

LA URSS EN LA II GUERRA MUNDIAL

MASHA DOLINA,
que se hizo
aviadora militar
el 19 de julio
de 1941, en
pleno avance
alemán hacia
Moscú.

LOS ЛОС ÁNGELES АНГЕЛЕС DE ДЕ STALIN СТАЛИН

APENAS SE CONOCÍA NADA SOBRE ELLAS. LA HISTORIADORA **LYUBA VINOGRÁDOVA**,
ALENTADA POR ANTONY BEEVOR, PUBLICA UNA INVESTIGACIÓN SOBRE LAS JÓVENES
PILOTOS SOVIÉTICAS, DE LA QUE ADELANTAMOS UN EXTRACTO [»»→](#)



MOSCÚ ESTABA ESPERANDO A LA WEHRMACHT. Los colosales escaparates de la calle Gorki estaban cubiertos con sacos terreros hasta una altura considerable. Por encima del Kremlin flotaban globos de barrera como peces gigantes e inmóviles. La madre Rusia miraba a sus ciudadanos desde los carteles propagandísticos, triste pero severa. La ciudad daba la impresión de haber muerto: los únicos lugares que hervían de vida eran las tiendas de comestibles y los almacenes, asaltadas por los saqueadores que corrían desbocados en aquel intervalo inesperado de libertad, y las estaciones ferroviarias y carreteras que se dirigían al este. Aterrados, los moscovitas y los refugiados procedentes de regiones ocupadas a esas alturas por las tropas hitlerianas trataban con desesperación de huir de la ciudad.

El pánico que atenazaba a Moscú el 15 de octubre de 1941 era comparable al caos que se había adueñado de ella en septiembre de 1812 tras la entrada de los soldados de Napoleón. Tras hacerse con la ciudad sin necesidad de una batalla, el emperador francés se vio obligado a retirar de inmediato a su hueste cuando sus calles quedaron sumidas en un incendio descomunal, provocado supuestamente por los propios habitantes a fin de evitar que su venerable capital cayera en manos del enemigo. El corso contempló con gesto grave las llamas, que destruyeron casi por completo aquella urbe de edificios de madera, desde su cuartel general del palacio de Petrovski, en la periferia occidental de la ciudad.

Este castillo neogótico achaparrado seguía en pie en 1941, aunque sus ventanales ya no miraban a la carretera de San Petersburgo, sino a la amplia avenida de Leningrado. En ese momento se hallaba desierta: corrían rumores de que aquella víspera había avanzado por ella un destacamento de motoristas alemanes hasta llegar nada menos que a la Estación Fluvial del Norte antes de topar con resistencia alguna. También se decía que los seguían dos vehículos blindados de transporte de tropas. Aunque

LYUBA VINOGRÁDOVA, AUTORA DE LAS BRUJAS DE LA NOCHE (PASADO & PRESENTE).



Líliá Litviak, Katia Budanova y Masha Kuznetsova en STALINGRADO, en el otoño de 1942.

estas unidades de reconocimiento habían sido eliminadas, no cabía duda de que las seguirían otras, ya que los alemanes solo habían necesitado tres meses y medio para alcanzar la capital soviética. Tras capturar sin esfuerzo casi todas las ciudades principales de la nación, se encontraban a las puertas mismas de Moscú. Muchos de sus habitantes estaban convencidos de que solo podía salvarlos un milagro. Había quien juraba haber oído en persona a Yuri Levitán, el locutor radiofónico oficial de la Unión Soviética, reconocer en directo: “Los alemanes están entrando en Moscú”.

Todo esto hacía que resultasen por demás sorprendentes el ruido y el bullicio que reinaban en el viejo palacio de Petrovski. Los techos abovedados en que había reverberado en otro tiempo la música de los bailes organizados por Catalina la Grande se

llenaron entonces de los ecos de voces femeninas de cuantas conformaban el grupo más abigarrado que hubiese conocido jamás el edificio. Se encargaba de poner orden un puñado de mujeres de uniforme militar: la capitán Militsa Kazárinova, oficial “muy hermosa y esbelta”; la capitán Yévdokía Rachkévich, de tipo achaparrado; Vera Lomako, aviadora de gran fama, y una o dos más. Si todas ellas eran jóvenes —tanto, que la mayor apenas había cumplido los treinta años—, más aún lo eran las muchachas a las que comandaban. A su lado había varias docenas de mujeres con la boina ornada con una estrella

roja y la chaqueta azul propias de los clubes de vuelo. Todo el mundo conocía el uniforme de las instructoras gracias a los carteles de la Asociación de Ayuda a la Defensa, la Aviación y la Industria Química (OSOAVIAJIM), el orga-

LAS CLAVES

IGUALDAD. Moscú proclamó la total igualdad de sexos. Ninguna ocupación podía vedarse a la mujer. Tampoco el ejército.

ORGANIZACIÓN. La avalancha de solicitudes de mujeres pilotos permitió crear tres regimientos: caza, bombarderos pesados y bombardeo nocturno.

ÉXITO. El reclutamiento de pilotos se completó con universitarias adiestradas como navegantes y mecánicas.

nismo responsable de la formación deportiva y militar de la juventud soviética y del adiestramiento de cuantos integraban la reserva de las fuerzas armadas. El resto vestía de paisano, con vestido o falda y zapato plano o de tacón. Casi todas llevaban el cabello largo, bien con trenzas, bien recogido en un moño. Costaba imaginar un aspecto menos marcial, aunque pocas horas después todas irían de uniforme y con botas del ejército sobre paños dispuestos a modo de calcetín a la usanza rusa.

OSADAS Y ENAMORADAS DE SU PATRIA. En aquel momento, tras haber llevado a cabo una cantidad ingente de quehaceres por la mañana, se dirigía hacia donde se hallaba congregada tan heterogénea concurrencia otra joven de gran hermosura que viajaba en el asiento de atrás de una limusina negra oficial. Tenía los ojos grises, las cejas delgadas y oscuras, y un peinado elegante y sencillo. El uniforme le sentaba como anillo al dedo y estaba rematado por una boina con estrella roja y, al pecho, la Estrella de Oro propia de los héroes de la Unión Soviética. Pese a su escasa edad y su be-

nismo responsable de la formación deportiva y militar de la juventud soviética y del adiestramiento de cuantos integraban la reserva de las fuerzas armadas. El resto vestía de paisano, con vestido o falda y zapato plano o de tacón. Casi todas llevaban el cabello largo, bien con trenzas, bien recogido en un moño. Costaba imaginar un aspecto menos marcial, aunque pocas horas después todas irían de uniforme y con botas del ejército sobre paños dispuestos a modo de calcetín a la usanza rusa.

lla, no iba a bordo de un GAZMI por ser esposa del director de una fábrica ni de ningún espadón militar, sino porque el Gobierno soviético le había asignado aquel vehículo para uso personal, y aunque solo contaba veintinueve años, los periódicos habían hecho que su rostro se conociera de sobra a lo largo y ancho de la URSS. A todo el mundo le resultaba habitual el nombre de Marina Raskova. Para millones de ciudadanos soviéticos tenía algo de mágico: lo asociaban de forma ineludible al heroísmo y a cuanto tenían de romántico los vuelos de larga distancia. No había colegial que no supiera que era el de una mujer a la que ninguna hazaña parecía desalentadora, siempre dispuesta a asumir cualquier reto que se le planteara. “Quiero ser como Marina Raskova”, escribían cientos de miles de jóvenes ciudadanas soviéticas en la solicitud de ingreso de los clubes de aviación y las delegaciones de la OSOAVIAJIM. Aquella aviadora había recorrido en aeroplano la nación más extensa del planeta, primero a lo ancho, y después a lo largo. Había probado el aparato más moderno. Había pasado diez días en solitario en los bosques de Siberia sin apenas víveres, y ninguna de las muchachas que habían acudido al palacio de Petrovski albergaba la menor duda de que iba a superar la última misión, nada sencilla, que se había propuesto: reunir a mujeres de su misma condición, osadas y enamoradas de su patria y de los cielos, para convertirlas en pilotos de guerra y mandarlas a sembrar la muerte desde el aire en las filas del enemigo. (...)

“QUIERO SER COMO MARINA RASKOVA”, ESCRIBÍAN CIENTOS DE MILES DE JÓVENES SOVIÉTICAS EN LA SOLICITUD DE INGRESO DE LOS CLUBES DE AVIACIÓN

El Gobierno, en su afán por promover la industrialización de una nación gigantesca y atrasada, proclamó la total igualdad de los sexos. No había ocupación alguna que estuviera vedada a la mujer, que podía trabajar en cualquier sector de la economía en igualdad de condiciones. “¡Chicas, la construcción os nece-

sita!”, “¡Chicas, a conducir tractores!”, “¡Chicas, a pilotar aviones!”, las instaban los “medios de propaganda visual”, es decir, los carteles elaborados por las autoridades soviéticas. Aunque empezaron a aparecer pilotos entre las muchachas, aún no había ninguna navegante. En realidad, tampoco los había entre los varones, pues todavía no había dado tiempo a adiestrar al personal destinado a ayudar con el manejo de los primeros aparatos de gran tamaño ni, en caso de que surgiera la necesidad, a llevar un aeroplano hasta su objetivo para bombardearlo de un modo eficaz. La joven delineante supo ver la ocasión que se le brindaba, y fue así como Marina Raskova se trocó en la primera mujer navegante de la URSS.

CÍRCULO EXCLUSIVO. Hizo el examen en calidad de alumna externa y se graduó también en la escuela de vuelo del aeródromo sito en la población moscovita de Túshino; pero no tuvo demasiadas oportunidades de volar. Aun así, esto no le impidió codearse con una nueva minoría selecta de la Unión Soviética: la de los aviadores. Dadas su belleza, su inteligencia y una firmeza de carácter que la hacía irresistible, no tardó en verse aceptada en aquel círculo tan exclusivo. Tampoco hubo que esperar demasiado para que su fama eclipsara a la de casi todos sus nuevos amigos.

En 1938 participó con pilotos legendarias de la Unión Soviética en dos vuelos de larga distancia que superaron a cuantos se habían efectuado con anterioridad. En el primero, de Sebastopol, en Crimea, a Arjánguelsk, en el Ártico, acompañó a Polina Osipenko y Vera Lomako. Tras el éxito obtenido se planteó algo aún más espectacular: viajar de Moscú al Extremo Oriente soviético. Valentina Grizodúbova, al mando del aparato, y su copiloto, Polina Osipenko, solicitaron sus servicios en calidad de navegante. La garbosa Valentina poseía una experiencia notable pese a contar solo veintiocho años. Polina, quien a primera vista podía confundirse con un hombre, había sido hasta hacía no mucho una persona de escasos recursos económicos, empleada en una granja avícola cuya férrea determinación, sin embargo, la había llevado a alistarse en la escuela de vuelo de Kacha para abrirse camino hasta los

ASES DEL AIRE... Y DEL ESPIONAJE



MARINA RASKOVA, MUSA DE LA AVIACIÓN E INFORMANTE DE LA NKVD
 “Ejerció durante un tiempo de técnica de laboratorio en una fábrica de productos químicos antes de contraer matrimonio con un científico del mismo establecimiento. Marina Malínina tomó entonces el apellido de Raskova y tuvo una hija, aunque más tarde se divorció. Cuando la niña alcanzó cierta edad, Marina volvió a trabajar, en esta ocasión de delineante en la Academia de las Fuerzas Aéreas, en donde descubrió un mundo completamente nuevo. (...) Pocos sabían que, a comienzos de la guerra, la comandante de las fuerzas aéreas Marina Raskova era asimismo primer teniente de seguridad estatal, graduación correspondiente a la de comandante del Ejército Rojo. Su puesto de trabajo había sido durante cuatro años un despacho de la Lubianka. Desde 1937 había estado en la nómina del NKVD en calidad de asesora de recursos humanos, y llegado el mes de febrero de 1939 la habían hecho oficial en toda regla de su Departamento Especial. Lo más seguro es que entrara a trabajar para el servicio secreto aun antes de 1937, ya que, en la mayoría de los casos, los asesores de personal habían ocupado con anterioridad el mismo cargo en condición de externos o ejerciendo, sin más, de informantes”. ■ L. V.

►► cielos. A esas alturas se había convertido en una piloto avezada que en 1937, sin ir más lejos, había superado cinco marcas mundiales distintas en altitud, velocidad y distancia de vuelo a bordo de diversos aeroplanos.

La notable ambición de aquel nuevo proyecto dejó sin aliento a pilotos expertos. Si la Unión Soviética ocupaba más de una sexta parte del planeta, ellas habían resuelto recorrer casi la to-



LILIA LITVIK, APASIONADA DE LOS COMBATES A CORTA DISTANCIA
 “El primer combate en que participó Lilia Litviak con el 437.º regimiento, ocurrido el 27 de septiembre de 1942, pasó a los anales del 8.º ejército aéreo. A ella y a Beliaieva (o a Katia Budánova, al decir de otras fuentes) las incluyeron en una misión dirigida por el coronel Danílov, comandante de la 287.ª división aérea. ‘El escuadrón –asevera la historia oficial del 8.º ejército– entabló batalla con dos grupos de cinco bombarderos *Junker Ju88*’ que se disponían a atacar la fábrica de tractores de Stalingrado. Jvóstikov, comandante del regimiento, formó pareja con Litviak para atacarlos, pero fue derribado por el artillero de uno de ellos. Ella, en cambio, acabó con el bombardero alemán al disparar contra él desde una distancia de solo treinta metros. Esta técnica de descargar las armas estando a escasa distancia del objetivo se convertiría en su favorita en los combates posteriores. Tras ello, (...) Litviak se unió a Beliaieva para enfrentarse con ella a los cazas enemigos que habían acudido al auxilio de los bombarderos. Bien compenetradas, derribaron un *Messerschmitt* y compartieron el mérito de la victoria, que incluso se menciona en las memorias de Andréi Yeriómenko, oficial al mando de todo el frente de Stalingrado’. ■ L. V.

talidad de su territorio europeo y asiático, desde Moscú hasta Komsomolsk del Amur –lo que suponía llegar casi al océano Pacífico–, en un vuelo de seis mil kilómetros sin escalas.

Aunque se esperaba que el viaje, a bordo de un gigantesco bombardero de largo alcance *Túpolev ANT37* plateado al que habían bautizado *Patria*, durase unas veinticuatro horas, el tiempo atmosférico de finales de septiembre resul-

taba impredecible. El día del despegue las condiciones eran peores de lo previsto, y apenas habían salvado sesenta kilómetros cuando las nubes hicieron que perdieran de vista por completo el suelo. En consecuencia, llegaron a los Urales sin más orientación que la de sus instrumentos y, una vez allí, hubieron de hacer frente a un peligro añadido cuando el aeroplano comenzó a helarse. Por la noche, tras topor con fuertes turbulencias, tuvieron que volar por encima de la cubierta nubosa y elevarse, por tanto, hasta alcanzar los 7.500 metros de altitud, donde el frío se volvió extremo. En aquel momento, cuando llevaban ya nueve horas en el aire, se les congelaron el receptor y el transmisor del aparato y perdieron todo contacto radiofónico. La nación entera se hallaba en vilo. Al amanecer, cerca de la frontera de Manchuria, el indicador del combustible advirtió que apenas tenían suficiente para otra media hora. Grizodúbova pidió a Marina que saltara en paracaídas, toda vez que el módulo del navegante, situado en el morro y separado de la carlinga, se hallaba en grave riesgo de quedar destrozado en caso de aterrizaje de emergencia. Aunque reacia a dar tal paso, Raskova, sabiendo que no tenía otra opción, abrió la escotilla del suelo de la cabina sin más pertrechos en sus bolsillos que una pistola, una brújula, una navaja, fósforos impermeables y una tableta y media de chocolate.

APROBACIÓN DE STALIN. Tras aterrizar en un bosque espeso, pasó diez días buscando el bombardero. Se abrió camino entre densos matorrales protegida por su recio traje de aviadora forrado de pieles, avanzando poco a poco en la dirección en que calculaba que daría con el *Patria*. Si el primer día, convencida de que no iba a tardar en encontrarlo, consumió media tableta de chocolate, los siguientes se limitó a tomar una onza diaria. De cuando en cuando topó con arbustos de bayas, y en cierta ocasión, hasta con setas; sin embargo, al tratar de cocinarlas, provocó un incendio en el que a punto estuvo de perder la vida.

Durante una de las últimas noches transcurridas en el bosque soñó con que el camarada Stalin la reprendía por haber sido mala navegante. Avergonzada en extremo por las palabras de “la persona a la que más amaba”, tal como

VETERANAS del regimiento de bombardeos nocturnos en el aniversario del Día de la Victoria, frente al Teatro Bolshói.



definió al dirigente, prometió mejorar. La mañana del décimo día vio aeroplanos sobrevolándola y oyó disparos. A esas alturas apenas le resultaba posible moverse sin la ayuda de un cayado; pero no tardó en atisbar la cola plateada de un avión: “Nuestro hermoso *Patria*”. Al ver a Marina, los pilotos, mecánicos y médicos que había en torno al aparato corrieron a su encuentro. Llevaba calzoncillos largos y un jersey, con otro de lana sobre él y la Orden de Lenin prendida al pecho. Tenía uno de los pies enfundado en una bota alta de pieles y el otro descalzo. Con ademán orgulloso, rechazó la ayuda que le ofrecían y siguió caminando sola hacia el avión.

Sus compañeras de dotación le hicieron saber que Valentina se las había compuesto para posar el fuselaje del aeroplano sobre un barrizal con gran pericia sin bajar el tren de aterrizaje. Cuando comprobaron sus relojes e instrumentos, las aviadoras estimaron que el *Patria* había estado en el aire veintiséis horas y veintinueve minutos y logrado, por lo tanto, un récord mundial. (...)

En 1941 (...) el público soviético (...) conocía (a Raskova) como aviadora heroica, leyenda e ídolo de toda una generación. Demostró al mundo entero que las aeronaves construidas por las nue-

AL PRINCIPIO LAS AUTORIDADES MOSCOVITAS NO LAS QUISIERON. EN 1941 HABÍA UN GRAN NÚMERO DE PILOTOS VARONES, PERO FALTABAN AEROPLANOS

vas industrias soviéticas podían superar al resto de las del planeta y que podían ser gobernadas por mujeres. Era el ojito derecho de la URSS y recibía de las admiradoras de toda la nación cantidades ingentes de cartas que tras la guerra se trocaron en verdadero aluvión. Una parte nada desdeñable de esta correspondencia procedía de aviadoras que habían agotado, sin éxito, los recursos que les ofrecía la burocracia a fin de combatir en el frente. Las autoridades no las querían: en 1941 había un gran número de pilotos varones, pero faltaban aeroplanos.

Marina Raskova gestó la idea de formar y encabezar un regimiento de aviadoras militares. A diferencia de Valentina Grizodúbova, quien a esas alturas comandaba una fuerza constituida por hombres, reclutaría a las mejores pilo-

tos de la Unión Soviética: mujeres capaces de rivalizar con cualquiera. Por fortuna, la bella Raskova, la heroica aviadora que servía al mismo tiempo de oficial de la policía secreta, se llevaba tan bien con Stalin que no dudó en acudir al Kremlin para presentarle personalmente su propuesta.

El dirigente soviético dio su aprobación, y ella se dispuso a poner en marcha de inmediato el proyecto. Contaba con tantas voluntarias que decidió crear tres regimientos: uno de caza, otro de bombarderos pesados y otro de bombardeo nocturno. A mediados de octubre de 1941, culminados los preparativos, se congregaron en Moscú las futuras pilotos junto con cierto número de muchachas de formación universitaria que iban a ser adiestradas en calidad de navegantes y mecánicas. ■

SORTEO Los lectores pueden participar en el sorteo de cinco ejemplares de *Las brujas de la noche*, de Lyuba Vinográdova (Pasado&Presente, Barcelona, 2016), enviando un correo electrónico con sus datos de contacto a redaccion.arlanza@elmundo.es o por correo postal a la dirección de la revista antes del 15 de abril. Los ganadores se darán a conocer en el número de mayo.

