

T 34

Los tanques de la victoria

JUAN CAMPOS FERREIRA

*A mis hijos Gonzalo y Helena,
pero sobre todo a mi Bego,
sin ti nada hubiese sido posible,
gracias, muchas gracias,
y releerte los manuscritos, sino por aguantarme.
Te quiero.*

ÍNDICE

Introducción	11
Glosario	13
Creando un pura sangre	17
Desarrollo técnico	37
Producción al estilo soviético	45
Modelos y variantes	53
Aspectos técnicos	69
La organización de las unidades de T 34	97
Los T 34 en combate 1939-1945	111
Creando una doctrina	113
Afinando el instrumento 1936-1939	129
En el crisol de la Guerra Patriótica 1941-1942	149
El año de la madurez 1943	249
El camino hacia la victoria 1944	335
Una <i>Blitzkrieg</i> soviética 1945	381
Conclusión	407
Bibliografía	409



Agradecimientos

Mi mayor agradecimiento es para el equipo de Ediciones HRM, aún sigo alucinando cuando veo el libro terminado y recuerdo el *material en bruto* que os hago llegar. Impresionante. También debo un agradecimiento a la gente de Antena Historia, no solo a Cruz, sino a toda la Compañía: Domingo, Diego, Julio, Sergio, *Neko*, David y Edu, he pasado muchas horas leyendo vuestros comentarios, es increíble la cantidad de conocimientos que tenéis. Sabéis que no suelo participar, prefiero escuchar, pero aprovecho la ocasión para deciros un par de cosas; Diego, lo siento, pero no me convences con lo de los tanques italianos, Domingo lo de defender a Monty no tiene perdón de dios. Lo siento, alguien te lo tenía que decir. Os envío un saludo y un gran abrazo a todos, es un honor poder escucharos y participar en vuestras conversaciones.

Tengo que agradecer a Ignacio Pasamar que vuelva a confiar en mí y publique este trabajo, es un honor participar en tu esfuerzo editorial por crear una historiografía militar en español, que sea original y genuina, que huya de caminos trillados y refritos para adentrarse en el desierto, para abrir caminos nuevos. *Who dares win*.

También es necesario, por obligatorio, dar las gracias a la magnífica página Tanks Encyclopedia, los datos que posee sobre los tanques y vehículos blindados no tiene parangón, aunque el aspecto más relevante es su material gráfico, los cientos de fotos, y las magníficas ilustraciones y perfiles hacen de esta web una consulta obligatoria para todos los aficionados a los tanques.

Seguro que me he dejado a alguien en el tintero, lo siento. Todos vosotros tenéis mi más sincero agradecimiento, pues todos, de una u otra manera, habéis participado en la confección de este trabajo. Os envío un gran saludo, y aprovecho para deciros, que sepáis, que voy a continuar aprovechándome de vosotros.

Juan



Introducción

Recuerdo que cuando vi por primera vez un T 34/76 me sorprendió su bajo perfil en comparación a las moles de los panzer, sin embargo, lo que más me llamó la atención fue su cañón, era corto en comparación con el de otros, y sus cadenas, aunque muy anchas, eran de poco grosor. A pesar de que sus formas eran lo más anómalo de su aspecto, es evidente que, tras años de lecturas, mi percepción estaba condicionada, no obstante, al observar la verticalidad de los blindajes de un Panzer IV y después mirar las placas inclinadas del blindado ruso pensé que estaba ante vehículos de diferentes épocas, y realmente era así. Conceptualmente los T 34/76 estaban un escalón por encima de los panzer de 1941 y a varias alturas del resto de blindados contemporáneos.

La verdad sea dicha, los T 34 y sus derivados fueron los mejores carros de combate desde 1941 hasta la llegada de los Panther en el verano de 1943, si estos blindados no dominaron completamente los campos de batalla del Frente Oriental durante los primeros años del conflicto fue debido a la falta de una doctrina de combate competente y porque la mayoría de sus tripulaciones carecían de una formación acorde a las capacidades de combate de aquel vehículo. Tras la llegada de los Panzer V, y a medida que el número de StuG III Ausf G aumentaba, las tripulaciones de los T 34/76, mejores preparadas y poseedoras de unos principios operativos cada vez más depurados, descubrieron que sus blindados ya no dominaban el combate; sin embargo, la tozudez de Stalin frenó cualquier trabajo de mejora. El líder soviético temía perder la pequeña ventaja técnica que Rusia había logrado sobre la *Panzerwaffe* y prefirió seguir malgastando vidas de tripulaciones, así como recursos materiales, en lugar de dar luz verde a la creación de un nuevo T 34. Solo ante la cruda evidencia de la masacre de la Batalla de Kursk, el líder ruso dio su brazo a torcer; gracias a esto, en el verano de 1944, la fuerza acorazada rusa fue capaz de aplastar definitivamente a la

Wehrmacht y culminar su dominio de la guerra de movimiento. A partir de ese momento el fin de Alemania fue solo cuestión de tiempo.

Por todas estas razones, y algunas otras que los lectores irán encontrando, es por lo que escribo este libro. Aquellos que hayan leído mis anteriores obras saben cómo he analizado en ellas los principales modelos de carros de combate alemanes, y si estos tuvieron un verdadero contrincante, su verdadera bestia parda, sin ningún lugar a dudas fue el T 34. Ya solo por esta razón era obligatorio abordar el tema, veremos como este blindado fue la herramienta que permitió al gobierno de Stalin poder sobrevivir a la invasión nazi, quizás por esta razón en muchas de las principales ciudades de Rusia existe un monumento en el que se les conmemora.

Debido a la grandísima cantidad de T 34 construidos por Rusia durante la guerra, es inviable redactar un libro en el que se presenten las principales operaciones realizadas por cada una de las unidades acorazadas soviéticas al estilo de mis estudios sobre los Tiger y los Panther; por ello, he preferido abordar la cuestión de manera lateral, es decir, tras estudiar en detalle el desarrollo técnico de la gestación y crecimiento de la familia de los T 34, analizaré su comportamiento en combate estudiando la evolución de la Teoría de la Batalla Profunda, *Glubokaya Operatsiya*, que, salvando las distancias y aceptando todos los matices, considero como la versión rusa de la *Blitzkrieg*. La tesis principal del trabajo, y me esforzaré por demostrarla a lo largo de las siguientes páginas, es que gracias a la aparición de los T 34, el Stavka fue capaz de desarrollar totalmente la *Glubokaya Operatsiya*, es decir, el desarrollo de estos tanques y la madurez de dicha doctrina militar van de la mano. Estudiaremos las principales batallas, ya fuesen victorias o derrotas, poniendo especial atención en los cambios que se implementaron en los diferentes modelos de T 34 y que permitieron a los comandantes rusos, primero, escapar a la destrucción a manos de las divisiones panzer, y después, desarrollar un modo de hacer la guerra que pondría de rodillas a la *Panzerwaffe*. Así pues, regresamos al campo de batalla, al Frente Oriental, pero en esta ocasión estamos al otro lado de la colina, volveremos a encontrarnos con los Tiger y los Panther, con los *Panzerjäger* y los StuG, aunque ahora los tendremos encuadrados en nuestra retícula. Así que, sin más preámbulos ni demora, iniciamos el estudio del mejor carro de combate ruso de la Segunda Guerra Mundial.

Juan Campos Ferreira
2022

Glosario

Como somos conscientes de que la mayoría de los lectores desconocerán el ruso, hemos considerado oportuno insertar un glosario al que acudir cuando se requiera conocer un significado concreto.

Auto-Bronetankovoye Upravleniye. ABTU. Directorio para Automóviles, Vehículos Blindados y Tanques.

Broneavtomobil. Vehículo Blindado Ligero.

BT. Siglas de *Bystrokhodny Tank*, tanques rápidos.

Bystrokhodny Tank. Tanques Rápidos.

Cobet. En español, comité o asamblea de trabajadores, en nuestra lengua esta palabra ha pasado a ser pronunciada como soviét.

Dvukhbashenniy. Torre doble o gemela.

Ellipticheskaya bashnya. Torreta elíptica.

Emcha. *Em chetyrye*, palabra rusa para designar a los M4 Sherman.

Glavnoye Auto- Bronetankovoye Upravleniye. GABTU. Agencia Superior para Automóviles, Vehículos Blindados y Tanques.

GAZ. Siglas para Factoría de Automóviles de Gorki.

Glubokaya Boi. Batalla en la Profundidad.

Glubokaya Operatsiya. Operación en Profundidad.

Gosudarstvennyy Komitet Oborony. GKO. Comité para la Defensa del Estado.

Khimicheskaya tank. Literalmente tanque químico. Tanque lanzallamas.

Kimicheskiy tank. Tanque químico, otra denominación para los blindados lanzallamas.

Komandir/navodchik. Comandante/apuntador.

Kolesno-Samokhodnaya Pushka. KSP. Cañón autopropulsado sobre ruedas.

Konno-Mekhanizirovannaya Gruppya. KMG. Cuerpo de Caballería Mecanizada.

Maily Soprovozddeniya-Perviy. Tanque Ligero de Apoyo.

Maskirovka. Esta palabra rusa significa camuflaje, pero en su acepción de desinformación y ocultación.

Mekhanik-voditel. Conductor mecánico.

Narodniy Kommissariat Oborony. NKO. Subcomisión del Pueblo para la Defensa.

Narodniy Kommissariat Vnutrennikh Del. NKVD. Comisariado del Pueblo para Asuntos Internos.

Narodniy Kommissariat Sredney Promyshlenmostry. NKSM. Comisariado para la Producción de Maquinaria Media.

NIBT. Naucho Isserledovatelniy Bronetakoviy. Siglas de Investigación científica de vehículos blindados, se trataba de un polígono de pruebas ubicado en Kubinka.

Obshchevoyskovykh armiy. Ejército de armas combinada.

Odnobashenniy. Torre simple.

Ognemen. Lanzallamas.

Ognemetniy tank. Tanque lanzallamas.

Opytniy Konstruktorско-Mekhanicheskiy Otdel. Departamento de diseño y experimentación mecánica.

Peredovoi Otriad. Destacamento adelantado.

Plavayushchiy tank. Tanque anfibio.

Povizhniy grupp. Grupos móviles.

Poltank Semi oruga

Polugusenichniy Broneavtomobil. Vehículo Blindado Ligero para Reconocimiento.

Protiyoshturmovoye Orduiye Vehículo Blindado Pesado de Defensa.

Pushechniy Broneavtomobil. Vehículo Blindado Pesado.

Rabochiy Krestyanskaya Krasnaya Armiya. Ejército rojo de Obreros y Campesinos.

Radiyniy Tank. Tanque Radio

RBZV. Siglas para Factoría Ruso-báltica.

Remontniy Zavod. Factoría de reparación o reconstrucción.

Revolutsionny Voyenny Sovyet. RVS. Comité Militar Revolucionario.

RKKA. Siglas para Ejército Rojo de Obreros y Campesinos.

Rossiyskaya Federátsiya. Federación Rusa.

Russo Baltiisky Zavod. Factoría de vehículos ruso-báltica.

RVS. *Revolutsionny Voyenny Sovyet*.

Samokhodnaya Ustanovka. SU. Cañón Autopropulsado.

Saperniy bystrokhodnoy tank. BT para ingenieros.

Sojuputniye sili Rossii. Fuerzas Terrestres Rusas.

Soviet. Castellanización de la palabra rusa, *cobet*, que significa consejo.

Upravienija Motorizacci i Mexanizacci. Directorio para la motorización y la Mecanización.

Zaryadayushchiy. Cargador.

Zavod. Fábrica, factoría, usina.



PARTE I

CREANDO UN PURA SANGRE



Las investigaciones y trabajos que dieron lugar al T 34 se iniciaron en la Rusia de la década de los años 30, pues estos tanques son un producto totalmente soviético, muchas de las virtudes de los T 34 se deben al pragmatismo y positivismo del que hizo gala el estado soviético, pero también sus rasgos negativos, siendo su falta de ergonomía el principal, pues para los líderes comunistas las personas solo eran importantes en la medida en que ayudaban a lograr los objetivos marcados por el partido, sin olvidarnos de su obsolescencia programada, pues los T 34 se construían para combatir, no para durar. La idea esencial a la hora de usar el arma acorazada rusa era la saturación, aplastar al enemigo mediante la masa, gestionando las maniobras y buscando el choque armado; debemos percibir a los comandantes alemanes como combatientes de esgrima, empuñando estilizados floretes, sin embargo, los rusos eran leñadores que sujetaban pesadas hachas, y como pasa en ajedrez, en el campo de batalla gana el que comete el penúltimo error y es evidente que quien golpea con un hacha o un martillo no tiene que prestar mucha atención a la zona donde golpea, pues el tamaño de su arma le habilita para destrozar a su oponente más rápidamente que alguien con un florete. Los T 34 fueron los martillos con los que las tropas rusas aplastaron a los alemanes.

La gestión de los T 34 fue un hecho increíble, pero más lo fue que apenas dos décadas antes, durante la Gran Guerra, las carencias del sector industrial nacional forzaron a las autoridades zaristas a comprar los tanques que desplegó en su lucha contra las Potencias Centrales en el extranjero. Hasta los años veinte del siglo XX no surgió un verdadero sector automovilístico ruso, por esto, es mucho más sorprendente que en apenas quince años el estado mayor soviético fue capaz de crear las mayores fuerzas acorazadas del mundo. Por esta razón, antes de entrar a estudiar la gestación de los T 34, es necesario mirar hacia atrás e investigar cómo fue posible que los ingenieros rusos, que la industria rusa, construyese miles y miles de tanques y vehículos blindados partiendo prácticamente de cero.

Iosif Vissianorovich Dzhugashvili, un georgiano nacido en Gori el 18 de diciembre de 1878, nunca quiso ser obrero, sino sacerdote. Todo quedó en nada cuando entró en contacto con los trabajadores ferroviarios de Tiflis. De manera progresiva, el joven fue implicándose en el movimiento comunista, razón por la que fue perseguido. Para evitar ser reconocido por las autoridades, empezó a utilizar un seudónimo que finalmente se convirtió en su nombre: Stalin, el hombre de acero, que fue cualquier cosa menos un superhombre, fue apodado de esta manera, no tanto por ser duro y tenaz, sino por carecer de empatía o sentimientos hacia los demás. Aquellos rasgos de dureza y tozudez le fueron de gran provecho durante los convulsos años revolucionarios, y fueron transformados en virtud cuando se transformó en dictador.

Con la perspectiva que dan los años pasados, se debe admitir que Stalin templó a la sociedad rusa, la hizo pasar de ser mayoritariamente agrícola y sin pretensiones más allá de su terruño, a otra técnicamente avanzada que miraba hacia afuera con la intención de implantar los ideales marxistas a lo largo y ancho del mundo, y esto fue posible, gracias a las fuerzas armadas y al conflicto armado.

El *Rabochiy Krestyanskaya Krasnaya Armiya*, RKKA, fue fundado en 1917, y lo fue por la necesidad que tenían en aquel momento los bolcheviques de eliminar a las fuerzas contrarrevolucionarias. Es relevante subrayar cómo el grueso de las unidades motorizadas y de blindados existentes en aquel momento se pusieron del lado de las fuerzas de izquierdas; de hecho, fue gracias a que el Destacamento de Vehículos Blindados *Petrogrado* estuviese con los revolucionarios que estos pudieron hacer frente y rechazar el intento del General Krasnov por hacerse con la ciudad donde había nacido el movimiento revolucionario de Lenin¹.

La implantación y desarrollo de fuerzas mecanizadas entre las unidades zaristas fue un fenómeno limitado y lento, en esencia porque Rusia carecía de un sector industrial propio. No fue hasta 1874 cuando se creó la empresa RBZV en Riga, allí se empezaron a construir los primeros vehículos rusos, aquella empresa había sido creada por inversores bálticos y alemanes, de hecho, originalmente era una subsidiaria de la germana Vander Zyphe & Charleir A.G.

La *Russo Baltiisky Zavod* centró su producción en vagones ferroviarios para, según se consolidaba, pasar a construir aviones, coches y camiones; por ello, en 1915 habían salido de sus instalaciones unos 450 camiones y coches². Anecdóticamente, quiero señalar que el ingeniero jefe de la oficina de desarrollo aeronáutico de la RBZV era Igor Sikorsky, que, tras la revolución de 1917, cuando las instalaciones de RBZV fueron nacionalizadas y el departamento aeronáutico fue cerrado, decidió emigrar a Estados Unidos donde continuó sus trabajos llegando a crear una importante empresa en la

¹ Soviet Tanks and combat vehicles of World War Two. Steven J. Zaloga, página 27.

² Ídem, página 8.

que desarrolló hidroaviones para Pan AM, haciéndose famoso por crear el primer helicóptero de las fuerzas armadas norteamericanas.

Los líderes bolcheviques trasladaron la RBZV a Moscú, en 1922 fue rebautizada como BTAZ, continuando con la producción de vehículos blindados. La factoría fue evacuada en 1941 para ser reubicada en la zona de Kazán.

Fue la AIZ³ la que creó el primer vehículo blindado ruso tras comprar blindados franceses para estudiarlos, de aquellos trabajos surgió el Nakashidze, un vehículo blindado que en 1914 equipaba el Cuerpo Automovilístico zarista. El ingeniero georgiano M.A. Nakashidze desarrolló estos blindados tras coordinarse con varias empresas francesas; de hecho, el chasis montaba un motor Charron de 30 hp, el peso final del Nakashidze fue de 3.750 kilogramos, y poseía una torreta giratoria⁴ donde iba emplazada una ametralladora Hotchkiss.

Una de las cosas más relevantes de aquellos primeros trabajos fue que se creó un núcleo de personal especializado de conductores, mecánicos, pero sobre todo oficiales, que empezó a aplicar maneras nuevas y diferentes a las doctrinas operativas vigentes, aunque lo más importante fue que el estado mayor zarista compró vehículos extranjeros. En 1913 el Ministerio de Defensa pedía a los técnicos de RBVZ el desarrollo de 15 vehículos blindados ligeros equipados con ametralladoras, además de 3 pesados que utilizaran el chasis de los camiones ingleses Seabrook del tipo M; estos poseían motores Continental de 4 cilindros y una potencia de 32 hp.

El 14 de octubre de 1914 el Frente Suroeste desplegó, en el sector de Lodz, un contingente equipado con los vehículos de la RBVZ; estos, sea dicho, se comportaron de manera bastante relevante, lo que hizo que el Ministerio de Defensa comprase más vehículos en el extranjero, además de crear una Comisión de automóviles que se articularía con el resto de oficinas técnicas dependientes del Stavka⁵.

Según aumentaba la cantidad de vehículos blindados, el ejército se vio forzado a empezar a organizarlos en destacamentos o compañías. Teóricamente, cada destacamento poseía 100 hombres y una fuerza de combate compuesta por:

- 2 Vehículos Ligeros equipados con ametralladoras
Broneavtomobil
- 1 Vehículo Pesado de Asalto
Pushechniy Broneavtomobil
- 1 Vehículo Pesado Defensivo
Protivoshturmovoye Orduiye
- 21 camiones y vehículos de apoyo

3 Admiralteyskiy Izhorskiy Zavod. Una empresa especializada en crear láminas de acero blindado para la armada, sus instalaciones estaban en Kolpino, a las afueras de San Petersburgo.

4 La rotaba el propio tirador.

5 Soviet Tanks and combat vehicles of World War Two. Steven J. Zaloga, página 8.

Las compañías dispondrían de 12 vehículos ligeros y 3 pesados. En aquel momento las unidades motorizadas se desplegaban subordinadas a las divisiones de fusileros o como reserva de un cuerpo de ejército, siendo siempre utilizadas en un rol defensivo. Ya entonces empezó a evidenciarse cómo los vehículos poseían importantes dificultades a la hora de moverse en terrenos embarrados o nevados. Los pequeños motores y las estrechas ruedas limitaban mucho la movilidad de los vehículos, por ello el Ministerio de Defensa empezó a pedir a los ingenieros blindados semiorugas, era 1916. Antes de estudiar este tipo de blindados debemos cerrar el tema de los vehículos ligeros.

Debido a que los líderes rusos habían adquirido ejemplares en el exterior, además de los que se habían construido en las diferentes factorías, hacia 1917, las tropas rusas utilizaban no menos de 30 tipos diferentes de vehículos blindados.

A nuestro parecer, lo más relevante de aquellos esfuerzos fue que los militares rusos se dieron cuenta de que muchos de los vehículos comprados a franceses e ingleses no soportaban los rigores del clima y la orografía de Rusia, lo que repercutió en que el sector industrial ruso se viese obligado a crear sus propias soluciones. Es también relevante que aquel incipiente sector automovilístico se estuviese concentrando alrededor de San Petersburgo, allí estaba la principal factoría rusa, *Putilovskiy Zavod*, la cual llegó a construir más de 250 vehículos utilizando chasis de Austin y Packard.

Según la guerra avanzaba y los muertos iban aumentando, el frente se anquilosaba, por lo que el Stavka aumentó su petición de unidades motorizadas, para lo que el Ministerio de Defensa planificó una producción anual de 200 vehículos blindados y 60 semiorugas. Señalar que cuando se firmó el Armisticio, Rusia no había alcanzado estos objetivos; de las tropas que regresaron del frente, había 52 contingentes blindados, los cuales sumaban una fuerza de 300 vehículos operativos. Algunos fueron diseñados por los propios militares rusos.

En 1915 el coronel Gulkieyich cursó una petición oficial para la creación de unos vehículos blindados que pudiesen moverse sobre terrenos embarrados y nevados, algo que estaba fuera de las posibilidades de los vehículos blindados en servicio. En opinión de Gulkieyich, se deberían utilizar como chasis los tractores de artillería Lombard, se llegó a construir un vehículo en las instalaciones de la empresa Putilov, pero lo más relevante fue que de aquellos trabajos salió una nueva familia de vehículos, los semiorugas, o tanques del tipo ruso, como eran conocidos en Occidente⁶. Ante el potencial de la propuesta de Gulkieyich se ordenó a los técnicos de la Factoría Putilov ampliar sus trabajos y no solo utilizar chasis Lombard, sino también los tractores pesados Bullock y Holt, esto permitió el desarrollo de una suspensión mejorada que ofrecía la posibilidad de montar una cadena de caucho

⁶ Soviet Tanks and combat vehicles of World War Two. Steven J. Zaloga, página 18.