operación Barbarroja, que produjo un completo desastre con miles de pérdidas de aeronaves en un par de días. Ninguna fuerza aérea ha soportado jamás un desgaste tan tremendo como el que experimentaron las VVS durante 1941. A pesar de todo, 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 otoño al interior de su vasto territorio. Una ligera ayuda la ofrecieron el Yak-1 y el LaGG-3,

que supusieron un gran avance frente a los modelos anteriores, aunque no alcanzaron la calidad técnica del Bf 109F, con el que tuvieron que enfrentarse. Tras aplastantes derrotas, la historia de las Fuerzas Aéreas Soviéticas se convirtió en una larga lista de heroicos sacrificios y lenta recuperación. Mientras realizaban esta inmensa pugna, iniciaron un caótico éxodo de sus factorías e industria aeronáutica hasta más allá de los Urales en la remota Siberia, un lugar sin peligro en el que pudo asegurarse una productividad en constante expansión. Gracias a una impresionante capacidad para la fabricación no sólo de aviones de combate sino también de todo tipo de armas durante el resto de la contienda, hicieron valer su mayor fortaleza industrial. Acabado el año, había combates en un inmenso frente desde el Mar Negro hasta la asediada Leningrado. Durante el invierno de 1941-42, a las puertas de Moscú, el Ejército Rojo tuvo la oportunidad de contraatacar de manera acertada por primera vez en la contienda e infligir una derrota a las tropas germanas y su exhausta Wehrmacht. En esa ocasión las VVS se beneficiaron de la iniciativa en el aire gracias a aeródromos cercanos y equipos mejor preparados para afrontar un gélido invierno. En ese momento crucial de la historia, la URSS no estuvo sola: recibió la asistencia material de Gran Bretaña y EEUU, que mediante un acuerdo de préstamo y arriendo proporcionaron cazas con los que los soviéticos pudieron sobreponerse a las increíbles pérdidas de meses anteriores. Fueron cientos de Hurricane y P-40 "Tomahawk", si bien el lugar preferente de entre todos ellos lo ocupó el modelo P-39 Airacobra.

A principios del año 1942 ambos contendientes pensaron en las futuras opciones para doblegar al enemigo: los rusos optaron por mejorar su equipo de forma paulatina, con el incremento del entrenamiento y la remodelación de sus tácticas. La prioridad militar soviética durante este periodo de la guerra fue el perfeccionamiento de la estructura organizativa de su fuerza aérea, que proporcionaba simultáneamente dirección centralizada y al mismo tiempo cedía iniciativa y flexibilidad en los niveles inferiores. La organización, o realmente reorganización, del sistema de sus fuerzas aéreas fue un imperativo durante los años de la guerra, si bien esta no pudo dar comienzo hasta mediados de 1942. En el centro de su norma militar se encontraba el concepto de operaciones de armas combinadas y guerra profunda que implicaba la interacción de sus grandes ejércitos terrestres con las fuerzas aéreas. Tal doctrina, articulada en el período anterior a la guerra, hubo de ser desarrollada en el exigente Frente Oriental, y por ello evolucionó en

una línea diferente a la de la experiencia alemana o angloamericana. Otros cambios inducidos por los conocimientos obtenidos durante la guerra tuvieron que ver con las tácticas de combate aéreo, entre otras cosas, el uso cada vez mayor de las comunicaciones por radio para una coordinación más eficiente entre los mandos terrestres con las aeronaves, un sistema logístico capaz de sostener “ofensivas aéreas” a gran escala, junto con la movilización y el entrenamiento de la ingente cantidad de pilotos y personal aéreo que se necesitaba para esta tarea. Estas nuevas medidas revolucionaron su modo de batirse en el aire, con gran efectividad, de manera que algunos de sus pilotos se convirtieron en los máximos ases aliados. Durante las fases finales de la guerra, estas reinventadas fuerzas aéreas abrumaron a una Luftwaffe en declive sobre los cielos de Berlín, la capital del Reich alemán. La Unión Soviética concluyó la contienda con la fuerza aérea táctica más grande del mundo. La guerra en el Este se desarrolló a una escala sin precedentes y se saldó con 27 millones de víctimas por el lado soviético. Estos temas cruciales configuraron la historia de las VVS, no sólo durante los años de 1941 a 1945, sino también de sus herederas, las cuales han llegado a nuestros días: las Fuerzas Aéreas Rusas.

Es una frivolidad, al tratar el horrible tema de una guerra, intentar circunscribir todo a un aspecto puramente técnico y relatar de forma fría los hechos históricos, por lo que hay que huir de la trivialidad con la que abordan ciertos libros los conflictos bélicos. La magnitud de la guerra aérea en el Este, por sí sola, debería invitar a los historiadores militares occidentales a estudiar las Fuerzas Aéreas Soviéticas con mayor profundidad para arrojar luz sobre este aspecto tan descuidado de la SGM que sigue siendo un territorio inexplorado. En la actualidad ya no se puede justificar este silencio con cínicas lamentaciones sobre la escasez de materiales históricos, lo cual es falso desde el colapso de la URSS, a principios de los años noventa, ya que la inmensa mayoría de los archivos estatales rusos están disponibles para todos los investigadores que lo soliciten. Han pasado más de tres décadas desde este cambio y en Rusia ha aparecido un gran número de nuevos libros junto con páginas web que aportan un sinfín de hechos y datos. Sin embargo, los autores occidentales (y aún más los españoles) que han recurrido a estas fuentes de información son muy escasos, sólo porque esta información se ofrece en ruso; por ello, no es de extrañar que muchas de las publicaciones occidentales sobre la aviación soviética a menudo sean incompletas, poco fiables e incidan una y otra vez

en conceptos erróneos y banales. Si miramos con atención la bibliografía empleada para confeccionar este libro, abundan las publicaciones de origen ruso y de antiguos países del “telón de acero” como la República Checa o Polonia. Hay que incorporar nuevos datos que ayuden a comprender el otro punto de vista del relato de lo ocurrido en el Frente del Este, ya que esta perspectiva siempre ha sido desatendida de manera sistemática y con ello lograremos una disciplina histórica con menos sesgo político que antes. Algunos autores han mirado a la sociedad de los años cuarenta como si se tratase de la contemporánea sin ponerla en contexto, lo que supone un despropósito. En el momento actual puede resultar difícil imaginar el efecto que tuvo la férrea ideología bolchevique en una sociedad que había pasado de la servidumbre bajo el zar a encarar un país industrial con orgullo después de años de duras penurias y privaciones. Aislados del resto del mundo, se les enseñó a creer que su país estaba a la vanguardia del desarrollo. Cuando las tropas nazis invadieron la URSS, estaban seguros de que se trataba de una batalla entre un futuro prometedor o un retroceso a los tiempos más oscuros de la humanidad. Fue el heroísmo anónimo de miles y miles de pilotos desconocidos cuyos nombres nadie sabrá, ni recordará jamás, los que se batieron en infinidad de batallas aéreas. Estaban entrenados de manera deficiente y contaban con escasa experiencia de vuelo. Según los mitos preestablecidos durante los años de la Guerra Fría, sus mandos saturados de ideología comunista los lanzaron a una muerte segura como “carne de cañón”; sin embargo, la realidad de esas innumerables historias individuales fue otra. Su motivación principal poco tuvo que ver con la política y siempre fue la misma: salvar a su patria. El rigor histórico es un bien difícil de alcanzar. La publicación de este libro es uno de tantos esfuerzos por materializar este deseo.

Las fotografías que aparecen en este volumen, forman casi todas ellas parte de mi colección particular, la cual he reunido durante décadas después de encuentros con historiadores rusos, a los que hago referencia un poco más adelante, en los agradecimientos. Creo que era necesario ilustrar con imágenes de época todos los modelos descritos en estas páginas. Debido a mi formación técnica y experiencia en la industria aeronáutica he considerado vital desde la gestación de este proyecto incluir planos o perfiles de todos los modelos de cazas soviéticos, pues proporcionan una guía visual fundamental. Los planos se han confeccionado por el método antiguo, de forma manual, con plumas de tinta china de distintos grosores.

Por otro lado, hoy en día, tras más de setenta años representando el núcleo central de la URSS, Rusia vuelve a ser Rusia, por lo que muchas veces al hablar de aquella época se confunde el término y se suele utilizar la palabra ruso para expresar lo que realmente fue soviético, pues este último incluía también a otras nacionalidades de la URSS como ucranianos, georgianos, uzbekos, etc. En los años de la SGM, los alemanes utilizaron normalmente la palabra ruso para definir a su enemigo; en este libro se ha recurrido a ella en pocas ocasiones, más que nada para no ser tan reiterativo con el calificativo “soviético”, pero hay que dejar muy claro que en aquellos años el término correcto debe ser “soviético”. Dentro de la narración 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. No obstante, se ha decidido seguir utilizando la que tenían en su época, aunque aparecerá su denominación actual entre paréntesis para clarificarlo. 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 sólo con el apellido y se ha pasado por alto el patronímico. Por poner un ejemplo, Valery Pávlovich Chkállov, se le cita solo como Valery Chkállov. A la hora de referirse a los ejércitos soviéticos siempre se han utilizado números ordinales (60.º Ejército), mientras que para las grandes unidades alemanas o del Eje normalmente se indican con números romanos (XXIV Cuerpo Motorizado). Como se demostrará, tendremos que atravesar en la narración el intrincado sistema burocrático soviético, repleto de instituciones que tenían la costumbre de nombrar con siglas. No hay que dudar de consultar en cualquier momento el glosario que incluye todos los acrónimos vinculados con este tema, 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 ayuden en la investigación para un estudio más exhaustivo.

Por último, debo agradecer a las personas que han hecho contribuciones significativas a este proyecto, en especial a Mikhail Maslov, Dmitri Griniouk, Pavel Kolesnikov y Gennadiy Petrov, todos ellos, amigos rusos que me proporcionaron años atrás la gran mayoría de las fotos que ilustran este libro, si bien algunos de ellos ya no pueden disfrutar en vida de su merecido

reconocimiento. Mi compañero y amigo José Luis Fauste ha contribuido con material y datos sobre la Luftwaffe. Carmen Marimón, presidenta de ADAR (Asociación de Aviadores de la República) me ha cedido amablemente varias fotos de cazas republicanos. José Luis Montes, a órdenes de quien trabajé en la antigua CASA, me ha facilitado la información sobre los I-15 fabricados en España durante la guerra civil. También estoy en deuda con Alfredo Hernández, fiel amigo y varias veces compañero de viaje por Rusia, ya que me ha prestado gran ayuda en la comprensión de muchos términos e instituciones soviéticas, pues es un gran erudito en este asunto. Sin duda alguna, gracias a Ascensión Muro por la ayuda del difícil día a día. A Pilar Vergara por su paciencia y corrección ortográfica. A Carlos Pedregosa por brindarme constante apoyo en el diseño gráfico para organizar mis planos. 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.



# LA CREACIÓN DE LAS VVS

Desde tiempo atrás he mantenido amistad con muchas personas de origen ruso, compartiendo con la gran mayoría de ellas, la afición por la aeronáutica. En numerosas ocasiones al hablar de avances o logros técnicos, me respondían con la coletilla: “eso lo inventó un ruso” o “el primero en hacerlo fue un ruso”, lo que sonaba algo pretencioso, pero lo cierto es que la mayoría de las veces era verdad y, a lo largo de este primer capítulo, lo comprobaremos. Por ejemplo, ellos aseguran que el primer vuelo tripulado de una nave motorizada no lo hicieron los hermanos Wright en 1903. Fue mucho antes, en una fecha tan temprana como 1884 y lo realizó un ruso: Aleksander Mozhaysky. Este marino de ascendencia noble tenía un gran conocimiento del comportamiento de las velas en un barco y decidió probar suerte en un ingenio de madera con forma de canoa, pero dotado de un par de alas que en realidad eran unas velas en posición horizontal. La propulsión la proporcionó un motor de vapor con hélice. La verdad es que si pudo volar fue porque se deslizó por una rampa en cuesta, pues el ala no tenía curvatura para generar sustentación y la planta motriz era más pesada que la potencia que podía proporcionar. Lo que sí es seguro es que Mozhaysky siguió perfeccionando su invento, sobre todo en lo relativo al control de la nave, que fue dotada de un motor más potente, pero cuando lo tenía más cerca que nunca, en una de esas tentativas falleció en un accidente, así que se vio privado de alcanzar la gloria y fama por haber sido el primero.

Pero Mozhaysky no fue el único ruso que investigó el campo de la aviación. Una figura de relieve mundial fue Nikolay Zhukovsky. Este profesor