

# El Halcón nocturno

JORGE FERNANDEZ-COPPEL LARRINAGA

**P**ocas veces se tiene la oportunidad de entrevistar a un General soviético y más aún a uno de los pocos pilotos pertenecientes al contingente ruso que acudió en ayuda del Gobierno de la República durante la Guerra Civil. Este es el caso de Mijaíl Yakushin, primer piloto que consiguió un derribo nocturno durante la guerra.

*Yakushin es hoy en día General Mayor retirado héroe de la Unión Soviética. Nacido en un pequeño pueblo de Ucrania en 1913 comenzó muy joven su afición por la aviación.*

“Antes de ingresar en aviación era estudiante de una rama textil, una especialidad muy divergente de lo que representaba la profesión de aviador. En estos momentos ni pensaba ni soñaba con ser piloto.

Dos de mis amigos ingresaron en la Escuela de Aviación y pronto comenzaron a volar convenciéndome para que me animara a intentarlo. Yo pensaba ¿cómo voy a ser aviador, si para ello tienes que ser una persona especial?, realmente creía que no reunía las condiciones necesarias. Nosotros continuamos hablando y finalmente me convencieron para presentarme y pasar el examen médico. El primer sorprendido fui yo, ya que conseguí

pasar y poco después ingresé en la Academia de Aviación, donde empecé a volar y a dominar las técnicas del vuelo.

Una vez terminado este periodo y según las condiciones de cada alumno se era destinado a las escuelas de perfeccionamiento tanto de caza como de bombardeo y transporte; yo tuve la suerte de ir a la de caza.

Comencé a volar aviones muy antiguos como el I-4, un viejo armatoste de tela pasando en 1935 al reciente y novísimo I-16.

Estuve tres años volando este avión, convirtiéndome en un verdadero especialista, ya que este aparato no permitía errores de ninguna clase; era muy nervioso y maniobrero pero no cabe duda de que lo más peligroso era la alta velocidad a la que se debía aterrizar, que unida a la estrechez del tren dio más de un disgusto a algunos”.

*El 18 de julio de 1936 estalló la Guerra Civil y cada bando intentó ganarse el mayor número de incondicionales a su causa. Los Nacionales con los italianos y alemanes mientras que los Republicanos recibieron la ayuda de los soviéticos y las Brigadas Internacionales.*

“Cuando empezó la guerra en España la aviación republicana necesitaba ayuda, porque nosotros conocíamos que el enemigo contaba con numeroso material tanto aeronáutico como de personal.

En la U.R.S.S. de un modo u otro y debido a ciertas circunstancias surgió el deseo de acudir en ayuda del Gobierno Republicano. Nosotros de un modo autónomo no podíamos realizarlo, necesitábamos un acuerdo entre ambos Gobiernos.

Voluntarios para acudir había cientos, sin embargo el mando tenía que seleccionar sólo a unos pocos. Se tenían

*4 “Veteranos” ante un antiguo J-52. De izquierda a derecha, el piloto de Katiuska conocido como la bruja piruli, Yakushin, Juan Larías, piloto de Chatos y el mecánico de Yakushin, José Alares.*





Juan Larios (derecha), intérprete durante la entrevista realizada con Yakushin, aparece en esta curiosa fotografía como capitán soviético junto a un Spitfire con la estrella roja durante la ofensiva de Kursk.

en cuenta determinadas características como eran la juventud y a la vez la veterania.”

*El traslado del personal soviético hasta España no era tarea fácil; unos iban hasta el Puerto del Havre en Francia para pasar a Barcelona y de allí adelante hasta Madrid, como es el caso de Yakushin. Otros hacían el viaje por tierra o por mar directos a Cartagena.*

«Yo llegé a España en marzo de 1937 y en mí se reunían unas condiciones interesantes ya que no había volado nunca el I-15, únicamente el I-16 mientras que la unidad a la que fui destinado, la primera de Chatos, estaba equipada con este tipo de avión; por lo que tuve que amoldarme al nuevo caza. Esto es una cosa normal en la guerra y mi caso no es excepcional.

Nuestra base se hallaba ubicada en los alrededores de Madrid concretamente en el Aeródromo del Soto cercano al pueblo de Talamanca a orillas del Río Jarama.

Al poco tiempo de comenzar las operaciones el mando nos comunicó que debíamos formar una patrulla nocturna ya que los bombarderos alemanes de la Legión Condor hostigaban nuestras líneas amparados en la seguridad de la noche. El campo del Soto era demasiado peligroso para efectuar las operaciones nocturnas, por lo cual nos trasladamos al aeródromo de Alcalá de Henares.

La patrulla la formábamos Anatoli Sierov, Leonid Ribkin, Vladimir Sorokin, Victor Kuzniezov (como jefe de patrulla) y yo.

Lo cierto es que volar por la noche en las condiciones que nos encontrábamos era una temeridad. No poseíamos proyectores para iluminar la pista, desconocíamos el terreno y carecíamos de

comunicaciones. Despegábamos y aterrizábamos con la ayuda de los faros de coches y bidones de gasolina ardiendo. No podíamos esperar una comunicación de dónde y cuándo iba a aparecer el enemigo. Realmente estoy asombrado de que en estas circunstancias pudiéramos interceptar los aviones contrarios; teníamos una idea de que por aquí o por allí podían aparecer; pero ¿cómo le voy a ver?, ¿cómo voy a maniobrar?, ¿cómo regresaré a casa? o personalmente pensaba que la interceptación nocturna en aquellas circunstancias era pura casualidad”.

*A pesar de todas las dificultades usted logra derribar un Junkers alemán en las cercanías de Madrid.*

“Sí, es cierto, pero antes tuve un combate durante la noche del 21 de julio en las cercanías de Alcalá. La noche era buena y despejada, la mejor forma de localizar un avión era intentar ver las llamaradas que desprendía por los tubos de escape. Conseguí localizar un Junkers y empleé toda la munición atacándole, estoy seguro de que le di pero no conseguí derribarlo y huyó hacia sus líneas.

En la noche del 25 al 26 de julio tuve más suerte: nos encontrábamos en el aeródromo cuando recibimos noticias de que en la sierra se habían visto aparatos enemigos. Inmediatamente despegamos, y cuando me hallaba volando al este de El Escorial a unos tres mil metros divisé un Junkers unos cuarenta metros más alto. Inmediatamente ascendí y me coloqué en su cola, estoy completamente seguro de que no me vio, ya que no realizó ninguna maniobra evasiva. Comencé a disparar a corta distancia y con las primeras ráfagas vi cómo se incendiaba y caía produciendo una gran explosión por efecto de las bombas

que no había conseguido lanzar. Uno de los tripulantes logró saltar en paracaídas con tan mala fortuna de incendiarse en pleno descenso. (Los tripulantes del avión alemán pertenecían a la K-88 y sus nombres eran: Alférez Leo Falk, Brigada Georg Übelhack, Sargentos Fritz Bendt, Walter Brötzmann y August Heyer).

Una vez de vuelta a la base cogimos un coche y nos trasladamos al lugar del derribo. El avión estaba destrozado pero permanecían intactas las cartas de navegación y según éstas el aeródromo de partida había sido Salamanca. Dio la casualidad que en el mapa habían impactado dos balas, al abrirlo y debido a las dobleces, los agujeros se multiplicaron convirtiéndolo en un auténtico colador. Nuestro Coronel me dijo; pero bueno Yakushin ¿no puede tirar mejor que mire como ha dejado la carta? Yo le contesté, no se preocupe la próxima vez le derribaré de una sola bala.

Al día siguiente dio la casualidad histórica que mi compañero Anatoli Sierov derribó otro aparato enemigo, aunque para mí realizó otra proeza aún mayor; logró aterrizar en plena oscuridad por falta de combustible en línea de ferrocarril cercana a Las Matas sin causar apenas desperfectos. Los tripulantes del avión, que en este caso eran españoles, lograron lanzarse en paracaídas”.

*Tras esta victoria Yakushin fue ascendido a capitán y enseña con orgullo el reloj de oro regalado por Negrin con una entrañable dedicatoria por tan importante hazaña.*

*¿Cómo era la vida en una unidad de pilotos Soviéticos?*

“Nosotros éramos un grupo independiente, teníamos mando soviético aunque no ostentábamos ni divisas ni uniformes de nuestro país. Adoptamos nombres españoles ya que los nuestros eran muy difíciles de pronunciar, a mí me correspondió el de Mateo Rodrigo. Nuestra escuadrilla estaba compuesta por sesenta hombres entre cocineros mecánicos y armeros aunque únicamente éramos doce pilotos. Como dije antes volábamos por el día y la noche. La patrulla nocturna era de tres o cuatro pilotos por lo cual nos turnábamos”.

*¿Cuáles eran las tácticas que empleaban para el combate contra los distintos aviones del bando Nacional?*

“Hoy en día nuestras tácticas se pueden considerar como muy primitivas, entonces los combates eran de grupos; los aviones eran de poca velocidad pero muy maniobreros. En aquellos tiempos los combates se realizaban en espacios muy reducidos y nosotros volábamos en patrullas de tres aviones, el jefe y dos puntos. En la actualidad se emplea el vuelo por parejas. Una vez que las dos formaciones se encontraban, el enfrentamiento era totalmente individual. Nosotros teníamos una situación



más privilegiada que el enemigo ya que al estar en minoría y ellos en mayoría teníamos más oportunidades de derribarlos. Pero ojalá esta ventaja hubiera sido al revés.

El I-15 Chato era un aparato muy maniobrero que despegaba en cortos espacios de terreno y ascendía rápidamente. Cuando nos encontrábamos con los Fiat intentábamos darles la cara, ya que enfrentarse a un Chato en combate cerrado era muy peligroso; podíamos decir que en caso de lucha nos encontrábamos a un 50 %.

Pero la fatalidad surgió cuando apareció el Me-109 alemán, poco podíamos hacer contra él, más veloz y mejor armado se mantenía a una altura superior, esperando lanzarse sobre uno de nosotros, derribarle de una sola pasada y volver a ganar altura. Únicamente teníamos la posibilidad de encontrarnos con un piloto inexperto que cayera en el error de enfrentarse a nosotros en un combate cerrado ya que nos daba un tanto por ciento elevado de posibilidades de vencerlo. Pero era muy difícil luchar estando constantemente alerta para adivinar cuándo se lanzarían los Messer. En cuanto a los bombarderos, el Heinkel 111 no era un avión fácil de derribar. En primer lugar nuestros servicios de alarma y escucha no eran tan eficaces como deseábamos y se nos informaba de la presencia de los bombarderos enemigos cuando estaban sobre la vertical del campo, siendo muy difícil el poder interceptarlos. Estos aviones estaban muy bien blindados para nuestras cuatro ametralladoras y debíamos atacarlos por su punto flaco, la panza.

En fin, había muchas anécdotas en cuanto a la evolución de las técnicas de caza así como con el uso del material. Como curioso ejemplo y para dar una idea de esta evolución, recuerdo que cuando apareció el I-16 a nadie le agradaba volar en un avión de cabina cerrada, ya que el mayor miedo de un pi-



*Yakushin (izquierda) junto a su mecánico Alares en el monolito erigido a los aviadores alemanes del Junkers derribado.*

loto era realizar un aterrizaje forzoso y no poder salir en caso de incendio”.

*¿Cuáles cree usted que fueron los fallos de la Aviación Republicana?*

“Nosotros eramos una unidad bastante independiente, teníamos mando soviético, por ello me es difícil saber cuáles fueron los errores que cometió el bando Republicano. Yo entonces no era un estratega consumado, eramos jóvenes y únicamente nos interesaba volar. De lo único que nos dimos cuenta es que se había reafirmado que la concentración de la aviación en un sector donde se realizaban combates es fundamental. En cuanto a nuestros jefes quería hacer mención a uno de los más importantes que tuvimos, Iakov Schmutchkievich, debido a la difícil pronunciación de su nombre adoptó el pseudónimo de General Douglas. Era un buen soldado, gran jefe y mejor instructor; fue una pena que cuando más lo necesitábamos antes del comienzo de las hostilidades contra Alemania fue ajusticiado sin razón alguna en junio de 1941”.

*¿Cuáles fueron las enseñanzas más*

*importantes adquiridas durante el conflicto?*

“En primer lugar en cualquier guerra se adquiere una experiencia, y esa misma experiencia te dice qué es lo negativo y qué es lo positivo. Nosotros aprendimos una cosa importante al finalizar la Guerra Española, nuestros aviones habían envejecido con respecto a los nuevos aparatos alemanes. Sabíamos que teníamos que hacer algo, pero no lo hacíamos y continuábamos luchando con el I-16, aun sabiendo que era inferior. Teníamos que renovar nuestra flota aérea. La táctica nunca está estabilizada sino que varía con el desarrollo de la guerra”.

*Tras siete meses de lucha llegó el ansiado descanso para Yakushin.*

“Yo regresé a la Unión Soviética en diciembre de 1937. Con la experiencia que había adquirido comenzamos a entrenar a nuevos pilotos. Teníamos una difícil tarea ya que sabíamos que más tarde o más temprano llegaría la II Guerra Mundial. No lo sabíamos sino que lo intuíamos, por ello teníamos que prepararnos. Con Anatoli Sierov, uno de mis grandes amigos y veterano de la Guerra de España, formamos una patrulla acrobática con cinco I-16 con la que actuábamos en desfiles y fiestas. Cuando Sierov se mató en 1939 junto con la mujer del hoy Mariscal y veterano de la Guerra de España Osipenko me encomendaron el mando de la patrulla”.

*Al estallar la II Guerra Mundial, Yakushin fue Jefe de un Ala en la defensa de Moscú, mandando un Grupo aéreo en Smolensko y Bielorusia hasta llegar a Berlín.*

*Sin duda lo que más sorprende de este gran piloto es su sencillez y respeto hacia aquellos hombres que como él decía eran únicamente jóvenes que luchaban por sus ideales, refiriéndose a los pilotos alemanes que tripulaban el Junkers que derribó en el mes de julio de 1936. ■*



*Las experiencias adquiridas por la escuadrilla nocturna rusa sirvieron para formar excelentes pilotos, como José Falcó, último jefe de la caza nocturna.*