HANS-ULRICH RUDEL

Memorias del soldado más condecorado de Alemania

PILOTO DE STUKAS

Hans-Ulrich Rudel, un joven idealista comprueba con estupor como cuando se apunta a la Luftwaffe le destinan a una escuadrilla de bombarderos Stuka en vez de caza. Sin embargo, a lo largo del conflicto, Rudel demostrará sus dotes de mando y su pericia, destruyendo numerosos blindados enemigos, luchando desde el inicio hasta el final y sobreviviendo a pesar de las adversidades; convirtiéndose en una leyenda viva.

Hans-Ulrich Rudel

Piloto de Stukas

Memorias del soldado más condecorado de Alemania

ePub r1.2
DaDa 02.02.18

Título original: *Trotzdem*
Hans-Ulrich Rudel, 1966
Traducción: E. Aeronáutica
Diseño de portada: José A. Llorens Perales

Editor digital: DaDa
Corrección de erratas: el nota (r1.1)
ePub base r1.2

A MODO DE INTRODUCCIÓN

Hans–Ulrich Rudel, autor de este libro autobiográfico, inició la Segunda Guerra Mundial con el grado de subteniente y la acabó con el de coronel de la Luftwaffe (aviación de guerra alemana).

Según sus instructores, no se encontraba entre los individuos más dotados para el pilotaje, no pasaba de ser una medianía. Su primer jefe de escuadrilla lo consideraba «un caso perdido». Pero después obtuvo la condecoración militar más alta concedida en Alemania con ocasión de la contienda: la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con hojas de roble, espadas y brillantes. Y fue el único soldado que alcanzó tal condecoración.

Le hubiera gustado pilotar un avión de caza, pero tuvo que adaptarse a los Stukas, bombarderos que, al principio, le parecieron pesados y poco manejables. No obstante, en ellos realizó 2530 vuelos de guerra, con el resultado de la destrucción de 500 tanques rusos y el hundimiento del acorazado soviético «Marat» en el puerto de Kronstadt.

Al final de la guerra voló con una pierna de menos y la otra escayolada.

En el último capítulo del libro dice:

«Como uno de los millones de soldados que supo cumplir con su deber y que pudo salir con vida de esta guerra, gracias a un capricho del Destino, he descrito la lucha contra la Unión Soviética, en la cual se desangró la juventud alemana y muchos europeos convencidos de su misión. Las páginas de este libro no deben interpretarse

como glorificación de la guerra y tampoco tienen la intención de rehabilitar a cierto grupo de personas y sus sistemas. Sólo los acontecimientos hablan por sí mismos, ateniéndose a la verdad y a la absoluta fidelidad de lo ocurrido».

PRÓLOGO

"Usted es el soldado más glorioso y valiente que Alemania ha tenido hasta hoy". — Con estas palabras, pronunciadas en presencia de la plana mayor de las fuerzas armadas del Reich, entregó el jefe supremo Adolf Hitler en el día primero de enero de 1945 al entonces teniente-coronel Hans Ulrich Rudel la condecoración más alta que jamás otorgara: LAS HOJAS DE ROBLE EN ORO CON ESPADAS Y BRILLANTES, agregadas a la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, ascendiéndolo a la vez al rango de coronel.

El jefe germano había pensado guardar esta condecoración para honrar a los más destacados héroes de su pueblo al final de la guerra, pero, considerando los singulares méritos y la inigualable forma con la que Rudel se venía destacando entre los millones de combatientes, y teniendo en cuenta que todas las incursiones de este aviador habían sido de singular importancia para el desarrollo de las batallas en todos los frentes, Hitler optó por conferirle inmediatamente esa excepcional condecoración, viendo en Rudel al primero y único oficial de sus ejércitos digno de lucirla.

Justamente por esta razón es Rudel el más indicado para escribir las memorias de esta última conflagración, que son particularmente las suyas. Nosotros estamos aún muy cerca de lo ocurrido durante la segunda guerra mundial para poder juzgar imparcialmente los hechos del choque más tremendo de todos los tiempos. Pero precisamente por eso, es de suma importancia que, quienes supieron ocupar su puesto de combate, resistiendo hasta el último cartucho, narren fielmente lo sufrido, para que la posterioridad pueda formarse una idea exacta de lo que ha sido la segunda guerra mundial, basándose en la más nítida objetividad y en lo que realmente ha ocurrido.

Hans Ulrich Rudel es, con sus 2530 incursiones, el prototipo del luchador aéreo de nuestros días y es con sus hazañas el puntero entre los aviadores de guerra, como lo reconoce hasta el enemigo imparcial del ayer. En el curso de su actuación en los diferentes campos de batalla logró destruir desde el aire a 519 tanques soviéticos, hundiendo también un acorazado y dos cruceros. Cinco veces estuvo herido de gravedad.

Tan singular aporte demuestra extraordinaria fuerza de voluntad y sólo puede ser debidamente aquilatado por quien también haya empuñado la palanca de comando de un avión, conduciéndolo contra el enemigo en centenares de incursiones y venciendo en más de un caso su propio letargo. Hay que ser aviador para poder comprender en toda su magnitud, lo que significan estas cifras. Enumerar la suma de sus raids equivale decir que ha volado hasta diez veces en un solo día. Apenas estuvo de licencia en los años interminables de esta contienda, y si era enviado a la patria, debido a las heridas sufridas, apenas podía esperar el momento para volver al frente a incorporarse de nuevo en las filas de combate. El deber lo llamaba. Así ocurrió

que en el año 1945 volvió a trepar a su máquina, a pesar de haber perdido la pierna derecha. Ni esperó que cicatrizara la herida; volvió a pilotar su avión, valiéndose de una pierna ortopédica.

Hitler y Goering le prohibieron varias veces que siguiera luchando, empero, este intrépido aviador siempre supo encontrar los medios para poder volver al frente. Así siguió volando, con o sin prótesis, burlando a la fatiga y aumentando su fama con éxitos rotundos.

Él no se sentía impulsado por la ambición de presumir con sus hazañas o con nuevas condecoraciones de guerra. El impulso, al que Rudel obedecía, tenía otro origen: el cumplimiento del deber y el arrojo. Rudel llevaba en su pecho la convicción que el oficial tiene su signo y que al cumplir con él, ya no se pertenece a sí mismo, sino a su patria y a sus subalternos. Por esta razón, y sobre todo en tiempo de guerra, el oficial debe ser un ejemplo para su tropa, menospreciando la propia vida y dejando a un lado el propio YO.

Estos mismos sentimientos, el desinterés y el estricto cumplimiento del deber, le guiaban, cuando le tocaba defender su opinión ante sus superiores. Yo he presenciado varias conversaciones que sostuvo con Hitler. Rudel dijo siempre valientemente lo que le venía a la boca, expresándose con toda franqueza y soltura; él no conocía otro comportamiento como oficial, sabiendo además que así debía proceder por sus camaradas combatientes y su patria. En estas ocasiones demostraba la misma valentía, con la que se supo distinguir en el combate, ganándose de esta manera la simpatía de sus superiores, Así fue formando la base de sus éxitos; sólo donde reina la confianza entre la superioridad y sus subalternos, sólo ahí se logra lo más sublime y lo más alto. Las primordiales virtudes del soldado, fidelidad y obediencia, han prefijado el camino de su vida.

Frecuentemente era citado para presentarse en el Cuartel General de la Luftwaffe (Fuerzas Aéreas), para dar ahí mismo sus consejos, siempre basados en amplias experiencias. Tanto aquí como ante Hitler, tuvo Rudel que explicar detenidamente las situaciones creadas en el frente, informar sobre la eficacia del armamento enemigo y sobre las ventajas y defectos de las propias armas; en fin, sobre todo lo que él sabía, gracias a su incalculable práctica. Sus manifestaciones eran, por consiguiente, de máxima importancia, pues suministraban un fundamento táctico muy apreciable y que en ningún caso podía ser pasado por alto, sin que la producción de armamentos adecuados se hubiera paralizado indefectiblemente.

A pesar de la creciente mecanización y no obstante los adelantos técnicos, que justamente se ponen de manifiesto en esos años de una pugna decisiva, queda, por sobre todas las cosas, el HOMBRE, que decide el éxito o la derrota, pues sólo de él depende el eficaz empleo de las armas modernas.

“Sólo el que se da por vencido, está perdido”, éste fue el proverbio de Rudel; esta convicción formaba la base de su carácter. Estas pocas palabras le guiaban en el camino arduo de su vida y gracias a ellas supo ser un ejemplo, pues era superior y

compañero a la vez, y muchos han sabido expirar sus vidas en el fuego varonil de la batalla, llevando estas mismas palabras en los labios enérgicos y desangrados.

Una generación, que en el transcurso de su existencia supo jugarse la vida en repetidas ocasiones, llevando el amor sagrado a la patria en los corazones, siempre estará presente en la hora decisiva, para que lo puro y lo decente triunfe en el mundo, acercando el hombre a Dios, pues este ha sido su anhelo por los siglos de los siglos.

¡Qué este libro sirva a todos los hombres de buena voluntad, alumbrando cual una pira con su fuego sagrado, el camino a seguir!

NICOLAS VON BELOW
Coronel

Ayudante de la Luftwaffe en el Estado Mayor
de las Fuerzas Armadas del Reich, desde
1936 hasta el 1.º de mayo de 1945.

I

DEL PARAGUAS AL STUKA

1924—Mi padre es el pastor protestante de Seiferdau, pequeño pueblo de Silesia. Acabo de cumplir ocho años. Un domingo, mis padres se trasladan a la localidad vecina de Schweidnitz para asistir a una exhibición aérea. Como imaginaba, no se les ocurre llevarme; lloro de rabia y, tan pronto regresan, les someto a un verdadero torrente de preguntas. Todo me interesa o, mejor dicho, me apasiona, hasta en los menores detalles. Sobre todo, la historia increíble de un hombre que salta de un avión y llega indemne al suelo, gracias a su paracaídas. Movida por mis súplicas, mi madre confecciona con un pedacito de seda un modelo reducido al que ato una piedra. Con gran alegría veo cómo el paracaídas, que suelto desde lo alto de la escalera, desciende lentamente y deposita casi sin ruido su carga en el piso del vestíbulo. Lo que puede hacerse con una piedra puedo hacerlo conmigo mismo, me digo, y al domingo siguiente, cuando nuevamente mis padres me dejan solo en casa, me decido a intentar el gran experimento.

Armado del paraguas materno, subo al primer piso, escalo el antepecho de la ventana, abro el paraguas y, sin dar tiempo a coger miedo, salto al vacío. Aterrizo en la tierra blanda de un macizo de flores, constatando con dolorosa sorpresa que me he torcido mis cuatro miembros, sin hablar de una fractura de la tibia derecha. El paraguas, que ha resistido un buen número de borrascas, se ha aprovechado de este breve viaje aéreo para volverse, transformando mi descenso en caída libre. Pero ni el dolor ni la cólera paterna hacen vacilar mi resolución: quiero ser aviador.

Durante mis años de Instituto —mi padre quiere, en efecto, que aprenda el griego y el latín— consagro mis ratos de ocio al deporte o, para ser más exacto, a toda clase de deportes. Sin duda, es gracias a este intensivo entrenamiento, y sobre todo a la práctica del decatlón en verano y a la del esquí en invierno, a lo que debo mi robusta constitución y mi excepcional resistencia a la fatiga. Practico también motorismo… a mi manera: con unas tablas y un caballete construyo un trampolín rudimentario. Monto después en mi vieja motocicleta y a todo gas subo por las tablas: un salto de dos o tres metros, recobro el contacto con el suelo, un viraje brutal que levanta una nube de polvo, regreso al punto de partida y vuelta a empezar. Mi madre tiembla de miedo y mi padre me llama aprendiz de acróbata. Su descontento se agrava aún más por el hecho —evidentemente deplorable— de que no quiero en absoluto comprender la necesidad de hacer mis deberes con regularidad. No obstante, bien o mal, me acerco al término de mi bachillerato y urge la necesidad de elegir una profesión. Como mi hermana mayor sigue los estudios de medicina, mi padre, simple pastor, se

ve en la imposibilidad de pagarme la enseñanza larga y costosa que exige el oficio de piloto comercial. Me decido, pues, por la carrera, más modesta, de profesor de cultura física.

De repente y cuando nadie lo esperaba, el Gobierno alemán decreta la creación de la Luftwaffe. Inmediatamente el Ministerio del Aire empieza a buscar voluntarios para formar una reserva de oficiales. Pero las pruebas de admisión son difíciles, muy difíciles para mí teniendo en cuenta mis antecedentes escolares. Varios de mis amigos, mayores que yo, y sin duda con más experiencia, lo intentan y fracasan. Parece ser que de 600 candidatos no quedarán finalmente más que 60. A pesar de mi seguridad («aplomo» lo llama mi padre), la idea de ser parte de ese 10 por ciento no pasa por mi mente. Pero por lo menos quiero intentarlo; la diosa fortuna debe velar por mí, ya que en agosto de 1936 recibo la orden de mi ingreso en la escuela de guerra de Wildpark-Wender, a la que debo incorporarme en diciembre siguiente. Permanezco dos meses en servicio de trabajo obligatorio en Muskau (Silesia), donde brigadas de muchachos construyen diques a lo largo del Neisse. Después parto para Wíldpark-Wender. Al principio, nuestra instrucción es la misma que la de todos los «quintos» de infantería, con la diferencia, sin embargo, de que nuestro programa está tan singularmente acelerado, que al cabo de seis meses nos hemos convertido en unos infantes perfectamente entrenados. En cuanto a los aviones, tan sólo los vemos en el suelo; a menudo seguimos con mirada nostálgica sus evoluciones rápidas, sobre todo cuando nos encontramos cuerpo a tierra sobre el barro glacial de nuestro terreno de instrucción. Incluso hasta fuera del curso propiamente dicho, nuestra existencia no es siempre de color de rosa: se nos recomienda (lo que en realidad significa que se nos «ordena») no beber ni fumar, dedicar nuestros ratos libres al deporte y, sobre todo, adoptar un indiferente desdén hacia las tentaciones de la ciudad, que tan cerca se encuentra, A pesar de esta austeridad oficial, mi «manía» de no beber más que leche suscita una serie de comentarios desaprobadores, por no decir otra cosa. Pero como siempre obtengo notas satisfactorias, tanto en las diversas materias militares como en las pruebas deportivas, nuestro oficial instructor está bastante satisfecho de mí, con la reserva de que me encuentra un «poquito raro».

En el segundo semestre se nos transfiere a Werder, una pequeña ciudad encantadora situada entre dos grandes lagos. Por fin vamos a volar. Con paciencia, los instructores se esfuerzan en inculcarnos los principios y secretos del pilotaje.

Día tras día sobrevuelo, con doble mando, nuestro campo de aviación. Al cabo de sesenta ejercicios se me juzga capacitado para volar solo, lo que hace de mí un alumno medio y nada más. Al mismo tiempo seguimos cursos técnicos y terminamos nuestra instrucción militar. Al fin del semestre recibimos nuestro título de piloto. La tercera y última parte del programa es mucho más monótona; muy raramente volamos y, por el contrario, «empollamos» mañana y tarde las tácticas del combate aéreo y terrestre, el armamento, las transmisiones y cosas por el estilo. A medida que se acerca el examen final, una especie de fiebre se apodera de todos los oficiales-

alumnos; con impaciencia creciente nos preguntamos a qué especialidad nos destinarán. Casi todos, naturalmente, sueñan con convertirse en pilotos de caza, pero comprendemos que eso no es posible, ya que la Luftwaffe no se compone sólo de cazadores. Algunos de los siempre bien informados murmuran que toda nuestra promoción va a ser destinada a la aviación de bombardeo. Después los espíritus se calman porque de lo que se trata ahora es de afrontar la prueba final. Después del examen —desde luego, muy duro— los candidatos aprobados son promovidos al empleo de subteniente. Antes de abandonar la Escuela de Guerra visitamos un centro de instrucción de DCA en las costas del Báltico. Encontrándonos presenciando unos ejercicios, se anuncia la llegada —del todo inesperada— de Goering. El Mariscal charla familiarmente con todos nosotros y pregunta después si hay voluntarios en nuestro grupo para las nuevas escuadrillas de Stukas; acaban de crearse estas formaciones, pero les falta aún un cierto número de jóvenes oficiales. Rápidamente reflexiono: «Desearía pilotar un caza pero tendré, sin duda, que contentarme con un avión de bombardeo; es preferible entonces ser voluntario para los Stukas». El hecho es que los aviones de bombardeo, aparatos pesados y poco manejables, no me seducen nada. Levanto mi mano y el ayudante de campo del Mariscal me inscribe en su lista. Unos días más tarde recibimos nuestras órdenes de destino: casi toda la promoción pasa destinada a… ¡la aviación de caza! Naturalmente, sufro una terrible decepción, pero ya no se puede hacer nada: ¡seré piloto de Stukas!

En junio de 1938 me incorporo a mi escuadrilla en Graz, capital de Estiria. Tres meses antes las tropas alemanas habían hecho su entrada en Austria bajo las aclamaciones entusiastas de la población. Nuestro grupo, instalado en Thalerhof, acaba de recibir los nuevos Junker 87, biplazas: el viejo Henschel, monoplaza, no se utilizará más que para ataques en picado. Aprendemos a volar en grupo, a tirar y a bombardear y, sobre todo, a picar en un ángulo cada vez más vertiginoso, acercándonos hasta los 90 grados. Mis progresos no son precisamente rápidos, aparte de que en el momento de mi llegada los otros pilotos tienen ya en su activo varias semanas de entrenamiento. Comienzo a mejorar, cierto, pero muy lentamente, demasiado lentamente para el jefe de la escuadrilla, que me considera como un caso desesperado. Mi obstinación en pasar mis horas libres en las cercanas montañas y en el campo de deportes en vez del pabellón, donde además no bebo más que leche, no me hace popular; al contrario.

Sin embargo, asciendo a teniente, y un poco antes de Navidad el Ministerio pide a mi grupo que designe a un oficial para ser destacado al Centro de Reconocimiento Aéreo para allí especializarse. Naturalmente, todos los jefes de escuadrilla declaran que no pueden prescindir ni de uno solo de sus hombres; todos menos el mío, que encuentra con ello una ocasión inesperada de desembarazarse del «bebedor de leche». Por más que protesté y afirmé mi deseo de mantenerme como piloto de Stuka, como nadie viene en mi auxilio, no consigo detener el movimiento inexorable de la máquina administrativa. En enero de 1939 salgo para la escuela de pilotos de

reconocimiento en Hidesheim.

Desde el primer día me siento desgraciado, increíblemente desgraciado, indeciblemente desgraciado. Nuestra instrucción comprende el reconocimiento aéreo teórico y práctico; al parecer, a la terminación de nuestro curso seremos agregados a determinadas escuadrillas especializadas en misiones de reconocimiento operativo. Durante los vuelos de entrenamiento, el profesor lleva los mandos para permitir que nos consagremos únicamente a nuestro trabajo de observación, labor fastidiosa que no corresponde en nada a un temperamento de piloto. Todos los días tomamos fotografías verticales, oblicuas, horizontales y no sé cuántas cosas más. Al anochecer se nos reúne para la enseñanza teórica, que resulta aún más aburrida. Finalmente, me destinan a Prenzlau, en los confines de Brandemburgo, donde se halla estacionada la 121 escuadrilla de reconocimiento a gran distancia.

Dos meses más tarde, la escuadrilla se muda a la región de Schneidemühl, en la frontera polaca. En seguida empieza la campaña de Polonia. Jamás olvidaré el día en que por primera vez sobrevuelo la frontera. Encerrado en el puesto de pilotaje, me pregunto con alguna inquietud lo que nos aguarda. La primera barrera de la DCA constituye para nosotros una curiosa sorpresa y ninguno tiene ganas de reír; en cuanto a los escasos cazas polacos, cada uno de ellos nos proporciona un bonito tema de discusión. La árida teoría que tanto maldecíamos durante el verano, se ha transformado en una realidad sobrecogedora; sin descanso, fotografiamos estaciones, apartaderos, enlaces ferroviarios, con el fin de informar al alto mando sobre los movimientos de las tropas enemigas. Operamos al principio en la región comprendida entre Thorn y Kulm, y un poco más tarde, en la línea del ferrocarril Brest-Lítowsk-Kowel-Luck, El GCG quiere conocer el dispositivo enemigo en Polonia oriental y estar enterado, en la medida de lo posible, sobre las intenciones de los rusos. Algunas veces bajamos también hasta Breslau para explorar el espacio meridional.

Muy pronto llega el fin de la campaña de Polonia, y nuestro grupo regresa a Prenzlau. El comandante de mi escuadrilla se ha dado perfecta cuenta de mi poco entusiasmo por los vuelos de reconocimiento. Considera él, sin embargo, que por razón de las circunstancias —después de todo estamos en guerra—, no se llegaría a tomar en consideración una solicitud de volver destinado a un grupo de Stukas; rehúsa, pues, intervenir, y en cuanto a mis propias tentativas en este sentido, fracasan lamentablemente.

Pasamos el invierno 1939-1940 en la región de Hesse, en Fritzlar, cerca de Kassel, Nuestro grupo deberá realizar varias misiones de reconocimiento en dirección oeste y noroeste. Como estos vuelos se harán a gran altura, los pilotos son enviados primero a Berlín, donde son sometidos a toda clase de pruebas para determinar su resistencia al mal de altura. Resistencia insuficiente, declaran sobre mí los médicos. Esta vez mi jefe quiere apoyar de buen grado mi petición de volver a los Stukas, los cuales no pasan nunca en su vuelo de una altura media. Pero cuando, desgracia sobre desgracia, dos de nuestras tripulaciones son derribadas por la DCA o la caza francesa,

el comandante, falto de personal, me manda de nuevo ante la comisión médica. Esta vez el veredicto de estos señores es un poco diferente: «resistencia excepcional a los efectos de la altura», afirman, añadiendo que en la primera visita una de las enfermeras (puedo estar de ello seguro) ha debido de cometer un error. En cuanto al Ministerio del Aire, no quiere ni conservarme en mi grupo actual ni destinarme a uno de Stukas. Soy enviado a Crailsheim, en las cercanías de Viena, donde se halla estacionado un regimiento de instrucción de la Luftwaffe. Apenas termino de hacerme cargo de mis funciones de ayudante del coronel —lo que me obliga a ocuparme de todo el papeleo administrativo de la unidad—, comienza la campaña de Francia. En vano pongo en movimiento todos los engranajes posibles e imaginables —llego hasta profanar los sacrosantos reglamentos jerárquicos telefoneando personalmente a la dirección de personal en Berlín—; pero no consigo mi envío al frente. Nunca he estado más desmoralizado; tengo la impresión de que me tienen aparte, como a un apestado. El hecho es que esta existencia es de una monotonía desesperante. Sólo muy raramente tengo la oportunidad de volar, ya que, sin hablar del trabajo de oficina, debemos consagrar todos nuestros esfuerzos y nuestro tiempo a la instrucción de reclutas. Un día, recreándome en compañía del coronel en un pequeño aparato deportivo, me pierdo en medio de un laberinto de nubes y puedo evitar sólo en el último momento un pico oculto por la niebla. Después de la toma de tierra, el coronel interrumpe con un gesto que no admite réplica mis confusas explicaciones, me dirige una mirada elocuente y se aleja. A mis desgracias sólo faltaba añadirle esto.

Mis incontables cartas, requerimientos, reclamaciones y conferencias telefónicas, tienen por fin el resultado anhelado; quizá mi coronel se decidió a empujar del carro para desembarazarse de mí. Soy enviado a Caen, en la costa de la Mancha, donde vuelvo a encontrar mi primera unidad, la escuadrilla de Stukas de Graz. Desgraciadamente, ya se han terminado las misiones; uno de mis camaradas intenta hacerme recobrar la experiencia que los otros han adquirido en las campañas de Polonia y Francia. Todos los días hacemos varios vuelos de prácticas. No me falta ciertamente buena voluntad, pero estas cosas no se aprenden de la noche a la mañana, y mis progresos son tan lentos, que sigo sin convertirme en lo que pudiéramos llamar un «manitas»; todo lo comprendo, pero sólo a la quinta o sexta vez. Y cuando al cabo de algunas semanas el grupo parte para la Europa oriental, levanta el vuelo sin mí; prefieren mandarme de nuevo a Graz, donde formaré parte de una escuadrilla de refuerzo. La verdad es que aún necesito aprender mucho, y a veces me pregunto si lo voy a conseguir.

Comienza la campaña de los Balcanes, y, una vez más, me quedo sin participar. Y eso que Graz, al menos provisionalmente, es la base de partida de varias escuadrilla de Stukas. Yo me veo reducido a verlos despegar y aterrizar. El frente se desplaza rápidamente, nuestras fuerzas rodean al ejército yugoslavo, ocupan Grecia, y yo, pobre de mí, permanezco en la retaguardia para ejercitarme en vuelo de formación, en

picado y en lanzamiento de bombas. Al cabo justo de un mes decido un buen día, súbitamente: «Ya está bien. Esta vez tengo que conseguirlo. ¡Lo he comprendido! A partir de hoy haré de mí lo que me dé la gana». Y, efectivamente, hago lo que me parece. Mis dos instructores no salen de su asombro; ahora ya pueden hacerme pasar por todo el programa de «circo», entrenarme en todas las figuras de alta acrobacia; me pego literalmente a sus aparatos, ya se trate de un «looping», de un picado o de una imperial. En cuanto a las bombas, las meto todas en el interior del círculo de 10 metros, y en los ejercicios de tiro aéreo obtengo 90 blancos sobre cien disparos. Bien, ya estoy a punto y me prometen mandarme al frente con el próximo grupo de refuerzo.

Pocos días después de Pascua llega, por fin, el gran momento. Se trata de llevar varios aparatos a la escuadra de Stukas destacada en Grecia meridional. Levantamos el vuelo y por Agram y Spoplje llegamos a la localidad de Argos. Nos dicen aquí que aún tenemos que descender más hacia el sur; la primera escuadra de Stukas tiene su base en Molaï, en la punta extrema del Peloponeso. Tan pronto llego me presento en la gran tienda de campaña que cobija los servicios administrativos. Me siento febril, tenso y lleno de impaciencia por cumplir mi primera verdadera misión. Al entrar me tropiezo con el ayudante de campo del coronel; su rostro y el mío se ensombrecen al mismo tiempo, ya que nos conocemos y demasiado bien: es mi instructor de Caen…

—¿Qué es lo que ha venido a hacer aquí? —inquiere con tono glacial.

—Volar contra el enemigo.

—Antes de confiarle una misión debemos estar seguros de su perfecto dominio del Stuka.

Estoy a punto de estallar, pero consigo dominarme, incluso cuando añade con sonrisa condescendiente:

—¿Ha hecho usted muchos progresos?

Un silencio que se hace insoportable, hasta el punto de que finalmente, con valor desesperado, le digo:

—Ahora tengo el dominio completo del aparato.

Con tono desdeñoso —a menos que esto sólo sea una idea mía— corta la conversación, recalcando cada sílaba.

—Someteré su caso al jefe. Esperemos que su decisión sea favorable. Puede retirarse.

Cuando doy una vuelta por el campo, después de haber encontrado una cama en una de las tiendas menos repleta que las otras, no puedo evitar ir con la cabeza baja. En parte, sin duda, debido al sol cegador, pero sobre todo por abatimiento. Me digo que hago mal en ceder de esta forma al desaliento; evidentemente, el ayudante de campo no tiene muy buena opinión de mí, pero su opinión no tiene que llevar forzosamente consigo la decisión final del coronel. Pero… y si este «bestia» tiene tanta influencia con el viejo…; no, no puede ser. Pero si… La orden de presentarme inmediatamente en el despacho del coronel me evita, muy felizmente, de seguir

librándome a este juego enervante de vanas conjeturas. Después de todo, es mi jefe y debo tener confianza en su independencia de juicio. Me presento dando un taconazo. Él me devuelve el saludo con cierta suavidad y me observa en silencio durante, quizá, veinte o treinta segundos, que me parecen una eternidad. Después carraspea ligeramente.

—¿Nos conocemos ya, no es verdad? —dice.

Como mi expresión refleja, sin duda, una cierta extrañeza, añade con un gesto negligente de la mano:

—Claro que nos conocemos, ya que mi ayudante le conoce a usted. Y le conoce tan bien, que, por el momento, le prohíbo volar. Si después las pérdidas de personal me obligasen…

No llego a oír ni el final de la frase. Por primera vez siento que se despierta en mí algo irresistible, la misma fuerza que dos años más tarde me sostuvo dentro de un aparato hasta entrar penosamente en nuestra base al mismo tiempo que, con la sangre brotando de mis heridas, huían mis últimas fuerzas físicas. Una voluntad feroz y, al mismo tiempo, la revelación de que hasta en la guerra moderna la victoria pertenece al hombre que quiere vencer los obstáculos.

El coronel sigue hablando… No le entiendo ni una palabra.

Furiosamente, desesperadamente, lucho contra la rebelión que me ahoga. Felizmente, consigo a duras penas dominarme. Hasta que la voz del ayudante me vuelve a la realidad.

—Puede retirarse.

Lo miro y su cara permanece impasible. Saludo, doy media vuelta y salgo con una calma perfecta, al menos aparentemente.

Varios días más tarde, el alto mando lanza la operación contra Creta. En el campo, los motores rugen sin parar; yo permanezco en mi tienda tapándome con rabia los oídos. Creta será la prueba de la fuerza decisiva entre los Stukas y la flota. Es una isla y, por tanto, según todas las reglas estratégicas conocidas hasta este día, sólo fuerzas marítimas superiores pueden arrancársela a los ingleses. Inglaterra es una potencia naval de primer orden, lo que no podría pretenderse de Alemania, y menos en el Mediterráneo, donde el estrecho de Gibraltar nos impide incluso llevar al lugar de la acción nuestras pocas unidades. Pero eso no importa: las leyes inmutables de la estrategia, la superioridad marítima de los ingleses, todo esto nuestros Stukas lo barren en un impulso irresistible…, y, mientras, yo me consumo en mi tienda de campaña.

—… que, por el momento, le prohíbo volar.

Centenares, millares de veces al día, esta frase resuena en mis oídos, irónica, desdeñosa, despreciativa. En la pista, los compañeros, animados de alegre excitación, relatan sus hazañas y describen los éxitos de nuestros paracaidistas. A veces intento persuadir a alguno de ellos de que me cedan su turno; llego incluso hasta intentar corromperlos; pero todo es inútil. Me miran con aire raro, se diría que hasta con

lástima, y tengo que callarme lleno de cólera impotente. Los Stukas despegan, regresan, despegan de nuevo en un carrusel incesante; en mi tienda podría llorar de rabia y de humillación.

«Ya nos conocemos», había dicho el coronel. Pues bien, no; no me conoce y se lo probaré. Algún día se presentará la ocasión; la esperaré pacientemente con confianza inquebrantable. En esto está todo, en no perder la confianza en sí mismo.

II

GUERRA CONTRA LOS SOVIETS

Poco a poco la ocupación de Creta se lleva a término. Me encargan de llevar a Alemania un aparato averiado. Hago el vuelo vía Sofía-Belgrado y tomo tierra en Kottbus, donde debo esperar «mis órdenes».

Naturalmente, no recibo ninguna noticia y empiezo a preguntarme lo que deberé hacer. Todo el mundo habla de una nueva campaña que, en efecto, parece inminente, ya que numerosas unidades de infantería y aviación parten con dirección Este. La mayoría de la gente cree que hemos obtenido del Gobierno ruso el paso libre hacia el Cercano Oriente con el fin de alcanzar las reservas de petróleo de la Gran Bretaña. Todo el mundo se cree bien informado y, en realidad, nadie sabe nada.

El 22 de junio, a las cuatro de la mañana, la radio anuncia que nos encontramos en guerra contra Rusia. En seguida me lanzo hacia los talleres de reparación donde se hallan varios aparatos de la escuadrilla «Immelmann». Pocos minutos antes del mediodía uno de los aviones se halla listo y ya nadie puede retenerme. Parece ser que mi escuadra se halla estacionada en algún punto de la frontera de Prusia Oriental con Polonia. Aterrizo primero en Insterburgo para informarme. Obtengo la información deseada en un Estado Mayor: mis camaradas acaban de instalarse en un nuevo campo, cerca de la villa de Razci, a unos cincuenta kilómetros al Suroeste. Media hora más tarde aterrizo allí en medio de un gran número de aviones que vuelven cumplida la misión o se preparan para volver a salir. El aeródromo es un hormiguero de aviones. Cuando por fin doy con mi «primer» grupo —esa encantadora unidad que en Grecia no me permitía ni darme un paseo por encima de Creta—, el ayudante de campo me manda recado de presentarme en la primera escuadrilla. El jefe de escuadrilla, un teniente, me explica sonriente que él no es precisamente persona grata, lo que le importa un cuerno, y que se alegra de dar la bienvenida a otra «oveja negra». En suma, mi lamentable reputación es la que ha ganado su simpatía.

Debo separarme del aparato que he traído desde Kottbus, pero me consuelo al saber que va a confiárseme, para mi próxima salida, un viejo cacharro bastante sólido aún. Además, no tengo más que una sola idea: «Ahora ya puedo, por fin, demostrar de lo que soy capaz». Como visiblemente estoy lleno de entusiasmo, mi jefe de escuadrilla me larga otra faena que, sin duda, nadie antes ha querido. Con la ayuda del jefe de mecánicos deberé velar para que la escuadrilla disponga de un máximo de aviones para cada misión. También me encargan del enlace con la sección táctica de la escuadra.

En nuestra primera salida me pego al jefe como si fuese su sombra, hasta el punto

que teme se produzca una colisión; se da cuenta muy pronto, sin embargo, que no me arriesgo a perder el mando de mi aparato. En el curso de esta primera jornada cumplimos cuatro misiones sobre el enemigo en la región comprendida entre Gradno y Wolkowysk. Los soviets han llevado a todas sus carreteras enormes cantidades de carros con sus columnas de aprovisionamiento. Estos blindados son casi todos del tipo KW-I y II, así como T-34. Lanzamos nuestras bombas sobre los tanques y baterías de la DCA mientras que las ráfagas de nuestras ametralladoras riegan los camiones y la infantería; volvemos después al aeródromo, completamos el pleno de municiones y volvemos a salir. Este pequeño juego continúa durante varios días —primer despegue, a las tres de la mañana; último aterrizaje, hacia las diez de la noche—. En estas condiciones, las horas de sueño quedan reducidas al más estricto mínimo. Tan pronto como el piloto tiene un minuto libre, se tumba bajo un avión y, como es natural, se queda dormido en seguida. A veces los jefes de escuadrilla se las ven y desean para que las tripulaciones vuelvan a salir; los hombres se despiertan con sobresalto y se portan como sonámbulos; tan aplastados están por la fatiga. Nos consolamos pensando que algún día podremos recobrar el sueño que ahora nos atonta.

* * *

Desde mi primera salida me doy cuenta de los innumerables trabajos de fortificación que existen a lo largo de toda la frontera. A menudo estas posiciones están organizadas en profundidad, sobre centenares de kilómetros hacia el interior de Rusia; a veces las obras están aún en curso. Volamos sobre aeródromos casi terminados; en algunos se termina con el firme de las pistas; en otros los aviones esperan… uno se pregunta el qué. Así, en el borde de la carretera de Witebsk, un importante aeródromo está literalmente cubierto por aviones de bombardeo «Martin», Pero todos estos aparatos están inmóviles: los rusos carecen, o bien de gasolina, o bien de personal. Sin embargo, no puede uno por menos —viendo desfilar hasta donde la vista alcanza los fortines, carreteras estratégicas y campos de aviación— de pensar: «¡Qué suerte que hayamos tomado la delantera!». Visiblemente, los soviets habían organizado las regiones de la frontera como base de partida de una ofensiva contra Alemania. ¿Contra qué otro país del oeste de Europa se hubiera podido batir Rusia? Alemania, con toda evidencia; no hay más que ella. Y si nuestro alto mando les hubiese dado el tiempo necesario para terminar sus preparativos, sería, sin dudarlo, muy difícil, y acaso imposible, parar la famosa «apisonadora».

* * *

Fieles a nuestra misión táctica, nosotros nos batíamos continuamente a la

vanguardia de nuestras primeras puntas de la ofensiva.

Sucesivamente —cada vez durante algunos días— utilizábamos como base de partida los aeródromos de Ulla, Lepel y Janowici. Nuestros objetivos no variaban: blindados, vehículos, puentes, posiciones fortificadas y baterías de la DCA. De cuando en cuando se nos pide el corte de una vía férrea o volver a machacar uno de los trenes blindados que los soviets tanto gustan de utilizar como apoyo de artillería. En una palabra, se trata de aniquilar toda resistencia que se oponga al avance de nuestras cuñas ofensivas. Los rusos se defienden como pueden. Su antiaérea, pesada o ligera es casi siempre temible. Por el contrario, su aviación no es en nada peligrosa. En lo que a su caza concierne por el momento no disponen más que de aviones anticuados: los Rata J-15, Que están muy lejos de valer lo que nuestros Messerschmidt 109. Todas las veces que estos desgraciados Ratas tropiezan con nuestra caza, caen el uno tras el otro. Sin embargo, a pesar de su inferioridad como aparatos de caza, los Ratas son mucho más manejables y, sobre todo, más rápidos que nuestros Stukas: por tanto, no podemos permitirnos el ignorarlos del todo. En lo que se refiere a la aviación ofensiva de los soviets, es decir, a los aviones de bombardeo y de ataque, debe de quedar muy poco; estamos en camino de destruirla en el aire o en el suelo. Se trata en su mayor parte de aparatos anticuados, como los bombarderos Martin y los DB-III. Hasta el momento sólo hemos visto muy raramente tipos más modernos, como los P-II. Tan sólo mucho más tarde, la ayuda americana se manifestará en este aspecto con la aparición en masa de bimotores «Boston».

Si la oposición aérea es casi nula durante el día, no ocurre lo mismo en el curso de la noche. Con frecuencia los aviadores soviéticos efectúan incursiones nocturnas sobre nuestras posiciones, con el fin de dificultar la llegada de refuerzos y aprovisionamientos y también por impedirnos dormir. Aunque sólo obtienen resultados pequeños, no se desaniman. Los vemos actuar por primera vez en Lepel. Sueltan sus pequeñas bombas justo en el lindero del bosque donde hemos montado nuestras tiendas de campaña. Varios de mis compañeros caen heridos. Sin duda los rusos, han visto filtrarse algún rayo de luz. A menudo, sobre todo cuando vuelan sobre nuestras primeras líneas, los pilotos soviéticos cortan motor y descienden en vuelo planeado, sólo se oye entonces la vibración de las riostras —se trata de biplanos— y en seguida, en medio de un silencio angustioso, el silbido y estallido de las bombas; un instante después, el ruido del motor que se pone en marcha. La verdad es que esto resulta más enervante que peligroso.

* * *

Tenemos un nuevo jefe de escuadrilla, el capitán Steen. Procede del grupo en el que, en 1938, seguí mis primeros cursos de instrucción con Stuka. Muy pronto se acostumbra a mi manía de pegarme literalmente a la cola de su aparato y de seguirle a pocos metros, incluso en picado. El capitán tiene buena puntería y yo no tengo más

que hacer que lo que hace él. Si su bomba falla el objetivo, con seguridad que la mía lo alcanzará. De este modo estamos seguros de que entre los dos haremos blanco; durante ese tiempo los otros aviones de la escuadrilla pueden ocuparse de la antiaérea o de otros objetivos en las proximidades.

Es natural que el comandante de grupo haya informado a su nuevo jefe de escuadrilla de las cualidades y defectos de sus pilotos; en lo que a mí concierne, creo que los defectos habrán destacado sobre las cualidades. Pero el capitán Steen no se fía de los juicios superiores. Al preguntarle algunos días más tarde si «Rudel no es un caso lamentable», el capitán responde lealmente: «Es mi mejor piloto». El ayudante de campo no volverá a hacer preguntas sobre mí.

El capitán Steen reconoce, es cierto, mi coraje; pero, por otra parte, no me predice precisamente una larga carrera. A su juicio, soy muy «echado p'alante», lo que entre pilotos no es sólo una amabilidad, sino también una especie de elogio. Ha comprendido muy bien que en mis picados enderezo el avión tan tarde para estar absolutamente seguro de alcanzar el objetivo y de no malgastar mis municiones.

—Uno de estos días, esto terminará mal, muy mal —me dice.

Sin duda, los acontecimientos se habrían encargado de confirmar esta sombría profecía si en esa época no hubiese tenido una suerte tan insensata. No obstante, llego a creer que, tarde o temprano, dejaré allí mi pellejo. Un día, con ocasión de un ataque rasante a una columna rusa, varios disparos bien medidos de la antiaérea obligan a uno de nuestros aviones a efectuar un aterrizaje forzoso. Mis compañeros toman tierra en un pequeño prado, rodeado en tres de sus costados por espesos matorrales, en los que se ocultaba un hormiguero de soldados rusos. La tripulación salta a tierra y se guarece detrás del avión. Con toda nitidez veo levantarse la tierra donde es alcanzada por las ráfagas de las ametralladoras soviéticas. Si no se va por ellos inmediatamente, nuestros camaradas están perdidos. No hay un segundo que perder; el enemigo se encuentra a algunos metros… Es una locura, pero… ¡tanto peor! Saco mis ruedas y preparo el aterrizaje en el prado. Delante de mí, entre el follaje, distingo los uniformes gris claro de los rusos. En el momento justo de ir a posarme, una serie de detonaciones conmociona mi aparato: una ráfaga de ametralladora ha dado de lleno en el motor. Mi intervención resulta inútil; no vale la pena aterrizar, ya que con mi motor averiado no podría despegar. Lleno de rabia, me veo obligado a abandonar a su suerte a mis camaradas. Aún consigo ver las grandes señales de despedida que me dirigen antes de concentrar toda mi atención a mi «cacharro», seriamente tocado. El motor tose, escupe y ratea, pero a pesar de todo consigue arrancar con el tiempo justo que permite sobrevolar un bosquecillo al ras de los árboles. Apenas veo, ya que una espesa capa de aceite recubre el cristal del parabrisas, y me pregunto cuánto tiempo van a aguantar los émbolos recalentados. De un momento a otro puede producirse la avería definitiva. Debajo de mí, los soldados rusos se lanzan cuerpo a tierra, pero algunos me tiran encima. El resto de la escuadrilla recobra la altura para ponerse fuera del alcance de las armas individuales. Mi aparato consigue llevarme

hasta nuestras avanzadillas, donde, bien que mal, aterrizo. Un coche me lleva en seguida a nuestro aeródromo.

Al ir a dar el parte me encuentro a un camarada de Graz, el aspirante Bauer, un piloto fuera de serie que, además, será uno de los pocos supervivientes de nuestra escuadra. Le estrecho la mano, doy mi parte y media hora más tarde despego de nuevo con otro aparato. Pero mi mala suerte aún no ha terminado. Al regresar destrozo mi ala derecha; en lo que cabe, salgo bien librado, ya que la espesa capa de polvo que cubre el campo me impide ver los otros aparatos. ¿Dónde podré encontrar otra ala? Aquí no las hay; parece que la podría encontrar en Ulla, nuestra base anterior, donde habíamos dejado un aparato completamente destrozado, excepto su ala derecha. El capitán Steen está indignadísimo.

—Hasta tanto su avión no se encuentre reparado, se quedará usted sin volar —me dice en un tono que no admite réplica.

¿Quedarme sin volar? Para mí es el más terrible de los castigos. Me traslado inmediatamente a Ulla, donde, con la ayuda de dos mecánicos de otra escuadrilla y hasta de algunos soldados, consigo, trabajando toda la noche, desmontar mi ala estropeada y reemplazarla por la del aparato destruido. A las cuatro de la mañana todo ha terminado y regreso a nuestro campo; llego justamente a tiempo para participar en nuestro primer servicio. El capitán me mira sacudiendo la cabeza y en el momento de despegar me sonríe. Una vez más, todo ha salido bien. Ese día pongo mis cinco sentidos, pues no quiero tener mi tercera avería.

* * *

Algunos días más tarde paso destinado, en calidad de oficial técnico, al tercer grupo, lo que me obliga a decir adiós —tan pronto— a la primera escuadrilla. El capitán Steen está tan apenado como yo, pero no puede hacer nada. Apenas me incorporo a mi nuevo puesto cuando el comandante del grupo recibe, a su vez, un nuevo cometido. Al día siguiente llega su relevo. ¿Quién será? Nada menos que el capitán Steen. Decididamente, estoy de suerte.

—Verá que no ha sido tan grave como parecía —me dice estrechándome fuertemente la mano—. Pero… ¿a qué viene todo este jaleo?

Nos precipitamos afuera. Un pequeño grupo de hilarantes pilotos rodea a un viejo cabo primero con el rostro completamente pálido. El bravo soldado había querido llenar su encendedor sirviéndose de un bidón lleno de gasolina. Al inclinar el bidón giró la ruleta del mechero para asegurarse de su buen funcionamiento. De repente el bidón le estalló encima, gastándole una broma que el cabo primero no esperaba. Afortunadamente sale bien librado, con sólo algunas quemaduras superficiales. Por mi parte, lamento sobre todo la gasolina, ya que las viejas aldeanas de la comarca nos la cambian por huevos frescos. Por lo visto, hacen con ella aguardiente. Naturalmente, este intercambio está prohibido, pero todo el mundo adora los huevos

pasados por agua. En cuanto al aguardiente, que las aldeanas intentan revendernos, es una variedad particularmente infernal del matarratas, tan fuerte que no es posible soportar una de sus gotas en la piel. En cambio, los rusos la beben sin un gesto. Después de todo, esto debe ser cuestión de hábito, lo mismo que su manía de dividir las iglesias en dos partes por medio de un tabique de tablas: una mitad sirve como sala de cine y la otra de cuadra. Cada pueblo tiene sus costumbres, como ha dicho el capitán Steen al probar por primera y última vez el famoso aguardiente a base de gasolina.

* * *

En el momento presente toda nuestra actividad se concentra en la autopista Smolensk-Moscú, donde los rusos han acumulado un material fantástico. Con frecuencia los camiones y blindados ruedan formados en tres columnas en un cortejo ininterrumpido. Gracias a nuestros incesantes ataques, estas masas cerradas se convierten, al cabo de pocos días, en un montón de chatarra. Cada vez que vuelo sobre este verdadero cementerio pienso: «¡Dios mío! ¡Si todos estos blindados hubieran rodado sobre Alemania!». Afortunadamente pudimos descartar este peligro —peligro mortal—. Camiones, cañones, carros de combate, todo es aplastado, pulverizado, transformado en pura escoria. Y mientras tanto, el Ejército alemán avanza en un impulso irresistible. Muy pronto operamos desde el aeródromo de Duchowtchma, al norte de la estación de Jarzewo, que es aún el escenario de un combate encarnizado.

Un día surge un Rata del techo de nubes, pica cerca en nuestra vertical y engancha el aparato de Bauer. El Rata cae como una piedra y se estrella en el suelo, mientras que Bauer da la media vuelta y consigue regresar con su avión, gravemente averiado. Por la noche la radio de Moscú hace los elogios (fúnebres, desde luego) del teniente soviético que «ha sacrificado su vida lanzándose sobre un puerco Stuka que, tocado de muerte, se ha estrellado envuelto en llamas». La radio rusa está evidentemente bien informada; en cuanto a nosotros, siempre hemos gustado de los bonitos cuentos que nos recuerdan nuestra infancia.

* * *

Algunos kilómetros más lejos el Ejército prepara una nueva ofensiva de gran envergadura. Estamos seguros de participar en ella, y, por tanto, la sorpresa es mayor cuando un buen día recibimos la orden de partir hacia otro sector del frente.

Nuestro nuevo campo de aviación, cerca del pueblo de Rehilbitzy, se encuentra a 150 kilómetros del Lago Ilmen. Desde el primer día que nos instalamos en él reanudamos nuestra labor de demolición. Atacando sin cesar, mañana y tarde,

apoyamos a las columnas de infantería y de tanques que avanzan en dirección Norte y Este.

III

EN PLENA TORMENTA

El verano en Rehilbitzy es asfixiante y tórrido; cuando no nos buscamos la sombra relativamente fresca de las tiendas de campaña. Nuestro comandante, el capitán Steen, comparte todas nuestras alegrías y todas nuestras penas. Muy raramente tengo ocasión de hablarle y, sin embargo, ambos tenemos la impresión de entendernos a las mil maravillas. No hay duda de que tenemos muchas cosas en común. Por la noche, después del último servicio, practica la marcha por el bosque o por la estepa; a veces yo le acompaño; otras, me entreno en el lanzamiento del disco o del peso, a menos que no me dé a paso ligero la vuelta al campo de aviación. Esta actividad física es el mejor sedante después de la intensa prueba del combate; nos procura un sueño reparador y nos permite estar frescos y dispuestos al día siguiente. Además, Steen no es muy aficionado al alcohol y comprende perfectamente por qué yo no bebo jamás una gota; lo que no cambia las sempiternas bromas que siempre ha suscitado mi manía de no beber más que leche.

Steen es un conductor de hombres como raramente se encuentra. Gracias a su ascendiente personal, a su energía, a su sangre fría y también a su preocupación en el trato de sus hombres, obtiene de sus pilotos el máximo del máximo. Como nos pasa a todos, siente horror de la antiaérea; pero ninguna barrera, por mortífera que sea, podrá incitarle a soltar sus bombas antes de haber picado hasta pocos metros del objetivo. Forma equipo con el subayudante Lehmann, el de más edad de nuestros ametralladores. En lo que a mí se refiere, vuelo con el más joven, el sargento Scharnowski. Alfredito, como le llamamos, es el decimotercer hijo de un aldeano de Prusia Oriental. Es un taciturno que jamás despega los labios; acaso sea ésta la razón de que nadie pueda hacerle salir de sus casillas. Mientras que lo sienta detrás de mí, con el dedo crispado en el gatillo de su ametralladora, no temeré a los cazas rusos; ningún Iván puede ser tan frío, tan flemático, como Alfredito.

Hemos visto ya en Rehilbitzy varias tormentas de una violencia inaudita. Sin duda, es éste uno de los trazos característicos del clima continental ruso; tan pronto refresca la temperatura sobreviene un desencadenamiento de la cólera celeste. En pleno mediodía se pone de repente negro como la noche; las nubes se arrastran casi por el suelo y dejan caer enormes cataratas. La visibilidad es sólo de unos pocos metros. Desde que despegamos ponemos muchísimo cuidado en rodear estas tormentas apocalípticas. Hasta el día en que, bien a pesar mío, me encuentro en el centro de la tormenta.

Apoyamos al Ejército en la región de Luga, tanto en misiones ofensivas como

defensivas. A veces hasta llevamos a cabo misiones estratégicas mucho más atrás de las líneas enemigas. Un día recibimos la orden de atacar la estación de Tschudowo, situada en la línea Leningrado-Moscú, y que es de importancia capital para el transporte de refuerzos rusos. En incursiones precedentes hemos podido observar, de forma muy precisa, la fuerza y los emplazamientos de las baterías antiaéreas. La DCA en este área es bastante potente, pero si no nos tropezamos con nuevas formaciones de cazas, pensamos salir del paso sin mucho daño.

Unos minutos antes del despegue, nuestro campo se ve atacado por una formación de aviones de bombardeo soviéticos; nosotros los llamamos los «Gustavos de Hierro». Nos lanzamos de cabeza a las fosas hechas al borde de la pista. El teniente Stahl salta el último, con los pies juntos, y aterriza exactamente en mis riñones. Resulta incluso más desagradable que el ataque de los «Gustavos», los cuales, acogidos por un fuego nutrido de nuestra DCA, sueltan sus bombas sin tomarse el tiempo de visar y se largan al ras del suelo. Otra vez más, mucho ruido y pocas nueces. Después despegamos, ponemos dirección Norte-Oeste y nos remontamos hasta 3000 metros. El cielo está completamente despejado, sin la menor nube. Delante de mí, el capitán Steen. Nuestras alas se tocan casi y puedo distinguir, a través de los cristales de nuestras cabinas respectivas, su rostro impasible y su confiante sonrisa.

Muy pronto surge en una vasta depresión la extensión azul del lago Ilmen. Hemos volado a menudo sobre sus aguas tranquilas y claras, tanto en dirección Norte, hacia Nowgorod, como en dirección Sur, hacia Stara-Rusa: dos puntos neurálgicos del frente, cuyos nombres evocan inmediatamente en cada uno de nosotros el recuerdo de situaciones críticas que hemos conocido. Cuando sólo nos encontramos a pocos kilómetros de nuestra meta vemos elevarse en el horizonte una masa negra de nubes. ¿Se encontrará la tormenta delante o detrás de la estación que debemos atacar? Con el rabillo del ojo veo al capitán Steen examinar su mapa. Ya nos encontramos atravesando algunos bancos de nubes aisladas, avanzadillas de la tempestad. Por más que abro los ojos no consigo ver la estación. Debe de estar justo bajo la tormenta. A juzgar por el tiempo transcurrido, no puede estar muy lejos, pero resulta imposible orientarse en esta región monótona, compartimentada por grandes nubarrones que dan la impresión de pasar directamente sobre el suelo. Hay instantes, acaso de dos o tres segundos, en que navegamos en plena noche, y en seguida emergemos en plena claridad. Como temo ahora perder el contacto con mi jefe, me aproximo más aún a su aparato, casi a dos metros. Esto parece arriesgado, pero es la mejor forma de evitar una colisión en estas malditas nubes. Las formaciones que nos siguen se han cerrado igualmente; todos los pilotos han debido tener la misma idea que yo. ¿Pero por qué Steen no da media vuelta? Un ataque bajo la tormenta me parece una empresa insensata, condenada de antemano. Acaso esté buscando en el mapa el trazado de nuestras líneas con el fin de encontrar en las inmediaciones otro objetivo interesante. Así no regresaríamos a nuestra base con las manos limpias. He aquí que desciende

ligeramente, indudablemente para buscar un paso entre las capas de nubes. Pero todo está cerrado. Nos elevamos para pasar por encima de la tormenta, ya que por debajo no hay ni que pensarlo. Steen dobla su mapa y bruscamente da media vuelta, virando sobre la punta del plano; se ha dado perfecta cuenta de las malas condiciones atmosféricas, pero ha debido olvidar que mi ala está rozando casi la suya y en el costado de viraje. Reacciono en una fracción de segundo, virando, en seco, más en seco aún que él, lo que me permite evitar el accidente fatal. Me hago de nuevo con el avión cuando éste está invertido. Ahora bien, el aparato lleva colgadas dos bombas de 700 kilos. Este enorme peso acentúa aún más el movimiento de báscula, de tal forma que dos segundos más tarde, mi cacharro, el morro adelante, se lanza hacia la masa negra de nubes.

Una oscuridad total me rodea. Oigo silbidos estridentes y siniestros roces. El agua chorrea por todos los lados de la cabina. A veces, un cegador relámpago rompe la noche. Ráfagas enormes sacuden y mueven al avión, cuyos remaches rechinan y crujen de forma amenazadora. No veo nada, ni el suelo ni el horizonte; no hay un punto de referencia que pueda permitirme enderezar el avión. Los instrumentos del salpicadero están como enloquecidos y sus agujas parecen señalar el fin del mundo. ¡Si por lo menos pudiera creer en lo que indican! El avión cae como una piedra, sin cesar de girar alrededor de sus ejes vertical y horizontal. La aceleración de mi caída es espantosa. Es preciso que luche con todas mis fuerzas para enderezar… No puedo perder un segundo… El altímetro baja más y más. El aparato va ahora a más de 600 kilómetros; es evidente que su caída es prácticamente vertical. El altímetro, en rápida sucesión, indica 2300, 2100, 2000, 1800, 1700, 1600, 1500… Si continúa a este ritmo, dentro de pocos segundos se producirá un choque espantoso y todo habrá terminado. Estoy empapado y no sé si será por el sudor o por el agua que entra en la cabina. 800 metros, 600, 500; se para en 500… Ya no caigo. ¡Ya está; he conseguido enderezar! ¡Si al menos no hubiese esta terrible presión en el timón de profundidad! 400 metros, 350, 300, no era más que una ilusión, sigo descendiendo. Alrededor del aparato es la nada, la noche completa; los relámpagos continúan cegándome. En un último esfuerzo desesperado me aferro con las dos manos a la palanca. La sangre me golpea en las sienes y tengo la impresión de asfixiarme. La verdad es que lucho sin convicción; ¡este combate contra los elementos desencadenados parece tan inútil! Por si fuera poco, bruscamente me acuerdo de que mi altímetro marca siempre 200 metros de más; es decir, que me estrellaré contra el suelo cuando la aguja anuncie los 200 metros. Sigo tirando de la palanca, cierro los ojos y se produce un choque espantoso: «Bueno —me digo—, ya estoy muerto». Lo creo verdaderamente durante un par de segundos, pero de repente me doy cuenta de que esto es estúpido; si estuviese muerto ya no pensaría ni creería nada. Puedo oír hasta el rugido del motor…, por tanto, estoy vivo. Y he aquí que me llega la voz impasible de Alfredito:

—Mi teniente —dice con voz natural—, hemos debido de chocar contra algo.

Esta calma flemática me corta la respiración. Pero al menos sé algo: el aparato no

se ha estrellado; sigue volando. El comprobarlo me ayuda a hacerme de nuevo con el control de mis nervios. Una ojeada a la aguja del altímetro y veo cómo comienza a remontarse. Esta vez creo que voy a librarme. Según la brújula, el aparato se dirige hacia el Oeste; buena dirección para ganar nuestras líneas. Miro fijamente al salpicadero como para hipnotizar los instrumentos. Con tal de que funcionen normalmente, a pesar de nuestra caída y del choque. Con infinitas precauciones pruebo a hacer un viaje para darme cuenta de si mi pobre cacharro obedece aún a los mandos. Poco a poco la oscuridad se va haciendo menos opaca; sin duda, estamos saliendo de la zona de la tormenta. Detrás de mí, Alfredo Scharnowsky anuncia con voz indiferente:

—Hay un gran agujero en cada ala y cada agujero tiene un pequeño tronco de abedul. Falta también un buen trozo del timón lateral y los flaps.

En el mismo momento entramos en plena claridad; el aparato ha atravesado la capa inferior de las nubes. Miro al exterior y veo que, en efecto, llevo en mis alas dos pequeños troncos de abedul. Esta carga imprevista y también los destrozos del timón y flaps lo explican todo. ¿Cuánto tiempo podrá resistir todavía mi pobre Stuka? Probablemente me encuentro a unos 50 kilómetros detrás de las líneas rusas. Para un avión en perfecto estado de vuelo eso no supondría nada, pero con este pobre cacharro… Me acuerdo después de las bombas y, en seguida, me desembarazo de este peso suplementario. Aligerado, el avión recobra una marcha más normal. Pero otro temor empieza a obsesionarme: la caza rusa. En todas las misiones llevadas en este sitio nos hemos tropezado con la caza soviética. Conmigo, la cosa sería fácil; me derribarían sin dispararme siquiera, sólo con mirarme de través. Una vez más, la suerte me sonríe: el cielo está vacío, sin ningún punto sospechoso. Lo que no impide que lance un suspiro de alivio al verme encima de nuestras primeras líneas. Renqueando consigo llegar hasta nuestro campo. Como temo que en el aterrizaje el aparato, que cada vez obedece menos a los mandos, caiga violentamente y se estrelle en el suelo, ordeno a Scharnowsky que esté preparado para saltar tan pronto se lo diga. Ensayo después de reconstruir las diversas fases del milagro que me ha permitido salir con vida de este verdadero infierno: a fuerza de tirar de la palanca he conseguido probablemente enderezar el aparato justo en el momento en que iba a tocar el suelo. Vuelto al plano horizontal, debí pasar a toda velocidad entre varios abedules, dos de los cuales agujerearon mis alas y se quedaron en ellas. Por suerte increíble, la hélice no había sufrido ningún daño; hubiera bastado muy poco para arrancarla o, al menos, para torcerla. ¡Tenía que tratarse de un Junkers 87, el aparato más templado de la Luftwaffe, para seguir volando después de tal aventura!

El trayecto del regreso me parece interminable. Por fin, descubro en un claro el campo de Stoltzy, donde se encuentran estacionados nuestros cazas. Nuestro campo está a unos pocos kilómetros.

—Scharnowsky, tan pronto como nos encontremos encima de la pista, salte usted con su paracaídas.

—Perdóneme, mi teniente, pero no saltaré. Estoy seguro que aterrizará felizmente.

¿Qué puede hacerse con un animal como éste? No tengo ni tiempo de hacerme la pregunta, pues aquí está nuestro campo. Por primera vez me parece un lugar lleno de encanto, donde me esperan mis compañeros, a los que ya no pensaba ver más. En uno de los barracones, colgada de un clavo, está mi guerrera, y en su bolsillo interior, la última carta de mi madre. ¡Y pensar que aún no la he leído! Es ridículo, un piloto debería leer y releer siempre las cartas de su madre.

Se diría que están formados delante de la oficina; quizá el comandante está dando ya sus instrucciones para el próximo servicio. Démonos prisa. ¿Pero qué pasa? Todos levantan la cabeza hacia mí, y en seguida el grupo se dispersa. Inicio mi aterrizaje y, para conservar un buen margen de seguridad, me poso antes de que el aparato haya perdido su velocidad. Todo sale bien y ruedo como puedo hasta casi al final de la pista, parándome en el último momento. Varios de mis camaradas se acercan ya corriendo. Desciendo torpemente, porque mis piernas están dormidas. Schamowsky sigue tan tranquilo y se diría que regresa de una excursión de fin de semana. Todos los pilotos me rodean, me estrechan la mano, me felicitan. Tan pronto como puedo me deshago de ellos para ir a dar las novedades a mi comandante.

—Se presenta el teniente Rudel de regreso de misión; misión no cumplida. Debo señalar que el aparato, por haber tocado el suelo en las proximidades del objetivo, ha sufrido daños de importancia.

El comandante sonríe, me estrecha afectuosamente la mano, sacude después la cabeza y se va. Mis compañeros me informan entonces de que el «viejo» les había formado para hacerles este pequeño discurso:

—La tripulación del teniente Rudel ha intentado realizar lo irrealizable. Picando a través de la tormenta, con el fin de alcanzar el objetivo, han encontrado la muerte…

Iba a terminar su frase, cuando el aparato destrozado apareció al otro extremo del campo. Se puso muy rojo, después muy pálido y, con un ademán seco, despidió a los pilotos. Cuando algo más tarde, me manda llamar para conocer detalles de mi odisea involuntaria, me oye con visible incredulidad. Por más que le expliqué que fue su violento viraje el que me precipitó contra las nubes, está persuadido de que he querido lanzarme a través de la tormenta. Y no se quiere convencer de lo contrario.

—Le aseguro, mi capitán, que de verdad no era ésa mi intención…

—Vamos, vamos. Le conozco y sé que es usted un jabato. No quiso volver sin haber atacado la estación.

—Creo que exagera mi valor.

—De ninguna manera. Además, no se trata de valor, sino de locura. Uno de estos días perderá su pellejo. Ya verá cómo el futuro me dará la razón. Dentro de media hora partimos de nuevo.

Esta última salida del día la hago, como es natural, en otro aparato. Por la noche me doy un buen paseo, a paso ligero, con el fin de desagarrotar los músculos y, sobre

todo, para calmar mis nervios crispados. Después; me sumerjo en un profundo sueño.

A la mañana siguiente emprendemos el vuelo, una vez más, hacia Nowgorod; la visibilidad es buena y muy pronto el gran puente que une el Wolchow se hunde bajo nuestras bombas. En este sector los soviets intentan hacer pasar por los puentes sobre el Wolchow y el Lowat —curso de agua que lleva el sobrante del lago Ilmen hacia el Sur— el máximo de refuerzos en hombres y en material para impedir el derrumbe de su frente. Es por este motivo que atacamos continuamente estos puentes. Pero bien pronto nos damos cuenta que las destrucciones, a pesar de su importancia, sólo consiguen disminuir la rapidez en el envío de los refuerzos y que esta disminución es sólo pasajera. Con extraordinaria celeridad, los ingenieros soviéticos construyen numerosos pontones; además, en cuanto cae la noche, equipos de obreros remiendan lo mejor que pueden las planchas agujereadas por nuestras bombas y el tráfico se reanuda.

Todos los días, sin excepción efectuamos varias salidas. Este continuo esfuerzo trae consigo numerosas manifestaciones de fatiga nerviosa, algunas de las cuales son poco agradables. En este momento no se puede confiar a un solo piloto el cuidado de anotar las instrucciones telefónicas que la escuadra da hacia medianoche, o incluso más tarde. El comandante ordena que todos los mensajes sean recibidos y registrados por dos hombres; a pesar de esta precaución, a menudo se producen equivocaciones y malentendidos, en el sentido más literal de la palabra. Entonces el uno pretende que la falta incumbe al otro y viceversa. En realidad, la mayoría de nosotros está al borde de sus fuerzas y por la noche somos incapaces de concentrarnos.

Finalmente, el capitán Steen se encarga personalmente de la recepción de las llamadas telefónicas y me pide que le secunde. Una noche, minutos antes de las doce, el comodoro en persona nos anuncia:

—Trasládense, con la protección proporcionada por la caza, mañana, a las cinco de la mañana en punto, encima de Batjeskoje.

Armados de nuestras linternas, examinamos los mapas. Es absolutamente necesario que encontremos este condenado pueblo, pero por más que descifremos docenas y docenas de nombres rusos, no conseguimos descubrirlo. Nuestra desesperación es casi tan inmensa como Rusia entera. Finalmente, Steen confiesa:

—Perdone, mi coronel, pero no veo en ninguna parte ese lugar…

El comodoro, empleando toda clase de palabras, contesta colérico:

—¡Maldita sea! ¿Qué clase de «trompa» es ese comandante de escuadrilla que no es capaz de llegar a un blanco y cumplir una misión?

—Lo de la misión lo comprendí, mi coronel, es sólo la situación de ese pueblo lo que ignoro. ¿Si pudiera usted indicarme en qué cuadrado del mapa se encuentra?

Un largo silencio. Nos miramos sonrientes. Al otro lado del hilo, el coronel se aclara la garganta y con tono arrepentido, admite:

—La verdad es que no sé nada. Quizá, mi ayudante… ¡Eh! Erneman, explíqueselo al capitán… —El ayudante nos indica, en efecto, el emplazamiento

exacto de la pequeña localidad en medio de un inmenso pantano. Respiramos y nos apresuramos a irnos a dormir para tener, al menos, nuestras cuatro horas de sueño.

IV

LA LUCHA POR LENINGRADO

El centro de gravedad del frente se desplaza más y más hacia el Norte. En septiembre de 1941 se nos envía a Tyrkowo, al sur de Luga, desde donde lanzamos incursiones cotidianas a la región de Leningrado. El Ejército de Tierra ataca la ciudad —diría mejor la fortaleza— de oeste a sur. La situación de la ciudad, entre el golfo de Finlandia y el lago Ladoga, favorece considerablemente a los defensores en el sentido de que reduce el frente de ataque en una banda relativamente estrecha. Desde hace varias semanas, nuestras tropas no avanzan, sólo muy lentamente, y a veces dan la impresión de que están paradas.

El 16 de septiembre, el capitán Steen nos reúne para explicarnos la situación militar en este sector: el principal obstáculo a nuestro avance lo constituye la flota rusa, que patrulla a cierta distancia de la costa, y cuya artillería, extremadamente potente, interviene sin cesar contra nuestras unidades. La base de esta flota se encuentra en Kronstadt, el mayor puerto de guerra soviético, edificado en una isla del golfo de Finlandia. A unos 20 kilómetros más hacia el este se abre el puerto de Leningrado; hacia el sur, entre los puertos de Oranienbaum y de Peterhof, se hallan concentradas en una banda costera de 10 kilómetros numerosas fuerzas rusas perfectamente equipadas. El capitán nos pide que anotemos estas indicaciones en nuestros mapas con el fin de poder reconocer a la primera ojeada el trazado del frente. Es natural que creamos que nuestro próximo ataque irá dirigido contra estas concentraciones de tropas, pero con sorpresa vemos que el jefe vuelve al problema que representa la flota rusa. Esta se compone de dos acorazados de 23000 toneladas, el «Marat» y el «Revolución de Octubre», de cuatro o cinco cruceros, entre ellos el «Máximo Gorki» y el «Kirov», y, finalmente, de algunos torpederos. De acuerdo con el lugar donde la infantería rusa reclama el apoyo de su artillería, terriblemente certera, estos navíos se desplazan a lo largo de la costa. Los dos acorazados, sin embargo, evitan en lo posible abandonar el canal de mar más profundo entre Kronstadt y Leningrado. Así que nuestra escuadra acaba de recibir la orden de atacar a esta flota. Los bombarderos ordinarios son impotentes contra estos objetivos relativamente pequeños y móviles, aparte de que habrá que contar con una DCA formidable. Las bombas corrientes, dotadas de espoletas normales, son también impotentes, ya que harían explosión en el primer puente blindado; es decir, que efectivamente demolerían una parte de las superestructuras, pero no llegarían jamás a hundir al navío. Vamos a recibir para esta misión bombas de 1000 kilos, dotadas de espoletas de efecto retardado: estos proyectiles podrán penetrar profundamente en el

casco para hacer explosión solamente después de haber alcanzado la obra muerta. De esta forma podremos enviar al fondo a no importa qué navío, incluido el mayor acorazado.

Algunas horas más tarde y cuando el tiempo, verdaderamente malo, parece condenarnos a una inactividad total, recibimos bruscamente la orden de atacar inmediatamente al acorazado «Marat», que acaba de ser localizado por nuestros aviones de reconocimiento. El parte meteorológico no es muy favorable: muy mal tiempo hasta Krasnowardeisk, a 30 kilómetros al sur de Leningrado; encima del golfo de Finlandia, 5 y hasta 7/10 de nubes, estando el límite inferior de la capa, a 800 metros. Lo que significa que tendremos que atravesar esta masa de algodón en rama, cuyo espesor por encima de nuestro campo alcanza 2000 metros. La escuadra entera emprende el vuelo poniendo rumbo al sur. Se trata de una escuadra reducida a su más simple expresión, ya que no comprende más que 30 aparatos, mientras que en el papel cuenta con 80. No importa, el número no es siempre el factor decisivo. Desgraciadamente no hemos recibido aún las bombas de 1000 kilos. Como el Stuka, con su único motor, no se presta para el vuelo sin visibilidad, el jefe de escuadrilla se ve obligado a llevar su aparato de forma que nos sirva de guía. Los otros pilotos vuelan detrás de él, en formación tan cerrada que cada uno puede ver las alas de sus dos vecinos. En medio de estas espesas y negras nubes no puede permitirse dejar, entre las extremidades de las alas de dos aparatos que vuelan, ala con ala, una distancia superior a tres o cuatro metros. Cuando nos apartamos de esta separación, se corre el riesgo de perder el contacto y se está casi seguro de no volver a recobrarlo. Por el contrario, es casi seguro el precipitarse sobre otro avión del que no se suponía su proximidad un instante antes. Y estas colisiones son singularmente malas. Con mal tiempo, la vida de cada piloto de la escuadrilla depende, por tanto, en gran parte, de las cualidades del jefe, quien únicamente se dirige por las indicaciones de sus instrumentos de a bordo.

Hasta cerca de los 2200 metros nos elevamos a través de la masa compacta de nubes. Como medida de precaución, las tres escuadrillas se han alejado ligeramente las unas de las otras, pero desde que salimos a plena luz, vuelven a agruparse en formación cerrada. Naturalmente, no vemos la tierra; a juzgar por el tiempo transcurrido debemos estar llegando al golfo de Finlandia. Poco a poco la cohesión de las nubes va aflojándose. De tiempo en tiempo vemos brillar, a través de un desgarrón, el agua azul del golfo. Estamos, pues, cerca de nuestra meta, pero ¿dónde exactamente? Imposible encontrar un punto de referencia; las escapatorias son muy pequeñas.

Inesperadamente, al volar sobre una especie de inmenso embudo que corta verticalmente las nubes, percibo algo. Inmediatamente alerto por radio a mi jefe de escuadrilla:

—Atención, Rey I a Rey II, atención…

Me responde inmediatamente:

—Rey II a Rey I, escucho…

—Acabo de ver, justo debajo mío, un gran navío… Sin duda es el «Marat»…

Sin haber terminado de pronunciar la última palabra de mi mensaje, el capitán Steen pica y desaparece en el embudo. Me encajo a él. Detrás de mí y justamente en mi surco sigue el teniente Klaus. Ahora ya distingo netamente el navío. No cabe duda, se trata del «Marat» efectivamente. No nos quedan más que algunos segundos para hacernos cargo de la situación y tomar una decisión. Incontestablemente, sólo a nosotros nos incumbe la tarea de averiar el navío. Las otras escuadrillas no tendrán tiempo, sin duda, de pasar por este claro del cielo, ya que las nubes, lo mismo que el barco, están en movimiento. Pero no hay mal que por bien no venga; las nubes nos ocultan y la DCA sólo podrá apuntarnos cuando hayamos salido, es decir, cuando no nos encontremos más que a 800 metros. La táctica a seguir, por tanto, es bien sencilla: descenso en picado, soltamos las bombas y nos elevamos. Una vez de nuevo en las nubes no arriesgaremos mucho. La antiaérea no podrá visar más que a la estima o, todo lo más, apuntar sus piezas con la ayuda de los instrumentos de localización por sonido, método éste también problemático. En consecuencia, ¡lancémonos…, es el momento!

Veo soltarse las bombas del capitán Steen, que caen cerca del navío, pero sin tocarlo. Es mi turno; presiono el disparador…; una de las bombas hace blanco y estalla en el centro de la popa. Desgraciadamente, con sus 500 kilos no podrá causar daños decisivos. Veo brotar un haz de llamas, pero verdaderamente no tengo tiempo de contemplar este espectáculo, pues la DCA rusa actúa con intensidad creciente. Detrás de mí los otros aparatos de la escuadrilla se lanzan por el embudo. Pero ya los rusos han comprendido que estos «cerdos de Stukas» llegan por este agujero y concentran su fuego sobre tal punto. Nos precipitamos entre las nubes y tomamos el camino de regreso sin haber recibido ni un solo impacto. Pero en las misiones siguientes las cosas no se desarrollarán tan bien; aprendemos a nuestra costa que la DCA encargada de proteger la flota rusa puede ser terriblemente eficaz. En adelante el vuelo sobre el golfo de Finlandia será mal asunto.

Esa noche, en el pabellón, discutimos todos con apasionamiento sobre los efectos que el impacto directo haya podido tener; si nos oyesen podrían creer que toda la escuadrilla está compuesta de técnicos especializados en el estudio de blindaje de navíos de guerra. El capitán Steen es escéptico; nos recuerda constantemente que, según los informes de los expertos marítimos, una bomba de 500 kilos es insuficiente para poner fuera de combate un navío de línea. Algunos optimistas se empeñan en creer, o mejor, en esperar, que mi bomba no se ha limitado sólo a arañar la cubierta superior; acaso tengan razón, ya que en el curso de las siguientes jornadas nuestros aparatos de reconocimiento, por más que exploran todos los rincones del golfo, no consiguen dar con el «Marat».

Cuarenta y ocho horas más tarde consigo colocar de lleno una bomba en el puente de un crucero, que se hunde en muy pocos minutos.

Desde nuestra salida contra la flota rusa, el tiempo ha ido mejorando, lo que no favorece nada nuestros proyectos. La DCA es mortífera y mucho peor que todo lo que vería después en los otros sectores del frente del Este. Según los informes obtenidos por el reconocimiento, existen en la región que debemos atacar 1000 piezas antiaéreas por cuadrado de diez kilómetros de lado, y yo estoy bien seguro de que esta cifra no se ha exagerado en nada. Las barreras que encontramos forman verdaderos bancos de nubes. Corrientemente, en el interior de un Stuka sólo se oyen las explosiones cuando se producen a algunos metros del aparato. Pero lo que oímos tan pronto penetramos en esta zona no son explosiones aisladas, sino un trueno ininterrumpido, una verdadera tempestad de fin del mundo. La concentración de la DCA comienza justo al principio de la banda costera que los soviets conservan aún. Más lejos se hallan los puertos de Peterhof y de Oranienbaum, protegidos por una artillería antiaérea formidable. Sobre las aguas flota una multitud de pontones, barcazas y balsas, todos equipados con sus correspondientes cañones de tiro rápido. Los rusos utilizan cada metro cuadrado para instalar sus piezas. La entrada del puerto de Leningrado, por ejemplo, está protegida contra las incursiones de nuestros submarinos por inmensas redes de acero suspendidas de bloques de cemento que sobresalen del agua. Incluso desde estas exiguas plataformas, la DCA nos zumba furiosamente.

A unos diez kilómetros más lejos se halla la isla de Kronstadt, con su gran puerto de guerra, que se halla rodeado de un cinturón de defensas fantásticas. Además, dentro y fuera del puerto se halla anclada toda la flota rusa del Báltico, que posee una DCA incluso más potente que la del Ejército de Tierra. El Estado Mayor de nuestra escuadrilla, es decir, el capitán Steen, el teniente Klaus y yo, hemos puesto a punto la táctica siguiente: nos acercamos a la flota a una altura de 3000 a 3500 metros. Evidentemente, esto es muy bajo, pero hay que hacerlo así si queremos tener una oportunidad de alcanzar a los navíos. Al picar utilizamos nuestros frenos con el fin de disminuir la aceleración; de esta forma disponemos de un suplemento de varios segundos para visar y corregir. Este frenado facilita evidentemente la tarea de la DCA rusa, y el riesgo de ser derribado aumenta aún más por el hecho de que, faltos de una reserva de velocidad suficiente, no podemos al final del picado elevarnos lo rápidamente que sería necesario. Pero, contrariamente a la táctica seguida por las otras escuadrillas, no buscamos el elevarnos inmediatamente; lo más frecuente es que nos escapemos a través del golfo rozando la superficie de sus aguas. Encima de la faja costera, nos entregamos a una acrobacia desesperada para escapar del fuego de barrera, y algunos instantes después termina nuestra pesadilla cuando llegamos a nuestras líneas.

Después de cada una de estas salidas erramos por el aeródromo como sonámbulos, asombrados de estar aún con vida. Estas semanas son muy duras, increíblemente duras. Cuando a la caída de la noche me paseo con el capitán Steen, no pronunciamos una palabra; a pesar de este silencio, cada uno de nosotros

comprende y adivina los pensamientos del otro. Tenemos la orden de destruir la flota rusa; es inútil, por tanto, lamentarse de las dificultades y peligros de esta tarea, es una orden y debemos cumplirla, cueste lo que cueste. Es gracias a esta disciplina moral lo que nos permite encontrar el valor de regresar al día siguiente a este infierno.

El 21 de septiembre recibimos, por fin, las bombas de 1000 kilos. A la mañana siguiente un avión de reconocimiento señala la presencia del «Marat» en el puerto de Kronstadt. Sin duda, los rusos se hallan aún ocupados en la labor de reparar los daños producidos por nuestro ataque del día 16. Hiervo de impaciencia. Por fin voy a poder mostrar de lo que soy capaz. Interrogo largamente al piloto del aparato de reconocimiento sobre la fuerza y dirección del viento, el emplazamiento exacto del navío, la oposición de la DCA, etc. Pero evito a mis compañeros que discuten interminablemente. ¡Para qué pesar el pro y contra si ya estoy decidido! La cuestión es llegar encima del objetivo; yo me encargaré del resto.

Despegamos con las bombas de 1000 kilos, que esperamos harán un trabajo definitivo. El cielo está límpido, sin una sola nube. La brisa ha barrido hasta la ligera bruma que de costumbre recubre el mar. Apenas alcanzamos la faja costera, cuando la caza rusa intenta cortarnos el camino; pero su ataque, bastante desordenado, no consigue ni imponernos un cambio de dirección. El fuego de la DCA, por el contrario, es de una intensidad terrorífica. Volamos a 3000 metros; a lo lejos, a 12 ó 15 kilómetros, vemos Kronstadt. La distancia nos parece tan larga porque con ese tiro nutrido que nos acoge, a cada instante hay el riesgo de recibir el impacto fatal. Impasibles, al menos en apariencia, el capitán y yo avanzamos en línea recta. En este momento, pensamos, Iván no debe visar especialmente a tal o cual avión; sencillamente establece una inmensa barrera de fuego a la altura que le parece indicada. Detrás de nosotros, los otros aparatos describen frenéticas cabriolas, trepan, pican, enderezan, con la esperanza de turbar a los artilleros soviéticos. De repente aparecen, viniendo de detrás, los dos aparatos del Estado Mayor de la escuadra, con su morro pintado de azul; avanzando a toda marcha, atraviesan la alineación, de por si muy comprometida, de las formaciones, para ponerse a la cabeza del ataque. Pero ¿qué pasa? Uno de los aparatos ha soltado su bomba, o, más exactamente, parece que la ha perdido. Ya estamos encima de Kronstadt, en medio de un alocado carrusel de cazas rusos y de Stukas que se las ven y desean para no engancharse mutuamente. He descubierto ya al «Marat», a unos tres kilómetros delante de mí, ligeramente a la izquierda. Alrededor mío todo el aire está lleno de silbidos y explosiones multicolores; se creería uno en Carnaval si no faltase la alegría. Mi mirada ávida se concentra en el «Marat»; detrás del acorazado puedo distinguir un crucero, el «Kirov» o el «Máximo Gorki». Hasta el momento ninguno de los dos navíos ha abierto aún el fuego. Sin duda esperan, como hicieron en nuestro último ataque, a que empecemos a picar. Nunca jamás me ha parecido tan largo, tan terrible, atravesar la barrera de fuego. Me pregunto si el capitán soltará su dispositivo de freno o si, dado el encarnizamiento de la antiaérea rusa, picará a tumba abierta. Pero no, acciona sus

frenos en el momento de lanzarse hacia el objetivo. Lo imito, y antes de concentrarme sobre los mandos lanzo una última ojeada, tras los cristales de su cabina, a su tenso rostro. Y luego, el descenso vertiginoso…

Picamos, el uno detrás del otro, en un ángulo que debe oscilar entre los 70 y 80 grados. Ya el «Marat» se encuadra en mi visor, se agranda, se hace enorme. Todos sus cañones están apuntados directamente a nosotros y tenemos la impresión de precipitarnos hacia un muro de fuego. Tanto peor, hay que pasar; si lo conseguimos, la infantería no se verá detenida a lo largo de la costa y pagará menos caro cada pulgada de terreno. De repente abro desmesuradamente los ojos: el aparato del capitán, del que estoy separado por sólo algunos metros, parece que literalmente me deja en el sitio. En pocos segundos lo veo ya lejos. ¿Es que en el último momento ha recogido los frenos para llegar más aprisa abajo? Naturalmente, lo imito de nuevo; a toda velocidad me precipito sobre la cola del avión delante de mí. Y entonces me doy cuenta de que mi avión es más rápido y que no puedo hacerme con él. En el instante de alcanzar a mi jefe percibo, justo delante de mí, la figura lívida del subayudante Lehmann, el ametrallador del capitán. Cree que de un momento a otro mi hélice cortará el timón de su aparato. Con toda mi fuerza empujo la palanca para acentuar mi ángulo de caída; debo de estar casi vertical. Un sudor glacial se desliza por mi espalda. El avión del capitán está exactamente debajo del mío. ¿Pasaré sin tocarlo, o iremos los dos a abatirnos en llamas?

¡Uf! ¡He pasado, pero por un pelo! Una vez más el destino ha querido preservar mi vida. ¿Será esto un feliz presagio? Así lo creo, pues en seguida he recobrado mi sangre fría. El centro del navío encuadra exactamente en mi visor y mi buen viejo Junkers 87 sigue su trayecto sin el menor balanceo; ni siquiera un novato podría fallar su objetivo. ¡Qué enorme es este acorazado! En la cubierta varios marineros llevan corriendo las municiones. Aprieto mi pulgar en el botón de lanzamiento y una fracción de segundo más tarde tiro de la palanca desesperadamente. ¿Tendré suficiente tiempo de enderezar el avión? Lo dudo, porque he picado sin frenos y en el momento de soltar la bomba debía estar lo más a 300 metros. ¡Y pensar que nos habían prevenido de soltar nuestra bomba a una altura superior a los 1000 metros, para evitar ser alcanzados por la explosión! Pero al menos, ¿habré alcanzado al «Marat»? Tiro de la palanca casi inconscientemente, pero con todas mis fuerzas. La aceleración es brutalísima; me cruza un velo delante de los ojos, todo se nubla y pierdo la noción de las cosas. Después, lentamente, recobro el conocimiento, lo suficientemente a tiempo para oír detrás de mí la voz de Schamowsky:

—Mi teniente, ¡el barco salta!

Al abrir los ojos me encuentro volando a unos tres o cuatro metros por encima del agua. Con prudencia inicio un viraje largo. A mí derecha, el «Marat» desaparece bajo una nube de humo de una altura de quizá 400 metros; mi bomba ha debido de estallar en la santabárbara.

—¡Enhorabuena, mi teniente!

Schamowsky es el primero. Unos instantes más tarde la radio me va dando los calurosos cumplidos de los otros pilotos.

—¡Muy bien, muchacho! —gruñe una voz brusca; la reconozco en seguida: es nuestro comodoro. Estoy loco de alegría y de orgullo y tengo la impresión de ver las miradas agradecidas de millares de soldados de infantería. Volando siempre lo más bajo posible, me acerco a la costa.

—Dos cazas rusos, mi teniente —anuncia Scharnowsky.

—¿Dónde?

—Detras de nosotros, nos están persiguiendo. Ahora están en la barrera de fuego de la flota. ¡Qué bueno! ¡Se han hecho derribar por su propia antiaérea!

He estado a punto de sobresaltarme; nunca hasta entonces había oído a Alfredito vociferar con tal entusiasmo. Costeábamos ahora la línea de los bloques de hormigón, justo al nivel de los cañones que tenían instalados; sería suficiente un pequeño empujón con la extremidad del ala para derribar al suelo a los artilleros rusos. Están disparando contra mis camaradas, que muy encima de nosotros se aprestan a picar sobre otros navíos. Sin embargo, dudan aún, pues, por el momento, el humo de la explosión impide toda visibilidad. Aquí, cerca del agua, el alboroto debe ser ensordecedor; los rusos me descubren solamente en el momento justo en que cruzo delante de ellos. Hacen girar entonces sus piezas y me largan algunas ráfagas. Afortunadamente, no tienen tiempo de apuntar bien; las balas y obuses pasan a mi derecha, a mi izquierda, por encima, por debajo, a veces peligrosamente cerca, pero en último término no me aciertan. De todas formas, Iván no economiza sus municiones, y la atmósfera, si se puede decir así, tiene un gran contenido de acero. Después la DCA me suelta para consagrarse al grueso de la escuadra, que aún se encuentra girando en el cielo. La verdad es que prefiero que no se ocupen únicamente de mí.

Estamos ya encima de la faja costera: aún otro momento desagradable que pasar. Es imposible elevarnos, ya que me llevaría mucho tiempo alcanzar una zona suficientemente alta para ponerme fuera del alcance de los cañones. Continúo, pues, volando a ras del suelo. Bajo mis alas se deslizan a una velocidad vertiginosa posiciones de ametralladoras y de baterías antiaéreas. Aterrorizados, los rusos se lanzan cuerpo a tierra. Y de nuevo la voz de Scharnowsky:

—Un Rata detrás de nosotros, mi teniente. —Me vuelvo y veo al caza ruso exactamente en mi surco, a unos 300 metros.

—¡Dispare, Scharnowsky!

Las trazadoras de mi perseguidor pasan a algunos metros de mi fuselaje.

—¡Pero vamos, Scharnowsky, va a tirar por fin!

Scharnowsky no me contesta; el ruso ajusta su tiro y las balas se acercan cada vez más. Muevo furiosamente mi aparato, al mismo tiempo que vocifero:

—¡Scharnowsky! ¿Se ha vuelto usted loco? Dispare, por los clavos de Cristo; si salimos de ésta lo voy a llevar a un consejo de guerra…

Scharnowsky continúa sin disparar. Pero me aclara con una voz perfectamente tranquila:

—No puedo tirar, mi teniente; exactamente detrás del ruso hay un Messerschmidt, y si disparo sobre el Rata, me arriesgo a dar a nuestro aparato; en fin, quiero decir al Messerschmidt.

Y eso es todo: para Scharnowsky el tema se ha agotado. Desgraciadamente, las trazadoras del ruso no me sueltan. Viro y revuelvo el avión como un loco.

—Puede estar usted tranquilo, mi teniente. El Messerschmidt ha derribado al Rata.

Viro ligeramente sobre el ala y miro detrás de mí, justo a tiempo para ver al Rata estrellarse en el suelo. Después el Messerschmidt me adelanta contoneándose con orgullo.

—Tendremos un placer en confirmarle esta victoria, ¿no le parece, Scharnowsky?

Scharnowsky no responde; está ofendido porque acabo de meterle una bronca. Ya no volverá a pronunciar otra palabra hasta que aterricemos. Desde luego, no es la primera vez que esto le ocurre; a veces se pasa sin despegar los labios durante tres o cuatro misiones consecutivas.

Tan pronto regresan los otros aparatos, el capitán reúne a las tripulaciones para anunciarles que el comodoro ha llamado ya para felicitar a la Tercera Escuadrilla; vio él mismo la explosión y se halla muy satisfecho. El capitán debe indicarle el nombre del piloto que, picando el primero, ha colocado su bomba en el acorazado; el comodoro tiene la intención de pedir para él la Cruz de Caballero.

Con una ojeada maliciosa hacia mí, el capitán añade:

—Espero que no me lo tomará en cuenta, Rudel; he contestado que estaba tan orgulloso de mis pilotos que prefería ver atribuir este éxito al conjunto de la escuadrilla.

En su tienda de campaña, al encontrarnos solos, me estrecha la mano.

—De todos modos tendrá usted su cruz; puede usted pasarse sin un acorazado para justificarla, y ampliamente.

El teléfono suena. Es otra vez el comodoro.

—Póngase en vuelo inmediatamente. Hoy es el día de la Tercera Escuadrilla: les reservo el «Kirov», el crucero que está anclado justo detrás del «Marat». Mi último aparato ha podido tomar algunas fotos; se ve con nitidez que el «Marat» está partido por el medio. Intentad hacer lo mismo con el «Kirov». ¡Buena suerte!

Cuelga y a los pocos segundos llama de nuevo.

—Dígame Steen, ¿por casualidad no vería usted dónde cayó mi bomba? Yo no lo sé y mi ayudante tampoco.

—Mi coronel, su bomba cayó al agua unos minutos antes del ataque.

Klaus y yo estamos a punto de estallar de risa. El comodoro no dice nada —debe estar rojo—, el silencio se prolonga y, por fin, un golpe seco indica que ha colgado.

La verdad es que sería injusto burlarnos del «viejo», quien, con bastante edad

para ser nuestro padre, debió, sin duda, en un momento de nerviosismo, apretar el disparador sin darse cuenta. Por el contrario, tiene un gran mérito su participación personal en misiones tan peligrosas. Después de todo, no se tienen, con más de cincuenta años, los reflejos de un joven de veinticinco. Y esta diferencia se hace sentir, sobre todo cuando se trata de atacar en picado.

Tres cuartos de hora más tarde, la escuadrilla despega para atacar al «Kirov». Al regresar de la misión anterior, el capitán Steen tuvo, al rodar sobre la pista, un ligero accidente: una rueda de su tren de aterrizaje se deslizó en un hoyo y el aparato estuvo a punto de capotar de tal suerte que la hélice resultó averiada. El séptimo grupo pudo proporcionar otro avión, pero en el momento del despegue el capitán tropieza de nuevo con un obstáculo. Su avión no puede ponerse en vuelo y no tenemos ninguno más de reserva. Los otros pilotos han despegado ya y su formación se agrupa encima del aerodromo en el cual no quedo más que yo, ya que debo esperar al capitán. Este desciende de su aparato, lo examina brevemente y se dirige hacia mí:

—No se ponga furioso, amigo; pero me veo obligado a cogerle su cacharro. Como jefe de escuadrilla debo acompañar a mis hombres. Por una vez, Scharnowsky tendrá que contentarse conmigo como piloto.

Decepcionado, casi irritado, le cedo mi aparato y me voy a inspeccionar los trabajos de los mecánicos para consagrarme a mis deberes —tan a menudo olvidados por la fuerza de las circunstancias— de oficial técnico. Aproximadamente una hora y media más tarde la escuadrilla regresa. Compruebo inmediatamente la ausencia de un aparato: el mío. Es fácil de reconocerlo porque su morro está pintado de verde. Pienso que el capitán habrá hecho un aterrizaje forzoso en alguna parte de nuestras líneas. Contemplo cómo los aviones toman tierra, uno tras otro, y después me acerco a la tienda central donde los pilotos van a reunirse para dar su informe. Al preguntar sobre el capitán, ninguno quiere contestarme claramente. Por fin, uno de ellos relata:

—El capitán Steen picó directamente sobre el «Kirov», Pero a unos 1700 ó 1800 metros, un proyectil de la DCA le alcanzó de lleno. La bala debió destruir los mandos, ya que no pudo hacerse de nuevo con el aparato. Le vi cómo intentaba dirigir su avión derecho contra el crucero, pero justo cuando iba a alcanzarlo se abatió verticalmente contra el flanco del navío. El «Kirov» ha sufrido grandes daños por la explosión de la bomba.

La muerte de nuestro jefe, y también la de Scharnowsky, nuestro Alfredito, ha estropeado por completo esta jornada, por otra parte tan rica en éxitos.

Es un golpe durísimo para la escuadrilla, una pérdida irreparable. En lo que a mí concierne, me siento completamente desamparado y, llegada la noche, no puedo conciliar el sueño.

Mientras esperamos el nombramiento de un nuevo jefe, los oficiales más antiguos del mismo empleo se reparten por turno el mando de la escuadrilla. Para reemplazar a mi ametrallador escojo al cabo Henschel, que había formado parte, al mismo tiempo que yo, de la escuadra de refuerzo de Graz. A veces llevo a otro cualquiera: al

subayudante, al oficial de transmisiones y hasta al chupatintas; mi buena suerte se ha convertido en tan proverbial que todos quieren aprovecharse. Henschel, que lo toma todo en serio, se disgusta cuando le anuncio que para tal o tal otro servicio su plaza va a ser ocupada por otro. Muy descontento y, sobre todo, muy celoso.

Hasta el 2 de octubre volamos de nuevo en varias ocasiones sobre el golfo de Finlandia y destruimos otro crucero. En cuanto al segundo acorazado, el «Revolución de Octubre», todos nuestros esfuerzos son vanos; es una serie de golpes de mala suerte. Varias bombas de pequeño calibre lo alcanzan y estallan en sus cubiertas, pero sin causarle daños graves. Y cuando, en ocasión de un ataque de gran envergadura, un piloto consiguió colocar su bomba en el centro del navío, la bomba no estalló, Además, ese día ninguna de las bombas de gran calibre lanzadas estallaron. A pesar de la encuesta minuciosa llevada a cabo no se consigue descubrir en qué momento el sabotaje —sin lugar a dudas éste existe— ha podido producirse. De este modo, los soviets conservan al menos un acorazado.

Poco a poco, el sector de Leningrado se calma y el alto mando nos envía a otro punto neurálgico del frente. Nuestra intervención ha aliviado a la infantería, que ha podido aniquilar las tropas enemigas concentradas en la faja costera, de suerte que ahora Leningrado está estrechamente cercado. Pero la ciudad resistirá, pues los defensores conservan y guardan las orillas del lago Ladoga y con ello la posibilidad de aprovisionar la fortaleza.

V

ANTE MOSCÚ

Ya antes de abandonar la región de Leningrado empezamos a sospechar que se están preparando grandes acontecimientos en otra parte, ya que este rincón tan animado se ha calmado sensiblemente. Y, en efecto, nos llevan al sector central del frente, donde no tardamos en constatar la inminencia de una ofensiva. Parece ser que el ejército va a ponerse en marcha siguiendo el eje Kalinin-Jaroslaw. Nuestra escuadra se instala en Staritza, donde muy pronto se nos une el nuevo comandante, capitán Pressler, antiguo oficial de Estado Mayor de una escuadra vecina.

Poco a poco, la temperatura refresca hasta el punto de anticiparnos a lo que se nos avecina. Como oficial técnico de nuestra escuadrilla preveo la llegada del invierno ruso con mucha aprensión, pues ya nuestros aparatos ponen de manifiesto toda suerte de caprichos desagradables, cuyo motivo es ciertamente el frío. ¡Con tal de que el clima me deje tiempo suficiente de acumular cierta experiencia! Son sobre todo los mecánicos-jefes los más preocupados por tener que velar para que cada escuadrilla disponga del máximo de aviones listos para volar. El nuestro, y como si sus preocupaciones no fueran suficientes para entretenerle, descargando un camión de municiones tiene la desgracia de recibir en su pie derecho una bomba, cuyas aletas, de aristas cortantes, le cortan literalmente el dedo gordo. Por casualidad me encuentro a su lado en el momento del accidente. Al principio, el pobre hombre no dice nada; después mira tristemente su pie y sacude despacio la cabeza:

—¡Cuándo pienso que era el extremo izquierdo de nuestro equipo de fútbol! Va a ser necesario que me sustituyan, supongo —dice, mientras se aleja cojeando hacia la enfermería, Aún no hace bastante frío; a veces los vientos cálidos traen enormes masas de nubes que dificultan extraordinariamente nuestras misiones.

Nuestras tropas acaban de ocupar Kalinin, pero los rusos se defienden furiosamente. Han establecido una línea justo detrás de la ciudad y nuestra infantería se ve muy mal para avanzar, pues, además, el clima favorece al enemigo. Por otra parte, los continuos combates han diezmado terriblemente nuestras unidades. Incluso el aprovisionamiento tropieza con crecientes dificultades, ya que la carretera Staritza-Kalinin se convierte con frecuencia, a algunos kilómetros de su término, en nuestra primera línea contra los soviets, que atacan procedentes del Este. Pronto me doy cuenta hasta qué punto es difícil y confusa la situación en este sector.

Debido a dificultades mecánicas, al frío y —no hay que olvidarlo— a la antiaérea rusa, disponemos por el momento de un número muy reducido de aparatos. Un día, en ausencia del capitán Pressler, tomo el mando de un ataque contra Torshok,

importante nudo de comunicaciones ferroviarias al noroeste de Kalinin. Nuestros objetivos son la estación y, de una forma general, los trenes que circulen en esa región. El tiempo es infernal y las nubes forman su techo a 600 metros, altura ésta claramente insuficiente para atacar un objetivo protegido por una DCA potente. En el caso en que el tiempo se estropease aún más, haciendo peligroso el largo trayecto de regreso, deberemos tomar tierra en Kalinin, en un campo situado al sur de la ciudad. En el lugar de reunión convenido esperamos en vano a los cazas que deben proporcionar nuestra cobertura. Sin duda encuentran el tiempo muy malo. Desgraciadamente esta espera nos cuesta mucha gasolina. Finalmente nos vamos, incluso sin esperar la protección de la caza. Llegados sobre Torshok, describimos a altura media una serie de grandes círculos, esforzándonos en descubrir algún sitio donde la antiaérea sea menos fuerte. Al principio, la barrera de fuego parece tener por todos los lados la misma intensidad; pero descubro un lugar por el que parece posible pasar y picamos a través de una verdadera granizada de trazadoras y obuses. Cuando después del ataque cuento mis aparatos y los encuentro al completo, doy un suspiro de alivio. Tengo calor…, mucho calor.

El tiempo se estropea a ojos vista, la nieve empieza a caer y el cielo se cierra cada vez más. Pero lo peor es la escasez de gasolina que sufrimos; quizá tengamos aún bastante para regresar a Staritza —en cuyo caso entraríamos con nuestros depósitos vacíos—, pero jamás llegaríamos si el tiempo nos obliga a dar el menor rodeo. Decido, pues, tomar tierra en Kalinin; la distancia es considerablemente menor, y, además, en esta dirección, hacia el Este, el cielo parece aclararse. En el campo de Kalinin todo el mundo está listo para marchase. Veo en las pistas varios aparatos de una escuadrilla de aviones de combate. En el mismo momento de cortar motor oigo el estallido de algunas granadas que han caído en medio del campo. Cerca de mí hay un avión agujereado como una espumadera. Me sobresalto, me restriego los ojos y me apresuro a descender. ¡Ciertamente no me esperaba una recepción como ésta!

Sin esperar siquiera a que el último de mis pilotos haya tomado tierra, me precipito hacia el puesto de mando de la unidad que ocupa el aeródromo. Tan pronto el comandante me ha explicado la situación —que es más bien imprevista—, me pongo a correr hacia mis aparatos. Nunca hasta ahora hemos repostado tan rápidamente. No hay un minuto que perder si queremos evitar un desastre.

Ya por la mañana, los soviets atacan, en efecto, el campo con tanques y destacamentos de infantería. Se encuentran exactamente a un kilómetro; entre ellos y nosotros sólo existe una frágil cortina de soldados de infantería. Es decir, que de un instante a otro los monstruos de acero pueden penetrar y aparecer en las pistas de vuelo. Para el comandante del campo, nuestros Stukas, llegados de improviso, son como enviados por la Providencia. Nuestra intervención, efectivamente, cambiará el curso de los acontecimientos.

Apoyados por los aviones de combate —Henschel 123—, atacamos sin cesar los tanques rusos; es un continuo ir y venir entre la primera línea rusa y el campo, ya que,

a los pocos minutos de haber despegado, estamos de vuelta para reaprovisionarnos de municiones. Nunca hasta entonces hemos picado con más audacia y visado con tanta precisión. Sabemos que todo depende de nosotros: o bien liquidamos los carros o bien los carros nos liquidan. Este va y viene continúa hasta la caída de la noche; después nos vamos a dormir a un cuartel cercano al campo. Imposible dormir, todo el mundo se sobresalta en cuanto oye el estruendo de un vehículo con orugas. ¿Será alguno de nuestros tractores ocupado en desplazar un cañón de la DCA o se trata del primer tanque ruso? Aquí, en Kalinin, todo es posible. Un teniente de infantería nos relata cómo la víspera varios tanques soviéticos surgieron en pleno día en la plaza central de la ciudad, disparando a bocajarro sobre todo lo que se movía. En las calles estrechas y obstruidas por ruinas, barricadas y camiones destrozados se organizó entonces un terrible juego de escondite entre los tanques y nuestros cañones antícarros, que necesitaron varias horas para destruir a los monstruos de acero. Este relato no está hecho precisamente para calmar nuestros nervios sobreexcitados. Por si fuera poco, nuestra artillería pesada, instalada detrás de nosotros, tira contra los rusos continuamente y los proyectiles pasan silbando por encima del cuartel, haciendo temblar hasta el último cristal. Decididamente, la estancia en Kalinin no se parece nada a una cura de reposo.

Las noches son oscuras, sin luna ni estrellas, y las nubes están muy bajas, de forma que todas nuestras intervenciones aéreas se desarrollan cerca del suelo. Como, una vez más, el enemigo ha cortado la única vía de aprovisionamiento, la tropa, de por sí muy debilitada, carece de muchas cosas. Nuestros soldados realizan un esfuerzo sobrehumano. Una bajada brutal de la temperatura —el termómetro desciende hasta -40°— hace que se hiele el lubricante de las armas automáticas, las cuales se encasquillan continuamente. Pero enfrente, en el lado ruso, todo marcha muy bien: parece ser que los rusos disponen de grasas especiales a base de sebo. Nuestros hombres carecen literalmente de todo lo que haría falta para resistir el frío. Lentamente, muy lentamente, el equipo de invierno llega a primera línea. El alto mando se ha visto sorprendido, pero no puede acusársele de imprevisión; incluso los «indígenas» no recuerdan un invierno tan espantoso. La lucha contra el frío es más dura que los combates más encarnizados contra el enemigo. Los servidores de los tanques se lamentan de que no pueden hacer girar sus torretas, ya que el mecanismo está helado. Obligados a permanecer varios días en Kalinin, realizamos incesantemente salidas, tantas que muy pronto nos conocemos el menor foso o tapia existente en la «tierra de nadie». Finalmente, nuestras tropas rechazan a los rusos a varios kilómetros hacia el Este y nosotros podemos, por fin, volver a Staritza, donde se nos espera con impaciencia, Algunos días más tarde, la escuadrilla se muda instalándose en Goretsowo, cerca de Rusa, a unos 80 kilómetros delante de Moscú.

En este sector, el eje de nuestra ofensiva sigue la autopista que por Moshaisk llega a la capital rusa. Empujando desde Swenigorod-Istra, una punta avanzada de nuestros blindados ha llegado a sólo 10 kilómetros de Moscú. Otro destacamento

blindado, penetrando más adelante hacia el Este, se encuentra al norte de la ciudad y ha formado dos cabezas de puente en la orilla este del canal Moscú-Mar Blanco.

Estamos en el mes de diciembre y el termómetro se mantiene entre -40.º y -50.º. Nieva continuamente, las nubes se arrastran casi por el suelo y la DCA rusa se convierte de día en día más infernal. Con ocasión de un ataque contra los tanques, el teniente Klaus, mi viejo camarada de armas, es derribado ante mis ojos; su avión estalla en el aire, sin duda alcanzado por un proyectil disparado por un tanque. Como en Kalinin, nuestro principal adversario es el invierno. El soldado soviético se defiende ciertamente con valor e incluso ferozmente, pero se halla, como el alemán, debilitado y casi al límite de sus fuerzas. Incluso las nuevas divisiones siberianas que el mando ruso lanza ahora a la batalla no podrían por sí mismas forzar una decisión. Pero los ejércitos alemanes están detenidos por el frío. Los transportes ferroviarios están prácticamente detenidos y de ahí la imposibilidad de llevar el aprovisionamiento a primera línea y de evacuar a retaguardia a los heridos. Carecemos de las cosas más indispensables y se hace necesario abandonar vehículos y cañones, pues ya no tenemos ni gasolina. Desde hace mucho tiempo, ningún camión, ninguna locomotora han llegado hasta las primeras líneas. Los tiros de trineo son el único medio de transporte un poco seguro. Poco a poco, nuestras unidades se separan y se retiran. Actualmente nuestras magníficas divisiones escogidas luchan por su existencia. Ya no se trata de avanzar, sino de salvar a los hombres. Nuestra escuadrilla está reducida a un número de aparatos verdaderamente ridículo. Con un frío tal, nuestros motores no pueden funcionar. Mientras que pocas semanas antes sosteníamos la ofensiva, ahora sólo intervenimos para defender a nuestras tropas contra los ataques incesantes del enemigo.

Ha pasado ya tiempo desde que nos hemos visto obligados a abandonar nuestras cabezas de puente en la orilla este del canal del Mar Blanco y que nos hemos retirado de la gran presa hidroeléctrica al noroeste de Klin. Los pilotos de caza de la División Azul enviada por España —muchachos magníficos que se baten admirablemente— han evacuado el aeródromo de Klin. Muy pronto nos tocará a nosotros.

La Navidad se acerca y los rusos redoblan su presión contra las posiciones de Wolokolarnsk, al noroeste de nuestro campo. Todo el estado mayor de la escuadra reside en la escuela de la aldea, durmiendo nosotros todos mezclados en la tarima del gran salón del entresuelo. Todas las mañanas me repiten fielmente lo que he contado o, mejor dicho, divagado durante mi sueño. No cabe duda que mis quinientos servicios de guerra han dejado algunas huellas. El resto de la escuadra se halla alojado lo mejor que puede en las cabañas de tierra prensada, que constituyen el tipo de habitación de esta región. Cuando se entra en alguna de estas cabañas, la primera impresión que se tiene es la de haber vuelto a la Edad Media. En su única pieza no se ve, por así decir, nada, ya que los miembros masculinos de la familia fuman continuamente y su tabaco, el «machorka», produce una especie de niebla que puede cortarse con un cuchillo. Cuando se ha acostumbrado uno a esta atmósfera opaca, se

distinguen los contornos de la inmensa estufa de piedra, vagamente pintada de blanco, con más de un metro de altura, que es el mueble principal de la «casa». Sobre esta estufa, tres generaciones viven, comen, ríen, lloran, engendran y mueren, todo esto casi simultáneamente. En casa de las personas «ricas» hay a menudo, delante de la estufa, un pequeño apartado hecho con tablas, en el cual un cerdito juega alegremente con algunas gallinas. Por la noche, chinches monstruosos se dejan caer desde el techo y aterrizan sobre los durmientes con una precisión que hace de estos encantadores bichitos los «Stukas de los insectos». A pesar de esta miseria, los «pan» y las «paninkas» —los hombres y las mujeres— no parecen muy descontentos de su suerte; sus antepasados han llevado ya esta existencia, ellos mismos no conocen otra y, por consiguiente, se acomodan a ella.

A través del pueblo y en dirección a la capital cruza el Moskwa. Su superficie helada nos permite jugar al hockey sobre hielo cada vez que no podemos volar. Esta actividad física nos relaja y nos pone casi de buen humor a pesar de los ligeros accidentes que se producen en ocasiones, como la vez en que la nariz del ayudante de campo del comodoro encajó un golpe que la hizo desviarse un poco hacia el noroeste. Después de cualquier partido, voy a la «sauna» —el baño de vapor—. Incluso esta miserable aldea posee un tal establecimiento. Desgraciadamente está tan oscura esta obra y su suelo tan resbaladizo que un día tengo una desafortunada caída justo en el borde cortante de una pala hincada en la tierra batida. Salgo librado con un profundo corte en el muslo; afortunadamente no ha cortado el músculo.

Los rusos han realizado, al norte de nuestro campo, una profunda penetración; haríamos mejor en abandonar la aldea y replegarnos con rapidez. Sólo que estamos bloqueados; desde hace varios días, las nubes, sobre los bosques en dirección oeste, hacia Wiasma, están tan bajas que no se puede pensar en pasar por debajo de ellas. En el campo hay casi un metro de nieve. A menos que ocurra un golpe de suerte improbable, Iván se presentará en la puerta de nuestro pabellón al mismo tiempo que Papá Noel. No cabe duda que las unidades rusas que se hallan en nuestro flanco norte ignoran aún nuestra presencia aquí; de otro modo habrían venido ya a hacernos una pequeña visita.

Nos vemos, pues, forzados a pasar las fiestas de Navidad en Gorstowo. Con gran refuerzo de cánticos y vodka, conseguimos levantar un poco la moral que, siguiendo el ejemplo del termómetro, ha descendido muy por debajo de cero. En la tarde del 25 de diciembre, el comodoro procede a la distribución de las condecoraciones. En mi escuadrilla, yo soy el primero en recibir la Cruz alemana en oro. Los pilotos de otra escuadra, invitados a un partido amistoso de hockey sobre hielo, prefieren permanecer en su casa. Tienen razón, el tiempo es verdaderamente muy malo. Y el barómetro rehúsa a elevarse.

Varios días más tarde, las nubes comienzan a elevarse. Partimos inmediatamente, abandonando el campo. Volando por encima de los inmensos bosques, a lo largo de la autopista, nos replegamos hacia Wiasma. En ruta el tiempo se estropea de nuevo y

rozamos las cimas de los árboles en formaciones cerradas. En este movedizo gris de niebla y copos de nieve, nos las vemos muy mal para no perdernos de vista. Cada escuadrilla se pega desesperadamente a la cola del aparato de su jefe. Este vuelo cansa infinitamente más que la misión más peligrosa. Perdemos, desde luego, varias tripulaciones; ciertos pilotos no poseen la experiencia y el temple de nervios necesarios para una empresa de tal envergadura.

Al llegar a Wiasma, viramos en dirección norte, hacia Sytchewka-Rhew. Tomamos tierra en Dougino, a 20 kilómetros de Sytchewka. El campo está cubierto de nieve, pero quedamos relativamente bien alojados en un «koljose», El frío sigue siendo tan despiadado. Al siguiente día, sin embargo, recibimos, por fin, un equipo conveniente que nos permitirá resistir este clima inhumano. Día tras día, los aviones de transporte nos traen trajes forrados de piel, skies, trineos… Desgraciadamente, ya es muy tarde para pensar en tomar Moscú; muy tarde para reanimar a los camaradas sacrificados; muy tarde para salvar los millares de pies y manos heladas para llenar los vacíos en nuestras filas. En una palabra, muy tarde para volver a dar alas a un ejército victorioso cuya relampagueante ofensiva había sido parada en seco por la brutal intervención de un invierno infinitamente más duro que todo lo que se podía prever.

Estábamos ahora operando en las regiones que ya conocimos el verano pasado: cerca del nacimiento del Volga, al oeste de Rhew, a lo largo de la vía férrea del Olinin. La nieve atormenta terriblemente a nuestras tropas, mientras que los rusos se hallan en su ambiente. Por el momento, es el ejército más primitivo que se desplaza por los medios más primitivos, el que posee la superioridad táctica. Nuestros motores no quieren arrancar y los dispositivos hidráulicos no funcionan ya; fiarse de un ingenio mecánico, cualquiera que sea, equivale a un suicidio. Por mucho que recubramos nuestros aparatos con haces de paja y con mantas, resulta imposible ponerlos en marcha. Todas las mañanas se repite la misma tragedia. A menudo, nuestros mecánicos se pasan toda la noche en el campo poniendo en marcha los motores cada media hora para impedir que se enfríen totalmente. Y como, sobre todo, durante la noche el frío alcanza una intensidad inverosímil, la mayoría de los pobres muchachos se ven muy pronto con las manos, las orejas y los pies helados. En mi calidad de oficial técnico, yo también paso largas horas en el campo —en lugar de descansar entre dos misiones— para tratar, empleando medios aleatorios, de poner en servicio un aparato recalcitrante. Durante los servicios no sufrimos nada; con este tiempo asqueroso que nos obliga a volar muy bajo y con la amenaza constante de la antiaérea rusa, la tensión nerviosa es tan fuerte que no nos apercibimos ni del frío. Lo que no quiere decir, ni mucho menos, que tengamos verdaderamente calor; con frecuencia, alguno de nosotros comprueba, al regresar, que uno de sus dedos de la mano o el pie está blanco e insensible.

A principios de enero, el general Von Richthofen llega para condecorarme en nombre del Führer, con la Cruz de Caballero. Aunque me siento feliz y orgulloso,

hubiera preferido un nuevo lubricante que permitiese a nuestros motores arrancar convenientemente.

El frío aumenta terriblemente y nuestras dificultades se multiplican de día en día. Si esto continúa, no dispondremos pronto ni de un solo aparato. Los mecánicos, completamente desesperados, intentan incluso calentar los motores haciendo fuego bajo los capots.

—O arrancan o se queman —dícen—. De todos modos, si no quieren arrancar no sirven para nada.

Como esta solución me parece un poco temeraria, propongo otra. Con un bidón metálico fabricamos una especie de estufa. De la tapa sale una conducción de humo provisto de un dispositivo formado por varias placas agujereadas, para evitar, en la medida de lo posible, la subida de chispas. Colocamos este ingenio bajo el motor y encendemos el fuego a través de una pequeña puerta practicada en la pared lateral; la conducción de humo llega justo por debajo de la bomba de inyección, de forma que la calienta progresivamente. Al cabo de cierto tiempo, el motor acepta, generosamente, nuestras solicitudes; el procedimiento es, ciertamente, bien primitivo, pero es exactamente lo que se necesita para el invierno ruso.

Nos han dotado ya de aparatos especiales extremadamente complicados, para calentar motores. Desgraciadamente funcionan todos por medio de un pequeño motor que está catalogado como de fácil arrancada; esto es lo que precisamente no hace a causa del frío.

Hasta el fin del invierno no dispondremos, pues, más que de un número ridículo de aparatos utilizables. Pero como los confiamos a las mejores tripulaciones, la falta de cantidad se ve compensada hasta cierto punto por la calidad de las misiones.

Desde hace varios días patrullamos a lo largo del ferrocarril Sytchewa-Rhew cuando, de repente, los rusos intentan un avance de gran envergadura. Muy pronto nuestro aeródromo se encuentra en la misma situación en que estaba, unas semanas antes, el de Kalinin. La situación es, incluso, más grave, ya que delante de nosotros no hay ninguna unidad intacta de la Wehrmacht; tanto que una noche los rusos se presentan de improviso en las afueras cercanas de Dougino. Falta muy poco para que nos sorprendan en pleno sueño.

A toda prisa, nuestro oficial de Estado Mayor, el teniente Kresken, forma con personal de todas las escuadrillas un grupo de combate que consigue retener el aeródromo. Por la noche, nuestros mecánicos, armados de granadas y mosquetones, montan la guardia en las trincheras; por el día, cuidan nuestros aparatos. Mientras los días sean claros, nada puede pasarnos, pues no nos falta ni gasolina ni bombas, Durante cuarenta y ocho horas los rusos lanzan unidades de caballería y batallones de esquiadores contra nuestra «posición». La situación se hace tan crítica el segundo día, que nos vemos obligados a lanzar nuestras bombas cerca del borde del campo. Después, al iniciarse la tarde, Kresken pasa al contraataque. Acompañamos su avance volando por encima de sus hombres, y a bombazos y ráfagas de ametralladoras

liquidamos los nidos de resistencia. Por la noche llevamos a cabo la limpieza de los alrededores del campo. No cabe duda que nuestros mecánicos, cocineros y chupatintas no habían previsto que se verían forzados un día a jugar a los soldados de Infantería, pero de todas formas se han batido como leones. Por la noche recibimos el refuerzo de una unidad blindada, que recobra en seguida Sytchewka y nos desembaraza completamente. Poco a poco se reconstituye en nuestro sector una semejanza de frente sólido. La interminable retirada ha terminado por fin.

Un poco más tarde me llega una noticia desagradable: por haber realizado un considerable número de misiones contra el enemigo, seré —provisionalmente, es claro— enviado a la retaguardia. Después de algunas semanas de permiso, recibiré el mando de la escuadra de reserva de Graz, donde deberé inculcar a los jóvenes pilotos las enseñanzas recogidas en los campos de batalla. Aunque afirme que no necesito reposo y que no quiero separarme de mi escuadrilla, no consigo que se llegue a anular esta orden: incluso la vieja estratagema de la conferencia telefónica directa se revela ineficaz. Tan sólo un rayo de sol: el capitán Pressler me promete que solicitará mi regreso tan pronto ello le parezca posible de conseguir. No me queda otro recurso que el de agarrarme a esta vaga esperanza.

Un aparato de transporte me lleva hacia el Oeste. Llego a Alemania, vía Witebsk-Minsk-Varsovia. Paso casi todo mi permiso en las montañas del Tirol, donde intento olvidar mi cólera descendiendo en «schuss» las pendientes más vertiginosas. Poco a poco, la majestuosa belleza de los Alpes austríacos, el ejercicio físico y la calma de las altas cimas consiguen vencer mi tensión nerviosa. Bien pronto dejo de resentirme de la mortal fatiga de mis 500 misiones.

VI

DE LA TEORÍA A LA PRÁCTICA

Antes de tomar el mando de la escuadra de Graz, contraigo matrimonio. Es mi padre quien bendice nuestra unión en el pequeño pueblo donde transcurrió mi infancia. Después es la partida hacia Graz, En el fondo estoy bastante contento de ser profesor allí donde quince meses antes era alumno —y un alumno bastante mediocre —. Mis pilotos deben aprender lo más rápidamente posible todo el programa; vuelo en formación agrupada, picado, bombardeo, tiro con ametralladora. A menudo, me paso ocho horas al día a bordo de mi aparato, ya que por el momento carecemos de instructores. Procedentes de todas las escuelas de Stukas, los pilotos llegan a Graz para recibir un último entrenamiento antes de marchar al frente. Tendré ocasión, sin duda, de ver de nuevo en mi unidad a algunas de las tripulaciones de cuya formación estoy encargado. Me esfuerzo, pues, doblemente en transformar este magnífico material humano en una fuerza de combate de primer orden. Con frecuencia llevo a mis alumnos en «misión» contra tal o cual objetivo —un campanario, una granja aislada o un enlace ferroviario—. De esta manera aprenden, así lo espero, la forma correcta de operar, y desde su llegada al frente estarán en condiciones de participar en servicios de verdad. En cuanto a los escasos ratos de ocio que nos permite el trabajo, los consagro al deporte, especialmente al atletismo y a la natación.

Por importante que pueda ser la formación de nuestros jóvenes pilotos, por absorbente que sea mi actividad, no consigo que me abandone la cólera por hallarme en la retaguardia mientras mis camaradas se baten contra los rusos. Cuando me entero, al cabo de tres meses, que la reserva de otra escuadra acaba de ser enviada al frente del Este, no puedo contenerme más. No es sólo la impaciencia de volver a encontrarme con mis camaradas de combate lo que me hace intolerable esta existencia de «emboscado»; sobre todo, existe en mí una sorda inquietud, siempre presente: el temor de volver a tomarle apego a la vida y a temer mucho la muerte. Sólo algunos meses más y ya no podré afrontar con la misma serenidad y con el mismo desprecio al peligro, las espantosas barreras de fuego de la DCA soviética. Siento que debo partir.

Bien pronto pongo en movimiento a todas mis relaciones, alerto a todos los servicios y hago todo lo que está a mi alcance para ganarme a mis superiores. Al cabo de una semana obtengo, no una total satisfacción, pero sí, al menos, el envío de mi escuadra a Crimea. Se nos asigna el aeródromo de Sarabus, en los alrededores de Sinferopol; al menos es un principio y estamos de todas formas más cerca del frente que cuando nos hallábamos en Graz. Evidentemente, tenemos un equipaje enorme,

una asombrosa cantidad de bagajes, pero el problema del transporte se resuelve rápidamente; cada Stuka remolcará un planeador pesado, que llevará toda nuestra impedimenta. Tras un viaje rápido vía Krakau-Lemberg-Proscurow-Nicolajew, aterrizamos en Sarabus, en un inmenso terreno que se presta admirablemente a toda clase de ejercicios posibles e imaginables. En lo que concierne al alojamiento, éste es menos brillante, se siente ya la proximidad del frente. Desgraciadamente, no se trata aún de mandarnos contra los rusos. Debo, pues, contentarme con proseguir y esmerarme en la instrucción de mis hombres. Para que aprendan la delicada maniobra del aterrizaje forzoso, unas veces los llevo hacia el Oeste, hasta la orilla del mar Negro, y otras hacia el Este, a los bordes del mar de Azov. Mis muchachos están encantados, pues en cada ocasión nos aprovechamos para tomar un baño y para tostarnos en las playas de fina arena. La región es llana y monótona, salvo en los alrededores de Kertsch y a lo largo de la costa sur, donde se alza la montaña de Jaïla, con una altura de 1600 metros. Es una llanura casi desértica, una verdadera estepa, cuyos oasis están constituidos por enormes plantaciones de tomates. Entre el mar y los montes de Jaïla se desliza una estrecha faja costera, la Riviera rusa. A veces vamos en camión para buscar leña, que es imposible encontrar en ninguna otra parte. La comparación con la Riviera italiana me parece un poco atrevida: En Yalta hay, en efecto, algunas palmeras, pero estos cuatro o cinco árboles no son suficientes para evocar el esplendor de la costa liguriana. En lo que a las edificaciones se refiere, parecen muy bellas, resplandecientes de blancura, pero en tanto que se las ve de lejos. Pero cuando se pasea uno por las calles de Yalta, sorprende la pobreza y la falta de gusto de las casas que componen esta ciudad de veraneo de la «élite» soviética. Mis hombres se burlan de ello atrozmente; están, por el contrario, encantados de encontrar viñas por todas partes, y como acaba de empezar la vendimia, regresan de cada excursión con unos cólicos terribles.

Incluso en Sarabus no dejo de tascar el freno. Cierto día me armo de valor y, por teléfono, ofrezco mi unidad al general en jefe de la Luftwaffe en el sector del Cáucaso. Le afirmo, como es natural, que todos mis pilotos están perfectamente en posición de servir en el frente (lo que, por otra parte, es la estricta verdad). El general contemporiza; por el momento, nos envía sólo a Kertsch. Según parece, los convoyes rusos siguen con frecuencia la costa del mar Negro; en Kertsch estamos muy bien situados para interceptarlos. Muy bien colocados, en efecto, pero esto no es suficiente. Día tras día permanecemos en estado de alerta y esperamos a los famosos convoyes; espera vana, ni un solo barco soviético se aventura en estos parajes. Una mañana quiero tentar mi suerte con el aparato de caza que hemos traído. Acaban de señalarme la presencia de dos aviones de reconocimiento soviéticos; pero cuando los dos intrusos me divisan, escapan inmediatamente hacia Tuapse-Suchim, y, como llevan una gran ventaja, no tengo ninguna probabilidad de alcanzarlos. Ese día todo el mundo me evita; estoy de un tal humor que vale más, efectivamente, dejarme en paz.

Al día siguiente obtengo, por fin, nuestro destino a Beloret-Schenkaja, cerca de

Maïkop, donde ya se encuentra otra escuadrilla. Aquí podremos, al fin, demostrar de lo que somos capaces: el Alto Mando nos pide apoyar al máximo la ofensiva de la infantería que se desarrolla en dirección a Tuapse.

De este modo, en menos de veinticuatro horas nos vemos convertidos en unidad combatiente. El trabajo no falta; desde muy de mañana hasta la noche intervenimos vigorosamente unas veces en el valle del Psich y otras en el paso montañoso de Goïtsch, que da acceso a la depresión de Tuapse. Nuestra tarea no es de las más fáciles, ya que nuestra escuadra dispone solamente de aparatos relativamente viejos, más o menos remendados, mientras que la otra escuadra está equipada con aviones nuevos. La diferencia es sensible, no solamente en crucero, sino, sobre todo, desde que rebasamos una cierta altura.

En estos valles estrechos, el menor encuentro se convierte en una aventura apasionante. A veces nuestro ardor nos mete en una verdadera trampa; ocupados únicamente en perseguir o desemboscar al enemigo —los rusos saben camuflarse en los escondites más inverosímiles—, nos metemos a menudo en desfiladeros tan apretados que no podemos ni dar la media vuelta. Y a veces estos desfiladeros terminan bruscamente en una alta montaña cuya imponente masa bloquea literalmente el cielo. Todo depende entonces de la rapidez de nuestros reflejos; pero, gracias a la maniobrabilidad de nuestros aparatos, salimos de ello casi siempre bien. Y todo esto no es más que un juego de niños comparado con el peligro mortal de las nubes que, con mal tiempo, envuelven las cimas y descienden hasta casi 200 metros del fondo del valle. La altura media de los montes en este sector varía de 1200 a 1800 metros. Generalmente es suficiente haber sobrevolado tres o cuatro veces tal valle para saber dónde se encuentran los mejores pasajes. Pero cuando el cielo se cierra es imposible reconocerlos. En cuanto a saber dónde se encuentran exactamente las posiciones de la DCA soviética, esto ya es otra historia. Sus piezas están por todos los lados, en las crestas, en el fondo de las gargantas y hasta en medio de la ladera, ocultas en los espesos bosques. Es un continuo juego de escondite, del cual los Stukas no salen siempre victoriosos.

El juego es particularmente movido cuando se trata de atacar posiciones o columnas enemigas situadas muy al fondo de un valle. Entonces los rusos nos achicharran desde lo alto de los acantilados y picachos que constituyen los flancos de nuestro objetivo; situación ésta que el instructor más listo no hubiera jamás previsto. Por definición, la DCA dispara desde el suelo al cielo, pero aquí es a menudo a la inversa, y estamos, al menos al principio, algo desconcertados por esta lluvia de proyectiles de todos los calibres que nos cae encima.

No tenemos ni siquiera tiempo para elaborar una nueva táctica contra estos combates de nuevo género. Nuestras tropas de montaña, bastante débiles numéricamente, están empeñadas contra un enemigo coriáceo, bien atrincherado, y reclaman nuestra intervención desde el alba hasta la caída de la noche. En estas condiciones es imposible preparar cuidadosamente cada misión. He intentado

intercalar entre la cena y el acostarse una hora de discusión táctica con el fin de que los pilotos puedan intercambiar, en beneficio mutuo, las enseñanzas cosechadas a lo largo de la jornada, Pero mis hombres, cansados, agotados, se quedan dormidos de pie, y verdaderamente no puedo obligarles. La fuerza humana, sobre todo la fuerza nerviosa, tiene unos límites que no pueden rebasarse impunemente. Es mejor, por tanto, tomar un máximo de descanso —en la vida civil sería un mínimo— para encontrarse a la mañana siguiente relativamente fresco y dispuesto.

Desde hace veinticuatro horas, el monte Geïman y las alturas vecinas están en nuestras manos. Lentamente, penosamente, nuestras tropas descienden hacia el Sur. En cada barranco, en cada peñascal, se desarrolla un combate encarnizado. En este momento solamente 20 kilómetros separan a nuestras avanzadillas de Tuapse. Pero nuestras pérdidas son muy grandes y no tenemos casi reservas. Tanto que nuestra ofensiva se extingue en el Paso de Goïtsch, en vista del hecho de no tener la fuerza necesaria para alcanzarlo.

Se entabla una lucha particularmente feroz por la posesión de la estación de Goïtsch.

Un tren blindado soviético lanza sus enormes proyectiles sobre las filas, ya muy claras, de nuestros cazadores alpinos. Este tren blindado parece invencible; como un dragón de leyenda, escupe fuego y se retira en seguida a su antro. Su guarida está constituida por un túnel socavado a través de un enorme amontonamiento de rocas, muy cerca de Tuapse. Tan pronto llegamos, se retira a todo vapor y, una vez más, regresamos con las manos vacías. Un día por poco lo conseguimos, pero le faltó ese poco. Vinimos por otro valle, andando de puntillas, si puede decirse así; pero en el último momento un vigía debió señalarnos, y, una vez más, el dragón se escapó delante de nuestras narices. Ha sido alcanzado por dos bombas, pero los daños no deben ser muy considerables, ya que algunos días más tarde hace su reaparición y comienza a machacar nuestras líneas. La pequeña lección le ha vuelto extremadamente prudente; ya no se le vuelve a ver casi nunca más. Decidimos entonces el empleo de otros medios: ya que no podemos atrapar al monstruo mismo, vamos a reducirlo, al menos, a la impotencia. Una bomba especial, bien colocada en la entrada del túnel, provoca el derrumbamiento de una sección de la pared; bloqueado por varios millares de toneladas de rocas, el tren no puede salir ya de su guarida, lo que proporciona a nuestras tropas el respiro que tanto necesitan.

Al mismo tiempo atacamos igualmente Tuapse, puerto importante protegido por una antiaérea muy potente. La ciudad y las instalaciones portuarias, situadas en la salida de un amplio valle, están aún en poder de los rusos. Nuestra tarea no es fácil: si volamos a 3000 metros de altura, el tiro de las piezas ligeras nos acoge mucho antes de que nos encontremos sobre el objetivo, ya que los cañones se encuentran emplazados alrededor de la ciudad, en los montes cercanos. Como las cimas, alejadas tan sólo a algunos kilómetros de la costa, alcanzan de por si 1500 a 1800 metros, estamos en realidad para la antiaérea a sólo 1200 ó 1500 metros, altura ésta irrisoria.

A pesar de estas dificultades, atacamos casi diariamente los muelles, instalaciones de descarga y, naturalmente, los barcos, en su mayor parte petroleros. Por regla general, cuando aparecemos, todos los navíos, que tienen sus máquinas a presión, comienzan a describir círculos frenéticos, con la esperanza de escapar así de nuestras bombas. La antiaérea que rodea el puerto no es, indudablemente, tan mortífera como la de Kronstadt, pero es suficiente e incluso con amplitud.

El regreso es otro problema que se nos plantea. Resulta imposible volver por los montes, cuyas cimas están muy próximas y son muy altas. Lo más frecuente es que descendamos en picado hasta algunos metros del agua y después nos escapemos rozando las olas, para salir a toda velocidad de la zona batida por la DCA. Pero cada dos veces de tres, la caza rusa, siempre al acecho, nos espera a algunos kilómetros de la costa. Necesitamos entonces volver a elevarnos hasta lo menos 3000 metros, con el fin de obtener un margen suficiente para los combates breves, pero bastante encarnizados, que debemos sostener antes de poder ganar de nuevo nuestras líneas.

Aproximadamente lo mismo, poco más o menos, ocurre en la región de Gelendshik, donde atacamos a veces los aeródromos y los navíos anclados. En conjunto, no saldríamos muy mal si los rusos no hubiesen descubierto nuestra base, a pesar de su buen camuflaje, de Beloret-Schenskaja. Tanto de día como de noche nos riegan de bombas; su puntería es más bien mala; sin embargo, los daños comienzan a amontonarse en forma alarmante. Un día —justo al entrar en nuestro redil— el comodoro de la otra escuadra que se reparte con la nuestra el aeródromo, es muerto por una bomba que cae exactamente en su refugio. Veo con toda nitidez la explosión, ya que acabo de posarme y mi aparato rueda aún sobre la pista. A la derecha, a la izquierda, delante y detrás, pasan silbando las bombas. Una granizada de casquillos transforma mi cacharro en espumadera; yo salgo sin una rozadura y sin saber bien cómo.

En varias ocasiones ya, el general Pflugbeil, comandante en jefe de la Luftwaffe en el teatro de operaciones del Cáucaso, ha venido a inspeccionarnos. Nos anuncia un día que vamos a ser trasladados hacia el Este. Nuestro nuevo campo se encuentra situado en las proximidades del curso superior del Terek. En este sector el Ejército acaba de lanzar una nueva ofensiva —que nosotros debemos apoyar— en dirección de Grosny-Mar Caspio. Actualmente nuestros destacamentos blindados de punta combaten delante de Okshokodnice. Emprendemos el vuelo, por tanto, vía Georgiewski-Piatigorsk-Mineralja Wody, desde donde podemos admirar, en el transcurso del viaje, el panorama majestuoso del Elbrus. En ocasión de una breve escala en Mineralja Wody, tenemos oportunidad de conocer una plaga singular: una invasión de ratones. Por todos los lados, en las colchonetas, armarios, morrales, bajo las tarimas y los escalones, hormiguean legiones de roedores que lo devoran todo, no importa lo que sea. Es imposible dormir; nunca imaginé que estos pequeños bichos puedan hacer tanto ruido. Afortunadamente, los ratones no han invadido aún Soldatskaja, donde nos instalamos el siguiente día. Además, bien pronto serían

echados por los bombardeos con que los rusos nos obsequian diariamente. De nuestra antiaérea, mejor no hablar, pues prácticamente no existe. De tal suerte que Iván puede tomarse el tiempo que desee para visar, sin ser molestado. En espera de la llegada de baterías antiaéreas, que han debido perderse por esos mundos, entre alguna maestranza de la retaguardia y el frente del Cáucaso, cavamos trincheras y llenamos de insultos a los bombarderos rusos, lo que no parece importarles mucho.

Desde luego, se nos envía, no en socorro de nuestros tanques, que se esfuerzan en progresar hacia el Este, sino contra las fortificaciones rusas alrededor de Naltschik, en el Sur. Desde hace varios días, fuerzas alemanas y rumanas dan el asalto a la ciudad. En cada vuelo que hacemos en esta dirección quedamos maravillados de nuevo por la belleza del paisaje. Ante nosotros, los picos nevados del Elbrus se alzan hasta casi 5000 metros; en sus laderas se extiende un suntuoso mosaico de verdes bosques y de prados sembrados de flores; más arriba, el cinturón chispeante de los glaciares parece soportar como un zócalo gigantesco el cielo, de un azul límpido. Todo es infinitamente bello, sereno, grandioso. Incluso yo, que conozco los Alpes austriacos, quedo impresionado por el esplendor y la potencia de estas montañas; algunos valles son lo bastante amplios para contener varias cadenas del Tirol.

Después de la toma de Naltschik intervinimos durante algunos días en el frente de Terek, más allá de Mosdok. Después, para sorpresa nuestra, se nos envía de nuevo a Beloretschenskaja, donde la infantería nos reclama con urgencia. La región de Tuapse sigue siendo el escenario de una lucha encarnizada, y nuestras tropas se las han visto muy mal para contener los ataques incesantes de los rusos. Estamos ya a principios de noviembre, acabo de realizar mi 650 servicio de guerra y desde hace varias semanas estoy bastante fastidiado: una ictericia tenaz que me molesta mucho. Tengo la esperanza de que esto pasará sin más complicaciones, pues no es verdaderamente momento de aflojar. Cada vez que me hablan de mis ojos amarillos y de mi color limón, monto en cólera y contesto con evasivas; sobre todo cuando el general Pflugbeil, llegado con el solo objeto de festejar mis 600 servicios, me aconseja con insistencia no hacer el idiota y meterme en la cama. La caja de champaña que el general me ofrece para conmemorar dignamente este gran día es aceptada por mí en nombre de mis pilotos, que están encantados; pero añado que por el momento creo preferible no catarlo. El ayudante de campo del general insinúa que mi color quizá proceda de un consumo exagerado de nata batida. Algunos días más tarde este bromista me envía, en efecto, varias tartas y dos cubos de nata, cosa relativamente fácil en una región en donde abundan las vacas. Durante cuarenta y ocho horas, el único alimento de mi escuadrilla lo constituyen las tartas y la nata; el tercer día, casi todas las tripulaciones están fuera de combate, aquejadas de unos cólicos atroces. Afortunadamente reina, por excepción, una calma chicha en primera línea, por lo que nuestra indisposición colectiva no tiene consecuencias estratégicas.

Por el momento estoy verdaderamente tan amarillo como un membrillo. Me sostengo aún, pero no por mucho tiempo más. Un buen día llega un avión de

transporte enviado por el general; el piloto tiene la orden de conducirme, de grado o por fuerza, al hospital de Rostov. Después de una larga discusión obtengo permiso para pasar antes por el Estado Mayor de mi escuadra, que se encuentra en Karpowka, cerca de Stalingrado. Emprendemos el vuelo, por tanto, hacia el Norte, vía Elista. Intento permanecer allí y buscar otro destino; pero el comodoro no quiere saber nada. A modo de consuelo me promete, para después de mi cura, el mando de la primera escuadrilla, en la cual comencé la campaña de Rusia.

—Le garantizo que usted tendrá ese destino. Pero antes debe usted ir a que le cuiden.

Y así me encuentro, hacia mediados de noviembre, en el hospital de Rostov, condenado a guardar cama. Los médicos me tienen secuestrado.

VII

STALINGRADO

Este forzado reposo me crispa los nervios. Han pasado ocho días desde que empezó mi tratamiento y no he mejorado nada. Por el contrario, tengo la impresión de que la inmovilidad y el régimen, muy severo, me han debilitado más. Y encima me aburro de muerte; mis compañeros no pueden, con toda evidencia, venir a verme, ya que el trayecto es verdaderamente muy largo.

A pesar de la proximidad del mar, hace ya mucho frío; una brisa helada se cuela por las ventanas, cuyos cristales han sido sustituidos en gran parte por tablas.

El médico es un buen muchacho que toma su trabajo muy en serio. Sin embargo, casi me hace salir de mis casillas cuando en la mañana del noveno día me anuncia con sonrisa bondadosa:

—Mi teniente, pasado mañana sale un tren-hospital para Alemania; haré todo lo necesario para que pueda usted aprovechar esta oportunidad.

—Gracias. No es necesario.

—Pero, mi teniente, es absolutamente necesario continuar el tratamiento. Para que se cure del todo, no veo más que una posibilidad: su evacuación a Alemania.

—¡Vamos, hombre! ¿Cómo podría volver a Alemania con una enfermedad tan ridícula? No quiero ni permanecer aquí; este hospital es encantador, todo el mundo es encantador, pero ya es bastante. Estoy ya muy harto de él.

Cuando veo que empieza a enojarse, añado, con un tono que no admite réplica:

—Además, toda discusión es inútil. Necesito unirme inmediatamente a mi escuadrilla.

El médico se muestra ahora verdaderamente enfadado.

Abre la boca, cambia de opinión, se traga lo que iba a decir —como sólo es alférez, no se atreve a echar una bronca a un superior— y, finalmente, dice, con tono indignado:

—Declino toda responsabilidad; me oye usted bien: toda responsabilidad. En este sentido escribiré una carta, que le agradeceré transmita al Estado Mayor de su unidad.

Tan pronto sale, me levanto, me visto y bajo a la oficina, donde recojo mi baja del hospital, que indica con todas las letras que no estoy curado y que abandono el hospital en contra de la opinión del médico que me ha tratado. Después me hago conducir al aeródromo. Sé que en él existe un taller móvil que ha reparado ya varios aparatos de mi escuadra. Una vez más la suerte me favorece. Los mecánicos acaban de poner en servicio un avión que será necesario llevar a Karpowka al Estado Mayor de la escuadra. Están buscando justamente un piloto; pues bien, aquí estoy yo;

decididamente he caído de pie. A decir verdad, no tengo precisamente la impresión de estar restablecido; ando como un sonámbulo, mis piernas tiemblan y la cabeza me da vueltas. Sin duda es el efecto del aire libre, me digo, y, ayudado por los mecánicos, salto al puesto de pilotaje.

Dos horas más tarde tomo tierra en el aeródromo de Karpowka, a 15 kilómetros al oeste de Stalingrado. Es un aeródromo inmenso, pero sin ningún camuflaje; todas las pistas están repletas de Stukas. ¡Si algún día se les ocurre a los rusos mandar veinte o treinta bombarderos sobre este embotellamiento, no quiero ni pensar que el espectáculo va a ser precioso! Y además, que no parece que dispongan de mucha antiaérea. Por el contrario, el aeródromo está abundantemente dotado de letreros que indican todos los servicios, instalaciones, barracones, etc. La Luftwaffe siempre ha hecho un gran consumo de letreros; debe de ser, sin duda, la manía de algún gran «jefazo». Recuerdo haber aterrizado en campos auxiliares donde nada, o casi nada, se había preparado para el descanso de los pilotos o para el reaprovisionamiento de los aviones; pero, en cambio, existía un respetable número de letreros.

Encuentro rápidamente el cuartel general de la escuadra, instalado en un amplio embudo en el lindero del campo. Algunas tablas a modo de techo y dos o tres escalones labrados en la tierra lo convierten en un abrigo habitable. En ese momento el comodoro está ausente, acaba de salir con el teniente Kraus, uno de mis compañeros de curso, para realizar una pequeña misión más allá de las líneas enemigas. Tan pronto regresa, me presento a él; se queda visiblemente sorprendido al verme de regreso tan pronto.

—¿Cómo? ¿Ya está usted aquí? ¡Pero si tiene una pinta horrible, amarillo como un chino y no se le ve ni el blanco de los ojos!

Esta vez me veo obligado a mentir. Sólo mi suerte proverbial puede sacarme del lío.

—Si estoy de vuelta, mi coronel, es porque el hospital me ha dado de baja como perfectamente curado.

El comodoro lanza una ojeada al médico-jefe de la escuadra, que se vuelve encogiéndose de hombros. Entonces el «viejo» sacude la cabeza:

—Si Rudel está curado —gruñe—, no sé qué cara hay que tener para que le consideren a uno enfermo. ¿Tiene usted ahí su baja de hospital?

Me siento de lo más molesto. En el campo de Rostov tuve necesidad con toda urgencia de un pedazo de papel para un uso bastante… ¿cómo diría yo?… personal; y como mi baja de hospital era de 'todas formas muy comprometedora, me había servido de ella. Afortunadamente, jamás pierdo el aplomo, y con tono tranquilo le digo:

—Mis papeles no estaban listos; el hospital los mandará con el próximo correo oficial.

—¡Ah, bueno! —murmura el comodoro—. Es raro todo esto, muy raro. En fin, supongo que querrá usted tomar desde hoy el mando de la primera escuadrilla, como

quedamos hace diez días.

¡Naturalmente, pensé; por esto únicamente es por lo que estaba tan impaciente en abandonar el hospital!

En estos días las misiones estratégicas son raras. Sólo en una ocasión despegamos hacia la región de Astrakán para bombardear un puerto del Volga. Nuestra misión es, sobre todo, intervenir continuamente, día tras día, en la batalla de Stalingrado. Los soviets defienden la ciudad con un encarnizamiento terrible: la han convertido en una verdadera fortaleza.

También mi vieja escuadrilla ha pagado su tributo de guerra. Entre el personal de tierra no ha habido el menor cambio; en lo que concierne al personal volante, por el contrario, ha habido necesidad, en bastante gran escala, de acudir a los pilotos y ametralladores de la escuadra de reserva para llenar los huecos producidos por la DCA y la caza rusa, los accidentes y las enfermedades. Sin embargo, el nuevo personal es digno sucesor de sus predecesores: todos han sido además alumnos míos en los cursos de instrucción de Graz. La existencia que llevamos no es de las más fáciles; todo es subterráneo: los alojamientos, el pabellón de oficiales y hasta la oficina de la escuadrilla. Una verdadera vida de trogloditas. Pero se acostumbra uno a ello.

Nuestros ataques contra Stalingrado se hacen difíciles por el hecho de que los dos tercios de la ciudad están ocupados por nuestras tropas. En cuanto al otro tercio, los rusos se apegan a él con un fanatismo casi religioso. Stalingrado es la ciudad de Stalin y Stalin es el dios venerado de los kirgises, usbekes, tártaros, turcomanos y otros mogoles. Se baten como locos furiosos por cualquier ruina o por el menor trozo de muro. Por Stalin se han transformado en tigres que escupen llamas, y si alguna vez los tigres rehúsan dejarse matar, las balas bien apuntadas de los comisarios políticos les impedirán huir del combate. En esta ciudad trastornada la unión de estos discípulos asiáticos del comunismo integral con los comisarios políticos forzará a Alemania y al mundo entero a abandonar esta cómoda creencia según la cual el comunismo es simplemente una concepción política como todas las otras. Probarán, a los alemanes primero, a los otros pueblos después, que obedecen a un nuevo evangelio. Así, Stalingrado será el Belén de nuestro siglo; pero un Belén de guerra y de odio, de destrucción y de aniquilamiento.

Resulta imposible rechazar estos pensamientos durante nuestros continuos ataques a la fortaleza roja. La parte que aún conservan los rusos se apoya sobre la orilla occidental del Volga, lo que permite al mando soviético transportar cada noche, a través del río, todo aquello que los defensores necesitan. Tienen lugar sangrientos combates por la posesión de un grupo de casas derruidas, por una cueva, por una tapia… Debemos soltar nuestras bombas con precisión matemática, ya que a pocos metros más allá, en otra cueva, detrás de otro muro, se encuentran nuestros propios soldados.

Sobre fotografías aéreas que permiten distinguir cada casa se indica, por medio de

una flecha roja, los objetivos a alcanzar. Nos hacemos al aire con estos planos al alcance de la mano, y antes de picar todo piloto debe verificar el emplazamiento de su blanco. Cuando sobrevolamos la parte occidental de la ciudad, nos asombra ver la calma y animación casi normal de sus calles. Paisanos y soldados se pasean como si se encontrasen a centenares de kilómetros del frente. Los combates se centralizan en la parte oriental, donde el río Volga está materialmente colmado de nidos de resistencia que es necesario reducir uno tras otro. O, más exactamente, que sería necesario reducir, ya que nuestras fuerzas se hallan clavadas en su sitio por la defensa verdaderamente admirable de los «guardias rojos».

A menudo la DCA rusa no mantiene su barrera de fuego más que hasta el mediodía; sin duda, las municiones llevadas por la noche se han agotado al cabo de algunas horas; de forma que después del mediodía podemos pasearnos sin correr mucho riesgo. Por lo que respecta a la caza rusa, despega desde campos situados en la otra orilla del río, para tratar de interceptar nuestros ataques. Por regla general, los cazas rusos permanecen encima de las posiciones mantenidas por su infantería; casi siempre dan media vuelta tan pronto llegan a nuestras líneas. Desgraciadamente, nuestro campo está tan cerca de la ciudad, que después del despegue nuestras formaciones deben describir dos o tres grandes círculos con el fin de alcanzar una altura suficiente. Y esta maniobra dura lo bastante para permitir a los vigías soviéticos alertar a sus cazas.

La situación es tan confusa, tan grave, que no quiero en absoluto irme a descansar a la retaguardia ni siquiera por veinticuatro horas; lo que está en juego en esta terrible lucha es muy importante, y todos lo pensamos así, aunque nadie tenga el valor suficiente de formular este pensamiento en alta voz. Sin embargo, mí estado de salud es francamente malo, por no decir catastrófico; pero no tengo derecho a ponerme malo, no puede ser, a ningún precio. Sin contar con que no quiero perder el mando de mi escuadrilla. Durante unos quince días tengo la impresión de estar viviendo en una verdadera pesadilla; después, lentamente comienzo a restablecerme. Una vez más, he podido resistir.

En la actualidad atacamos, más que nada, el cerrojo norte, en el sitio donde el frente avanza hasta el Don. En esta región, en los alrededores de Beketowka, la DCA rusa es particularmente potente y las misiones peligrosas y, a veces, mortales. Por los interrogatorios de los prisioneros sabemos que los cañones antiaéreos se hallan servidos por mujeres únicamente. Por ello un chistoso ha bautizado a estas misiones de «visita a las damas». Pero no es cosa de risa, pues todos aquellos que han ido se han dado cuenta de que estas mujeres apuntan magníficamente.

Cada dos o tres días atacamos igualmente los puentes sobre el curso superior del Don. El más importante se encuentra cerca del pueblo de Kletskaja; los rusos tienen establecida una cabeza de puente en la orilla occidental y en esta posición han concentrado una antiaérea formidable. Según declaraciones de los prisioneros, esta cabeza de puente es también la sede de un cuartel general de cuerpo de ejército.

Lenta, pero inexorablemente, la cabeza de puente se extiende y los soviets llevan incesantemente refuerzos en hombres y en tanques. Por muchas destrucciones que causemos en el puente, no podemos luchar en velocidad contra los ingenieros rusos, que construyen en una sola noche uno e incluso dos puentes. Hemos recibido la orden de impedir el transporte de hombres y material enemigos, pero lo que únicamente conseguimos es hacerlo más lento.

Frente a esta cabeza de puente amenazadora, nuestras líneas están mantenidas principalmente por unidades rumanas. El VI Ejército alemán ocupa únicamente la ciudad de Stalingrado propiamente dicha. Este dispositivo será la causa esencial —o al menos una de las causas esenciales— del desastre.

Una mañana nos ordenan partir inmediatamente, sin perder un minuto, sobre esta cabeza de puente. El tiempo es infame: nubes bajas, nieva y la temperatura debe de alcanzar 20 grados bajo cero. Volamos a ras de tierra. De repente me sobresalto. ¿Qué son estas masas de hombres que sobre la tierra helada avanzan hacia nosotros? Estamos, todo lo más, a medio camino entre nuestro campo y la cabeza de puente. ¿Son rusos? ¡No, rumanos! Algunos hasta arrojan sus armas individuales con el fin de poder correr más de prisa; es una estampa deprimente; empiezo ya a defenderme contra un sombrío presentimiento. Pasando por las columnas en fuga, volamos hacia el Norte; muy pronto llegamos sobre las posiciones de artillería de nuestros aliados. Los cañones han sido abandonados, pero no destruidos; distinguimos incluso las cajas de municiones. Un poco más lejos, tan sólo divisamos las primeras olas de asalto rusas. Podrán apoderarse de las posiciones rumanas sin siquiera disparar un solo tiro de fusil. Atacamos inmediatamente con bombas y ametralladoras; pero ¿para qué sirve si en el suelo ha cesado toda resistencia? Siento apoderarse de mí una rabia inmensa y, al mismo tiempo, un temor espantoso que me paraliza. ¿Qué hacer para detener esta catástrofe? Mis municiones se agotan muy pronto sin haber conseguido parar el avance de esta marea, de esta avalancha humana llegada de los confines asiáticos de la inmensa Rusia. No me queda ni siquiera un tambor de munición para defenderme contra el ataque eventual de un caza soviético. A toda prisa damos media vuelta para aprovisionarnos de nuevo de municiones y de gasolina; contra esta enorme masa, nuestras bombas harán todo lo más el efecto de una gota de agua en el mar; pero por el instante no quiero pensar en esto, no quiero pensar en nada.

Durante nuestro trayecto de vuelta, volamos sobre las largas filas de los rumanos en plena huida: en el fondo es una suerte que no disponga de municiones, pues estaría tentado de poner fin a esta innoble desbandada. Sin combatir, nuestros valerosos aliados lo han abandonado todo: posiciones sólidas, su artillería pesada, inmensas cantidades de municiones; sólo piensan en huir. Empezamos ya a ver las primeras consecuencias de esta defección. Irresistible, fulminantemente, la ofensiva rusa progresa hasta Kalatsch. Con la toma de esta ciudad, los soviets establecen un semicírculo alrededor de la parte de Stalingrado que tienen nuestras tropas.

Sitiado dentro de Stalingrado, el VI ejército, sometido al machaqueo incesante de

la artillería pesada rusa, rechaza aún los continuados ataques de las olas rojas. Pero ya el VI Ejército está desangrado; se bate con la espalda apoyada en un muro que se derrumba lentamente; sigue aún aferrándose desesperadamente y encuentra incluso fuerza para responder.

Al Sur de Stalingrado, el frente costea una sucesión de lagos, y más abajo forma un saliente que avanza hacia la estepa. En esta inmensidad hay una especie de oasis a varios centenares de kilómetros de Stalingrado: es la ciudad de Elista. El frente pasa al Este de la misma. En la ciudad se halla instalada una división alemana de infantería motorizada que vigila la estepa. Pero entre esta división y Stalingrado, nuestro frente está sólo mantenido por unidades proporcionadas por nuestros aliados. Es ahí donde el ejército rojo olfateó el Talón de Aquiles; ataca en dirección Oeste, sobre todo en el sector Norte de los lagos. Ataca y, naturalmente, penetra. Los rusos quieren alcanzar el Don; a los pocos días se inicia su ofensiva: lo consiguen. Después se abalanza hacia el Noroeste para apoderarse de Kalatsch. Se perfila ya el destino trágico del VI Ejército. En la región de Kalatsch, los dos ejércitos rusos se unen, cerrando así el círculo alrededor de Stalingrado. Y esta inmensa maniobra se desarrolla con una rapidez escalofriante: numerosas unidades alemanas son cogidas por las dos ramas de la tenaza; aplastadas, exterminadas, sin haber llegado ni a comprender lo que les ocurría. Millares de tragedias, pero también de actos heroicos, marcan este breve lapso de tiempo. Ninguna unidad alemana se rinde sin haber luchado hasta la última bala, hasta la última granada, hasta el fin.

Volamos ahora sobre el interior de la bolsa para intervenir en los lugares más amenazados. La presión soviética contra el VI Ejército aumenta de día en día, pero el VI Ejército resiste aún. Cada vez que los rusos consiguen una penetración local, nuestras fuerzas tapan la brecha y, lo más corriente, rechazan al enemigo en un contraataque. Completamente cercadas, nuestras tropas resisten con una determinación feroz.

La agresividad rusa no se limita a la guerra terrestre. Nuestro aeródromo es continuamente atacado por cazas y bombarderos soviéticos. Nuestras pérdidas en hombres y material son ciertamente muy sensibles, pero podrían ser más grandes si los pilotos soviéticos se esmerasen más en su trabajo. Sin embargo, pronto nos encontramos tan escasos de bombas y gasolina que parece indicado retirar varias escuadrillas; es, efectivamente, inútil dejar en la bolsa estos aparatos, que algunos días más tarde quedarán inmovilizados por falta de carburante. Evacuamos, por lo tanto, progresivamente el aeródromo y nos instalamos en Oblivskaja, a unos 170 kilómetros al oeste de Stalingrado. En este momento, las tropas terrestres no pueden contar en lo que a apoyo aéreo se refiere, más que con el grupo especial del teniente Jungklausen, quien, con varios aviones y un puñado de pilotos, permanece en la bolsa para aliviar la defensa hasta la última gota de gasolina.

Sin embargo, el alto mando intenta aún liberar a la guarnición cercada. Partiendo de la región de Salsk, unidades escogidas, respaldadas por dos divisiones blindadas,

se esfuerzan en romper el cerco soviético. Se trata de realizar una profunda penetración en el dispositivo ruso, de introducir una especie de cuña en dirección Norte-Este, con el fin de restablecer el enlace con el VI Ejército. Nuestra escuadra es la encargada de apoyar esta operación. Todos los días, desde el alba al crepúsculo, combatimos encima de nuestras puntas avanzadas. Al principio, nuestras divisiones avanzan en forma satisfactoria; en pocos días consiguen tomar y rebasar la ciudad de Abganerowo, situada tan sólo a 30 kilómetros al Sur de la bolsa. A partir de este punto, la resistencia soviética se hace más tenaz, pero nuestra progresión continúa, aunque más lentamente. Para que la operación pueda acabar rápidamente sería necesario que el VI Ejército pudiese, por su parte, ejercer una fuerte presión para venir a nuestro encuentro. Pero no tiene la suficiente fuerza; desde hace semanas su resistencia física está prácticamente aniquilada y sólo una voluntad de acero les permite resistir aún. Las unidades, agrupadas bajo el mando de von Paulus, están, desde luego, a falta de todo: no hay aprovisionamientos, no hay municiones, no hay gasolina. El frío despiadado (la temperatura se mantiene entre -20.º y -30.º) lo paraliza todo. Quizás la operación pudiera triunfar aún si la aviación consiguiese aprovisionar, al menos en una cierta medida, al ejército cercado; los planes elaborados en el GCG preveían, desde luego, lanzamientos masivos de paracaídas con aprovisionamientos. Desgraciadamente, el clima invernal está en contra nuestra una vez más. Decididamente, la meteorología no está con nosotros. Un prolongado período de mal tiempo hace imposible llevar a cabo la ejecución del programa de abastecimiento. Hasta el presente siempre habíamos conseguido liberar, a menudo en el último momento, a las unidades cercadas por el enemigo. Esta vez no puede hacerse nada; sólo una partida mínima de las cantidades previstas llega a la ciudad sitiada. Más tarde, nuestros aviones no pueden ni siquiera aterrizar ya y los pocos paracaídas con carga que se lanzan caen a menudo en manos de los rusos. Con angustia creciente nos preguntamos por cuánto tiempo más podrá von Paulus resistir.

Y súbitamente nos llega una noticia catastrófica: en el sector de Bogoduchov, guarnecido por nuestros aliados, los rusos han realizado una enorme penetración. Si no conseguimos detenerlos, el conjunto del frente Sur corre peligro de derrumbarse. Es necesario a todo precio taponar esta rotura. Ahora bien, el alto mando no dispone de más reservas; las únicas divisiones utilizables son las que en estos momentos se esfuerzan en abrirse camino hasta Stalingrado. El GCG decide entonces tomar de este grupo las unidades más frescas para lanzarlas a la brecha. Y éste es el fin de la operación destinada a salvar el VI Ejército.

Mejor quizás que los generales, nosotros los pilotos sabemos hasta qué punto es trágico el abandono del gran proyecto. Nosotros, que volamos día tras día sobre nuestras puntas avanzadas, estamos en posición de valorar la fuerza exacta de la resistencia que quedaba por vencer. Resistencia tenaz, cierto; pero de ninguna manera invencible. Por mi parte, estoy convencido de que las divisiones procedentes del exterior habrían podido alcanzar la bolsa y romper el cerco.

Al retirarles el grueso de sus fuerzas ofensivas han quedado reducidas a la impotencia. El VI Ejército no será salvado. Alemania ha perdido una gran batalla, un magnífico ejército y también la ciudad de Stalingrado. Es decir, que hemos perdido la posibilidad de paralizar definitivamente el verdadero centro vital del ejército rojo.

VIII

RETIRADA

El teniente Jungklausen ha regresado esta mañana, después de haber agotado en la bolsa de Stalingrado sus últimas bombas y sus últimas reservas de gasolina. Ha realizado, en circunstancias dramáticas, una tarea extremadamente difícil, pero si cree que puede descansar, se equivoca. Aquí en Oblivskaja estamos como quien dice suspendidos en el vacío. Al siguiente día de la llegada de Jungklausen, un nutrido fuego de fusil estalla justo delante del campo. Uno de mis pilotos corre a enterarse y vuelve a toda velocidad. En el otro extremo de la pista principal, el personal de tierra de otra escuadra se halla empeñado en un combate contra una fuerte patrulla soviética. Nos restregamos los ojos, pues la historia parece inverosímil. Nadie nos ha prevenido. ¿Que es lo que diablos hacen los «tíos» de los puestos avanzados? Los vamos a escarmentar a estos durmientes, a menos que… Un estremecimiento me corre por la espalda. ¿Será que los rusos hayan forzado nuestras primeras líneas y hayan liquidado a todo el mundo?

Uno de mis pilotos lanza una exclamación y con el brazo señala hacia el cielo. Uno de nuestros aviones de reconocimiento, que había despegado una hora antes, se halla describiendo círculos alocados encima de nosotros y lanza cartuchos de señales rojas: ¡alerta, alerta! Inmediatamente doy la orden de despegar. Algunos minutos más tarde, la escuadrilla entera está en el aire.

Apenas he alcanzado unos doscientos o trescientos metros de altura cuando diviso muy cerca caballos y jinetes que han echado pie a tierra; no cabe duda, son rusos. Sigo elevándome en grandes espirales, y a medida que me remonto mis manos empiezan a sudar y mi corazón a embalarse. ¡No es por menos, Dios mío! ¡Como sorpresa, es una buena sorpresa!

Viniendo del Norte, se desarrolla un cortejo sin fin de caballos, de hombres, de cañones y de vehículos. La situación es clara, demasiado clara: toda una división de caballería avanza hacia nuestro aeródromo sin encontrar la menor resistencia. De repente me acuerdo de que hacia el Norte no hemos tenido aún tiempo de formar un frente continuo; sin duda, los rusos se han infiltrado por uno de los numerosos «boquetes» que por falta de hombres el alto mando no ha llenado aún. El grueso de las fuerzas enemigas se encuentra aún a cuatro o cinco kilómetros, pero sus avanzadillas han alcanzado ya los bordes del campo.

Es una situación inesperada y a primera vista desesperada; las unidades de infantería más cercanas se encuentran Dios sólo sabe dónde y, en todo caso, muy lejos para intervenir. No podemos contar más que con nosotros mismos.

Al principio lanzamos nuestras bombas contra la artillería de los rusos, a toda prisa, para no dejarles tiempo a que pongan sus piezas en posición de tiro. Seguidamente nos ocupamos del resto. Con toda evidencia, una división de caballería pierde toda su movilidad y, por lo tanto, su eficacia si pierde sus caballos; sin sus bestias queda reducida a una masa de hombres poco hechos al combate de infantería. Consecuentemente, nos vemos obligados —aunque esta forma particular de la guerra nos repugne— a liquidar todos los caballos.

Nos vemos, pues, convertidos en carniceros caballares. Sin cesar, agotamos nuestras municiones; volvemos al campo, cargamos al pleno y despegamos de nuevo. Hasta entonces nunca hemos «trabajado» tan febrilmente; a todo precio hay que destruir o poner en fuga esta división rusa antes de la caída de la noche; en la oscuridad somos impotentes, y si los rojos resisten hasta entonces, nuestro campo se perderá.

Hacia la mitad del mediodía divisamos algunos tanques soviéticos. A toda velocidad se dirigen a nuestro campo. ¡No nos faltaba ya más que eso! Una de las dos cosas: o los liquidamos o nos liquidan a nosotros. Desde que atacamos por primera vez, se ponen a zigzaguear. Pero la necesidad imperiosa, esa sensación de «vencer o morir», dan a nuestras maniobras una precisión hasta ahora jamás alcanzadas. A los pocos minutos todos los tanques están fuera de combate. Lanzo un suspiro de alivio —sin duda, mis pilotos hacen lo mismo— y doy la señal de regreso. El trayecto es corto, muy corto; hemos destruido los tanques en el último momento, acaso a cinco kilómetros de la extremidad norte de la pista de vuelo. A pesar de la fatiga y del nerviosismo, me pongo a silbar; hemos realizado un buen trabajo. De repente, otro sobresalto. ¡Dios mío! ¡Ahí, delante de mí, justamente en el límite del campo!… ¡Esto no es posible! El último tanque ruso ha escapado de las bombas y quiere vengar a sus camaradas. Él solo puede fácilmente machacar el campo y todo lo que se encuentre: barracones, aviones, depósitos de gasolina y cosas así. Afortunadamente, me queda una bomba; con los dientes apretados, me lanzo y de un golpe certero atrapo al tanque a sólo algunos metros de la pista central.

En el crepúsculo me lanzo al aire una vez más —en mi decimoséptima salida del día— para contemplar el campo de batalla. Reina por doquier una extraña calma y no queda ya gran cosa de la división de caballería. Esta noche podremos dormir sin temor. Además, después de mediodía nuestra DCA ha dejado sus posiciones de alrededor del campo y forma una cadena de puestos avanzados para el caso en que algunos rusos escapados de la matanza se equivoquen de dirección e intenten llegar hasta nosotros. Aunque los escasos supervivientes, lo que desearán es ganar rápidamente sus líneas de partida y anunciar al Estado Mayor de su cuerpo que no será necesario contar más con la enésima división de caballería.

Pocos días antes de Navidad volvemos de nuevo, aún más lejos hacia el Oeste, para instalarnos en Morosowskaja. Aquí también debemos esperar en cualquier instante una sorpresa del mismo género, ya que Iván está sólo a algunos kilómetros y,

sin duda alguna, acecha el momento propicio para caer sobre nosotros. Para colmo de desgracias, el tiempo está completamente cerrado y nos tiene clavados en el suelo. El 24 de diciembre recibimos la orden de retirarnos a otro aeródromo, situado más hacia el Suroeste. Sería estúpido, en efecto, esperar aquí a que los rusos vengan a buscarnos. Despegamos; pero en el curso del vuelo el tiempo execrable nos obliga a dar media vuelta y regresar a Morosowskaja. Tanto peor, festejaremos la Nochebuena pensando lo menos posible en nuestros vecinos de enfrente. Desde luego, la fiesta no resulta muy alegre; ni los cánticos ni las bebidas, a base de bastante alcohol, consiguen crear un ambiente de confianza. Sólo Pissarek, nuestro subayudante, ha conseguido ahogar su inquietud; reanimado por media botella de aguardiente, coge, con desprecio de todo respeto jerárquico, al teniente Jungklausen y lo arrastra a un vals frenético. Aun a pesar nuestro, sonreímos: Pissarek se parece de forma chocante al oso ruso, un oso bonachón e hilarante.

A la mañana siguiente nos enteramos de que, 50 kilómetros hacia el Oeste, los soviets han hecho irrupción durante la cena de Nochebuena en el campo de Tazinskaja, donde se encuentra una escuadra de aviones de transporte. Ni uno solo de nuestros camaradas ha escapado con vida. Puedo ver con nitidez en las caras de mis pilotos que, lo mismo que yo, no consiguen alejar de su mente una especie de espanto retrospectivo. Sin duda, piensan que lo mismo hubiera podido ocurrir aquí.

Ahora es cuando ya podemos medir toda la extensión de la catástrofe de Stalingrado. Inmediatamente después de las fiestas de Navidad, nuestro sector se anima peligrosamente. Libramos durísimos combates contra la infantería soviética, tanto al norte de Tazinskaja como en los alrededores inmediatos de nuestro propio campo. Durante una semana —ocho días de angustia y de tensión agotadora— nos batimos solos y prácticamente sin ninguna cobertura terrestre. Después, poco a poco, van llegando unidades de protección de la Luftwaffe, así como destacamentos nuevos, compuestos de hombres extraídos de todos los regimientos. De este modo se va formando lentamente una leve «cortina» delante de nuestros aeródromos. Algunos optimistas hablan ya de un «frente», término éste muy grandilocuente para designar esta vaga red de posiciones, a toda prisa organizadas y débilmente protegidas. Es mucho más tarde, después de un penoso período, cuando el alto mando puede rellenar esta línea casi ridícula con divisiones aguerridas y bien equipadas. Hasta entonces sólo vivimos de esperanzas y de expedientes.

Este nuevo frente constituye el primer tope sólido en dirección Este-Oeste contra las masas rusas que se extienden desde el Norte. La región es extremadamente llana, totalmente desprovista de relieve; a vista perdida se extiende una estepa monótona. Las únicas posibilidades de camuflaje son las «balkas», grietas muy largas de paredes verticales, cuya profundidad alcanza a menudo diez metros. Como son relativamente grandes, los vehículos pueden aparcar, no solamente en fila india, sino también en varias líneas. Cortada por estos barrancos, la llanura se extiende sobre centenares de kilómetros, desde Rostov a Stalingrado. Los rusos son maestros en el arte de

emboscarse en las «balkas», donde los descubrimos únicamente cuando estamos directamente encima de ellos.

Al final del mes de enero nos instalamos provisionalmente en Tazinskaja, en espera de ser transferidos a Schachty. Se nos utiliza, sobre todo, contra las fuerzas rusas que amenazan la cuenca del Donetz. A veces aterrizamos también en Vorochilovgrado para ejecutar misiones en dirección Norte. Desde esta última ciudad al Donetz la distancia es relativamente insignificante, lo que nos permite hacer abortar las tentativas soviéticas de atravesar el río. Por el momento, los rusos se conforman con tantear el terreno, pero no creo que permanecerán mucho tiempo guardando esta reserva prudente.

En el presente, nuestra escuadra está verdaderamente reducida a su más mínima expresión. Desde hace meses y meses nos estamos batiendo prácticamente sin tregua, siempre en los lugares más duros —especialmente en Stalingrado—, y si se han podido reemplazar los aviones destruidos o usados, no ocurre lo mismo con los pilotos. El número de tripulantes con que aún cuenta la escuadra completa corresponde exactamente al sumado en tiempo normal por una escuadrilla al completo. En estas condiciones resulta imposible ejecutar simultáneamente varias misiones. Lo más frecuente es que salgamos en formación única; casi siempre soy yo el que asume el mando. Minuciosamente exploramos la cuenca del Donetz o, más exactamente, el sector que los rusos acaban de volver a ocupar. Por todas partes hay instalaciones industriales, sobre todo minas. Se produce entonces un verdadero carrusel, pues los rusos han comprendido perfectamente que estas edificaciones constituyen excelentes escondrijos, fáciles de camuflar y casi inaccesibles a los ataques en picado. Colocan sus vehículos —cañones y tanques— preferentemente entre dos altas chimeneas o dentro del patio de una fábrica rodeado de construcciones elevadas; intentamos descender bien para alcanzar estos objetivos, pero lo más frecuente es que el piloto deba concentrar mucho su atención en los obstáculos que lo rodean para poder colocar su bomba con la precisión necesaria.

La tripulación, compuesta por el teniente Niermann y el sargento Kufner, acaba de escapar de una buena. Volábamos sobre un bosque al noroeste de Kamensk, donde los rusos han camuflado fuerzas bastante importantes, sobre todo blindados. Durante nuestras búsquedas, los aparatos se han dispersado algo con el fin de batir un sector lo más ancho posible. De repente veo —y, además, por casualidad— que un Lag 5 (aparato de caza ruso) se ha pegado a la cola del avión de Niermann. Le alerto por radio y este imbécil me contesta: ¿Dónde está? El hecho es que el Lag se mantiene en su estela, pero ligeramente más bajo con objeto de colocarse en un ángulo muerto. Por mucho que Niermann balancee su aparato y vuelva la cabeza no consigue verlo. El Lag está ya en buena posición y abre el fuego. Yo he dado ya media vuelta para colocarme a su espalda, pero temo que voy a llegar tarde. Por suerte, el ruso tira muy mal, lo que me proporciona un plazo de varios segundos, los suficientes para llegar a su surco y derribarlo. A nuestra vuelta, Niermann, con su faz aún ligeramente

verdosa, me estrecha la mano un buen rato. Hasta ese día presumía de percibir en seguida el caza o los cazas enemigos que le perseguían; de ahora en adelante se fiará menos de su «olfato».

Jungklausen, siempre tan serio, acaba de gastarle una buena broma a nuestro médico. Se trata de un muchacho joven, llegado recientemente para reemplazar a nuestro buen doctor Schwebel, que durante un bombardeo en nuestro aeródromo perdió un brazo. Según los soldados, el «novato» soporta bastante mal el ruido del cañoneo. Una noche, a eso de las dos de la mañana, Jungklausen se levanta, descuelga el teléfono y, por este medio indirecto, saca de la cama al doctor. Jungklausen se presenta como «médico general inspector» de la Luftwaffe:

—Sírvase prepararse para marchar inmediatamente a Stalingrado.

—¡Eh… cómo!

—Debe usted prepararse para partir inmediatamente a la bolsa de Stalingrado. Acaba de ser designado usted para sustituir a un joven colega suyo decapitado por el casco de un proyectil.

—¿Cómo? ¿Qué es lo que dice? No lo entiendo… Jungklausen habla desde su despacho situado en el primer piso; el médico se encuentra en su habitación, en el entresuelo. Nos preguntamos cómo no se da cuenta de la superchería; Jungklausen chilla como un poseído. Sin duda la emoción turba de tal manera al médico que no se apercibe de nada.

—Pero usted sabe que estoy gravemente enfermo…, mi corazón… —protesta con tono patético.

—Eso no me concierne, vocifera Jungklausen. Le repito que debe usted salir para un hospital de la bolsa…

—Pero le suplico… —gime el médico completamente trastornado—. Consulte mi ficha y verá que tan sólo hace unos meses que me han operado… ¿No podría confiarse este puesto a algún otro colega?

Nos partimos de risa. Jungklausen adopta ahora un tono glacial, exactamente la voz del superior que quiere destacar su desaprobación.

—Verdaderamente, no lo comprendo, —dice lentamente.

Espero que no me esté usted hablando en serio. ¡Cómo puede pensar un solo momento en dejar escapar tal ocasión! ¡Dónde iríamos a parar si no pudiéramos contar ya con hombres como usted!

La risa nos deja sin aliento. A la mañana siguiente nuestro médico está visiblemente preocupado, inquieto y febril; sin embargo, cada vez que consigue agarrar por su cuenta a un piloto le anuncia con tono importante que será quizás «encargado de una tarea extremadamente difícil y peligrosa».

Al atardecer comprende por fin que le han tomado el pelo y, ofendido, se retira a su habitación.

Hacia la misma época cambiamos una vez más de domicilio. Después de un breve intermedio en Rowenki, nos mudamos a Gorlovka, cerca de Stalino, centro de la

cuenca industrial del Donetz. El invierno sigue siendo tan duro; una espesa capa de nieve cubre el campo y se renueva casi todas las noches, entorpeciendo considerablemente el despegue y aterrizaje. Hay que esperar siempre un buen rato antes de que toda la formación se encuentre en el aire.

Llevamos aquí unos cuantos días cuando nos llega, en sustitución de un piloto derribado por la antiaérea rusa, el alférez Schwirblatt; buen muchacho, pero un poco ingenuo. Al siguiente día le ordeno que me acompañe a efectuar un breve servicio en la región de Artemowsk, ocupada por el enemigo. Despego y me alejo mientras que él lucha aún en la pista contra la nieve que se pega a las ruedas de su tren de aterrizaje. Cuando por fin despega su cacharro, me sigue, pero no cortando por lo más corto, como hubiera hecho cualquier otro piloto; por lo visto, no se considera autorizado para modificar así el itinerario, ya que se aplica a hacer exactamente el mismo trayecto, de forma que la distancia entre nosotros no disminuye. Al cabo de media hora, varios Lag 5, que estaban al acecho detrás de una montaña de nubes, se dívierten haciendo de él un blanco. Por extraordinario que parezca, no es derribado, a pesar de que continúa en línea recta sin intentar evitar las ráfagas; quizás interpreta en su sentido más literal mi orden de seguirme. Viro sobre el ala, hago una imperial, y después de un planeo en semicírculo consigo colocarme detrás de él para cubrirle; disgustados; los Lags se alejan. De regreso a nuestro campo, el pequeño alférez descubre en su fuselaje y en su timón de profundidad numerosas desgarraduras. Con una sonrisa tímida, se vuelve hacia mí:

—La antiaérea rusa me ha obsequiado de lo lindo; en fin, supongo que ha sido la antiaérea, puesto que no he visto ni un solo caza ruso.

No puedo impedir la risa.

—Me complazco, sobre todo, en felicitarle por la elección de su ametrallador. No cabe duda que vuela con sus ojos cerrados: sin esto hubiera podido ver cómo varios cazas rusos se aprovechaban de su paso para ejercitarse en el tiro al blanco móvil.

El valiente rapaz abre desmesuradamente los ojos; aún no ha comprendido nada y me veo casi obligado a hacerle un dibujo para explicarle que acaba de escapar de la muerte.

En lo sucesivo, sin embargo, Schwirblatt se revela como un excelente piloto: tenaz, inteligente, valeroso, uno de los mejores de la escuadrilla. Sea cual fuere la intensidad de las barreras de fuego de la DCA rusa o la violencia de la intercepción de la caza, él siempre me sigue como mi sombra; es éste, además, el mote que se le da en nuestra escuadrilla. Por mi parte, estoy muy contento de verme tan bien secundado. Los rusos acaban de lanzar dos ofensivas localizadas, pero potentes, para franquear la gran carretera Konstantinovska-Kramatoskaja, al norte de nuestro campo y en dirección a Slawiansk, hacia el Oeste. Con ocasión de uno de nuestros ataques puedo celebrar mi misión número mil contra el enemigo. La escuadra me festeja alegremente y mis compañeros me ofrecen un cerdo rosado y gordo, que nuestro cocinero transforma en toda suerte de cosas apetitosas. Pero la milésima misión pone

fin, al menos provisionalmente, a mi actividad; a pesar de mis protestas, el comodoro me retira del «cuadrante de operaciones». Durante algunos meses me veré obligado a llevar la existencia aburrida, pero descansada, de los «emboscados», en no sé aún qué pueblecito de la retaguardia.

IX

STUKA CONTRA TANQUE

En principio, estoy de permiso y, por lo tanto, obligado a ir a casa de mis padres a descansar. Pero antes quiero hacer una escapada a Berlín; parece ser que el Ministerio del Aire tiene la intención de confiarme próximamente un «trabajo especial», y me gustaría mucho saber qué es lo que se oculta bajo este término tan nebuloso. Probablemente, este «trabajo» no es más que un pretexto para retenerme en la retaguardia; todo ello porque los médicos de la Luftwaffe estiman que después de mil misiones un hombre tiene que estar forzosamente terminado y que el ministro no quiere tener mi muerte en su conciencia. Por mi parte, estoy bien decidido a que esto no prospere; en adelante, es decir, después de mi regreso al frente, ya me las arreglaré yo para que los informes diarios no mencionen más mis servicios. ¡Tanto peor para los ascensos y las condecoraciones!

Llego, pues, al Ministerio bien resuelto a defenderme con toda mi energía e inicio el maratón de los pasillos y despachos. Después de ser recibido por una veintena de oficiales superiores y altos funcionarios, compruebo que no hay nadie enterado de mi futuro destino.

—Entonces podré, al terminar mi permiso, volver a tomar el mando de mi escuadrilla —le digo a un viejo general—. Este cuento del «trabajo especial» que me quieren endosar no se basa, al parecer, en nada; se trata, sin duda, de un error de las oficinas de mi escuadra.

No sé aún de ningún jefe de servicio que se precie de este nombre que no admita la posibilidad de un error. Durante casi dos horas, el viejo general telefonea a todos los centros, oficinas de estudios y direcciones posibles e imaginables. Después me informa que al terminar mi permiso deberé trasladarme a Rechlin, donde un «comando» a las órdenes del capitán Stepp intenta poner a punto un nuevo método de destrucción de tanques; se trata de dotar a los Stukas de armas y municiones capaces de atravesar los más fuertes blindajes. Un poco más tarde, el «comando» saldrá para Briansk con el fin de traducir a la práctica los resultados teóricos de sus experimentos. Respiro porque me creía definitivamente condenado a enmohecerme en Rechlin. Pero tuerzo un poco el gesto: estas pruebas, ni aún en Briansk, pueden compararse a una escuadrilla de primera línea. Sin embargo, me resigno, teniendo, además, en cuenta que en la misma ocasión me entero de mi ascenso a capitán.

Durante quince días practico el esquí, a ultranza, en San Antón, centro del Arlberg. El esfuerzo físico, el aire puro y la belleza del paisaje me sientan ciertamente mejor que el «descanso absoluto» al que querían condenarme los médicos. Al final de

mi estancia estoy de nuevo «inflado» del todo.

En lugar de ir primero a Rechlin, consigo, por medio de algunas llamadas telefónicas, obtener autorización para dirigirme directamente a Briansk.

El grupo del capitán Stepp acaba, además, de llegar y están en curso los primeros ensayos prácticos. Disponemos de dos tipos de aparato: de Junkers 88, dotados de un cañón de 75 bajo el capot, y de Stukas del tipo corriente, es decir, de Junkers 87 equipados con dos cañones antiaéreos de 37 mm., uno bajo cada ala. En cuanto a las municiones, son proyectiles especiales, con un núcleo de «wolfram» que debe, parece ser, permitir a los proyectiles atravesar cualquier blindaje y hacer explosión solamente después de haber atravesado la coraza.

Los primeros resultados no son precisamente alentadores. Casi inmediatamente, abandonamos las pruebas con los Junkers 88, ya que este aparato, entorpecido por su pesado cañón, se vuelve prácticamente ingobernable. Tampoco los resultados con los Junkers 87 son muy brillantes. Debido a los dos cañones instalados bajo sus alas, el aparato, de por sí poco rápido, se vuelve aún más lento y pierde una buena parte de su maniobrabilidad. Por si fuera poco, este peso suplementario aumenta considerablemente la velocidad del aterrizaje. El alto mando puede ordenar, en efecto, que la potencia de fuego prevalezca sobre las cualidades aeronáuticas. Pero todo tiene sus límites: es inútil transformar al Stuka en batería volante si el aparato, incapaz de maniobrar, debe estrellarse en el suelo o estallar bajo los disparos de la DCA enemiga. La mayoría de los oficiales e ingenieros del «comando» son claramente escépticos; en lo que a mí se refiere, no comparto del todo su pesimismo. Bien es verdad que un ataque emprendido con estos aviones-cañón contra un destacamento blindado ruso termina en ruidoso fracaso: perdemos dos aviones mientras que los tanques rusos salen indemnes. A pesar de ello no quiero aún darme por vencido y el curso de los acontecimientos me dará la razón.

Desde el principio de las pruebas he quedado impresionado, sobre todo por la posibilidad de colocar el proyectil con una precisión que llega hasta 20 ó 30 centímetros. Se deberá, pues, conseguir alcanzar los sitios vulnerables del tanque enemigo, siempre que se le pueda acercar suficientemente. Con la ayuda de fotos tomadas por los servicios técnicos, estudiamos los diferentes tipos de tanques rusos con el fin de descubrir sus «talones de Aquiles»: el motor, los depósitos de gasolina, el almacén de municiones. Para destruir un tanque no basta con alcanzarlo en cualquier sitio; es necesario alojar el proyectil en sus partes vitales, de manera que provoque una explosión. Durante quince días nos ejercitamos en el tiro sobre maquetas de madera que vagamente representan tanques rusos; después, súbitamente, Berlín nos ordena que salgamos inmediatamente para el frente de Crimea. Los soviets están efectuando tenaces esfuerzos para introducirse en nuestras líneas; allí tendremos, sin duda, mejor ocasión de someter a prueba nuestros aviones-cañón.

Por mi parte, lo dudo. Una cosa es cierta: cuando el frente está estabilizado y el adversario dispone de una antiaérea potente instalada en emplazamientos

cuidadosamente escogidos, el ataque a ras de tierra y el tiro casi a bocajarro, es decir, desde una altura de pocos metros, son imposibles. Nuestras propias pérdidas resultarían infinitamente más elevadas que las del enemigo, por lo que las ganancias no compensarían las pérdidas. En consecuencia, si debemos un día utilizar nuestros aviones-cañón no podremos hacerlo más que en los sitios donde el frente, y por tanto la DCA enemiga, esté en pleno movimiento. Comunico estas reflexiones a mis colegas, quienes se alzan de hombros; ponen bien de manifiesto que no creen en el porvenir del Stuka-cañón, ya bautizado por algunos como el «Stuka-suicida».

Como el capitán Stepp permanece aún en Briansk, yo tomo el mando de los aparatos disponibles y los conduzco, vía Konotop-Nicolajew, hasta Kertsch. Aquí vuelvo a encontrarme con mi escuadra; con envidia melancólica veo a mis antiguos camaradas elevar el vuelo —¡sin mí!— para regar de bombas la cabeza de puente rusa de Kryrnskaja, en la orilla norte del Kouban, Como es natural, me aprovecho de la menor ocasión para charlar con ellos; de este modo me entero que los carros rusos adoptan una nueva táctica. Cuando intentan un avance no se aventuran más que a 1000 ó 1500 metros de su línea de partida y allí esperan a que el grueso de su fuerza se le haya unido. Nos veremos, pues, obligados a atacarlos mientras se encuentren aún bajo la protección directa y, por consecuencia, concentrada de su antiaérea, asentada inmediatamente detrás de sus primeras líneas.

Y sólo Dios sabe si en este teatro de operaciones la DCA está bien concentrada. Los combates se desarollan en un espacio muy limitado. Se diría que todas las reservas soviéticas incluso las unidades estacionadas en las regiones petrolíferas del Mar Caspio, han sido concentradas en este rincón. Pocos días después de nuestra llegada procedemos a un primer ensayo al Sur de Krymskaja. Varios tanques rusos han hecho irrupción en nuestras líneas y se hallan emboscados a unos 800 metros de sus posiciones de partida. Los descubrimos rápidamente y, naturalmente, nos vamos a ver lo que pueden hacer nuestros aviones-cañón. Poca cosa, vuelo aún sobre nuestras propias líneas cuando ya encajo, en pleno fuselaje, un proyectil de la antiaérea, que me obliga a dar media vuelta. Mis pilotos no son mucho más afortunados. Para complicar las cosas se tropiezan con varios cazas rusos: Spitfires anticuados que por primera vez hacen su aparición en el frente del Este. Un joven teniente hace un aterrizaje forzoso en una huerta; regresa por la noche con un cargamento de frutas y un buen cólico.

Decididamente, nuestras pruebas están lejos de mostrarse concluyentes, o mejor dicho, son concluyentes en un sentido netamente negativo. Por todos los lados donde aparecemos con nuestros aviones-cañón se nos compadece y se nos hace preguntas llenas de solicitud:

—¿Habéis suscrito alguna póliza de seguros a favor de vuestra familia?. ¿Estáis seguros de haber pagado todas vuestras deudas? ¿Habéis redactado ya vuestro testamento?

En una palabra, todo el mundo está convencido que no hemos de tardar en dejar

nuestro pellejo.

Pero yo me niego a perder el ánimo. Nuestras desdichadas tentativas nos han servido, al menos, para obtener algunas enseñanzas útiles. Es del todo evidente que necesitamos disponer de bombas en cada ataque con el fin de poder neutralizar a la antiaérea enemiga. Pero nuestros aviones-cañón no pueden llevar ninguna: la carga sería muy grande para la potencia del aparato. Además, he constatado que resulta peligroso picar resueltamente con nuestros aparatos sobrecargados; las alas no pueden resistir una tracción así. En adelante nos vamos a hacer acompañar por Stukas corrientes provistos de bombas.

Pronto una nueva ofensiva de los soviets nos proporciona la ocasión de experimentar nuestros aviones-cañón en un campo del todo imprevisto. Al noroeste de Tremjuk los rusos intentan, en efecto, rodear nuestras posiciones del Kouban. Han empezado ya a transportar dos divisiones a través de la red de lagunas, con la esperanza de provocar así el derrumbamiento de nuestro frente. No tenemos en esta región pantanosa, donde se mezcla íntimamente el mar y la tierra, más que algunos puestos y puntos de apoyo, verdaderamente muy débiles para poder cortar la ruta a las fuerzas rojas. Como siempre que la situación exige una intervención inmediata, se echa mano de los Stukas.

Lo primero, con el fin de meternos con lo más urgente, nuestras escuadrillas atacan los puertos de Jeisk y Achtary, donde nuestros aparatos de reconocimiento han descubierto verdaderos enjambres de embarcaciones. Pero estos barcos son tan pequeños y, sobre todo, tan numerosos, que nuestros ataques, por masivos que sean, no bastarían para hacer que los rusos renunciasen a su proyecto. Día y noche sus barcas surcan las lagunas, que están unidas entre sí por estrechos canales naturales; por este medio se acercan progresivamente, furtivamente, a Tremjuk, contornean nuestro frente y se infiltran bastante lejos en el interior del país. Para descansar, se deslizan entre los cañizales o se disimulan en las ensenadas abrigadas de las innumerables islas. En estos escondrijos, las embarcaciones son prácticamente invisibles. Sin embargo, no pueden permanecer parados mucho tiempo; al cabo de algunas horas deben reemprender la marcha y atravesar grandes extensiones de agua libre, ya que el trayecto hasta Jernruk representa, de todos modos, sus buenos 50 kilómetros. Y es ahí, encima de esas lagunas, donde nosotros les esperamos.

Incansablemente, desde la mañana a la noche, volamos sobre este extraño paisaje lacustre, donde escudriñamos hasta el menor rincón. Casi siempre Iván viaja en barcas primitivas y sólo de tiempo en tiempo nos encontramos con alguna lancha de motor. Además de sus fusiles y pistolas, los soldados están armados con lanza-granadas y metralletas. Las barcas pequeñas transportan de cinco a siete hombres, mientras que en las lanchas de motor se apilan a veces hasta veinte o veinticinco. Naturalmente, no utilizamos nuestra munición especial anticarro, ya que con estas cáscaras de nuez más que una gran fuerza de penetración lo que se necesita es un violento efecto explosivo en el momento del impacto con el fin de desgarrar las

tablas. Empleamos, sencillamente, municiones ordinarias de la DCA. Esta vez nuestros aviones-cañón obtienen resultados extraordinarios: todo lo que se mueve en el agua es enviado al fondo. La precisión de nuestro tiro no perdona. Las pérdidas en barcos deben ser enormes; yo solamente hundo en pocos días más de 70 barcas.

Poco a poco la caza rusa consigue organizar una ligera protección para sus desdichadas flotillas, pero la verdad, esto no nos estorba mucho. Un día el teniente Ruffer, comandante de una escuadrilla de Heinkel 129 (avión de combate) es derribado, casi ante mis ojos, por dos rusos surgidos de entre una nube; le da tiempo a saltar en paracaídas y cae, como un Robinson moderno, en una pequeña isla en medio de las lagunas. Por la noche, una lancha alemana lo va a buscar; el hombre está indemne, aparte de varios centenares de picaduras de mosquito.

Finalmente, los rusos se dan cuenta de que vale más renunciar a su gran proyecto; la lista de sus pérdidas debe ser espantosa, mientras que no debe haber ninguna inscripción en su columna «Beneficios». Como los rusos son muy realistas, prefieren detener los gastos; el asunto es ya muy deficitario para poder aún ganar.

El 10 de mayo de 1943 se me notifica oficialmente que el Führer acaba de concederme las Hojas de Roble, y que me las impondrá personalmente en la Cancillería. A la mañana siguiente, en lugar de salir con mi avión-cañón hacia el estrecho de Kertsch, me traslado en vuelo, a bordo de un Messerschmidt 109, a Berlín. En ruta preparo mi plan de batalla, pues he decidido regresar lo más pronto posible a mi unidad. En la Cancillería confío esto al teniente coronel von Below, el representante de la Luftwaffe en el GCG. Al principio tuerce el gesto, pero al decirle que en caso de rehusar también yo rechazaría mi condecoración, me promete su apoyo. Y, en efecto, pocos minutos antes de la audiencia me informa, todo sonriente, que la dirección de personal me ha dado satisfacción a todos mis puntos: tan pronto regrese al frente, podré dejar el «Comando de Pruebas» y recobrar el mando de mi escuadrilla de Stukas en la escuadra Immelmann. Me piden sólo que continúe ocupándome, en la medida de lo posible, de las investigaciones técnicas y tácticas con vistas al perfeccionamiento y utilización eventual del avión-cañón. Me comprometo a ello, y con gusto, ya que sigo creyendo —incluso más que antes— en el porvenir de esta nueva arma.

La imposición de la condecoración tiene lugar en el despacho privado del Führer. Durante más de una hora, el gran señor de los ejércitos alemanes charla con los nuevos titulares de las Hojas de Roble; somos, en total, once entre oficiales y soldados. Todos estamos extrañados al ver hasta qué punto conoce, incluso en sus menores detalles, la situación del frente. A pesar de nuestros recientes reveses, a pesar de Stalingrado, parece confiar en el porvenir. De su persona emana una impresión de fuerza y de calma reposada que se comunica inmediatamente a sus interlocutores. Cuando nos despide, me siento lleno de un valor alegre. Y es en este estado de espíritu —bastante raro en un soldado que regresa al frente— como salgo para Kertsch, para volver a tomar el mando de mi vieja escuadrilla.

X

DEL KUBAN A BJELGOROD

A petición mía, me mandan un avión-cañón que presento a mis pilotos como la última novedad en el dominio de la lucha antitanque. El aparato, naturalmente, suscita una viva curiosidad; todos lo quieren probar; pero, por el momento, me reservo aún la exclusiva. Cada vez que una misión parece ofrecer la posibilidad de utilizar el avión-cañón, lo empleo y me hago cubrir por los Stukas ordinarios. Poco a poco perfecciono mi técnica, que después enseño a mis pilotos. Poco después formamos una escuadrilla anticarro que opera con toda independencia; no obstante, su empleo táctico depende principalmente de mi decisión. Algo más tarde, los pilotos y aparatos del comando de Briansk llegan para reforzar la nueva unidad, de modo que ahora dispongo de dos escuadrillas al completo.

El trabajo no falta para los Stukas ordinarios armados de bombas. Importantes fuerzas soviéticas han atravesado el Mar Negro, desembarcando detrás de nuestro frente y formando, al este y suroeste de Novorossik, dos cabezas de puente. Nuestra infantería intenta en vano echarlos de nuevo al mar; el terreno montañoso se presta muy poco a un contraataque en masa. Por tanto, la neutralización de estas cabezas de puente incumbe, sobre todo, a la aviación. Casi todos los días bombardeamos las playas donde los rusos desembarcan refuerzos y material; a veces conseguimos sorprender a lo largo de las costas sus transportes, pesadamente cargados, que se ponen entonces a zigzaguear alocadamente, lo que no nos impide hundir, al menos, algunos. Pero estas misiones son duras, muy duras. Como en todos los demás puntos neurálgicos del frente de Kuban, la reacción de la antiaérea rusa en estas cabezas de puente es violenta y mortífera. Más de un camarada hace aquí su último picado. Uno de nuestros jefes de grupo se ve obligado a saltar en paracaídas justo encima de las posiciones soviéticas; se libra por un golpe de suerte inverosímil: mientras que un minuto antes el viento estaba completamente en calma, una ráfaga repentina empuja al paracaídas hasta nuestras líneas.

Para escapar, en todo lo posible, de la DCA, he puesto a punto la siguiente táctica: toda la escuadrilla pica hasta algunos metros del suelo y se aleja a ras de tierra después, hacia el mar cuando atacamos las cabezas de puente, hacia los pantanos cuando hostigamos las posiciones rusas de Krimskaja. De esta forma evitamos sobrevolar directamente las baterías antiaéreas; además, los artilleros rojos no están aún habituados a este vuelo rasante.

Cuando justo delante de Krimskaja la antiaérea del «Barranco del Infierno» cubre el cielo de un muro de fuego aparentemente infranqueable, ciertas tripulaciones, aún

poco aguerridas, experimentan indudablemente un pavor bien comprensible. Se calman, sin embargo, al escuchar en sus auriculares las bromas que intercambian los «viejos zorros», siempre al acecho de un pretexto para relajar sus nervios crispados. «Acuéstate, Maximiliano», chilla un piloto. Este consejo se dirige al jefe del segundo grupo, que se pasea tranquilamente en medio de la barrera de fuego y no inicia nunca su picado, por lo que los aparatos detrás de él no saben qué hacer. Esta sangre fría se comunica poco a poco a los «novatos» que no quieren mostrarse indignos de sus mayores. A veces pego un «looping» justo encima del barranco; abajo, los rusos deben creer que me he vuelto loco, o, mejor aún, que quiero por este medio mostrarles mi desprecio. Es necesario hacer el idiota de vez en cuando; sigue siendo la mejor forma de escapar de la tensión continua que mina nuestras fuerzas nerviosas.

Muy pronto el aeródromo IV de Kertsch no puede ya contener todos los aparatos afectos a este sector; nos mudamos, por tanto, trasladándonos, diez kilómetros más hacia el Oeste, a Kertsch-Bagerowo. Por una vez, en lugar de vivir en una tienda de campaña, somos alojados en las edificaciones de un bello Kolhose. Desde hace unos días nos vemos obligados a administrar nuestras reservas de gasolina, por lo que solamente salimos al aire en caso de necesidad absoluta. Así, por primera vez desde hace meses, disponemos de ratos libres, que cada cual pasa a su manera. Esta existencia sería casi perfecta si por la noche no nos llegasen visitantes indeseables. Desde que anochece, los bombarderos soviéticos —P II y algunos viejos DB III— atacan el puerto, la estación y, naturalmente, el aeródromo. Disponemos para rechazarlos de unas baterías antiaéreas y, a veces, de una escuadrilla de cazas nocturnos. Con frecuencia salimos a contemplar el fuego de artificio; la puntería de los pilotos rusos deja que desear —sin duda, la falta de entrenamiento—, y casi siempre vemos abatirse dos o tres antorchas en llamas. En más de quince días, Iván sólo ha conseguido un golpe afortunado: una bomba aterriza en un tren de municiones que acaba de llegar. Durante muchas horas las explosiones se suceden, luces siniestras iluminan la noche y la tierra tiembla bajo el choque de las deflagraciones. Cuando el último vagón ha saltado, el silencio repentino parece extraño, irreal; sorprende el oír de nuevo ruidos leves, los propios pasos, las voces de los mecánicos, incluso el piar de los pájaros. Por milagro, este cataclismo en miniatura no ha producido ninguna víctima; los ferroviarios tuvieron la buena idea de situar el tren en una vía muerta, a unos quinientos metros de la estación, casi en campo raso.

En seguida nos acostumbramos a estos ataques nocturnos, hasta el punto de continuar durmiendo a pesar de los ruidos de las bombas y de la antiaérea. Así es mucho mejor, pues, de otro modo, la falta de sueño se haría sentir al siguiente día, y en estos momentos nuestras misiones exigen, más que nunca, nervios de acero y la plena posesión de todos nuestros sentidos.

Desde finales del mes de junio, la presión soviética en el sector de Crimea disminuye notablemente. Después de una retirada de varios kilómetros, nuestro frente

se mantiene sólidamente desde Krimskaja a Modawanskoje. Desgraciadamente, no nos aprovecharemos de la relativa calma que reinará en la península. En la mañana del 4 de julio recibimos una comunicación urgente ordenándonos partir inmediatamente. No nos dicen aún dónde iremos a plantar nuestras tiendas; de todos modos, debemos emprender el vuelo el mismo día para Melitopol, donde esperaremos el desarrollo de los acontecimientos.

En Melitopol nos encontramos ya lejos del frente, y la única tarde que allí pasamos nos proporciona una ocasión inesperada de probar los placeres casi olvidados de la vida civil. Una compañía ambulante del «Teatro de los Ejércitos» da, justamente esa tarde, una representación, cuyo número de fuerza lo constituye un «ballet» ejecutado por una decena de bonitas chicas ligeramente vestidas. Un espectáculo extraordinario y algo alocado para nosotros, quienes desde hace meses no hemos visto más que hombres de uniforme, cañones, tanques, heridos y muertos. Como resulta imposible descubrir en este pueblo hormigueante de soldados un solo florista. Jackel, el donjuán de la escuadra, arranca algunos arbustos floridos para ofrecerlos como un homenaje a las jóvenes bailarinas. Ciertamente, esta noche nuestros pilotos no sueñan con ataques en picado o con barreras antiaéreas.

Desgraciadamente, hay que volver a salir a la mañana siguiente. Sabemos ya nuestro lugar de destino: Charkow. Al mediodía aterrizamos en un aeródromo de los suburbios del norte de la ciudad. Esta, a pesar de los destrozos, tiene bastante buena pinta: un rascacielos que domina la Plaza Roja afirma las concepciones modernas de los arquitectos soviéticos, y, aunque seriamente dañado, sigue siendo claramente el orgullo de los habitantes. Los restantes monumentos y edificios oficiales datan aún del tiempo de los zares. En el curso de nuestros paseos por las calles relativamente anchas y bien pavimentadas, descubrimos varios parques, numerosos cines y un bello teatro.

Al alba despegamos para nuestra primera misión en este nuevo sector, hacia Bjelgorod, centro de la región, donde el Alto Mando reclama nuestra intervención. Está en curso una gran ofensiva y las tropas que participan en ella son para nosotros viejas amistades: unidades escogidas que comprenden varias divisiones blindadas, las S. S. de la Guardia del Führer, así como las divisiones de infantería «Calaveras» y «Gran Alemania». El eje principal de nuestro empuje se dirige hacia el Norte, es decir, hacia Kursk, donde los rusos han concentrado poderosas fuerzas. Nuestras divisiones se esfuerzan en meter una cuña en el enorme saliente del frente ruso, que llega hasta Bjelgorod. La meta, ciertamente ambiciosa, de nuestro avance, al Oeste, hasta Konotopp; al Norte, hasta Orel, y al Sur hasta Bjelgorod, sería la reducción del saliente por la creación de una línea de frente continua, que iría de Bjelgorod a Orel pasando por Kursk. Sin embargo, habrá que preguntarse si las fuerzas disponibles bastarán para alcanzar este resultado. En todo caso, nosotros, los pilotos de Stukas, hacemos lo posible e incluso más aún de lo posible; mañana y tarde apoyamos el avance de nuestras puntas blindadas, que en pocos días ganan unos cuarenta

kilómetros y llegan ya muy cerca de Obojan.

La defensa soviética es extraordinariamente tenaz; por primera vez la caza rusa interviene con un vigor muy desagradable. Dos o tres días después de iniciarse la ofensiva, diviso, un poco antes de alcanzar Bjelgorod, una formación de Heínkel 111, que vuela más alto que nosotros, ligeramente a nuestra izquierda. Súbitamente la DCA se desencadena y un Heinkel, alcanzado de pleno, se desintegra literalmente en una lluvia de restos. Esta imagen me persigue durante todo el día; cada vez que pico contra una batería soviética tengo la impresión de ver de nuevo el espantoso espectáculo. Aquella misma tarde, un capitán me informa que por la mañana uno de mis primos ha sido derribado. Al preguntarle si el pobre muchacho no estaba pilotando un Heinkel 111 al noroeste de Bjelgorod, abre desmesuradamente los ojos; sin duda me cree dotado de una especie de doble vista. Este primo mío es el tercer hijo que mi tío ha perdido desde que empezó la guerra; a veces la desgracia se ceba en una misma familia, pues pocos meses más tarde mi tío mismo es dado como desaparecido.

Las semanas siguientes nos traen a nuestra escuadra una serie de duros golpes. Uno de mis compañeros del curso de instrucción, el capitán Wutka, jefe de la 8.ª escuadrilla, se abate en llamas, así como el teniente Schmidt, cuyo hermano fue derribado pocos días antes en Sicilia. Sin embargo, ni el uno ni el otro fueron alcanzados por la DCA; sus aparatos han hecho explosión en pleno cielo, y nos preguntamos si la deflagración se ha producido en el momento de iniciar un picado o en el instante en que el piloto ha apretado el botón de soltar las bombas. ¿Será que un sabotaje haya podido originar un cortocircuito que, a su vez, haya provocado la explosión? Algunos meses más tarde, con ocasión de un accidente idéntico, nos volvemos a hacer la misma pregunta, sin descubrir el menor indicio que nos hubiera permitido encontrar una confirmación de nuestras sospechas.

En tierra firme, a pérdida de vista, tienen lugar gigantescos combates de tanques, un espectáculo extraordinario que desde 1941 no habíamos tenido de nuevo ocasión de observar. En estos vastos espacios descubiertos, masas compactas de blindados se dan la cara como en un campo de maniobras; inmediatamente detrás de cada campo, las baterías antitanques, con sus camuflajes variados, han tomado posición. A veces los tanques se entierran, sobre todo cuando, inmovilizados por un disparo afortunado, conservan toda su potencia de fuego. Desde el punto de vista numérico, los soviets poseen, como siempre, una superioridad aplastante; en lo que a calidad se refiere, sin embargo, se comprueba inmediatamente que sus armas están lejos de valer lo que nuestros tanques y nuestros cañones de asalto. Por primera vez aparecen aquí, en los puntos neurálgicos, formaciones importantes de tanques «Tigre», infinitamente más potentes que todo lo que los rusos puedan alinear. Desde luego, en conjunto, todos nuestros tipos de tanques reglan su tiro con más rapidez y precisión que los rusos. Sin duda, esta eficacia proviene, en parte, de la excelencia del material, pero, sobre todo, de la valía de los hombres que manejan estas armas.

Mucho más temibles que los tanques de los rusos son sus cañones antitanques, muy potentes y extraordinariamente precisos. El Ejército soviético debe disponer de enormes cantidades de estos cañones, pues se les encuentra en todos los puntos neurálgicos del inmenso campo de batalla. Exagero, desde luego, al decir que se les «encuentra»; los rusos son unos verdaderos artistas del camuflaje, lo que convierte la localización y la destrucción de la artillería en algo extremadamente difícil.

Viendo desfilar bajo mis alas estas enormes masas de carros, me acuerdo de mi avión-cañón, que he tenido la buena idea de traerme cuando abandonamos Crimea. Delante de esta marea de tanques, que parecen ofrecerse a nuestros golpes, se impone una nueva tentativa, me digo. La antiaérea detrás de los destacamentos rusos es, ciertamente, de una intensidad terrible; pero como el espacio entre sus líneas y las nuestras excede raramente de 1500 a 1800 metros, creo que podré salir del paso sin dejarme la piel; indudablemente, tendré que encajar algunos proyectiles, pero, a menos de caer como una piedra, podré, probablemente, llevar mi cacharro hasta nuestras posiciones y tomar tierra como Dios me dé a entender. En todo caso es un riesgo a correr.

Despego, pues, una mañana con mi avión-cañón, escoltado por todos los aparatos de la primera escuadrilla. El éxito rebasa todas mis esperanzas. En primera pasada, cuatro tanques rusos saltan hechos pedazos bajo los proyectiles bien apuntados de mi avión-cañón. Por la tarde puedo inscribir doce en mi diario de caza. Mi alegría es enorme. Mejor que todas las demostraciones teóricas, este resultado barrerá todas las objeciones de los pesimistas y gafes que querían relegar el avión-cañón al museo de inventos inútiles.

Esa misma noche los mecánicos no tienen ni un minuto para descansar; se trata de poner en servicio mi aparato, rudamente tratado por la DCA. Es bien cierto que ningún avión-cañón vivirá mucho tiempo, pues el aparato es terriblemente vulnerable. Pero esto es una consideración secundaria; lo que cuenta, ante todo, es que desde ahora disponemos de un arma susceptible de desplazarse a lo largo del frente rápidamente para compensar, en los lugares amenazados, la superioridad numérica de los tanques rusos. En la escuadrilla, en la escuadra y hasta en el C. G. de la Luftwaffe, una confianza total sucede a la duda, por no decir a los temores, de estos últimos meses. Los diferentes grupos del «comando de pruebas», dispersados por todas partes, reciben la orden de enviarme inmediatamente todos los aviones-cañón en estado de vuelo. Así nace, en el espacio de pocos días, la escuadrilla anticarro, cuyo jefe será colocado bajo mis órdenes.

En el curso de las jornadas siguientes perfeccionamos nuestra táctica, al mismo tiempo que registramos nuevos éxitos. Aviones-cañón y Stukas-bombarderos se reparten ahora la tarea; mientras que los primeros pican contra los tanques, una mitad de los Stukas ataca las baterías de la DCA, y la otra, escalonada en altura, gira en círculos concéntricos para cubrirnos de una intervención repentina de la caza enemiga.

Poco a poco voy descubriendo los hilos de la trama. A veces pagamos bien caro estas lecciones prácticas. Así es como perdemos varios aviones en un lugar donde, por así decirlo, no hay antiaérea rusa; hemos cometido la imprudencia de meternos en una zona donde se entrecruzan los proyectiles de la artillería soviética con los de la nuestra. Aprendemos, por tanto, a nuestras expensas que si no quiere verse uno derribado por «casualidad», lo mejor es evitar la trayectoria de los «pepinos».

Siempre ingeniosos, los rusos no tardan en elaborar varios métodos contra nuestros ataques. Siempre que tienen la posibilidad de ello, transportan su antiaérea hasta los puntos más avanzados. Por otra parte, distribuyen a las tripulaciones de sus tanques cartuchos de humo; el tanque puede entonces, o rodearse de una nube artificial, o bien simular que está ardiendo, con el fin de que el Stuka, creyendo haberlo destruido, abandone la caza. Al principio picamos en la trampa, pero al cabo de dos o tres días lo comprendemos y estas tretas no prosperan. De un tanque verdaderamente incendiado siempre salen llamas de un rojo rabioso, cuya imitación sería peligrosísima. Lo más corriente es que un tanque incendiado estalle, pues el fuego acabará por alcanzar las municiones. Si la explosión se produce inmediatamente, cuando el avión vuela sobre el tanque a cinco o a, todo lo más, diez metros, el piloto lo pasa muy mal. Esto es lo que me ocurre en dos ocasiones: bruscamente mi aparato atraviesa un muro de llamas, y me digo: «De ésta no salgo». No obstante, salgo indemne por el otro costado; claro que la pintura del camuflaje se ha fundido en el horno y mis planos están agujereados por los pedazos de tanque.

Sin descanso picamos contra los monstruos de acero, a veces de costado, pero siempre que es posible, por detrás. El ángulo de descenso es relativamente agudo; de esta forma podemos descender hasta algunos metros del suelo sin arriesgar ver al aparato abatirse bruscamente en el momento de enderezar. La más mínima caída sería suficiente para hacernos tocar tierra, lo que significaría la destrucción del avión y, probablemente, la muerte de la tripulación. Siempre nos esforzamos en alcanzar a los tanques en los puntos vulnerables. En este aspecto, los diversos tipos de tanques se parecen: el lugar más fuertemente blindado es la delantera; por esto el carro, sea cual sea su adversario, intentará hacerle cara. El blindaje de los flancos es mucho más débil, pero el verdadero «talón de Aquiles» está en la parte posterior. Ahí se encuentra el motor, que, para facilitar el enfriamiento, no está protegido más que por una plancha bastante delgada. Además, esta plancha está, por la misma razón, agujereada. Un proyectil que penetre por atrás provocará infaliblemente una explosión, ya que cerca del motor tiene que haber por fuerza gasolina. Por lo mismo, los costados constituyen blancos «interesantes», pues aunque mejor protegidos, es donde se encuentran, por lo general, las reservas de municiones y de carburantes. Sólo, pues, el ataque frontal arriesga no dar resultado.

A menudo, racimos de soldados de infantería se cuelgan de los «Stalin» en los que intentan penetrar; pero en los sectores donde ya se nos conoce se tiran tan pronto aparecemos, incluso cuando el tanque avanza a toda velocidad. No cabe duda que

Iván prefiere sentir la tierra firme bajo sus pies que sufrir nuestro ataque.

Desde el 15 de julio la resistencia rusa se ha endurecido sensiblemente: nuestras divisiones tropiezan con todo un sistema de cerrojos dotados de una formidable artillería antitanque, de forma que nuestro avance se va haciendo más lento de día en día. Despegamos desde la aurora, agotamos nuestras municiones, regresamos para reaprovisionarnos y volvemos a salir de nuevo en seguida para apoyar continuamente a nuestras puntas blindadas que a lo largo del ferrocarril Bjelgorod-Kursk se abren penosamente un paso hacia el Norte. Los primeros destacamentos han podido formar una cabeza de puente en la orilla septentrional del Pskoll; pero desde hace varios días su progresión se ha detenido por completo. Está visto que los rusos han decidido no retroceder más y nuestros golpes de maza no consiguen hacer vacilar esta resolución.

Una mañana, cuando estábamos preparándonos para salir, una potente formación de aviones de combate soviéticos, volando a ras de tierra, desemboca bruscamente en nuestro campo y cae literalmente encima de nosotros. Nos precipitamos hacia nuestros aparatos y despegamos en todas las direcciones, en una confusión indescriptible, para alejarnos del terreno y confundirnos con la naturaleza. Milagrosamente, no se produce ninguna colisión y no perdemos ni un solo aparato, lo que resulta más asombroso por el hecho de que nuestra antiaérea, recobrada de la sorpresa, desencadena un fuego espantoso. Esta réplica impresiona, por lo visto, a los rusos, que buscan la huida a toda velocidad. Sin embargo, sus aparatos están lo suficientemente blindados para que los proyectiles ordinarios de 20 milímetros reboten en el fuselaje sin causar daños; por el contrario, una batería ligera que utiliza municiones anticarro del mismo calibre consigue tocar varios aparatos, dos de los cuales se estrellan en el borde del campo.

La emoción provocada por esta visita tan poco amistosa se ha apenas calmado, cuando recibimos la orden de partir —«con toda urgencia», naturalmente— para Orel, en el flanco norte del saliente, donde los rusos han pasado a la ofensiva y amenazan ya la ciudad. Nuestro viaje no dura más que algunas horas. Tan pronto llegamos me informo de la situación. No es nada brillante: las tropas soviéticas atacan desde el Norte, desde el Este y desde el Sur, y nuestra defensa está a punto de ser desbordada.

Por otra parte, por todo el contorno del saliente nuestra ofensiva está a punto de hundirse. Hemos podido ver muy bien cómo el impulso de nuestras tropas ha sido al principio frenado y después parado por acontecimientos ajenos a su voluntad: el desembarco aliado en Sicilia, el derrumbamiento de Italia.

Cada vez ha sido necesario tomar del frente del Este las mejores divisiones para enviarlas a otros teatros de operaciones. En nuestras discusiones, siempre llegamos a la misma conclusión (que verdaderamente es irrefutable): sólo gracias a las potencias occidentales, la Rusia soviética sigue existiendo aún como gran potencia militar.

El mes de agosto calienta mucho bajo todos los conceptos. Los combates más encarnizados se desarrollan alrededor de la ciudad de Kromy. Con ocasión de mi

primera salida en esta región, al aprestarme a atacar un puente, tengo la suerte de matar dos pájaros de un tiro sin proponérmelo. En el momento en que inicio mi picado, el puente está desierto; pero mientras desciendo a toda velocidad, un tanque ruso se adentra en él y acelera hacia la otra orilla. Se halla aproximadamente a medio camino cuando mi bomba de 500 kilos, destinada al puente, le alcanza exactamente en su torreta. Una explosión ensordecedora y después los restos del tanque se hunden en el río mezclados con vigas retorcidas y bloques de cemento que un minuto antes componían el pilar central.

Nunca hasta ahora nos hemos encontrado con una antiaérea tan potente. Pocos días después de nuestra llegada al sector, mí aparato, al oeste de Bolchow, es alcanzado por un proyectil, que destroza el motor. Yo recibo una granizada de casquillos en plena cara. Mi primer pensamiento es el de lanzarme; pero ¿cómo prever si el viento dirigirá mi paracaídas en buena dirección? Tengo muy pocas probabilidades de salir vivo, ya que además este lugar está habitualmente frecuentado por algunas formaciones de Yaks. Me mantengo, por tanto, y consigo, «in extremis», alcanzar nuestras primeras líneas, donde aterrizo de panza con una bella aureola de llamas alrededor de mi motor. El jefe de un batallón me presta un coche, con un conductor, desde luego (de otro modo, este buen comandante no volvería a ver su chabola), que me lleva a nuestro campo en el suburbio de Orel.

Una hora más tarde vuelvo a salir para el mismo sector. Es una sensación muy rara la de pasearse, vivo, por encima del lugar donde un poco antes se ha creído ver el sol por última vez. Vamos, amigo, me digo, déjate de ideas negras y, sobre todo, de filosofías inútiles; tú lo que tienes que hacer es seguir fiándote de tu buena estrella.

Ese mismo día debemos atacar posiciones de artillería. He tomado un poco de altura para intentar descubrir los emplazamientos de las piezas pesadas de la DCA. Las baterías rusas abren el fuego y los fogonazos de salida traicionan sus escondrijos. Inmediatamente ordeno a los otros aparatos soltar sus bombas sobre los cañones, y después pico, seguido de la escuadrilla antitanque. Nuestro tiro preciso hace estragos terribles; muy pronto la artillería se ve reducida al silencio, a excepción de algunas piezas ligeras, cuyos ladridos furiosos nos persiguen mientras escapamos a ras del suelo. La misión ha sido cumplida con pleno éxito y al precio verdaderamente módico de algunas alas agujereadas. Pero quién sabe lo que nos espera en la siguiente salida. Si solamente hubiese un medio de escapar a ese tormento que nos obsesiona, todo el día e incluso toda la noche, pues ahora ya no conseguimos ni dormir. Noche tras noche, los bombarderos rusos atacan, en efecto, nuestro campo. Visan más bien mal, sueltan sus bombas al azar para escapar de prisa de nuestra DCA y, en general, causan pocos daños (hasta ahora no ha habido víctimas, salvo mi viejo camarada Kraus, con el que habíamos celebrado, dos días antes de su muerte, su ascenso al empleo de comandante y la concesión de las Hojas de Roble). Pero nos impiden dormir, y Dios sabe que después de haber realizado varios servicios durante la jornada y antes de repetir lo mismo al siguiente día, tenemos necesidad de reposo.

Aunque los vigías den la alarma, estamos muy agotados para levantarnos e ir a refugiarnos en las trincheras cavadas cerca de nuestras tiendas. Vale más arriesgar la piel —sobre todo si el peligro no es tan serio— que perder media hora de sueño. Después de la muerte de Kraus yo tomo el mando del III Grupo y un capitán me reemplaza como jefe de la primera escuadrilla. La situación se convierte cada día en más confusa; a decir verdad, es más bien grave. En lo que concierne a nuestra escuadra, la cosa va francamente mal; nos persigue la mala suerte. La serie negra no quiere detenerse. Un día —llevo a cabo mi 1200.ª misión— uno de nuestros pilotos de caza de escolta, el campeón de esquí Jennewein, se deja arrastrar por un avión ruso en dificultad, se pierde en las nubes y… no regresa. Uno de sus compañeros puede captar aún un último mensaje: «Motor averiado. Me he perdido…; me dirijo hacia el sol». Pero en ese momento el sol desciende ya hacia Occidente, lo que significa que Jennewein ha tomado la dirección equivocada. En general, son nuestras propias líneas las que se encuentran en el Oeste, pero, por esta vez, es a la inversa: en el límite norte de nuestro sector los rusos acaban de realizar una penetración en dirección este-oeste, creando una especie de largo corredor, que bruscamente tuerce en dirección al sur. Al volar hacia el Oeste, Jennewein no ha podido, pues, abandonar la región ocupada por las tropas rojas, mientras que si hubiese descendido hacia el Sur hubiera encontrado nuestras primeras líneas al cabo de pocos kilómetros. De momento es dado como desaparecido; todos sabemos lo que eso significa. Y la serie continúa… Schultz, jefe de mi 9.ª escuadrilla, sale en vuelo con su ametrallador, el subteniente Horner, para atacar una batería soviética al noroeste de Orel. Alcanzado por la antiaérea, desciende en vuelo planeado —más que un descenso es una caída en diagonal— y se posa de panza en la tierra de nadie. Su aparato labra el suelo y se para finalmente al chocar contra una pequeña colina. Quiero creer aún en un aterrizaje forzoso, a pesar de que el proyectil le alcanzó de lleno y que llegó al suelo con violencia manifiesta. Varias veces vuelo sobre el aparato rasando el suelo; no veo ni una señal ni el menor movimiento. Una fuerte patrulla de infantería, acompañada de nuestro médico, consigue llegar al avión; dos cadáveres yacen en medio de la chatarra. Un capellán se desliza valerosamente hasta la colina para bendecir los cuerpos, que encuentran así, en medio de esta sangrienta llanura, su última morada.

Y la serie continúa… Tres días más tarde perdemos a Jackel, el bromista oficial de la escuadra. Sin pensarlo, demasiado alegremente, Jackel tenía la manía de atacar resueltamente a todo caza ruso que veía, bien que su Stuka fuese ciertamente menos rápido y peor armado que cualquier avión de caza. Ya en el frente de Kouban, nos hacía reír con sus travesuras. Lo más raro de la historia es que, efectivamente, había derribado varios cazas; sin duda, sus víctimas no habían tomado en serio a este Stuka, que se echaba encima —lleno de imprudencia— de los «reyes del cielo». En el fondo, Jackel actuaba como el ciervo que, encontrándose de improviso un hombre armado de un fusil, se hubiera precipitado sobre él para empalarlo con su cornamenta. Pero abusó un poco de su juego…

Ese día acabábamos de llegar a nuestras líneas después de haber dado un mal rato a una columna de artillería, cuando, súbitamente, una voz chilla por la radio: «¡Atención, cazas!». Vuelvo la cabeza y los descubro en seguida bastante alejados de nosotros. Como nos encontramos ya por encima de nuestras posiciones no piensan ni en perseguirnos. Todo hubiera transcurrido bien si Jackel no hubiese cedido, una vez más, a la tentación. Abandonando su escuadrilla, ese muchacho alocado da media vuelta y se lanza sobre el enemigo. Tras unos momentos de salvaje carrusel, consigue alcanzar a un caza que cae y se estrella en el suelo. Tranquilamente, Jackel busca otra presa, dejando el cuidado de cubrir su retaguardia a su ametrallador, el gordinflón Jentsch, un muchacho firme y flemático. Ese día, sin embargo, Jentsch se interesa probablemente por lo que pasa delante de él; se interesa tanto que no ve al Lag 5 que acaba de colocarse en su cola. Repentinamente, Jackel vira violentamente sobre el ala, inicia un planeo y… cae como una piedra. Al tocar el suelo, el aparato se parte en dos y se incendia. El drama no ha durado más que tres o cuatro segundos. ¿Ha sido alcanzado por una ráfaga del Lag o ha intentado una maniobra desesperada para escapar de su perseguidor, olvidando que sólo volaba a 200 metros de altura, lo que hacía imposible este género de acrobacia? No lo sabremos jamás…

En este momento, los soviets ensanchan continuamente el estrecho corredor, con lo que esperan llegar a cercar completamente nuestras posiciones alrededor de Orel. Amenazan ya Kareitsch, al Noroeste, y se infiltran por los bosques, que les proporcionan una excelente protección contra nuestros ataques aéreos. Nuestra tarea se hace, pues, cada vez más difícil; los aviones-cañón son prácticamente impotentes contra la infantería y los tanques están tan bien camuflados que a veces no vemos ni uno durante varios días. Además, nuestra estancia en este sector toca a su fin. Ciertos compañeros «bien informados» hablan ya de un regreso inminente hacia el Sur, donde se perfila una amenaza aún más grave contra nuestro frente, alrededor de Charcow. Y, efectivamente, después de varias misiones en la región de Briansk, el alto mando nos vuelve a llevar a esta ciudad, instalándonos en un nuevo campo situado en los suburbios del Sur.

XI

REGRESO AL DNIEPER

Desde nuestra salida, algunos meses antes, muchas cosas han cambiado en este sector. Del lado alemán, varias de las mejores divisiones han sido retiradas del frente, mientras que del lado ruso, los contraataques se multiplican peligrosamente. Algunos días después de nuestra llegada, los obuses de la artillería roja empiezan a caer ya en medio de la ciudad y como nuestras reservas en municiones y carburante son más bien pequeñas, el alto mando nos hace mudarnos de nuevo. Nuestra nueva base se encuentra en Dimitriewka, a unos 150 kilómetros al Sur. Como este campo está bastante alejado del frente, organizamos dos «escalones»: el uno en Isjum, para las misiones en dirección al Donetz, y el otro en Stalino, para el sector del Mius. Cada escalón recibe una pequeña guarnición que se ocupa de nuestros aparatos durante la jornada. Por la mañana, antes de emprender nuestra primera misión del día, transportamos a estos hombres hasta los campos auxiliares, de donde los recogemos por la noche.

Gracias a la tenacidad de nuestras tropas, el ejército dispone actualmente de un frente coherente y sólido, tanto a lo largo del Donetz como en el Mius. Sin embargo, los soviets efectúan considerables esfuerzos para penetrar en nuestras líneas y los combates son extremadamente duros. Las órdenes de ataque que nos transmiten los oficiales del servicio de operaciones aéreas mencionan continuamente los mismos bosques, los mismos barrancos y los mismos pasos vadeables. Al cabo de quince días encontramos estos sitios sin siquiera mirar el mapa; nuestra memoria visual ha registrado los menores detalles de este paisaje, por otra parte monótono y desprovisto de rasgos salientes.

En las orillas del Mius perdemos al teniente Anton, que desde la muerte de Schulz mandaba la novena escuadrilla. Al ir a iniciar su picado, el aparato estalla y se desintegra en pleno cielo. Es el mismo accidente misterioso que ya se ha producido varias veces. ¿Sabotaje, fatiga del material, defecto de construcción? Jamás lo sabremos. Otro viejo amigo que desaparece, después de tantos otros; en la escuadra es un continuo ir y venir; el ritmo inexorable de la guerra que devora hasta a los mejores.

El verano ha cedido ya la plaza al otoño cuando recibimos la orden de instalarnos en el frente del Dnieper. Una vez más volvemos a partir, desgraciadamente, siempre hacia el Oeste. Durante varios días acampamos en el aeródromo de Krasnoarmaiskoje, al noroeste de Stalino. La tenaza soviética se va apretando ya sobre este punto de la cuenca industrial del Donetz; los rojos avanzan desde el Norte

y Noroeste y parecen tener grandes proyectos, pues se les encuentra por todas partes. Sin cesar, sus bombarderos Boston, procedentes de los Estados Unidos, atacan nuestro campo. Es una innovación bastante molesta, pues perdemos de este modo horas preciosas. En lugar de preparar nuestras salidas, nos vemos forzados a refugiarnos en las trincheras y a esperar el final del bombardeo. Afortunadamente, el «préstamo y arriendo» proporciona a los rusos solamente aviones, pero no pilotos; como los suyos siguen sin haber aprendido a lanzar sus bombas con un mínimo de precisión, nuestras pérdidas en hombres son nulas y los daños materiales relativamente ligeros.

Por el momento nos sentimos seguros. Por la carretera que bordea el aeródromo desfilan, cierto, numerosas unidades que, visiblemente, se baten en retirada, pero hasta ahora nadie ha venido a decirnos que se trata de destacamentos de retaguardia y que los rusos están prácticamente en sus talones. Para cumplir la orden recibida de atacar concentraciones enemigas a 40 kilómetros al Noroeste, despegamos tranquilamente y, agrupados encima de la ciudad, tomamos lentamente altura. Súbitamente diviso en los bordes opuestos de la aglomeración urbana siete u ocho tanques. Con su camuflaje se parecen bastante a los nuestros. Sin embargo, sus siluetas me intrigan. Pero Henschel, mi ametrallador, se ríe de mis temores.

—No puede ser posible. De todas formas, cuando volvamos ya los miraremos desde más cerca.

Henschel tiene razón. La verdad es que veo a los rusos por todos lados cuando debería saber que se encuentran a 40 kilómetros. Partimos, pues, hacia nuestro objetivo. Al cabo de diez minutos descubro fuertes destacamentos enemigos, pero por ninguna parte veo la menor traza de nuestras propias fuerzas.

Vagamente inquieto, doy media vuelta para examinar esos tanques, cuya presencia me había parecido tan poco católica. No cabe duda: son rusos, exactamente T-34; están detenidos, sus tripulaciones se han apeado y, reunidas en círculo, estudian un mapa; al volar sobre ellos se desparraman y corren a encerrarse en sus taques. La desgracia es que no podamos hacer nada por el momento; antes de atacar necesitamos volver al campo para reaprovisionarnos de municiones. Los rusos se aprovechan de este respiro para penetrar en la ciudad. Sudamos sangre; solamente algunas filas de casas nos separan de los tanques, los cuales, indudablemente, nos están buscando. Al cabo de diez minutos —una eternidad en estas circunstancias— puedo por fin despegar con mi avión-cañón y empezar a darles caza en las calles estrechas del centro. A primera vista, la empresa es desesperada: los tanques dan constantemente vueltas a la manzana, de modo que los pierdo de vista antes de haber tenido tiempo de lanzarme. Por espacio de un segundo tengo el tanque en mi colimador, un instante después ha desaparecido. A veces, sin embargo, consigo sorprender a uno que me cree ocupado en otra parte; entonces no dudo y pico a tumba abierta hasta algunos metros del suelo. Finalmente he liquidado cuatro tanques, pero ¿dónde han podido meterse los otros? Quizás estén ya dedicados a desbastar nuestro campo. Y no

podemos aún salir, pues la mayoría del personal de tierra se encuentra por algún lugar de la ciudad y estos pobres muchachos querrán, con certeza, regresar al campo con la esperanza de encontrar algunos aparatos para su evacuación. Por si esto fuese poco, me acuerdo de repente que he enviado al cocinero nuestro al depósito de intendencia, situado en la parte este de la ciudad. A menos que no tenga un poco de suerte, le estoy viendo cocinar sus guisados en algún campo de prisioneros. Más tarde me enteraría de que al llegar al depósito, nuestro cocinero se encontró cara a cara con un T-34 que acababa de surgir de una esquina opuesta. Por fortuna, los reflejos del conductor del tanque han sido más lentos que los de nuestro “chef”, quien, pisando a fondo el acelerador de su coche, ha podido escaparse, justo ante las sorprendidas caras de los rusos.

Agotados mis proyectiles, regreso al campo y vuelvo a salir una vez más, pero solo, pues hay que guardar nuestros últimos litros de gasolina para el trayecto hasta Pawlowka. ¡Con tal de que mientras tanto todos mis hombres hayan regresado al aeródromo! Después de mucho buscar, puedo encontrar aún dos tanques en la parte occidental de la ciudad y consigo incendiarlos. En cuanto a los dos últimos, seguro que se han ocultado bajo cualquier bóveda, pues no les veo por ninguna parte. Tan pronto como dejen de oír el ruido de mí motor, seguro que se precipitarán hacia nuestro campo para ahumar la guarida de esos «cochinos de Stukas», como dice la radio de Moscú. Tanto peor, no hay un momento que perder. Mis hombres han incendiado ya todos los aparatos averiados que no se hallan en condiciones de vuelo. Tan pronto aparezco encima del aeródromo, la escuadrilla despega. Ya era hora. Damos vueltas aún por encima de la ciudad para agruparnos y tomar altura, cuando los primeros proyectiles caen ya, exactamente en medio de la pista. Los dos últimos tanques han encontrado pues, nuestro «nido», pero los «pájaros han volado». En formación cerrada ponemos dirección al Noroeste. ¡Nos hemos escapado de buena…!

Media hora más tarde, justo cuando una capa de nubes nos fuerza a descender bastante bajo, sobrevolamos una carretera. De repente, una fuerte columna motorizada, acompañada de tanques, que sigue esta carretera, empieza a escupir sobre nosotros una andanada de proyectiles. Nos dispersamos, y a distancia respetable hacemos círculos alrededor de los vehículos: tanques rusos y camiones americanos, lo que para nosotros es lo mismo. ¡En nuestra ingenuidad habíamos creído que se trataba de un convoy alemán! La verdad es que no puedo comprender bien cómo los rusos han podido ya avanzar tan lejos hacia el Oeste; veinticuatro horas antes, esta región estaba aún ocupada por nuestras tropas. Pero, en fin, es inútil romperse la cabeza sobre este nuevo misterio; no hay la menor duda, se trata de rusos y bien rusos. Nos elevamos, por tanto, hasta las nubes e instruyo a mis pilotos para que ataquen primero a la antiaérea, que es necesario destruir antes de poder pasar al ataque contra los tanques.

Al cabo de un minuto, la artillería antiaérea ha sido prácticamente reducida al silencio y entonces comienza la gran matanza. Distribuídos a todo lo largo de la

columna, transformamos la larga fila de vehículos en un montón ingente de chatarra. Poco a poco el crepúsculo desciende y la carretera adquiere entonces el aspecto de una serpiente de fuego; los camiones y tanques incendiados se han echado los unos sobre los otros, de suerte que los raros vehículos intactos —si es que hay alguno— no pueden escapar. Cuando, Con satisfacción legítima, estoy diciéndome que el estado mayor soviético tendrá que inscribir el total de esta columna en su cuenta de pérdidas definitivas, me sobresalto y quedo mudo de estupor. Acabo de volar sobre los tres o cuatro vehículos que constituyen la cabeza —se encuentran a cierta distancia del grueso de la columna— y he creído ver, flotando en el capot de cada uno de ellos, la bandera de la cruz gamada. Debo sufrir alucinaciones; dando media vuelta paso a ras de los primeros vehículos: ¡Dios mío, son camiones alemanes! Ya no sé qué pensar —me pregunto si todo esto no será una pesadilla—, y entonces, del foso que bordea la carretera, unos 200 metros delante de los camiones, veo subir varios cohetes blancos. ¡La señal de socorro de la infantería alemana! ¡Estoy lleno de espanto —una bola enorme me cierra la garganta, me asfixia, tengo náuseas y después un calambre repentino me dobla en dos—, nunca me he sentido tan enfermo…!

Mis manos, húmedas por el sudor, no tienen ya fuerza para alcanzar la palanca; poco me importa, me sentiría casi feliz estrellándome en el suelo, ahí, al lado de los camiones que terminan de consumirse… ¿Es que verdaderamente he aniquilado a una columna alemana? Pero entonces, ¿por qué nos han acogido con ese tiro nutrido del que hemos salido por milagro? ¿Por qué utilizan camiones americanos?… Además, he visto correr a hombres vestidos con el uniforme soviético. Un sudor frío, viscoso, comienza a brotar de todos mis poros, una especie de torno helado me oprime la frente, mis sienes me zumban…

Es ya casi de noche cuando tomamos tierra, por fin, en Palowka. Nadie me habla, todos evitamos el miramos y todos nos pasamos la misma angustiosa pregunta: ¿Se trataría, efectivamente, de una columna alemana? Esta incertidumbre nos asfixia. Me pego al teléfono, pero por más que llamo a todas las unidades del ejército o de la Luftwaffe, en ninguna parte me pueden informar sobre el destacamento motorizado que seguía la carretera del Suroeste. Finalmente, me voy a acostar; rendido y al borde de mis fuerzas me hundo en un sueño poblado de pesadillas. Hacia medianoche, mi oficial de estado mayor me despierta; un grupo de soldados acaba de llegar, traen una noticia que seguramente me interesará y, además, quieren darme las gracias por haberles salvado. ¿Darme las gracias? Cada vez lo entiendo menos. Pero el oficial insiste y me arrastra casi a la fuerza a la habitación donde me esperan los hombres.

Un minuto más tarde, mi angustia ha dado paso a una alegría delirante. He aquí lo que pasó: estos soldados, después de haber perdido su unidad, habían salido prácticamente a la ventura en cuatro camiones. Hacia el final del mediodía fueron alcanzados por una columna rusa. Abandonando sus vehículos, sólo tuvieron el tiempo justo de correr unos centenares de metros y echarse en la cuneta para escapar de las ráfagas de las ametralladoras soviéticas. En el momento en que se creían

perdidos, llegamos nosotros. Mientras que aplastábamos a los rusos, ellos se escaparon arrastrándose por la cuneta. Después de la matanza intentaron señalarnos su presencia lanzando cohetes de señales blancos, sin sospechar un solo momento el efecto terrible que este S.O.S. iba a producir en nosotros.

Tengo la impresión de que un peso enorme se ha quitado de mi pecho y las caras sonrientes de mis pilotos indican que también ellos experimentan la misma sensación. En suma, la escuadrilla ha realizado un buen trabajo; raramente nuestro cuadro de caza ha estado tan magnífico: seis tanques, más una columna entera y también la liberación accidental de varios muchachos que se creían ya condenados a enmohecerse, o quizás a morir, en un campo de prisioneros en la remota Siberia.

Pocos días más tarde tomamos posesión de nuestra nueva base en Dniepropetrowsk. Nuestro campo se encuentra en la orilla este del río, lo que nos obliga a atravesar dos veces al día la mitad de la ciudad, ya que nuestro alojamiento está situado exactamente en el centro. Casi diariamente, la aviación soviética ataca el gran puente sobre el Dnieper para intentar cortar la retirada de las tropas alemanas aún instaladas en la orilla este, y para impedir la llegada de refuerzos y aprovisionamientos, Hasta ahora, todas sus bombas han caído al agua; quizás el puente, de una anchura de treinta metros, no es lo suficientemente grande. Yo ignoro lo que piensa el alto mando soviético; pero, en todo caso, los habitantes de Dniepropetrowsk están encantados. Después de cada ataque se precipitan, armados de sacos, hacia el río, pues saben que encontrarán enormes cantidades de peces, muertos por las explosiones, flotando en la superficie. Estoy seguro de que antes de los bombardeos esta buena gente comía con mucha menos frecuencia pescado fresco.

Después de todo, quizá los pilotos soviéticos buscan, en primer lugar, mejorar la comida ordinaria de sus compatriotas civiles, y sólo, en segundo término, destruir el puente.

XII

SIEMPRE HACIA EL OESTE

Esta vez no estamos siendo muy mimados. Bolschaja Costromka es exactamente el tipo del pequeño pueblo ruso, con sus ventajas y sus inconvenientes, y para un occidental los segundos destacan mucho más que los primeros. El pueblo está bastante extendido, pero no posee calles; las casas de adobes —no hay casi ninguna edificación en piedra— se unen entre sí por medio de caminos de tierra, en los cuales cuando llueve nuestros coches se hunden hasta el eje. Nuestro campo se encuentra en el lindero norte del pueblo, en el lugar donde desemboca la carretera de Apostolowo; lo más corriente es que el camino de acceso se encuentre impracticable para todo vehículo de motor. Desde nuestra llegada a esta encantadora comarca hemos adoptado todos los medios de locomoción de los indígenas: caballos y yuntas de bueyes. Con frecuencia nuestros pilotos se trasladan a caballo al campo y desde el lomo de la bestia saltan directamente al ala del aparato, con el fin de no hundirse hasta las rodillas en la extraña mezcla de barro y cemento de lo que nosotros llamamos «la pista». Después de cada chaparrón el campo se transforma en una especie de lago, del cual emergen algunas islitas: solamente gracias a los anchos neumáticos de nuestros Stukas conseguimos arrancar nuestros aviones de este barro pegajoso. El suelo está literalmente embebido de agua; se nota bien que el Dnieper no está lejos. En cuanto a nuestros alojamientos, nos hemos arreglado como Dios nos ha dado a entender: nuestros hombres se han repartido un poco por todo el pueblo. El estado mayor del grupo se ha instalado en la escuela, donde hasta disponemos en el entresuelo de una especie de sala de recreo bautizada «casino».

Nuestras misiones nos llevan prácticamente en todas las direcciones. El Ejército reclama nuestra intervención en todos los sitios. Al Este y al Sureste, los rusos lanzan sin cesar sus oleadas de infantería y de carros al asalto de nuestra cabeza de puente de Nikopol; sus tanques parten sobre todo de Melitopol, donde el pasado año el pobre Jackel ofrecía a las jóvenes bailarinas del Teatro de los Ejércitos unos arbustos a guisa de ramo de flores.

A menudo, al estudiar el mapa encontramos nombres alemanes: Heidelberg, Grüntal, Gustavfeld; unos siglos antes, estas regiones fueron roturadas por colonos alemanes. Hacia el Norte, el frente pasa primero sobre la ribera opuesta del Dnieper, al este de Saporoje, y después atraviesa de nuevo el río y se desvía en dirección a Krementschuk. Dniepropetrowsk se encuentra ya muy detrás de las líneas rusas. Siguiendo su táctica habitual, los rusos tantean continuamente nuestras posiciones, y en varios lugares consiguen realizar penetraciones locales. En todas las ocasiones,

nuestros contraataques, llevados a cabo, sobre todo, por divisiones blindadas, los rechazan a sus líneas de partida. Por el momento, el frente se mantiene.

Nuestro campo es verdaderamente infecto y daríamos cualquier cosa por descubrir otro. La ciudad industrial de Kriwoi-Rog, situada más hacia el Norte, posee, bien es verdad, un verdadero aeródromo, con una buena pista de cemento, pero no será nuestra escuadra la que se instale en él. Un buen día, los rusos, desembocando del Norte, ocupan Kriwoi-Rog, y, naturalmente, se apoderan, ante todo, del aeródromo. El ejército nos pide auxilio; debemos tratar de impedir el transporte de refuerzos, sin los cuales el enemigo no podrá mantenerse. Por lo tanto, atacamos, sobre todo, los puentes sobre el Dnieper; con ocasión de una de estas misiones, perdemos, en el sentido literal de la palabra, la tripulación del teniente Minder: nadie vio abatirse su avión, estaba con nosotros y de repente desapareció como aspirado por la inmensidad rusa.

Cada tres o cuatro días, el cuerpo de ejército nos pide que concentremos nuestros ataques sobre tal o cual puente, entre Krementschuk y Dniepropetrowsk. Son misiones difíciles, no sólo a causa de la defensa, cada vez más temible, de los artilleros y pilotos de caza soviéticos, sino igualmente debido al tiempo, continuamente cerrado. Despego una mañana escoltado por dos aparatos solamente para tomar nota de dónde se encuentran exactamente los primeros destacamentos rusos para, si el tiempo lo permite, efectuar un ataque en masa. Antes de la salida, el C. G. del cuerpo me ha anunciando por teléfono que el pueblo de x, en el centro del sector amenazado, se encuentra aún en nuestras manos, pero que sus defensores reclaman un socorro inmediato. Debo ponerme en contacto con ellos; en el puesto de mando de la unidad hay un oficial de enlace aéreo que me dará todas las indicaciones.

Muy pronto alcanzamos el pueblo y oigo en mis auriculares la voz de un oficial de enlace. Antes que nada le pido que me indique, por la palabra en código, el nombre de la unidad, ya que desde el principio de la ofensiva soviética, todas las divisiones de infantería intentan acapararnos para su beneficio personal. En el fondo, esto es comprensible; todas las tropas terrestres tienen necesidad de nosotros; para responder a todas sus llamadas nos haría falta veinte veces más pilotos y aparatos. El oficial contesta correctamente; es, efectivamente, la unidad de la que me ha hablado el C. G., pero ya no tengo tiempo de escuchar sus explicaciones: acabo de descubrir, a unos 2 kilómetros de distancia, un fuerte destacamento enemigo. En el momento de iniciar un viraje, distingo claramente los resplandores de disparo de varios cañones de la DCA. Un instante después, algunos proyectiles atraviesan silbando mi cabina y mi motor. Recibo varios casquillos en la cara y en las manos; mi motor ratea y de un segundo a otro va a pararse. Sigue andando aún un par de minutos, pero tosiendo como un tísico, y se calla de repente, tras un último hipo. Para entonces ya he escogido, al oeste del pueblo, un prado que no debe encontrarse aún bajo el fuego directo de los rusos. Aterrizo sin muchas dificultades; unos instantes más tarde, Fickel, uno de los dos pilotos que me acompañan, se posa impecablemente al lado de

mi pobre cacharro. Con la ayuda de mi ametrallador, destruyo las ametralladoras y los indicadores del tablero de instrumentos, después recogemos nuestros paracaídas y subimos al avión de Fickel. El piloto del segundo avión ha vuelto ya hacia la retaguardia para anunciar el accidente y movilizar a mis compañeros. Pero no necesitamos ser socorridos. Fickel despega sin gran dificultad, y un cuarto de hora después estamos de vuelta en Costromka.

Desgraciadamente, no siempre tenemos tanta suerte. Un día, por ejemplo, cuando regresamos después de una misión particularmente difícil, y llegados a la vista de nuestro campo, descendemos hacia tierra para sobrevolar la pista y aterrizar el uno tras el otro. En el último momento, cuando ya estamos a pocos metros del suelo, nuestra propia antiaérea se pone a ladrar. Encima de nosotros, volando muy alto, una formación de cazas rusos atraviesa el campo. No manifiestan de ningún modo la intención de caernos encima, pero nuestros artilleros intentan, a pesar de todo, alcanzarlos tirando entre nuestros aparatos. Los rusos se burlan, pero tres de los nuestros son alcanzados de lleno y estallan en el aire. En menos de un minuto, seis cuerpos con vida —tres ametralladores y tres oficiales, entre ellos mi amigo Herling, jefe de la 7.ª escuadrilla— vienen a estrellarse contra el suelo. La serie negra continúa…

A primeros de noviembre me avisan por radio que el Führer me ha concedido la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas y que me condecorará personalmente en su G.C.G., en Prusia Oriental. En este momento tengo en mi activo un buen centenar de tanques rusos. Estoy, naturalmente, muy orgulloso, pero lamento también que Henschel, mi ametrallador, no haya recibido aún la Cruz que he pedido para él. Sin embargo, se la merece ampliamente; acaba de realizar su millar de salidas contra el enemigo, y como ha derribado por sí mismo varios cazas rusos, es ciertamente el mejor de todos nuestros ametralladores. Decido, pues, llevarlo conmigo al G.C.G.

Como es natural, el expediente de Henschel se ha perdido en el camino, pero Goering, avisado por teléfono, da inmediatamente su visto bueno, de forma que Henschel, recibido en audiencia al mismo tiempo que yo, puede recibir de manos de Adolf Hitler su Cruz de Caballero. El buen muchacho está un poco embriagado de tanta gloria; en este momento no se codearía ni con un rey. Durante todo el viaje de regreso —un largo viaje vía Viena, Cracovia, Lemberg, Kirovogrado— no cesa de hablar de condecoraciones en general y de la suya en particular, tanto que al fin tengo que pedirle un poco bruscamente que cambie de disco. Ofendido, se calla; pero sé que hasta el fin de su vida se acordará de los menores detalles de esta simple ceremonia del pequeño chalet de Prusia Oriental.

A medida que avanzamos hacia el este, notamos más la cercanía del invierno. Espesas nubes y grandes nevadas hacen cada vez más difícil el pilotaje del avión. Doy un suspiro de alivio cuando, al anochecer, el aparato toma tierra por fin en la pista escarchada de Costromka. Aquí hace ya un frío muy intenso, lo que al menos

tiene la ventaja de hacer que los caminos sean un poco transitables. El centro del pueblo se ha transformado en una verdadera pista de patinaje, pero como no tenemos patines, la travesía de este espejo resbaladizo plantea a veces problemas difíciles. Mis pilotos se las arreglan, poniéndose, desde que se levantan, sus botas de piel de cordero; claro que el hielo desgasta la piel, pero qué se le va a hacer, vale más hacerlo así que verse con una pierna rota.

A veces, sin embargo, tenemos aquí, en Rusia meridional, unas bruscas alzas de temperatura provocadas, sin duda, por los vientos cálidos del Mar Negro. Entonces el pueblo, y también nuestro campo, adquiere el aspecto de un inmundo cenagal. Contra este barro estamos desarmados; por consiguiente, al menor soplo de aire caliente nos refugiamos en Kirowograd, donde existe un buen aeródromo con las pistas de cemento. Después, cuando vuelve el frío, regresamos a Costromka, donde al menos tenemos la posibilidad de jugar al hockey sobre hielo.

Hacia mitad de enero de 1944, el tiempo empieza a mejorar. Sigue haciendo tanto frío, pero el cielo se ha despejado y podemos hacer de nuevo salidas en masa. En lo que a mí respecta, me dedico sobre todo a la caza de blindados con mi escuadrilla antitanque. Un día, después de haber explorado la región al sur y suroeste de Alexandrija, al regresar a Kirowograd con el fin de reabastecernos de municiones, descubro detrás de un seto muy tupido una docena de tanques rusos que se dirigen hacia el Norte. No hay duda, se trata efectivamente de T-34; pero me pregunto de dónde diablos pueden venir. Como no nos queda ni un solo proyectil, nos vemos obligados a dejarlos escapar. Prometo, no obstante, volver tan pronto sea posible para intentar destruirlos; pero Dios sabe dónde se encontrarán en ese momento.

Se diría que los rusos se han dado cuenta de nuestra impotencia, ya que prosiguen tranquilamente su camino, bordeando siempre el seto. Un poco más hacia el Norte, quizás a tres kilómetros, pero al otro lado de este seto interminable, veo también que algo se mueve. Me acerco a ras de tierra y noto que se trata de tanques alemanes. Sus torretas están abiertas, las tripulaciones toman el fresco y contemplan con placidez el paisaje; está bien claro que la idea de que tienen al enemigo tan cerca no se les pasa por la imaginación. Las dos columnas se dirigen una hacia otra, separadas únicamente por este maldito seto. De todas formas, los alemanes no pueden ver a los rusos, quienes avanzan por una depresión al pie de un talud del ferrocarril. Corriendo, lanzo algunos cohetes rojos y después les arrojo una caja que contiene un mensaje en el cual explico a mis camaradas que tres kilómetros más allá van a tener un encuentro imprevisto. Con el fin de completar estas indicaciones, hago un descenso brusco en el lugar preciso donde se encuentran los rusos. Yo ya he hecho todo lo que he podido; seguido de mi escuadrilla me pongo a describir grandes círculos en espera de acontecimientos. Nuestros tanques continúan rodando hacia el enemigo; cuando están a 700 metros aproximadamente, se detienen delante de una ancha brecha practicada en el seto. De un momento a otro, Iván y Fritz se hallarán cara a cara… aunque Iván tendrá una buena sorpresa. Los rusos han cerrado sus torretas; sin duda, mis extrañas

maniobras les tienen con la mosca en la oreja. Sin embargo, no han disminuido su velocidad; ahora, la distancia entre los dos tanques en cabeza es de todo a lo más 50 metros…, 30 metros…, 15… ¡Ya está! Los rusos han alcanzado el otro costado de la brecha y se encuentran casi frente a frente de los nuestros. Durante exactamente dos segundos, nada ocurre —contengo mi respiración—; después, un tiro directo de nuestro primer tanque incendia su bis a bis, cuyos pedazos se desparraman por el aire. Pocos instantes más tarde —los T-34 aún no han disparado—, seis tanques soviéticos se encuentran en llamas. Con toda evidencia, el enemigo está demasiado sorprendido para comprender lo que le sucede. Dos T-34 se aproximan al seto con la esperanza de alcanzar un ángulo muerto; los otros intentan escaparse por encima del talud del ferrocarril. Pero ya es muy tarde: nuestros tanques han hundido ya otra parte del seto con el fin de ensanchar su campo de tiro, y en el espacio de un minuto los doce tanques quedan destruidos —yo diría mejor, convertidos en chatarra—, sin haber alcanzado colocar un solo disparo. Para recompensar a nuestros camaradas, les lanzo algunas tabletas de chocolate, y después damos media vuelta para irnos «a casa».

Victorias tan fáciles como estas son, sin embargo, una excepción. Los golpes de suerte son más raros que los golpes duros. Un día emprendo el vuelo en compañía de Fickel y de Stähler para dedicarme a mi deporte favorito: la caza de tanques; como era de esperar no nos han podido proporcionar cobertura, pero ya nos hemos acostumbrado a pasarnos sin ella. Acabamos de pasar sobre uno de nuestros destacamentos blindados, cuando surgen de entre las nubes unos 15 Aircobras (aparatos de caza americanos), con evidente intención hostil. En pocos segundos nos encontramos empeñados en un desenfrenado carrusel muy cerca del suelo, y es tan sólo gracias a la falta de disciplina de los rusos, que se estorban mutuamente, por lo que llegamos a salir bien del paso. Nuestros pobres aparatos quedan en un lamentable estado: las alas, desgarradas; los motores, rendidos; los mandos, segados o tijereteados; en una palabra, demasiado tocados para que puedan ser reparados aquí. Tres aviones menos en una escuadra tan puesta a prueba como la nuestra presentan una sensible pérdida. ¡Y Dios sabe cuándo recibiremos otros!

Pocos días más tarde —acabo de ser ascendido al empleo de comandante— nos mudamos una vez más. En Slynka, nuestra nueva base, hace un frío que pela; veinticuatro horas al día, el viento del Este barre el campo y el termómetro oscila entre -20 y -30 grados. Con una temperatura semejante, el número de aparatos disponibles disminuye aún más y las reparaciones llegan a hacerse prácticamente imposibles, pues no disponemos de un solo hangar y los mecánicos deben trabajar al aire libre. Sin embargo, necesitaríamos todos nuestros aviones, pues los rusos acaban de lanzar una ofensiva al Norte de Kirowograd y sus avanzadas han desembocado ya en el valle de Maronowka. Intentan aprovecharse de su ventaja y esto significa que debemos intentar contener a todo precio la llegada de sus refuerzos. Desde por la mañana hasta por la noche lanzamos nuestros aviones en picado contra las columnas rusas que se trasladan a primera línea. Dada la gravedad de la situación, he

movilizado hasta aquellos aparatos que se encontraban en un rincón del campo esperando su reparación. Un día, Fickel, en uno de estos cacharros remendados, encaja varios proyectiles antiaéreos y aterriza, *in extremis*, de panza. Afortunadamente, el terreno es casi llano; tomo tierra a su lado, Fickel y su ametrallador suben a bordo —no vale la pena destruir su avión, pues no queda gran cosa de él— y despego en el mismo momento en que una ametralladora rusa comienza a regar la pradera. Naturalmente estoy encantado de haber podido salvar a mis camaradas, pero esto supone disponer de un aparato menos.

Por regla general, los tanques rusos no gustan de las empresas nocturnas. Prefieren esperar a la salida del sol, sin duda, para evitar el meterse de cabeza en una trampa. Una noche, sin embargo, se apartan de esta regla de conducta y nuestra sorpresa —sobre todo la de una escuadrilla de caza estacionada un poco más hacia el Norte— es bastante penosa. Hacia medianoche, mi oficial de Estado Mayor me despierta bruscamente. Emocionadísimo, me comunica que varios pilotos de una escuadrilla de caza acaban de llegar para pedirme que despegue inmediatamente: varios tanques rusos, al parecer, han hecho irrupción en su campo en Malaya-Wísky; se divirtieron destrozando los aviones, y finalmente entraron en la ciudad misma para disparar a bocajarro en las ventanas de los alojamientos.

—Nos despertamos —cuenta un piloto— por los cañonazos. Por la calle pasaban los tanques rusos, sobre los que iban montados soldados de infantería. Nos escapamos a toda velocidad…

En efecto, estos evadidos llevan bajo su capote tan sólo un pijama. No cabe duda que han pasado bastante calor para no tener ahora frío.

Reflexiono rápidamente: un despegue inmediato no serviría para nada, ya que aún es de noche y para atacar a los tanques necesito un mínimo de claridad. Por otra parte, un ataque con bombas para espantar a los soldados de infantería es imposible: en la ciudad se encuentran aún varios destacamentos alemanes, sobre todo unidades de séquito, que desgraciadamente se verán sin defensa contra los tanques soviéticos.

Partimos, pues, al amanecer a través de espesos rastros de niebla, cuyas cintas deshilachadas se desenrollan perezosamente por encima de la llanura. Prudentemente, a ras de tierra nos acercamos al campo. Para nuestra extrañeza, la situación es menos catastrófica que lo que habíamos supuesto. Nuestra antiaérea pesada, transformada por las circunstancias en artillería terrestre, ha entrado ya en acción. En la pista central, algunos tanques rusos están ardiendo, los otros se han puesto fuera del alcance de los cañones. El personal de la escuadrilla de caza se ha atrincherado como ha podido por todo alrededor del campo. Tan pronto aparecemos nosotros, salen de las trincheras y manifiestan su alegría chillando y gesticulando como locos. Están seguros, por lo visto, de que vamos a liberarlos, en un abrir y cerrar de ojos, de los blindados rusos que rondan por los alrededores. En el borde del aeródromo, un T-34 se ha lanzado contra el barracón del servicio técnico; bloqueado por un muro, se ha quedado allí medio recubierto por los escombros del tejado e inclinado hacia atrás

como un borracho. Los otros se han atrincherado en un patio de fábrica. Nuestra tarea es delicada ya que se trata de picar entre las altas chimeneas, que dificultan nuestra aproximación. Muy pronto, los tanques se cansan de permanecer allí e intentan largarse. Pero por todos lados, alrededor del pueblo, nuestros cañones dejan oír sus rabiosos ladridos. Uno tras otro, los colosos de acero se inmovilizan, destripados, incendiados, heridos de muerte. En seguida nos ocupamos del resto de la columna: varias bombas, colocadas justo a la salida del pueblo, hacen comprender a la vanguardia rusa que les conviene más dar media vuelta. La mayoría de los soldados de infantería intentan esconderse en los profundos barrancos que rodean la parte oriental de la que fue columna. Es igualmente en estos barrancos donde ellos han dejado sus camiones de municiones y de gasolina. Algunas piezas antiaéreas ligeras se esfuerzan vanamente en mantenernos alejados; las reducimos fácilmente al silencio y después, con toda tranquilidad, acabamos con los camiones. Durante este tiempo, los últimos soldados de infantería huyen en desorden hacia el Este, hundiéndose hasta las rodillas en la nieve recién caída.

Siete veces mi escuadrilla anticarro hace el viaje de ida y vuelta entre nuestro aeródromo y Malaya-Wísky, Yo personalmente efectúo el mismo trayecto quince veces. El principal peligro no lo constituía la defensa soviética, considerablemente debilitada desde nuestro primer ataque, sino la niebla que cubría nuestro aeródromo, reduciendo la visibilidad en el momento del aterrizaje a algunos metros. Por la noche, las cercanías de Malaya-Wisky están completamente limpias de enemigos. Dieciséis esqueletos de tanques rusos prueban con una elocuencia terrible la precisión de nuestras armas y la maestría de nuestros pilotos.

El tiempo es tan execrable que la menor salida corre peligro de terminar en una catástrofe. Hemos recibido, por lo tanto, la orden de que cada mañana salgan primero algunos aparatos de reconocimiento meteorológico, que deben dar cuenta si ese día un ataque contra determinado objetivo es posible o no. Como esta exploración del cielo es de importancia capital, me reservo para mí estas patrullas matinales; casi siempre pido a Fickel que me acompañe. Tan pronto amanece, emprendemos el vuelo hacia el frente; la luz tamizada favorece considerablemente la localización a distancia de las posiciones enemigas de artillería, cuyos fogonazos se observan entonces con mucha más claridad que en pleno día. Bordeamos las primeras líneas volando a ras del suelo con el fin de descubrir los emplazamientos exactos de las baterías pesadas soviéticas. De esta forma evitamos a las fuerzas terrestres toda suerte de sorpresas desagradables. Ante nuestros ojos va desarrollándose un panorama fantástico iluminado por guirnaldas de fuego y por las trayectorias en colores de las trazadoras que suben hacia nosotros. Con algún intervalo, la defensa soviética lanza al cielo cohetes para señalar nuestro paso. Al alto mando soviético no parecen gustarle mucho nuestras inspecciones; le molestan sobre todo, porque con frecuencia nos aprovechamos para tirar al blanco sobre los tanques madrugadores que pretenden, también, aprovecharse de la penumbra para deslizarse hasta nuestros puestos

avanzados. Al final, los rusos se enfadan del todo: como su antiaérea no consigue acabar con nuestros paseos, movilizan la caza. Todas las mañanas, varios grupos de «Halcones Rojos» se dirigen a nuestro encuentro y como la Luftwaffe no quiere —o no puede— concedernos la más mínima protección, nos las vemos muy mal, a menudo, para salir del apuro. Con este régimen, mi pobre Fickel está que no se tiene de pie; todas las veces que regresamos de uno de estos combates-persecución —los rusos quieren forzarnos al combate, pero tienen que contentarse con perseguirnos, ya que no podemos permitirnos aceptar su reto—, el muchacho está lívido e intenta en vano ocultar el temblor convulsivo de sus manos. Gadermann, nuestro médico, me pide con insistencia que lo mande a la retaguardia, o al menos que lo libre de estas misiones matinales. Naturalmente, Fickel protesta; cuando aterrizamos con nuestros pobres cacharros llenos de agujeros, me dice, sonriendo: «Amigo mío, va usted a terminar con mis huesos; pero no importa, aún estoy fuerte». Sé muy bien que ha llegado al límite y que sus nervios le pueden abandonar en cualquier momento. Pero como rehúsa en absoluto entrar en razón —está empeñado en afirmar que se siente como un roble y que no quiere abandonar a sus viejos camaradas—, me veo obligado a complacerle. En un punto, tiene toda la razón: no es verdaderamente éste el momento de privar a la escuadrilla de uno de sus mejores pilotos.

Acabamos de patrullar en la región de Kirowogrado y regresamos tranquilamente hacia nuestra base. Todo está en calma y el tiempo tiene tendencia a mejorar. Pero apenas llegados a la mitad del trayecto, nos encontramos con una verdadera muralla de niebla. Fickel se me acerca, pues en este espeso puré se pierde uno con desconcertante facilidad. Apenas vemos ya el cielo. Al alcanzar Nowo Ukrainka descubro en el último instante varias chimeneas de fábricas. La niebla está tan alta que no podemos pensar en pasar por encima; no nos queda más que un medio: continuar volando a ras de tierra. Además, quién sabe los centenares de kilómetros que tiene esta masa en movimiento. ¿Volar a todo riesgo hacia el Oeste hasta que se termine la gasolina y aterrizar en alguna región ocupada por los guerrilleros? Esto tampoco puede ser la solución ideal, pues, además, en el CG de la División deben estar esperándome con impaciencia. Por otra parte, después de haber patrullado durante más de una hora, nuestros depósitos de gasolina deben estar casi secos. Decido, pues, descender hasta casi rozar el suelo e intentar llegar al aeródromo pese a la insuficiente visibilidad. Todo alrededor de mí se extiende una niebla uniforme y mi vista sólo alcanza unos pocos metros; los suficientes, sin embargo, para constatar que Fickel ha desaparecido. ¿Habrá chocado con alguna de las malditas chimeneas?

Vuelo ahora a quizás dos metros del suelo y abro desmesuradamente los ojos para ver a tiempo los postes telegráficos, árboles, colinas y otros obstáculos, que voy saltando aproximadamente como lo hace el corredor de vallas. Si me elevo un poco más, a cinco o seis metros, ya no veo la tierra. Me guío más que nada por la brújula; han pasado ya veinte minutos desde que quedó atrás Nowo Ukrainka, y si no me he equivocado debemos encontrarnos ya a dos o tres kilómetros del campo. Empiezo a

sudar la gota gorda; o las colinas que sobrevuelo están cada vez más altas, o bien es que la niebla ha espesado aún más. Solamente, al tirar de la palanca me hundo en el gris opaco. Salto algunos postes telegráficos más, pero ya estoy harto.

—Henschel, voy a tomar tierra.

Falta saber dónde: no distingo, por así decirlo, nada en absoluto. Tanto peor; bajo mis flaps, corto gasolina y a poca velocidad tanteo para encontrar el suelo. ¡Con tal de que el aparato no tropiece en el último momento con algún obstáculo! Ahora ya no podría salvarlo. Un choque, seguimos rodando un poco, unos traqueteos y el aparato se inmoviliza. Henschel abre la cabina y sale fuera. Está radiante de alegría.

—¡Menos mal! Hemos tenido una suerte de locura.

Tengo la impresión de que nos hallamos en una colina, ya que la niebla es aún más compacta, hasta el punto de aislarnos completamente del resto del mundo. Como oigo muy vagamente el ruido de un motor, envío a Henschel en esa dirección; quizás estemos cerca de una carretera. Desaparece devorado por la masa impalpable, mientra yo me siento en la tierra con la espalda apoyada contra una rueda de mi viejo Junkers 87; en el fondo me puedo dar por satisfecho de encontrarme aún con vida. Pero ya Henschel regresa para anunciarme que, efectivamente, pocos metros detrás de nosotros hay una carretera grande. Ha interrogado a varios conductores, que le han dicho que nos quedan aún nuestros buenos cincuenta kilómetros hasta Pervomaisk, nuestra actual base. Nos volvemos a meter en el aparato, pongo en marcha el motor y con la mayor prudencia me dirijo a la carretera. Incluso en ella la niebla lo oculta todo. La visibilidad no alcanza ni a treinta metros. Afortunadamente, la carretera es muy ancha; avanzamos como un vehículo ordinario y nos atenemos incluso a los reglamentos de la circulación, es decir, que mantenemos nuestra derecha y damos la prioridad a los camiones grandes. Me paro al menor embotellamiento para evitar que algún conductor se nos eche encima. La circulación —exclusivamente militar, desde luego— es tan densa como en las autopistas de Alemania. Los ocupantes de los vehículos que se cruzan con nosotros o que nos adelantan distinguen la silueta del Stuka cuando solamente están a pocos metros; se preguntarán si no están sufriendo alucinaciones. Rodamos así durante unas dos horas —la carretera sube y baja— y nuestro extraño vehículo se burla de las cotas. Pero he aquí que un paso a nivel pone fin a nuestra excursión; por mucho que frene, retroceda, avance, resulta imposible que las alas entren entre los dos pilares que encuadran la barrera. No me queda más remedio que bajarme y parar un vehículo del ejército. Henschel permanece en el avión para guardarlo, aunque este género de vehículo no constituirá probablemente una atracción para los ladrones.

No hay más que doce kilómetros hasta Permovaisk, adonde llego justo al tiempo para el almuerzo. Mis compañeros me hacen un recibimiento delirante. Habiendo calculado hasta el minuto el tiempo que mi reserva de gasolina me permitiría estar en el aire, y después de indagar en vano cerca de las unidades terrestres del sector, me creían ya muerto. De Fickel no tienen aún noticias. Abato la cabeza; con el corazón

encogido me acuerdo de los avisos del médico y me asaltan unos remordimientos terribles, aunque tardíos.

Al filo del mediodía, la niebla se levanta; regreso al lugar donde he dejado el aparato, y despego utilizando la carretera como una pista. Pocos minutos más tarde tomo tierra en nuestro campo y entrego mi cacharro a los mecánicos, que se ponen a auscultarlo con gestos casi tiernos, como si acariciasen al hijo pródigo vuelto por fin al redil. Otro avión me espera y volvemos a salir de nuevo contra el enemigo. A nuestro regreso, el médico me entera de que Fickel ha telefoneado desde Nowo Ukrainka. Está sano y salvo lo mismo que su ametrallador. Al perderme, en lo más espeso de la niebla, se posó en una pradera y se trasladó a pie hasta el puesto de mando de un regimiento de infantería. Dejo escapar un suspiro de alivio, pues creía ya tener su muerte sobre mi conciencia.

Algunas semanas más tarde, el centro de nuestra actividad se desplaza hacia el Norte. Importantes fuerzas alemanas han sido cercadas en la región de Tscherkassy y se trata ahora de liberarlas. El ataque, destinado a penetrar en la bolsa, parte esencialmente del Sur y del Suroeste. Apoyamos continuamente el avance de las Divisiones blindadas 11 y 13 que, después de haber alcanzado el Dnieper, tropiezan con potentes fortificaciones, escalonadas en profundidad. Nunca hemos visto hasta ahora, en un espacio tan relativamente pequeño, tantos objetivos «interesantes». La actividad aérea es considerable en ambos bandos; nuestros principales adversarios son los «Gustavos de Hierro», los grandes aviones de asalto que intentan imitarnos hostigando a nuestros tanques y a nuestras columnas motorizadas. Nos gustaría mucho entablar combate con estas formaciones para expulsarlas de nuestro espacio aéreo. Desgraciadamente sus aparatos son algo más rápidos que los nuestros, ya que pueden ocultar su tren de aterrizaje, invención esta utilísima que los constructores del Junker 87 han desdeñado, por desgracia. Además, su velocidad en picado es netamente superior a la nuestra por el hecho de que su blindaje más potente aumenta la aceleración. Por otra parte, nos los encontramos casi siempre cuando estamos volando a ras de tierra, por lo que es inútil pensar en alcanzarlos.

Cierto día, sin embargo, consigo dar un buen golpe a estos pajarracos. Mis escuadrillas se encuentran atacando con bombas una posición soviética camuflada en un bosque; yo cruzo por encima de la refriega con mi avión-cañón, ya que aún no he divisado ni un sólo tanque. De pronto, algo delante de mí y ligeramente a un costado, diviso a una formación de «Gustavos», Protegidos por varios Lags y Aircobras, vuelan en dirección Sureste, a unos 300 metros más bajos que yo. Inmediatamente transmito a todos mis pilotos que vamos a atacar esta formación, y después, seguido del Stuka bombardero que me escolta, me lanzo a la persecución de los rusos, que aún no me han visto. Al principio les gano terreno, la distancia disminuye visiblemente, pero cuando llego a un centenar de metros del avión de cola, me doy cuenta de que ya no los alcanzaré. Han empezado a aumentar su velocidad y no puedo hacer nada, pues estos aviones son más rápidos que los míos. Por sí fuera

poco, esta persecución me ha colocado en una posición muy desagradable: dos cazas rusos se interesan mucho por mí, y se encuentran ya casi en mi cola. Pero no quiero largarme sin haber, por lo menos, probado mi suerte. Aunque la distancia ahora es bastante considerable, demasiada sin duda, cojo a un «Gustavo» en mi visor y le largo un par de proyectiles de los especiales antitanques. Realmente lo hago como una fanfarronada, pues la velocidad inicial de mis cañones es, desde luego, insuficiente. Lo miro y no lo creo: mis balas pegan justo en la intersección de las alas con el fuselaje y el «Gustavo» se transforma en una inmensa bola de fuego, de la que escapa una lluvia de restos. Los otros han debido quedar llenos de pavor y reaccionan descendiendo vertiginosamente para escapar de mí a toda velocidad. A éstos no podrán atraparlos mis cañones. Además, ya es hora de que dé media vuelta, pues los dos cazas se acercan peligrosamente para castigarme. Con una sucesión de hábiles acrobacias, consigo desprenderme y volver a reunirme con mi grupo; en ese sitio, mis perseguidores, visiblemente asqueados, prefieren no insistir; creen, sin duda, que nuestra propia caza ronda por los alrededores para protegernos.

Como para recordarme que este éxito es un golpe de suerte más que de superioridad imaginaria, el destino nos golpea esa misma tarde en un sector vecino. El teniente Kunz, uno de mis mejores pilotos, es derribado por un «Gustavo» y se estrella contra el suelo; con sus 70 tanques destruidos, era el as de la escuadrilla antitanque. Una pérdida más, difícil de llenar…

Pocos días más tarde, la operación liberadora consigue crear, a través del cerco soviético, una especie de estrecho corredor por el cual son evacuadas las unidades cercadas de Tscherkassy. Inmediatamente, el alto mando, deseoso de acortar nuestras líneas, lleva el frente más atrás. Al mismo tiempo, abandonamos en el sector meridional la cabeza de puente de Nikopol, que es imposible mantener.

Por casualidad nos enteramos de que varias formaciones de bombarderos americanos, después de haber atacado ciudades alemanas, han aterrizado en regiones vueltas a ocupar por los rusos. Sin duda, van a prepararse, en casa de sus aliados, para una nueva misión contra Alemania. Sin embargo, su verdadera base se encuentra en el Mediterráneo… Una mala noticia: debido a nuestras retiradas sucesivas, el frente occidental no cesa de acercarse al frente oriental… El enemigo saca tajada de nuestras conquistas… ¿Hasta cuándo podremos impedir que las dos hojas de la tenaza se cierren?

XIII

UN BAÑO EN EL DNIESTER

En marzo de 1944 se dibuja una amenaza particularmente grave contra el sector meridional del frente. Por medio de una poderosa ofensiva en la región de Nikolajew, los soviets intentan llevar a cabo una penetración decisiva que traería consigo la destrucción de todos los ejércitos alemanes del sector Sur. Una vez más, mi escuadra se encuentra en el centro de la batalla. Estacionados en Rauchowka, a 200 kilómetros al norte de Odessa, tratamos de aliviar a las unidades de tierra empeñadas en combates mortíferos. Desde la mañana hasta la tarde no nos tomamos ni un sólo minuto de descanso; nuestro cuaderno de caza se va alargando y ya ni contamos los cañones y «órganos de Stalin» que hemos reducido al silencio. Cada vez que los rusos abren una brecha en nuestro dispositivo se nos pide ayuda. Gracias a nuestra intervención en masa, los esfuerzos de los rusos son vanos; las brechas que abren son inmediatamente cerradas por medio de contraataques. Y es este éxito defensivo lo que permite al conjunto de nuestros ejércitos replegarse unas semanas más tarde a posiciones preparadas de antemano.

En el curso de este período recibimos un día la orden de remontar el Dniester en dirección al Noroeste. Noticias alarmantes procedentes de unidades rumanas dan cuenta del cruce del río por destacamentos rojos, tanto motorizados como blindados, los cuales, en la región de Jampol, se dirigen hacia el Sur. A simple vista, esta noticia parece absolutamente una fantasía; significaría, en efecto, que los soviets, atacando al mismo tiempo en el Norte y en el Sur, habrían desbordado nuestras líneas y se encontrarían ya en Transistrie, a 200 kilómetros detrás de nosotros. Desgraciadamente, nuestros reconocimientos confirman estos informes: potentes unidades rusas, pertenecientes a todas las armas, cruzan ya el río y los ingenieros soviéticos han emprendido la construcción de un gran puente.

Puede parecer asombroso a los no iniciados, que el enemigo haya podido lanzar una operación tan importante sin que nuestro alto mando no tuviese de ello inmediato conocimiento. Para nosotros, que tantas cosas hemos visto en el frente del Este, tal acontecimiento no tiene nada de extraordinario. En esta inmensidad, las primeras líneas están mantenidas por fuerzas muy débiles y muy estiradas; en ocasiones, sectores enteros entre dos puntos de apoyo están simplemente controlados por patrullas. Si los rusos consiguen infiltrarse a través de la red de avanzadillas, encuentran ante ellos un completo vacío, en el que pueden adentrarse sin encontrar la menor resistencia, a excepción de algunos disparos, más bien simbólicos, de una unidad de transporte o de un grupo de soldados de transmisiones.

La meta de la ofensiva soviética es evidente; quieren llegar a la espalda de los ejércitos alemanes del Sur y penetrar en dirección a Jassy para alcanzar los pozos de petróleo de Ploesti. Como nuestra intervención sigue siendo indispensable en la región de Nikolajew, tenemos que contentarnos con dos o tres servicios por día contra la cabeza de puente rusa de Jampol. Utilizamos para estas misiones el pequeño campo de Kotowsk, al sur de Balta; es decir, que se da el caso curioso de tener que buscar al enemigo en dirección al Oeste. Los rusos se esfuerzan por todos los medios en terminar rápidamente el puente que debe reemplazar a los pontones provisionales. Con el fin de rechazar nuestros ataques, han concentrado alrededor de la obra numerosas piezas antiaéreas que nos hacen la vida imposible. Pero la partida que aquí se juega es muy importante: ni una sola vez las barreras de fuego de la DCA nos incitan a dar la media vuelta antes de haber soltado nuestras bombas en las obras.

Nuestros éxitos se confirman por la radio rusa, cuyos mensajes son captados regularmente por nuestros operadores. Los comandantes de las unidades terrestres se quejan sobre todo de la aviación roja y notablemente de los cazas, los «halcones». Se les acusa de cobardía y presentan las pérdidas en hombres y material que les infligimos como el resultado de esta cobardía. Tengo un oficial en mi escuadrilla que habla el ruso con fluidez; de cuando en cuando pone su radio en la longitud de onda utilizada por los soviets, escucha y traduce inmediatamente los mensajes. Las frecuencias de los rusos están próximas a las nuestras; a veces los soviets intentan indicarnos en alemán, naturalmente, nuevos objetivos que nos forzarían a cambiar de ruta; desde luego que estos objetivos que nos piden bombardeemos se encuentran generalmente en la zona ocupada por nuestras tropas. A los pocos días nos damos cuenta de esta pequeña estratagema y cada nueva orden recibida en ruta es objeto ahora de una meticulosa comprobación; desciendo hasta doscientos o trescientos metros del suelo para asegurarme que el objetivo en cuestión se trata efectivamente de una batería o posición enemiga. A veces, en el momento de atacar, oímos en nuestros auriculares unos gritos desesperados: «Atención, que son nuestras tropas». Siempre se trata de los rusos. Las últimas palabras de su «speaker» son, con frecuencia, cubiertas por las explosiones de nuestras bombas. De tiempo en tiempo, captamos también «arengas», especialmente cuando las unidades de tierra insultan a los aviadores:

—¡A todos los «halcones» rojos! No sois más que una partida de cobardes. Vuestra conducta es tan repugnante que vamos a elevar un informe al comisario político. ¿Es que no vais a decidiros a atacar a estos cerdos nazis? Tenéis la culpa que hayamos perdido varias barcazas y tres grúas.

Del 15 al 20 de marzo de 1944 el tiempo es asqueroso, innoble, execrable. Llueve veinticuatro horas al día; por citar un dicho de la jerga de los aviadores, «incluso los gorriones se ven obligados a ir a pie». Es imposible el despegue y los rusos se aprovechan de nuestra inactividad forzada, que lamentamos aún más por el hecho de que el alto mando no dispone de ninguna unidad de reserva para contener la cabeza

de puente rusa. Y sabemos que está fuera de cuestión el intentar trasladar ni siquiera un batallón, tomándolo del frente, ya tan vacilante, de Nikolajew.

Por fin, el 20 de marzo el tiempo mejora. Realizamos siete misiones en la región comprendida entre Nikolajew y Balta y después despegamos para nuestro octavo servicio, contra el puente de Jampol. Probablemente los rusos han reforzado, entretanto, su defensa con la adición de nuevas baterías antiaéreas y el aumento de sus aparatos de caza. Hemos pedido, por tanto, una escolta de protección que debe llegar de Odessa, ya que nuestros pilotos de caza han tenido que abandonar los campos embarrados de Kotowsk y de Rauchecow para refugiarse en un aeródromo con pista de cemento. Por el contrario, los Stukas, provistos de ruedas muy anchas, pueden posarse en este barro sin hundirse. Convenimos por teléfono, el lugar del encuentro a tal y tal hora, encima de una curva característica del Dniester, a unos 50 kilómetros del objetivo. Sin duda alguna, nuestros cazas han encontrado en el último momento dificultades imprevistas; quizás el campo de Odessa ha sido fuertemente bombardeado; sea lo que fuere, nuestra escolta nos da esquinazo. Pero esto no importa, atacaremos a pesar de todo. Mi grupo tiene desde hace varios días algunas tripulaciones nuevas, por lo que nuestra eficacia no es ya del todo lo que era antes. Al cabo de cuatro años de guerra, los escasos pilotos de gran clase han quedado repartidos entre todos los sectores y la creciente penuria de carburante limita la duración de la instrucción de los nuevos cursos. Estoy seguro que con los litros disponibles actualmente para cada alumno, no hubiera obtenido yo mejores resultados que los que muestran estos muchachos formados el año precedente.

A veinte kilómetros del puente encontramos los primeros cazas soviéticos. Unos treinta Lags 5 que viran en seguida para situarse detrás de nosotros. Cargados con el peso de las bombas, nuestros Stukas son difíciles de maniobrar. Ordeno a mis pilotos que continúen, y haciendo una larga elipse, consigo remontar toda la formación e irme a insertar finalmente en la estela de los Lags, los cuales se aprestan a abrir el fuego contra mis aparatos de cola. Mi escuadrilla comienza ya a desparramarse, pero, por fin, estamos a la vista de nuestro objetivo. A fuerza de zigzaguear, consigo escapar de algunos rusos que, derechos contra mí, intentan derribarme con una ráfaga de proyectiles. Si veo que no puedo escaparme echándome a un costado, me eclipso en el último momento pasando por encima o por debajo. Por mí mismo no me apuro mucho, pero tiemblo al pensar en mis tripulaciones «novatas»; si consiguen salir hoy con bien habrán merecido verdaderamente sus galones. Por radio les doy mis últimas órdenes:

—Prepárense para atacar… vuélvanse a agrupar… ¡reagrúpense, maldita sea! ¡al ataque!

Yo me lanzo contra el puente. Al descender veo los fogonazos de numerosos cañones que nos disparan; los proyectiles pasan a izquierda y derecha de mi aparato y estallan muy alto. Henschel, siempre impasible, encuentra que hay mucho algodón en rama en el cielo; se refiere a las nubecillas blancas que dejan las explosiones. Me

desespero porque veo que mis pilotos no están lo suficientemente agrupados. Cuanto mayor sea la separación entre dos aparatos, mayor será la dispersión de su tiro; los cazas enemigos se aprovechan de ello en seguida, pues en lugar de tropezar con el fuego concentrado de nuestras ametralladoras, encuentran solamente ráfagas aisladas fáciles de evitar. Chillo a los retrasados:

—Daos prisa… acelerar, cerrar las formaciones… ¡no sois los únicos con miedo, idiotas!

Resulta difícil en tales circunstancias, no emplear términos muy fuertes. Pero es necesario que me ocupe también de mí mismo. Enderezo a 400 metros con el tiempo justo de ver caer mi bomba en el agua a la derecha del puente. No me extraña nada: sé que es el efecto del viento que la ha desviado.

—¡Atención!… el viento viene de la izquierda… visar más a la izquierda…

La bomba de mi tercer aparato da de lleno en el pilar central del puente que se derrumba por completo, arrastrando consigo toda su cubierta. Nuestra tarea ha terminado en lo que al puente se refiere. Nos elevamos, sobrevolamos los alrededores de las obras y al descubrir el emplazamiento de las baterías antiaéreas, picamos de nuevo contra los cañones.

¡Les vamos a dar hoy una buena! grita con júbilo Henschel.

Me gustaría alegrarme como él, pero mis preocupaciones como jefe responsable están lejos de haber terminado. Dos de mis nuevos pilotos se han dejado distanciar y se arrastran a un centenar de metros detrás de los otros; inmediatamente varios Lags se deslizan entre ellos y el grueso de la formación. Los dos pobrecillos se defienden como pueden; uno de ellos pierde súbitamente la cabeza y en lugar de intentar unirse de nuevo a la formación, corta nuestra línea de vuelo y sale derecho hacia las líneas enemigas. Trato de alcanzarlo, pero por sólo un aparato, no puedo abandonar todo el grupo. Por la radio, trato de que entre en razón, le vocifero, le lanzo órdenes y le cubro de insultos; ha debido quitarse los auriculares, pues no reacciona. Se encuentra ya sobrevolando la orilla rusa del Dniester; su aparato ha encajado probablemente algunas balas, pues de su motor se escapa un ligero humo; pero si tan sólo quisiera escucharme, podrían mantenerse en el aire unos minutos más y alcanzar nuestras primeras líneas.

—Un pequeño acceso de locura, sus nervios que le han fallado, dice Henschel.

Por el momento, no puedo ocuparme más de él; debo, ante todo, regresar con el grueso de mi grupo. Un cuarto de hora más tarde, los cazas soviéticos abandonan la persecución y nosotros volvemos a tomar la formación de crucero hacia nuestro campo. Cedo entonces el mando al jefe de la séptima escuadrilla y después, escoltado por mi oficial de estado mayor, el teniente Fischer, doy media vuelta para remontar el curso del Dniester. Volamos a ras de agua entre los ribazos abruptos. Muy pronto descubrimos a unos 3000 metros de altitud a los cazas rusos que vuelan alrededor de los restos del puente. No deben esperar volver a vernos tan pronto y además los ribazos nos ocultan bien. Un poco más lejos, me elevo bruscamente unos metros. He

calculado bien la distancia, pues, a la primera ojeada, diviso, a unos cinco o seis kilómetros, a la derecha, nuestro aparato que se ha posado en unas tierras de labor. A su lado están el piloto y el ametrallador. Mientras vuelo sobre ellos, me hacen señales desesperadas para darme cuenta de las posibilidades del aterrizaje. «Si me hubiesen escuchado hace poco, no tendría necesidad de hacer ahora el acróbata», no puedo dejar de gruñir. Sería incapaz de decir por qué, pero este asunto no me gusta mucho. Sí todo va bien, me digo, sobre todo para infundirme valor, será ésta la séptima tripulación que rescato ante las barbas de los rusos. Pido por radio a Fischer que me espere un poco más lejos y que me cubra en el caso de que los cazas rusos quieran intervenir. Bajo después los flaps, reduzco el gas, voy a tomar tierra… ¡pero qué pasa! El aparato llevaba aún, sin duda, mucha velocidad, se posa un poco, rebota…, acelero; me elevo y vuelvo a virar con los dientes apretados. Nunca he fallado ningún aterrizaje, ¿será esto una advertencia del destino? Después de todo, esta tentativa de salvamento es una locura, tan cerca del objetivo que acabamos de destruir y muy metidos en las líneas enemigas… Bueno, ¿es que por casualidad tengo miedo? Corto de nuevo el motor, bajo los flaps…, ya está…, el suelo está tan blando que no necesito ni frenar. El aparato rueda unos metros y se detiene justo delante de los dos hombres, un sargento y un cabo primero, que han observado mi maniobra con angustia visible. Henschel levanta el cristal y les hago signos de que suban rápidamente. Quizás a un kilómetro al Este, vuelan muy altos varios «halcones» rojos; hasta ahora no nos han visto aún…

—¿Todo listo, Henschel?

Acelero y al mismo tiempo doy un frenazo a la izquierda; quiero despegar exactamente como me he posado. De repente, mi rueda izquierda se hunde en la tierra, trato de sacarla acelerando, pero sólo consigo que se hunda más. El aparato se ha inmovilizado. ¡Quizás sea sólo un poco de tierra que se haya metido entre el guardabarros y la rueda!

—Henschel, sal de prisa y quita el guardabarros. Acaso esto sea suficiente.

Henschel destroza su navaja de muelles antes de haber quitado el guardabarros, pero pronto comprendemos que ha sido una labor en vano; la rueda está bloqueada en la tierra. Por más que tire de la palanca hasta mi vientre y la lleve progresivamente hacia adelante al mismo tiempo que acelero violentamente, no nos movemos. Todo lo más que podría conseguir con este método, sería poner de morro al avión con lo que no adelantaríamos mucho. Fischer vuela sobre nosotros muy bajo y pregunta por radio:

—¿Debo tomar tierra?

Dudo un momento y me digo que tampoco él podrá salir. Esta tierra arcillosa y movible es una trampa mortal para cualquier aparato. Le contesto, por tanto:

—Sobre todo, no intente aterrizar. Vuélvase.

Miro después alrededor mío. ¡Dios mío! Un buen centenar de rusos llegan a todo correr; se encuentran ya a menos de 500 metros. Con un grito alerto a los otros y en

seguida nos ponemos a correr a toda velocidad hacia el Sur. Sé que el Dniester pasa a unos 6 kilómetros. Es absolutamente necesario que franqueemos el río si queremos escapar de nuestros perseguidores. Empiezo ya a sudar la gota gorda, ¡se corre muy mal cuando se llevan botas de vuelo, una chaqueta con piel y pantalones largos! Afortunadamente no necesito animar a los otros. Lo mismo que yo, no quieren ser hechos prisioneros por los rusos, quienes han arreglado ya las cuentas a más de un aviador derribado.

Verdaderamente, el miedo nos da alas. Al cabo de media hora hemos aumentado nuestra distancia en unos quinientos metros. Por fin llegamos a un corte vertical, en el fondo del cual se desliza el río. Nerviosamente buscamos una posibilidad de descender, pero en ninguna parte vemos el menor resquicio, la más pequeña pendiente por la cual dejarnos resbalar. Detrás de nosotros, los rusos se acercan y nos creemos ya perdidos; pero de repente me acuerdo de un juego de mi infancia: con los otros chavales del pueblo trepaba hasta la copa de un gran pino del que me dejaba caer, agarrándome a todas las ramas que encontraba en mi descenso, lo que era suficiente para amortiguar mi caída. Y entre los bloques que componen el acantilado crecen enormes arbustos, cuyas ramas, armadas de largos espinos, pueden servir para frenar el descenso. Mis compañeros lo comprenden en seguida; nos dejamos deslizar uno tras otro y unos minutos más tardes nos encontramos todos en la orilla: las manos ensangrentadas y las ropas hechas harapos. Henschel comienza a ponerse nervioso.

—Saltemos al agua —grita—. ¡Más vale ahogarse que caer en manos de los rojos!

A duras penas consigo retenerlo. Estamos cubiertos de sudor y el agua debe de estar helada. Primero recobramos nuestro aliento y después nos quitamos nuestras chaquetas de piel. En el intervalo, los rusos han llegado al borde del acantilado. No pueden vernos, pues la pared nos oculta a sus miradas. Muy excitados, corren por todas partes sin llegar, al parecer, a comprender qué es lo que nos ha podido pasar. Probablemente, no pueden creer que hayamos arriesgado el salto al vacío. El río, crecido por el deshielo de la nieve, arrastra gruesos trozos de hielo. Los otros entran ya en el agua y les sigo después de haberme desembarazado de mis botas de vuelo; no conservo más que la camisa y el pantalón. Deslizo el mapa bajo mi camisa y coloco en los bolsillos la brújula y —feliz inspiración— mi Cruz de Caballero con Espadas. Al primer contacto con el agua, tengo un movimiento instintivo de retroceso: jamás, por nada del mundo, me meto ahí dentro. Pero pienso lo que me espera aquí, en esta orilla, y un instante después me lanzo al agua.

Al cabo de pocos minutos, la temperatura empieza a paralizarme: me falta el aire, me sofoco y no noto ya mis piernas. Con los dientes apretados, me concentro en una sola idea: hacer tranquilamente, sistematicamente, los movimientos de la braza: uno, dos, tres…; uno, dos, tres… El agua debe de tener todo lo más tres o cuatro grados y el río tiene una anchura de unos 600 metros. La orilla opuesta se acerca con una lentitud desesperante. Los otros nadan justo delante de mí; estoy preocupado sobre

todo por Henschel: fui yo quien le dio en Graz su diploma de «perfecto nadador» después de haber nadado solamente veinte minutos, pero entonces él estaba en traje de baño y el agua no era tan fría. Le hará falta mucha energía para mantenerse hoy veinte minutos o más, ya que el pobre muchacho apenas avanza. Hacia la mitad del río, le alcanzo; unos metros delante de nosotros nada el ametrallador del aparato accidentado, y bastante más lejos el suboficial, quien da sensación de encontrarse en su elemento. Poco a poco, todo mi cuerpo se entorpece; únicamente es el instinto de conservación el que me empuja aún a mantenerme en la superficie y avanzar lentamente, penosamente. Con franqueza, admiro la resistencia de los otros que no tienen tanto entrenamiento como yo. El suboficial alcanza ya la orilla, sale del agua y se deja caer a lo largo sobre la tierra húmeda, un minuto más tarde me uno a él y en seguida llega el cabo primero. Sólo Henschel se debate aún a unos 150 metros de la orilla. Los otros dos están tumbados en el suelo, al límite de sus fuerzas, sin respiración con la boca abierta; el cabo primero balbucea frases incoherentes, está delirando. Sentado a su lado observo con ansiedad a Henschel, que no avanza casi nada. Aún 100 metros, 80 metros. Súbitamente levanta verticalmente sus dos brazos:

—No puedo más…, no puedo más …grita con un sollozo— y se deja hundir.

Su cabeza emerge una vez más y después desaparece completamente. Me lanzo, haciendo acopio de mis últimas fuerzas. Intento sumergirme, pero soy incapaz de ello; sería necesario que pudiese almacenar aire en mis pulmones, pero el ambiente tan glacial me impide llenar mi pecho. Después de varias tentativas inútiles, consigo llegar de nuevo a la orilla. Además, aunque hubiese conseguido coger a Henschel no hubiera tenido fuerza suficiente para llevarlo a la orilla; en lugar de un cuerpo, el Dniester se hubiera tragado dos. Desplomado en la orilla pienso en mi pobre Henschel… «Yo tenía un camarada»…

El mapa no ha resistido a la inmersión, pero afortunadamente me lo sé de memoria. Sólo que esto no me sirve de mucho; ante todo sería necesario saber hasta qué lugar han avanzado los rusos en esta orilla. ¿Tendremos la suerte de caer en una de las unidades rumanas destinadas a guarnecer este sector del frente? Francamente, lo dudo…

Por lo que se refiere a nuestro armamento, no es muy brillante que digamos: yo tengo una pistola del 6,35 con seis balas, el suboficial exhibe otra de 7,65 con un cargador completo y el cabo primero no tiene nada más que la navaja rota de Henschel. Con nuestras armas en la mano, emprendemos la marcha en dirección al Sur. Conozco vagamente la región por haber volado sobre ella más de una vez; algunas colinas que alcanzan unos 200 metros, muy pocas localidades, y a 60 kilómetros un ferrocarril del que conozco al menos dos estaciones: Balti y Floresti. Es muy poco probable que los rusos hayan alcanzado ya esta línea. En este momento son aproximadamente las tres de la tarde; el sol se encuentra al Suroeste y, por tanto, lo tenemos de frente. De momento seguimos un pequeño valle entre dos cadenas de colinas. Ante todo se trata de evitar los pueblos. Ordeno a mis compañeros vigilar la

menor traza de lugar habitado y para mayor seguridad asigno a cada uno un sector de campo de observación.

Al cabo de una hora el calor disminuye, y nuestra ropa empapada va a convertirse en corazas de hielo. Atención, he visto moverse algo justo delante de nosotros; el sol me impide distinguir exactamente estas pequeñas siluetas… ¡Maldita sea! Tres hombres se dirigen hacia nosotros, están a unos 300 metros y nos han visto ya desde hace rato. Son unos muchachos muy altos, ¿rumanos? El del centro lleva una metralleta, los otros dos van armados con fusiles. Seguro, son rumanos; reconozco sus uniformes verde oscuro con reflejo marrón. De repente me acuerdo de que ya no llevamos nuestros uniformes, lo que significa que estos hombres no pueden saber a que ejército pertenecemos. Aconsejo al suboficial de que guarde su pistola y meto la mía en su funda por miedo a que los rumanos al vernos armados empiecen a tirar sobre nosotros. Los tres soldados se han parado delante, a un metro, y sus miradas expresan una gran curiosidad. ¿Cómo podré hacerles comprender que necesitamos ropas secas, comida y, sobre todo, un coche que nos lleve a nuestro campo? Doy un paso adelante:

—Somos aviadores alemanes. Nuestros aparatos…

No tengo tiempo de acabar. Los tres «rumanos» adoptan una actitud amenazadora; en una fracción de segundo me apuntan sus armas al pecho. Con un gesto rápido, el más joven —el que lleva la metralleta— tiende la mano hacia la funda de mi pistola, la abre y arranca de ella el revolver. Solamente es ahora cuando lo miro con más detenimiento y veo en sus cuellos el martillo y la hoz: ¡rusos!

Hecho curioso: la idea de rendirme pasivamente ni siquiera cruza por mi mente; en lo único en que pienso es en escapar, aunque sólo tenga una probabilidad entre cien de conseguirlo. En ningún caso quiero ser prisionero de los soviets; se pondrían muy contentos de tenerme. Prudentemente, vuelvo la cabeza para ver si detrás de mí la vía está libre; en seguida los tres rusos sospechan algo y uno de ellos mi grita «stoy!» (¡alto!). Tanto peor, me bajo bruscamente al mismo tiempo que giro sobre mis talones y me pongo a correr, zigzagueando sin cesar. A mi espalda se oyen tres detonaciones simultáneas y en seguida la metralleta empieza a escupir sus ráfagas. Siento un dolor lacerante en la espalda, pero continúo corriendo como una liebre, siempre zigzagueando; alcanzo la cima de una colina mientras las balas pasan silbando a izquierda, y derecha. Los rusos me persiguen con una tenacidad desagradable: corren, se paran para tirar, vuelven a correr, se paran otra vez, disparan y no me atinan. Nunca hasta ahora había hecho un «sprint» parecido; es una pena que no haya un cronometrador en los alrededores, estoy ciertamente a punto de batir el record de los 400 metros. A cada paso, la sangre brota de mi espalda, debo luchar contra el desvanecímiento; un negro velo cruza ante mis ojos, aprieto los dientes diciéndome que el destino abandona sólo a aquellos que se abandonan a sí mismos…

Sigo por la cima en dirección al sol para dificultar el tiro de los rusos. No quiero bajar por la vertiente opuesta, pues ya no me quedarán fuerzas para subir otra

pendiente. De cuando en cuando tengo que cerrar los ojos para escapar a este maldito velo negro…

¡Dios mío! En sentido inverso viene un grupo de unos veinte soldados de infantería que se precipita hacia mí; no cabe duda que han oído los disparos y comprendido de lo que se trata, pues parecen muy decididos a rematar al animal acosado en que me he convertido. ¿Iré a sucumbir bajo esta superioridad después de haber escapado a tantos peligros y, sobre todo, a las ráfagas de la endiablada metralleta que sigue ladrando siempre detrás de mi? Ante esta vociferante tropa que se apresta a rematarme, mi voluntad se encabrita en un último sobresalto: de un salto, abandono la cima y me lanzo por la vertiente opuesta. A trescientos metros detrás de mí, el hombre con la metralleta; más lejos y a la izquierda el grupo de soldados que trata de cortarme el camino. Al pie de la pendiente me encuentro con un campo de labor, tropiezo, caigo sobre un montón de tierra y ya no me levanto más. Estoy lo que se dice al límite de mis fuerzas; inmóvil, con los ojos cerrados, espero el fin. Como nada ocurre, abro los ojos y, sin levantar la cabeza, observo los movimientos de mis perseguidores. También ellos han desembocado en el campo, mirando dónde ponen los píes para no caer. Al cabo de unos veinte metros, se paran y tuercen hacia la derecha, exactamente hacia el lugar donde me he dejado caer. Trato de estimar la distancia que nos separa: unos 250 metros o todo lo más 300. No se mueven, y deben estar preguntándose dónde me he podido meter. Con mis dedos intento enterrarme en la tierra casi helada; consigo arañar uno o dos centímetros —qué duro resulta cuando está uno agotado— y utilizo unos terroncitos de arcilla que consigo arrancar para construir un minúsculo parapeto tras el cual logro ocultar mi cabeza. Mi herida sigue sangrando y no poseo ni el menor trozo de venda; tirito dentro de mis ropas empapadas. ¿Para qué continuar luchando? Hace poco, al encontrarme con los tres rusos pensé que sólo tenía una probabilidad sobre cien de librarme; ahora, con toda esa jauría en mis talones, me queda una sobre mil… y no sé…

Los rusos se han puesto de nuevo en marcha, se dirigen hacia mí y, desplegados en línea de tiradores, registran el campo. De momento, su búsqueda no es aún muy sistemática, algunos se alejan hasta en dirección opuesta… acaso llegue a colarme entre las mallas de la red…, pero para aquí se dirige una especie de gigante que se aproxima en línea recta adonde estoy…, ha debido verme…, llega a veinte pasos, se para y me mira. Contengo mi respiración, ¿me está realmente mirando? Durante algunos minutos, que parecen durar una eternidad, fija su mirada en un punto que debe encontrarse muy cerca de mí; a veces vuelve la cabeza ligeramente y después retorna a observar… ¿Qué será? No comprendo nada. ¿Qué puede ser el objeto que ha atraído su atención? Empiezo a creer que no me ha descubierto por improbable que parezca.

De repente oigo detrás de mí el zumbido potente de varios motores. Prudentemente, vuelvo la cabeza. Por encima del Dniester aparece mí grupo de Stukas escoltado por una fuerte cobertura de cazas y con dos «Cigüeñas». Fischer ha

dado, pues, la alerta y los camaradas vienen a sacarme del apuro. Es evidente que no pueden saber que me encuentro a 10 kilómetros al Sur en la otra orilla del río. A esta distancia no podrán ver mis señales y eso admitiendo que pueda levantar el dedo meñique tan sólo. Varias veces sobrevuelan la pradera en la que me posé hace unas horas y después vuelven a partir hacia el Este. Tristemente les sigo con la vista; estarán diciendo que esta vez el «viejo» ha dado su último picado, Aprieto los dientes, el sol desciende en el horizonte: ¿cómo es posible que no me hayan encontrado aún?

Cortando a través de la pendiente llega toda una columna de soldados rusos con caballos y perros. Apretado contra el suelo oigo perfectamente el ruido de sus pesados pasos. Cruzan a unos cien metros detrás de mí en fila de hombres y bestias. ¿Habrá decidido el destino, a pesar de todo, tomarme bajo su protección? Nadie vuelve la cabeza en mi dirección y ni los perros parecen sospechar de mi presencia. Un poco más lejos se extienden en abanico —un hombre cada dos metros— para escudriñar cada pulgada de terreno. Si hubiesen tenido esa idea un minuto antes, cuando aún no me habían rebasado, hubieran, irremisiblemente, pasado sobre mi cuerpo. Lentamente, desaparecen en las primeras sombras del crepúsculo.

Al Oeste, el cielo enrojece y poco después se torna color malva; puedo ver ya algunas estrellas. Por desgracia, mi brújula no tiene el cuadrante luminoso. Distingo aún muy vagamente la aguja y me esfuerzo en retener bien la dirección del Sur, escogiendo como punto de referencia para mi marcha nocturna una estrella casi aislada. La noche se ha echado ya del todo; penosamente me pongo de pie; mi cuerpo entero está dormido por el frío; la espalda herida me hace un daño atroz y tengo sed y hambre. Creía que tenía una tableta de chocolate, pero no, la he dejado en mi chaqueta de piel. Me pongo en camino; los primeros pasos me arrancan gemidos de dolor; pero, poco a poco, la sangre vuelve de nuevo a circular normalmente y avanzo a grandes pasos. Como es natural, evito cuidadosamente los caminos, los puentes y los pueblos; no es éste el momento de arriesgar un encuentro con algún puesto o patrulla soviética. Marcho, pues, a campo traviesa, siempre hacia mi estrella; subo, desciendo las colinas, chapoteo en los arroyos y charcas; los guijarros y rastrojos desecados del maíz destrozan mis pies desnudos. De rato en rato, tropiezo con alguna piedra y tengo que apretar los dientes para no gritar. Muy pronto, mis nervios, embotados por la continua tensión, no registran ya ni el sufrimiento. Tan sólo una voluntad tenaz me obliga aún a llevar un pie delante del otro. ¿Por cuánto tiempo me veré obligado aún a andar? ¿Cuándo alcanzaré mis líneas? Tan pronto oigo ladrar a un perro, doy un gran rodeo; incluso en las granjas aisladas sólo encontraría enemigos que no dudarían en rematarme. Muy lejos, delante de mí, el cielo se ilumina a veces con los fogonazos de la artillería, y algunos segundos más tarde el viento me trae un estruendo sordo que rueda pesadamente por el llano. Ignoro si se trata de cañones rusos o alemanes, pero en cualquier caso me doy cuenta de que la penetración rusa es mucho más profunda de lo que habíamos creído. En las

depresiones entre las colinas, resbalo a menudo en los hoyos llenos de barro, un barro tenaz que me sujeta, y del que ya no tengo fuerzas para arrancarme. Entonces me doblo y dejo caer la parte superior de mi cuerpo en la pendiente con las piernas aprisionadas en el cieno, permaneciendo en esta postura, agotado, vacío, hasta el momento en que me creo capaz de volver a marchar, lo más frecuente a cuatro patas. Al cabo de unos 10 kilómetros, hacia las diez, ya no puedo más. Por mucho que intercale paradas prolongadas, no consigo recuperarme. Necesito absolutamente un poco de calor, de sueño, de agua, de alimento. Decido probar suerte en una casa aislada.

Cerca de mí, un perro se pone a ladrar. Este ruido me ayuda a dirigirme y llego, a los pocos minutos, ante una granja. El perro entra ahora en una verdadera crisis de furia, ¡con tal de que no dé la alarma a alguna patrulla soviética! Doy golpes en las ventanas cerradas y en la puerta, pero nadie responde. Algo más lejos, otra granja igualmente silenciosa, aparte de los ladridos de un perrillo que quería a toda costa hacer presa en mis pantorrillas. Como esta escena se repite en una tercera granja, pierdo la paciencia. Rompo con el hombro un cristal y justo cuando voy a saltar por la ventana, la puerta se abre lentamente; en el umbral una anciana, con una lámpara de aceite, me hace señas de que entre. De un gesto con la mano, le indico la dirección en la que debe encontrarse el pueblo y le pregunto: ¿Bolschevisti? Ella mueve afirmativamente la cabeza; al menos, ya estoy informado sobre este punto. En la única habitación, que ocupa todo el piso bajo de la casa, distingo una mesa, un banco, un enorme armario y en un rincón una especie de camastro, sobre el que ronca un viejo. Sin una palabra —para qué, si yo no sé el ruso— me acerco a este lecho primitivo y me echo al lado del abuelo. Indudablemente, la mujer ha comprendido que no quiero hacerle daño; sin embargo, con mis harapos, mis pies descalzos, las manchas de sangre coagulada en mi camisa, debo parecerme más a un malhechor evadido que a un oficial alemán. Al cabo de un minuto, la vieja apaga la lámpara y viene también a echarse en las tablas. No pienso ni siquiera en pedirle un pedazo de tela para vendarme la espalda, pues caigo en seguida en un sueño próximo al desvanecimiento.

Lentamente me despierto torturado por una sed atroz. La vieja no se ha podido dormir, pues se levanta en seguida y enciende la lámpara. La hago comprender por gestos que me muero de hambre y de sed. Duda ella un momento, pero en seguida me acerca una jarra con agua y un mendrugo de pan de maíz ligeramente enmohecido. Nunca he cenado tan deliciosamente. A cada trago, a cada bocado, siento que mis fuerzas vuelven. Mientras como, hago un repaso de mi situación: son las 22,30, descansaré hasta la una de la mañana para aprovechar aún la protección que ofrece la obscuridad. Me acuesto, pues, entre mis anfitriones e intento dormir. Con la puntualidad de un buen despertar, me sobresalto cada quince minutos y compruebo la hora. Las doce…, las doce y cuarto…, y media…, la una… Me levanto de un salto; la anciana me abre la puerta y la cierra tras de mí. En la oscuridad desciendo dos o tres

escalones, me paro con la cabeza levantada hacia el cielo para buscar mi estrella y emprendo la marcha hacia el Sur.

Llueve a torrentes, las nubes ocultan las estrellas y camino un poco al azar. Alrededor de mí los perros se ponen a ladrar; debo encontrarme cerca de algún pueblo. Prudentemente doy un largo rodeo que me permite encontrar de nuevo el campo raso donde son menos de temer los malos encuentros. Hacia las tres y media, el alba empieza a despuntar. Según mis cálculos, he debido recorrer en dos horas unos diez kilómetros; antes de llegar a la granja había cubierto por lo menos 25, de modo que estoy probablemente a unos 35 kilómetros al sur del Dniester.

Ante mí se alza una alta colina que escalo para conseguir una mejor vista del paisaje que me rodea. Ya está bastante claro, pero no descubro en ninguna parte la menor traza de una línea de frente. Varios pueblos se hallan anidados en las hondonadas a derecha e izquierda; no es por ahí por donde debo pasar. La colina se alarga en dirección Norte-Sur y me decido a seguirla, Las pendientes son suaves y despejadas, de forma que no arriesgo encontrar sorpresas desagradables. Además, desde lo alto de esta cima será fácil vigilar los alrededores. En el fondo, me hallo satisfecho de haber subido hasta aquí. Me encuentro en forma; si todo va bien, haré hoy un número apreciable de kilómetros.

La longitud total de la colina debe ser de unos 10 kilómetros. Recuerdo que en más de una ocasión he recorrido esta distancia a paso ligero en cuarenta minutos. Pues bien, lo volveré a hacer, pero concediéndome un pequeño suplemento de, digamos, veinte minutos. Después de todo, para algo he sido antes campeón de carreras de fondo. En aquella época, mi única recompensa era una copa, mientras que hoy se trata de mi pellejo y de mi libertad. Intentémoslo…

Sin duda, mi estilo deja mucho que desear; cómo podría ser de otra forma con mi espalda hecha puré y los pies desnudos y ensangrentados… Pero avanzo rápidamente. De cuando en cuando, palpita demasiado mi corazón, hago algunos centenares de metros al paso y después vuelvo a correr. Al llegar al final de la colina compruebo que he invertido justo una hora.

Desgraciadamente hay que volver a bajar al llano, donde los caminos abiertos, los bosquecillos y los arroyos constituyen otras tantas trampas. Además, muy pronto serán las siete y los rusos estarán ya de pie y a punto de iniciar sus patrullas… Será mejor que busque un escondite, un lugar donde pueda descansar y acaso hasta reponerme.

Dudo durante unos instantes, ¿será eso lo prudente? Después, me alzo de hombros: al diablo con la prudencia; será evidentemente una virtud, pero ¿de qué sirven todas las virtudes del mundo contra unas fuerzas tan elementales como el hambre y la sed? Cayéndome y levantándome, desciendo, pues, al valle y me acerco a dos granjas aisladas. Me detengo en la esquina de una de ellas y alargo con cuidado la cabeza; el patio está vacío y la edificación principal muestra solamente agujeros que hacen las veces de puertas y ventanas. Todo ha sido desmantelado, no hay un solo

animal, ni una máquina, ni siquiera una carretilla. No hay signos de vida; sí, algunas ratas rebuscan en un montón de hojas de maíz. Pronto las imito; mis ávidas manos palpan febrilmente a la búsqueda de una espiga, de unos granos; en vano, no hay más que hojas que empiezan ya a pudrirse.

De repente, oigo un ruido detrás de mí que me sobresalta; varias sombras pasan corriendo detrás de la cuadra. ¿Rusos o refugiados hambrientos que, al igual que yo, buscan un poco de comida? A menos que no se trate de saqueadores, esas bandas armadas que recorren las regiones evacuadas y se apoderan de todo aquello que puede representar el menor valor. En la segunda granja es exactamente el mismo espectáculo. Todo está vacío, muerto, aparte de las ratas. Aquí también escarbo en las hojas de maíz con el mismo resultado negativo. Acabo justo de echarme, único consuelo que puedo descubrir en medio de esta desolación, cuando oigo un ruido inesperado: un chirrido de ruedas. Por el sendero pasa un carro, en el que van, apretujados, un hombre con un alto gorro de piel y una joven. Donde hay muchachas el peligro no debe ser muy grande, me digo. Corro tras el carro, que se detiene.

—¿Pueden darme algo para comer? —digo en alemán; son, sin duda, aldeanos rumanos, pero no sé ni una sola palabra de su idioma.

—Tenga, aunque necesitará buenos dientes… —contesta la joven, tendiéndome unas galletas de soldado.

Al tiempo que mastico estas galletas que, en efecto, son durísimas, le pregunto dónde ha aprendido el alemán. Me contesta con toda franqueza: vino de Dniepropetrowsk con un destacamento alemán y permaneció bastante tiempo con mis «amigos» en una pequeña localidad en la retaguardia de nuestras primeras líneas. Durante la última retirada vino a parar a la granja de este campesino rumano que la recogió. Ahora la pareja huye ante los rusos.

—¿Sabe usted si los rusos han alcanzado ya la ciudad más cercana en dirección al Sur?

—¿Se refiere usted a Floresti? No, y además no avanzan ya hacia el Sur, sino hacia el Oeste.

Mi corazón empieza a dar grandes latidos; si la ciudad más cercana es Floresti, no me encuentro muy lejos de la vía del ferrocarril. Quizás haya aún trenes…

—Dígame, señorita, ¿hay alemanes en Floresti?

—Seguramente no, aunque creo que hay varias unidades rumanas. Muy pronto llegará: está a diez kilómetros.

La muchacha me sonríe, le dirijo un signo de adiós y el carro reemprende la marcha. Ni siquiera he pensado en «requisarlo»: ¿con qué derecho, yo, un vagabundo, iba a dar órdenes a refugiados que todo lo han perdido? Por otra parte, 10 kilómetros no son más que un juego de niños comparado con lo que ya he hecho desde hace veinticuatro horas. A mi vez, empiezo la marcha, pero la fatiga, la tensión nerviosa y la pérdida de sangre se hacen sentir terriblemente. La carretera está llena de carros con caballos, sobre los cuales los campesinos han apilado sus bienes más

preciosos; un éxodo lamentable que se dirige a marchas forzadas hasta nuestras líneas.

En el lindero este de Floresti veo, de pie sobre un talud, a dos soldados en uniforme de la Wehrmacht. Charlan sin prestarme ninguna atención. Desde la carretera les llamo:

—¡Eh! ¡Vosotros, venid aquí!

Ni siquiera se mueven. Uno de ellos alza los hombros y el otro me grita:

—¿Qué pasa? ¿Qué quiere decir ése, eh? Pero primero, ¿quién es usted?

—Soy el comandante Rudel.

—¡No me diga! ¡Buena facha para un comandante!

No tengo papeles ni documentos, pero saco del bolsillo mi Cruz de Caballero y se la muestro. Me miran con cierto respeto y el de mayor edad, un cabo primero, dice lentamente:

—Pues bien, parece que dice la verdad. —Se cuadra—. A sus órdenes, mi comandante.

—¿Hay aquí una «Kornmandantur» alemana?

—No, mi comandante. Sólo hay una compañía de sanidad y mi destacamento.

—Bien, llévenme a la oficina de su compañía.

Me cogen por los brazos, pues ya no me siento capaz de andar ni un paso más solo. Los pocos centenares de metros que nos queda por andar son un verdadero suplicio. En la enfermería, un médico corta resueltamente mi camisa y mi pantalón y me unta con tintura de yodo mis pies y la carne magullada de mi espalda. Durante este tratamiento me doy un festín con enormes rebanadas de pan y mantequilla y salchichón; festín es la palabra apropiada. Después pido que me proporcionen un vehículo que pueda llevarme al aeródromo de Balti; espero encontrar ahí algún aparato que me lleve a la base donde se halla mi grupo.

—¿Pero cómo va usted a vestirse? —protesta el médico—. He tenido que tijeretear su pantalón y la camisa está hecha harapos; aquí no tenemos absolutamente nada…

Desnudo como un gusano, me envuelvo en una manta y monto en el coche. En Balti hago que pare ante el barracón de «operaciones aéreas». ¡Bueno, debo tener aún alucinaciones! El hombre que me abre la puerta y me ayuda a descender es mi propio oficial técnico, el teniente Ebersbach. Detrás de él hay un soldado que lleva en su brazo un traje de tela burda.

—Estoy contentísimo de verlo vivo, mi comandante. El médico de Floresti nos ha comunicado telefónicamente su regreso y también sus dificultades de vestuario. ¿Si no le importa pasar con este traje hasta que lleguemos a nuestro campo…?

Naturalmente, me conformo. Media hora más tarde subo a bordo de un Junker 87 que me lleva a Rauchowka. Toda la escuadra se ha reunido para recibirme con excepción del cocinero que, al parecer, está confeccionando un enorme pastel. La vida es bella, pero mis ojos se velan cuando pienso en mi fiel Henschel, el as de los

ametralladores, con 1200 servicios de guerra, desaparecido en las embarradas aguas del Dniester.

¿Por qué el destino siempre se ceba en los mejores?

Al día siguiente, la escuadra entera se instala en Jassy. El tiempo es asqueroso y no hay ni qué pensar en volar en este puré de guisantes. El general me ha mandado un médico que debe velar para que guarde cama. En tanto que estemos condenados a la inactividad, no me importa darle esta satisfacción. Dos días más tarde, sin embargo, el tiempo se aclara y vuelvo a volar. Mi espalda se halla encerrada dentro de un vendaje rígido y apenas me molesta; en cambio, mis pies casi despojados de su carne, me hacen sufrir terriblemente. No puedo dar ni un solo paso; mis hombres me llevan hasta el aparato, al que me izan a duras penas. Cada vez que doy con el pie al palonier, grito de dolor. En el fondo, el general tiene razón; debería permanecer en la cama. Y no me negaría ciertamente a ello si la situación militar no fuese tan angustiosa.

Desde el siguiente día de nuestra llegada a Jassy —una ciudad muy bonita y prácticamente intacta—, nuestros aviones de reconocimiento descubren fuertes destacamentos soviéticos, motorizados y blindados, en las afueras inmediatas de Balti. Entre esta localidad y nosotros no hay, por así decir, nada; en este sector el frente alemán ha cesado de existir. En tales condiciones, los soviets pueden llegar a Jassy en media jornada; no hay ni un alma que les impida avanzar. Nuestro ejército del Sur corre el riesgo de ser aniquilado, la región petrolífera rumana está a merced del enemigo; en estas circunstancias, ¿qué hacer de los consejos del médico? Hasta tanto nuestras fuerzas no puedan establecer una barrera sólida, corresponde a los Stukas la tarea de frenar el empuje soviético, destruyendo los tanques, que representan el elemento esencial. ¡No es verdaderamente éste el momento de dejar que me mimen!

A pesar del mal tiempo, efectuamos ese día seis servicios, en el curso de los cuales tropezamos, no sólo con una antiaérea móvil y desagradablemente precisa, sino también con varias formaciones de cazas —Lag 5 y Aircobras—, que cubren incesantemente las cuñas avanzadas del enemigo. Después de cada misión, me veo obligado a cambiar de aparato; nunca había regresado con aviones tan agujereados. Resulta imposible escapar de la antiaérea, pues el tiempo está tan cerrado que no podemos elevarnos a más de 200 metros. En cuanto a los ataques contra los tanques, los cuales hacemos a ras de tierra, cada vez son más peligrosos. Por si fuera poco, tengo una fiebre de caballo, y empiezo a preguntarme hasta cuándo voy a poder seguir jugando esta partidita. ¡Bah…, ya veremos!

Lo peor de todo es que apenas disponemos de caza de cobertura, por lo que cada servicio toma el aspecto de una misión suicida. Muy pronto, la escuadrilla antitanque queda reducida a su más mínima expresión, y como me veo obligado a cambiar de aparato tres, cuatro o cinco veces por día, me tienen que reservar los últimos aviones-cañón que quedan. Muchas veces, el reabastecimiento del grupo en municiones y

combustible me parece muy largo; tomo el primer avión disponible y, acompañado de un voluntario, salgo en una misión suplementaria. A mi regreso, encuentro al grupo preparado para despegar y los dirijo entonces al combate.

Debido a la ausencia casi total de nuestra caza, nos vemos forzados a arreglárnoslas solos contra los cazas soviéticos, que nos hacen la vida muy dura. Estas continuas acrobacias me son particularmente penosas a causa de mis pobres pies; no me puedo servir del palonier y me veo reducido a trabajar únicamente en altura. Ya no me es posible evitarlos lateralmente, por lo que sudo la gota gorda tan pronto algún ruso se me pega a la cola. Cierto día, después de haber encajado continuamente proyectiles antiaéreos, me echo al aire para mi último servicio a bordo de un Stuka normal, armado con bombas y con cañones de 20 mm., cuyas balas no son suficientes para penetrar en un blindaje por pequeño que sea. Seguimos las dos carreteras que, en dirección al Norte, llevan a Balti; el sol está a punto de ponerse. A nuestra izquierda, veo enormes nubes de polvo que se elevan por encima del pueblo de Falesti. Acaso se trate de una unidad rumana, pero debo asegurarme; mientras el grupo queda describiendo círculos, desciendo hasta ras de los tejados. Un fuego nutrido de antiaérea me acoge; algunos destacamentos blindados se ocultan entre las calles del pueblo; detrás de ellos descubro una larga fila de camiones, algunos de los cuales transportan soldados. Cosa curiosa: sobre cada tanque veo dos o tres bidones de gasolina. En seguida comprendo lo que pasa: como es ya muy tarde, los rusos no nos esperaban y pretendían penetrar, en el curso de la noche, hasta el centro de Rumanía para alcanzar los pozos de petróleo. De esta forma, el sector meridional de nuestro fuerte seria cortado en su retaguardia. Sabemos, desde luego, que los rusos se desplazan particularmente durante la noche, pues en tanto que haya luz, nuestros Stukas impiden todo movimiento importante. Es por lo que llevan los bidones de gasolina; de este modo, los tanques no tienen que depender de los camiones-cisternas, que corren el riesgo de verse bloqueados durante la marcha. Somos, pues, los únicos defensores en este lugar y los únicos también en estar al corriente de la proyectada operación. Una gran responsabilidad pesa sobre nosotros: si fracasamos, las consecuencias serán incalculables, catastróficas…

Por la radio, doy mis órdenes:

¡Atención! Ataque de la mayor importancia. Soltad vuestras bombas separadamente, en seguida atacad en picado y a ras de tierra hasta el último cartucho. Que los ametralladores tiren también contra los vehículos enemigos…

Seguido de todos mis aparatos, pico contra el pueblo. Después de haber colocado mis bombas, inicio la caza de los tanques. Normalmente no destruiría ni uno solo con mis cañones de 20 MM.; pero hoy los rusos transportan bidones de gasolina, lo que constituye un blanco muy «interesante». Al principio, los rusos, que se han puesto en movimiento, no quieren romper su dispositivo de marcha; continúan rodando el uno a continuación del otro y confían en su antiaérea para tenernos a distancia. Pero esta artillería móvil no consigue impresionarnos; hemos visto otras peores. Entonces, los

tanques abandonan la carretera, ocultándose en la naturaleza; huyen en todas las direcciones haciendo zigzag o describiendo círculos sin cesar para escapar de nuestro tiro. Me concentro, sobre todo, en alcanzar los bidones de gasolina, que tan pronto son tocados por un proyectil se ponen a arder. Probablemente, la gasolina inflamada se infiltra por algunas intersecciones en el interior del tanque, ya que, muy pronto, varios saltan en pedazos, y el resplandor ilumina las colinas donde se creían al abrigo. Algunos de estos tanques debían llevar cohetes de señales, ya que sube hasta el cielo un verdadero fuego de artificio azul, rojo o verde, que cae después convertido en una lluvia de colores.

Mis municiones se han agotado ya, y aunque mi cuaderno de caza marque cinco tanques más, quedan aún algunos que se ocultan en los repliegues del terreno. Me gustaría liquidarlos antes de irme a acostar… Paso el mando al jefe de la VII escuadrilla. A toda velocidad, regreso al aeródromo, reposto de prisa, reaprovisiono de municiones y vuelvo a despegar. Todo esto ha durado a lo sumo diez minutos; enteré a los mecánicos y a los otros de lo que ocurría y comprenden lo que se juega en la partida. Sin embargo, ya es casi de noche cuando despego de nuevo. Encuentro en ruta a la escuadra, que vuelve al redil con sus luces de posición encendidas. Medía hora más tarde llego a la vista de Falesti: desde lejos veo a los camiones y tanques que terminan de consumirse; a veces, una explosión proyecta su luz fantasmagórica sobre el campo de batalla. La oscuridad es ya absoluta y no veo, por así decirlo, nada; súbitamente, distingo justo delante de mí las siluetas de dos monstruos, que supongo se dan prisa de llegar a su cuartel general para anunciar la triste noticia. Me elevo ligeramente, me separo un poco y regreso con un amplio viraje. Mis primeras ráfagas fallan el blanco y tiemblo de furia al pensar que puedo agotar inútilmente mis municiones sobre estos tanques, a los que no volveré a ver; otra pasada más y esta vez consigo alcanzar los bidones de gasolina. Un minuto después, los dos tanques saltan en pedazos casi al mismo tiempo.

Desde esta mañana he destruido así 17 tanques soviéticos, lo que hace un bonito total. Contando los que la escuadra ha anotado en su activo, asciende a unos cuarenta; una pérdida sensible, incluso para los soviets. ¡Pondrán un buen gesto cuando reciban la noticia! En cuanto a saber hasta qué punto hemos debilitado su fuerza ofensiva en este sector, eso lo sabremos mañana. Una cosa es cierta: esta noche nadie vendrá a turbar el reposo de los habitantes de Jassy.

Es ya noche cerrada cuando tomo tierra, por fin, en nuestro campo. Durante dos horas más, debo aún responder a las llamadas telefónicas de diversos servicios del ejército y de la Luftwaffe que quieren conocer los menores detalles. Después caigo en mi lecho rendido, pero contento, y me duermo inmediatamente.

A la mañana siguiente volvemos a salir, siempre en la misma dirección, contra las mismas divisiones soviéticas. En Falesti reina un silencio de cementerio; en sus alrededores, los prados y campos están sembrados de chasis calcinados. Tenemos que subir hasta Balti para encontrar a los primeros tanques rusos. Como de costumbre

nuestros cazas no acuden a la cita; ¡qué el diablo se los lleve! ¿Es que creen que podemos al mismo tiempo bombardear la antiaérea, incendiar los tanques y jugar al escondite con los Aircobras? Al enderezar después de un picado, veo por encima de la ciudad unos puntos negros que se agrandan rápidamente. Acompañado de Fischer, me voy a su encuentro, dichoso de ver, por fin, llegar a nuestra caza. ¡Horror! Se trata efectivamente de aparatos de caza…, pero no de los nuestros.

—Atención, Fischer. Aircobras; júntese a mí, más cerca aún…

Son alrededor de unos veinte, y, desgraciadamente, nos han visto ya. A toda velocidad se dirigen hacia nosotros; intentamos escapar, pero esto no es fácil. Nos metemos en cualquier barranco o pequeña depresión que encontramos con la esperanza de evadirlos. Esperanza fallida: los rusos están decididos a hacerse con nuestro pellejo. No puedo esquivar sus ráfagas porque estoy imposibilitado de servirme del palonier; mis pies son como pobres muñones que no puedo emplear, sólo sirven para hacerme sufrir. Acciono la palanca, cambio levemente de dirección, pero estas maniobras no conducen a nada cuando se tiene en la cola a un piloto de caza que conoce bien su oficio. Y éste que me persigue lo conoce y demasiado bien. Rothmann, mi ametrallador, empieza a ponerse nervioso.

—Nos va a derribar, ya verá cómo nos derriba.

Le empiezo a gritar —al fin y al cabo, yo también tengo mis nervios—, le digo que cierre el pico y que se ocupe de su ametralladora. Después, deja escapar un grito; varias ráfagas penetran en mi fuselaje, tocando al motor; gritaría de rabia, pues veo que no puedo defenderme, mis pies no me obedecen ya, resulta imposible accionar el palonier y la lluvia de proyectiles continúa. Y no se trata de balas ordinarias: el Aircobra dispone, además de sus dos cañones de 20 mm., otro de 37 MM. que tira con temible precisión. ¿Cuánto rato podrá aguantar aún mi viejo Junker? Es, en todo caso, la primera vez que me hago destrozar por un caza; hasta ahora he conseguido evitarlos en el último momento; los treinta aviones, aproximadamente, que he perdido fueron alcanzados únicamente por la antiaérea. ¿Será éste verdaderamente el fin?

—Rothmann, ¿qué hace usted? ¡Dispare, condenado!

—Se ha encasquillado la ame… ¡ay!

Rothmann calla después del grito de dolor provocado por un trozo de cristal que le ha cortado la cara. Bueno…, esto sí que se pone bueno… Estoy completamente desarmado. Ahora me encuentro enteramente rodeado por una nube de rusos; me atacan todos a la vez y desde todos los costados. Disparan bastante bien y mi aparato encaja tiro tras tiro; me pregunto cómo no se habrá desintegrado ya. Mis probabilidades de salir vivo me parecen cada vez más pequeñas, se aproximan a cero… A menos que un milagro…

Pues bien, ¡hay que creer siempre en milagros! A un cuarto de hora de Jassy, los rusos abandonan la persecución; sin duda, han agotado sus municiones, Fischer, que me escoltaba al principio de este servicio de locura, ha desaparecido y no sé dónde ni cuándo. Ya no le volvería a ver nunca. Aturdido aún, por no decir atontado, aterrizo

en la pista central: dos soldados me ayudan a salir del aparato y me llevan hasta el barracón. En lo que respecta a mi aparato, ha quedado como una espumadera: agujereado por incontables balas de 20 MM. y desgarrado por ocho impactos directos de 37 MM. No cabe duda, verdaderamente ha sido un milagro.

Al día siguiente, cuando regreso de la «patrulla meteorológica», un mecánico trepa en el ala tan pronto el aparato se inmoviliza, para felicitarme: el Führer en persona ha telefoneado para anunciarme la concesión de los brillantes de la Cruz de Caballero…, y la prohibición de volar. Al mediodía, una llamada me convoca en Odesa.

En Odesa, se me confirma especialmente la prohibición «definitiva de volar». El general me larga un pesado discurso y me comunica que el Führer me espera en Berchtesgaden. Tres días más tarde, llego a su «nido de águilas», un poco molesto porque, no pudiendo soportar aún las botas reglamentarias, tengo que presentarme al jefe del Estado con botas de vuelo. Estoy de todas formas contento de poder andar sin muletas, aunque a cada paso me hago daño.

Adolfo Hitler me recibe calurosamente y estrecha mi mano durante un buen rato. Me aprovecho en seguida para protestar, con tono respetuoso, pero firme, contra la prohibición de volar. Termino, declarando que me es imposible aceptar la condecoración si debo pagarla con la pérdida de mi mando. Hitler me escucha gravemente, calla durante unos instantes, y una sonrisa ilumina su cara.

—Pues bien, si tanto lo desea, continúe volando.

Me hace entrega de los brillantes, y charlamos mientras tomamos el té. El Führer me habla, sobre todo, de las armas secretas y, especialmente, de diversos tipos de cohetes «V» que acaban de ser puestos en servicio contra Inglaterra. De momento —me explica— sus efectos son aún muy limitados por el hecho de que estas armas no tienen una precisión suficiente. A continuación, sin embargo, este inconveniente no contará, pues, muy pronto, la carga de explosivos será reemplazada por…, se interrumpe y acaba la frase finalmente:

—… por otra cosa, una materia, cuyo poder de destrucción será tal, que decidirá el curso de la guerra.

Solamente más tarde —demasiado tarde, después de la derrota— me enteraría de que nuestros sabios buscaban el medio de utilizar, para fines militares, la energía atómica.

XIV

LA DECISIÓN SE ACERCA

Pocos días más tarde, tomo tierra en Foscani, en Rumania del Norte. Mi grupo se encuentra a algunos kilómetros al Este, en Husi, El frente, considerablemente reforzado, bordea ahora las altas mesetas al norte de Jassy, desde el Pruth hasta el Dniester.

Al atravesar Husi quedo impresionado por el gran número de perros que, abandonados por sus amos, vagabundean a través de la ciudad. Se les encuentra por todas partes, incluso fuera ya de la ciudad. Me he instalado en un pequeño pabellón en medio de un viñedo bordeado por un río. Todas las noches, verdaderos cortejos de perros atraviesan los viñedos en grupos de veinte o treinta. Una mañana, al despertarme, veo, apoyadas sus patas en el borde de la ventana, a un mastín gigantesco que contempla mi habitación; detrás de él, apelotonados, hay quizá otros quince compañeros de desgracia. Los echo y se van sin protestar, tristemente, emprendiendo de nuevo su emigración sin fin.

Nuestras misiones nos conducen ahora a una región relativamente en calma, en la que, sin embargo, notamos ya los signos precursores de una nueva ofensiva soviética. Por todas partes observamos concentraciones de tropas; aquí y allá, el enemigo tantea la resistencia de nuestras primeras líneas y, a veces, lanza ataques locales. Al norte de Jassy, por ejemplo, intentan arrebatarnos las alturas de Carbiti, cerca del Pruth. Particularmente encarnizados, son los combates que se desarrollan alrededor de las ruinas del castillo-fortaleza de Stanca, que cambian varias veces de mano; finalmente, los rusos se retiran; sin duda, para asaltar mejor.

En el curso de estas misiones, Schwirblatt, poseedor de la Cruz de Caballero y que ha realizado más de setecientos servicios de guerra, recibe un proyectil antiaéreo, que destroza por completo su motor. Gravemente herido, consigue tomar tierra detrás de nuestras líneas. Llevado al hospital, pasa inmediatamente a la mesa de operaciones; le es amputada la pierna izquierda, por debajo de la rodilla, cortándole también algunos dedos de la otra. Yo pienso que su carrera de aviador ha terminado; pero al final de la guerra, lo volvería a encontrar…, a bordo de uno de nuestros últimos Stukas.

Con ocasión de un ataque contra las cabezas de puente rusas, en la orilla oeste del Dniester, salgo, acompañado de Fickel y del ayudante Fritsch, a explorar la gran curva existente entre Koschmitza y Grigoriopol, donde varios destacamentos de T-34 han conseguido recientemente penetrar en nuestras líneas. El estado mayor de la Luftwaffe me ha prometido, una vez más, el envío de una fuerte escolta de caza, pero,

una vez más también, estos señores faltan a la cita. De momento, sin embargo, no sabemos aún nada; varios cazas ante nosotros vuelan a ras de tierra sobre los ribazos escarpados del río y, optimista como siempre, supongo que se trata de los nuestros. Me acerco, por tanto, tranquilamente, buscando los tanques soviéticos, cuando de repente, los cazas describen una gran espiral ascendente y se colocan detrás de nosotros. Desgraciadamente, Fickel y Fritsch están relativamente lejos; intentan reunirse conmigo al objeto de podernos cubrir mutuamente. Por regla general, esta táctica nos da resultado, pero esta vez nuestros adversarios vigilan e intervienen en seguida. El aparato de Fritsch se incendia inmediatamente; convertido en una verdadera antorcha, escapa hacia el Oeste perseguido por dos Aircobras. Unos instantes después, Fickel, a su vez es gravemente alcanzado; se aleja de mí e intanta escapar a ras de suelo.

Un Lag, pilotado por un verdadero as, se ha colocado en mi cola, y no me suelta. Por más meneos que de a mi aparato, no consigo quitármelo de encima. Ha bajado ligeramente los flaps con el fin de disminuir su velocidad, lo que le permite mantenerse detrás de mí. En mi desesperación, desciendo hasta el fondo de un barranco para forzarlo igualmente a que se acerque al suelo y, por consiguiente, a que se concentre en su aparato en vez de hacerlo en la precisión del tiro. Pero el animal permanece constantemente a algunos metros por encima de mí, y sus trazadoras pasan a algunos centímetros de mi fuselaje. Gadermann, mi ametrallador, se pone a dar gritos desesperados. Espera verse derribado de un momento a otro, y, a decir verdad, yo comparto sus temores. Al salir del barranco me pongo a describir círculos cada vez más estrechos; el Lag está siempre ahí, incluso se acerca más, pues Gadermann no puede ya disparar; su ametralladora se ha encasquillado. Decididamente, estos condenados artefactos nos abandonan siempre en el peor momento. Ahora las trazadoras pasan bajo mi ala izquierda. Gadermann me grita que apriete aún más mis virajes; es muy fácil decir, tengo la palanca pegada en el vientre. Mis manos están empapadas de sudor y grandes gotas resbalan a lo largo de mi pelo y me humedecen el cuello. Cada vez que me vuelvo, veo la faz tensa del piloto ruso. En este momento, es el único que me persigue, pues los otros Lags se han alejado y se pasean tranquilamente, esperando que su camarada me dé el golpe de gracia. Quizá es que no gustan de este género de deporte; estos brutales virajes a diez metros del suelo no son la delicia de todo el mundo. Al menos, la mía, desde luego.

De repente, diviso en un pequeño talud a varios soldados alemanes que me hacen grandes señales. ¿Es que creen que tengo tiempo de contestarles? Después Gadermann se pone a chillar; al principio no le entiendo muy bien, pero después distingo algunas palabras:

—¡El Lag… en tierra!

Palabra que tiene razón; el aparato soviético se ha estrellado contra el suelo. ¿Se habrá abatido por una pérdida de velocidad, cosa muy posible con estos virajes tan cerrados, o habrá encajado algunas ráfagas de nuestra ametralladora, que

milagrosamente se ha desencasquillado? En mis auriculares oigo ahora vociferar a los rusos; lo hacen todos a la vez y parecen muy excitados. Los otros Lags se mantienen a respetuosa distancia; me guardo muy bien de molestarles, e inicio el regreso al aeródromo. En un terreno veo a un Stuka en llamas; pocos metros más allá, unos soldados alemanes rodean a Fritsch y a su ametrallador. He aquí dos que se han librado bien. Unos minutos antes de llegar a Jassy, alcanzo a Fickel, que se arrastra lamentablemente; su aparato está averiado, seriamente, pero él está indemne. Todo está bien, cuando acaba bien…

—Será necesario festejar esto… —sugiere Gadermann, y como Fickel es de su misma opinión, liquidamos nuestra última botella de coñac.

Esa noche, el oficial de enlace estacionado en la curva del Dniester me llama por teléfono; después de decirme que ha asistido a la refriega y que le produjo un sudor frío, me da cuenta de que mi tenaz enemigo era uno de los mejores pilotos de caza rusos, citado en varias ocasiones como «héroe de la Unión Soviética». La realidad es que sabía pilotar y no seré yo quien diga lo contrario.

En dos ocasiones durante el curso de este verano, el mariscal Goering me ha citado en su domicilio personal. Cada vez temía oír la notificación de una nueva prohibición de volar, pero se trataba solamente de imponerme una nueva condecoración. Para mi primera audiencia, me traslado a Nuremberg, donde me recoge el coche del mariscal, que me lleva al castillo de sus antepasados. Al entrar en el patio de armas, encuentro a Goering en traje de cazador de la Edad Media, ejercitándose en el tiro con arco. Tiene mucha puntería, y casi todas las flechas alcanzan el centro del blanco. Nuestra segunda entrevista tiene lugar cerca de Berchtesgaden, en su finca. Esta vez, el mariscal lleva una vestimenta rara: una especie de toga de lana color ladrillo, sujeta al cuello por un broche de oro. Se parece un poco a un emperador romano, aunque este parecido se echa a perder por su larga pipa, cuya cazoleta en porcelana de color llega casi hasta el suelo.

Después del almuerzo me lleva al jardín. En primer lugar, me anuncia que ha creado, especialmente para mí, una nueva condecoración, que marcará así mi 2000 servicio de guerra contra el enemigo. Se trata de un círculo de oro macizo, en el centro del cual hay una corona de platino atravesada por dos espadas; debajo lleva un colgante con la cifra 2000, compuesta por un gran número de pequeños brillantes. Después, y sin darme tiempo a expresarle mi gratitud, me habla de la situación militar. Me aconseja que regrese lo más pronto posible, pues mi presencia en el frente le parece indispensable. El Alto Mando está preparando desde hace varias semanas una importante ofensiva en mi sector, que se desencadenará dentro de muy pocos días. Me quedo realmente sorprendido, pues en ninguna parte he podido apreciar los preparativos que requeriría una acción de tal envergadura. Y cuando el mariscal añade que en la operación participarán 300 tanques, no puedo reprimir un sobresalto. Esta cifra, que en los rusos no tendría nada de extraordinaria, me parece increíble si se trata de aplicarla a los tanques alemanes. Pregunto al mariscal si puede indicarme

las divisiones destinadas a esta ofensiva, pues estoy muy bien informado sobre el número de blindados de que disponen las unidades estacionadas en mi sector. Un poco antes de mi salida, es decir, hace cuatro días, el general comandante de la 14.ª división blindada me confió en tono resignado que no disponía más que de un solo tanque; y además que este superviviente le servía como estación de radio para su enlace con la aviación; conozco, pues, la fuerza ofensiva de la 14.ª División: un tanque. El mariscal no puede creer lo que digo. Con una sonrisa de circunstancias me dice:

—Si no recuerdo mal, las cifras indicadas por los diversos estados mayores eran, desde luego, menos catastróficas que eso. En el fondo debía detenerle por propagar noticias derrotistas. Pero vamos a aclarar esto.

Entramos en la casa y pide que le pongan en comunicación con el jefe del Estado Mayor general.

—Esta mañana ha asegurado usted al Führer que dispondríamos de 300 tanques para la operación X. (La resonancia del aparato es tan fuerte que desde mi butaca puedo oír perfectamente todo lo que se dice al otro lado del hilo).

—Exactamente, 300 tanques —contesta el jefe del Estado Mayor.

—Indíqueme, pues, los números de las divisiones con los tanques de que dispone cada una de ellas. Tengo precisamente conmigo a alguien que acaba de llegar de ese sector y está al corriente de estas cosas.

—¿Quién es? —inquiere en seguida su interlocutor.

—Uno de mis colaboradores y está muy bien situado para informarme…

—Hum…, ya veo… Veamos…

Para su desgracia, el pobre general empieza su enumeración por la 14 división, que, según él, puede poner en linea sesenta tanques. Goering se domina con grandes esfuerzos.

—Según mi informante, la 14 posee un tanque.

Un largo silencio.

—¿Cuándo ha salido del frente ese hombre? —pregunta por fin el jefe del Estado Mayor.

—Hace cuatro días.

Otro silencio y, tras él, el general intenta explicarse:

De los sesenta tanques indicados, cuarenta se encuentran aún en ruta. Por lo que a los otros se refiere, se hallan momentáneamente en los diversos talleres de reparación, pero estamos seguros que llegarán a tiempo para participar en la ofensiva. La cifra de sesenta tanques puede considerarse, pues, como correcta.

En cuanto a las otras divisiones, la situación es aproximadamente la misma. Furioso, Goering cuelga y se vuelve hacia mí.

—¡Así es la cosa! Todos los días el Führer interroga a estos señores, quienes le facilitan informes fantásticos. Con ellos elabora un plan de operaciones y se extraña cuando una acción tan cuidadosamente proyectada fracasa «inexplicablemente». Hoy,

por primera vez, hemos conseguido en el último momento ver claro, pero me pregunto con pavor cuántas pérdidas hemos sufrido por culpa de estas ridículas utopías. Los tanques llegarán a tiempo. ¡Nuestros generales van verdaderamente lejos! Toda la región del Sureste, con su red ferroviaria y de carreteras, está constantemente bajo el «tapiz de bombas» de los cuatrimotores norteamericanos. Me pregunto, pues, cómo pueden prever nuestros estrategas cuántos de estos cuarenta tanques llegarán realmente al frente y cuándo. ¡Quién puede saber si los talleres de reparación recibirán a tiempo las piezas necesarias para ponerlos en servicio! ¡Qué tupé! ¡Declarar que hay sesenta tanques cuando existe exactamente uno! Voy a informar al Führer ahora mismo…

Se interrumpe temiendo, sin duda, haber ido demasiado lejos. Vagamente deprimido, pido permiso para retirarme. ¿Cómo es posible que el jefe supremo de los ejércitos alemanes esté tan mal informado? ¿Se trata de una cobardía o de un sabotaje deliberado? Y en este último caso, ¿quién está en el fondo de esta maniobra?

Durante mi breve escala en Belgrado —mejor dicho, antes, pues mi aparato rueda aún sobre la pista—, una fuerte formación de cuatrimotores americanos ataca el campo. Por la ventanilla veo al personal que huye hacia los refugios construidos en una colina detrás de las edificaciones. Esta huida me causa una fuerte impresión y me pongo a correr en la misma dirección lo más de prisa que permiten mis botas de vuelo. He acertado, pues apenas penetro en el refugio, el «tapiz de bombas» arrasa el campo. Oigo las ensordecedoras explosiones, veo las llamas y una inmensa seta de humo. Pocos minutos más tarde, el humo comienza a disiparse y salgo para darme cuenta de los daños. El balance se hace pronto: todo está destruido, vuelto al revés, arado, todo, menos mi viejo Junker, acribillado, pero en condiciones de volar. Por una casualidad inverosímil, el motor y las ruedas están intactos. Cerca de la pista encuentro una faja de terreno bastante lisa y sin embudos; empujan mi aparato y despego dichoso de alejarme de este cementerio.

Dos acontecimientos han señalado mi ausencia: la llegada de una escuadrilla rumana y la aparición de un nuevo aparato: el Focke-Wulff 190. Los rumanos no son hombres escogidos; para evitar las pérdidas decido utilizarlos únicamente en formación cerrada. La caza rusa les impresiona desagradablemente y como nuestros aviones son más lentos que los Lags o Aircobras, se creen condenados de antemano.

En cuanto a los Focke-Wulff —monoplazas sólidos y muy manejables— tenemos la orden de distribuirlos únicamente a los jefes de grupo y escuadrilla. Más tarde conseguiremos, quizá, dotar a toda la escuadra con estos nuevos aparatos, pero seguramente esto no será mañana; además, la fabricación de Junkers 87 no ha parado aún. Tras varios vuelos de entrenamiento me considero suficientemente dueño de mi avión para utilizarlo continuamente. Las ocasiones, por cierto, no me faltarán…

Tengo bastante miedo de que nuestra estancia en Husi esté llegando a su fin. Por todos los lados el frente está en movimiento; sin cesar, los rusos atacan y consiguen a menudo avanzar profundamente gracias a su aplastante superioridad en blindados.

Tenemos en nuestro poder, por ejemplo, la ciudad de Kowel, pero los rusos rodean la ciudad, y llegados a nuestra espalda se aprestan a franquear el Boug, Varios días más tarde aparecen ya en la zona del norte de Lemberg. Su intención es evidente: quieren alcanzar el Vístula. Día y noche atacamos ahora a las formaciones que, cerca de Przemysl, intentan cruzar el San. A veces nos tropezamos con cazas americanos, sin duda los aparatos de escolta de las fortalezas volantes que, después de haber bombardeado Alemania, vienen a aterrizar en territorio ruso. En cierta ocasión, encuentro más abajo del San a unos 300 Mustangs; demasiados para mis quince aparatos, que no cuentan, además, con cobertura de caza. Con rabia, doy la orden a mis pilotos de que se desembaracen de sus bombas; ganamos así los pocos kilómetros de velocidad que nos permiten regresar sin haber perdido un solo aparato.

El Estado Mayo de la Luftwaffe reclama nuestra intervención inmediata en el sector Norte; por primera vez, los rusos han penetrado en territorio alemán, su ofensiva se desarrolla en dirección Gumbinnen-Insterburgo y apunta claramente a Prusia Oriental. En veinticuatro horas, después de haber remontado todo el frente, llegamos a Insterburgo, donde la gente no tiene el aspecto de creer en la invasión roja. Hay un buen aeródromo, pero está repleto de toda clase de oficinas, servicios y talleres, cuya existencia nos parece casi anacrónica; está claro que nos hallamos ya en ese extraño país que se llama retaguardia. Preferimos instalarnos en el pequeño aeródromo de Lötzen, en medio de los lagos de Masuria.

Resulta imposible no darse cuenta de la gravedad de la situación. Después de cuatro años de guerra nos vemos de vuelta en nuestras bases de partida, desde las que nuestros ejércitos se lanzaron en 1941 a la conquista del Este. Ya en una ocasión, al principio de la primera guerra mundial, se desarrolló una gran batalla en esta apacible región. Para todos nosotros, Tannenberg y su gigantesco monumento son un símbolo que no admite comentarios. ¿Veremos nosotros una nueva batalla de Tannenberg y conseguiremos una nueva victoria?

Ahora el alto mando ha tomado la costumbre de mandar el «circo Rudel», de la noche a la mañana, a los sectores más amenazados. Así, el mariscal Schoerner, comandante en jefe del frente de Curlandia, ha reclamado nuestra presencia en la región de Wenden, situada en la frontera de Letonia y Estonia. Hemos tenido que montar nuestras tiendas de campaña en un terreno que acaban de segar, pues aquí no existe ni siquiera un aeródromo. Una hora después de nuestra llegada, el ordenanza del mariscal nos trae un enorme pastel de chocolate —después de que le he confesado que soy un poco goloso me aprovisiona de cosas de pastelería—, cuya cima está decorada con un relieve de azúcar que representa un tanque ruso y el numero de ellos que he destruido. Esta vez, el cocinero, verdaderamente bien informado, ha dibujado la cifra 320.

La situación en este sector es más bien confusa: mientras que nuestras tropas atacan en la región de Tuckun con el fin de restablecer un frente continuo, los soviets intentan penetrar más hacia el Este al objeto de enfilar todo el frente del sector, un

frente bastante sólido que les estorba desde hace mucho tiempo. Hasta el presente, la tenacidad de nuestras unidades ha permitido resistir en su sitio a un enemigo decidido y favorecido por una superioridad aplastante. Pero, desde hace unos días, es tan grande la presión que ejercen los soviets, que el mariscal nos ha tenido que llamar en su ayuda. Desde nuestros primeros servicios comprobamos que los rusos se han atrincherado fuertemente en posiciones admirablemente camufladas; además, su antiaérea pesada se ha instalado inmediatamente detrás de las primeras líneas, y su caza… ¡Dios mío! ¡Qué nubes de aviones! Aparecen por todas partes, mientras que de los nuestros sólo hay unas pocas escuadrillas. Nuestras dificultades de transporte son enormes y nos las vemos muy mal para obtener las cantidades necesarias de gasolina y bombas. Verdaderamente, ganamos nuestro pan con el sudor de nuestra frente… Por fortuna tenemos al menos la satisfacción de efectuar un buen trabajo. En las cercanías del Dorpat, por ejemplo, sorprendemos una fuerte columna motorizada acompañada de varios tanques, que se apresta a asaltar la ciudad. Los rusos no tienen suerte: si hubiese llovido ese día se nos habrían escapado sin duda alguna, pero el tiempo es magnífico y nos entregamos a nuestra tarea con alegría.

Ni un solo tanque, ni un solo camión, consiguen huir: en el espacio de media hora la columna ha quedado convertida en un montón de restos calcinados, de chatarra y de cadáveres. ¡Al menos, una tentativa de penetración que fracasa!

De todas formas, nos preguntamos de dónde pueden venir estas enormes cantidades de material, este flujo de tanques y camiones. La mayor parte de los vehículos destruidos es de fabricación americana. Hasta vemos de cuando en cuando tanques «Sherman».

En cuanto a los aviones soviéticos, también buena parte de ellos salen de las fábricas del otro lado del Atlántico; encontramos continuamente Aircobras, Kingcobras y Bostons. ¿No estarán cometiendo los americanos una grave imprudencia al armar de este modo al coloso soviético? Nos hacemos esta pregunta más de una vez…

Desde medianoche duermo como un tronco. A las dos y media el mariscal Schoerner en persona me telefonea; tenía prohibidas esas condenadas llamadas nocturnas que me privan de mi descanso, pero si un mariscal renuncia al suyo, no me queda más remedio que hacer otro tanto.

Con brusquedad y precisión, Schoerner me suelta sin preámbulo:

—¿Puede usted despegar inmediatamente? Cuarenta tanques rusos, acompañados de infantería motorizada, han penetrado en nuestra primera línea y nuestro contraataque no podrá desencadernarse hasta el atardecer. Temo que estos tanques causen daños en mi retaguardia y, por lo tanto, habrá que liquidarlos inmediatamente.

Siempre la misma historia, sobre todo en este sector: la infantería, en primera línea, no puede detener a los tanques y los deja pasar, pero permaneciendo en sus posiciones; de este modo, las reservas —si es que las hay en este sector— podrán estar seguras de que los intrusos no se escaparán porque detrás de ellos las líneas se

han vuelto a cerrar. Por regla general se consigue aniquilar a los tanques que quedan cogidos como en una bolsa; pero hay también numerosas excepciones de la regla…

Todo esto pasa rápidamente por mi mente mientras oigo las explicaciones del mariscal ¿Cómo va él a «liquidarlos inmediatamente»?…

—Salir inmediatamente —le contesto— no conduciría a nada; para la caza de tanques necesito un mínimo de claridad y esta noche es muy oscura. Pero le prometo salir al amanecer con el tercer grupo y la escuadrilla anticarro. Ya le tendré al corriente de la situación…

El mariscal me indica el lugar donde deberé encontrar a los rusos: su columna forma, entre dos lagos, un tapón compacto que cierra sólidamente la carretera. Cuelga, doy rápidamente las instrucciones necesarias, fijo la primera salida para las 5 h. y 30 m. y me vuelvo a la cama.

Despegamos en medio de una niebla que se arrastra todo lo más a 50 metros del suelo. Al cabo de media hora, cuando nos estamos acercando ya a los lagos, el puré de guisantes desciende del todo —no se ve nada en absoluto— y doy la orden de dar media vuelta. Se necesitaría estar loco para atacar con un tiempo como éste; incluso si encontrásemos los tanques y colocásemos nuestras bombas, aún resultaría un verdadero suicidio el atacarlos, pues se haría necesario volar tan bajo que ningún aparato escaparía de las explosiones.

A las nueve, la niebla tiene el aspecto de disiparse. El techo de las primeras capas está a unos 400 metros. Intentémoslo otra vez: vuelvo a salir con la escuadrilla antitanque llevando detrás a la séptima escuadrilla cargada de bombas. A medida que vamos aproximándonos a los lagos, la niebla desciende. Muy pronto nos vemos otra vez a cincuenta metros. Antes de atacar rebaso el sitio donde los rusos se hallan detenidos, describo un amplio rizo y me coloco en posición de escapar hacia nuestro campo, precaución muy útil con este tiempo pésimo. Máxime cuando estos tanques disponen, con seguridad, de una buena antiaérea, pues no se aventuran fuera de sus líneas sin llevar su protección anti-Stukas. A continuación, descendemos a ras del agua y nos lanzamos, atravesando los lagos, contra el enemigo.

La visibilidad es muy mala: entre 700 y 800 metros. No veremos a los rusos más que en el último momento. ¡Aquí los tenemos! Una masa negra y compacta que se agita en la carretera. Apenas tengo tiempo de gritar «¡ataque!» y de montar mis cañones cuando su DCA se desencadena con una furia indescriptible. Volando a unos tres metros del suelo me veo justo en medio de este infierno. ¡Con tal de que pueda también salir de él! Mis pilotos, más hábiles que yo, se han dispersado y dan vueltas alrededor del espacio ocupado de la carretera, por lo que el tiro enemigo se concentra sobre todo en un aparato: el mío. Me debato como un loco para escapar de los proyectiles; ante mí, a pocos metros, diviso confusamente los tanques: aprieto el disparador y tiro al montón; escoger un blanco preciso sería un suicidio. Doy vueltas, virajes y a veces juego al «salta carnero» con los camiones; esto terminará mal, muy mal, siento que mi cabeza va a estallar, un golpe brutal sacude el aparato: detrás de

mí, Gadermann, el ametrallador, empieza a dar gritos:

—¡…ardiendo!

No necesito que me diga nada para darme ya cuenta de ello. Un proyectil de grueso calibre ha penetrado en el motor, que sólo proporciona una fracción ínfima de su potencia normal. Algunas llamas empiezan ya a lamer el puesto de pilotaje…

—Venga, muchacho, calma; saltaremos en paracaídas; voy a elevarme unos metros más e intentaré llegar hasta nuestras líneas: sólo se trata de unos pocos kilómetros.

Trato de elevarme, pues ignoro aún a cuántos metros del suelo me encuentro. No veo nada ya: una espesa capa de aceite cubre el cristal. Intento levantar la cúpula, pero es imposible, pues el viento empuja las llamas hacia mí…

El motor carraspea, tose, escupe, se para, arranca, se para de nuevo; de aquí a un minuto mi cacharro se convertirá en un horno crematorio…

—Hay que saltar, ¡eh!, hay que saltar. ¡En seguida!

—Imposible —protesta el ametrallador—, sólo estamos a treinta metros del suelo y encima de un bosque.

Trato de ganar unos metros, pero el aparato ya no obedece. ¿Aterrizar en un bosque? ¡Hum!, eso me parece difícil. Si el motor resiste aún un minuto treinta segundos, el tiempo de alcanzar un terreno más favorable…

Un silencio total, el motor se ha parado y no vuelve a arrancar; caemos como una piedra. Un choque espantoso, y después es el vacío, el fin.

Qué raro notar todo tan tranquilo de repente, pero más raro es el hecho de que yo me extrañe de ese silencio. Entonces, ¿es que no estoy muerto? Un dolor lacerante me prueba que sigo formando aún parte de este mundo de los vivos. Pero no puedo moverme: estoy atrapado entre los restos de mi pobre aparato… ¿Qué le habrá pasado a mi ametrallador? Consigo llamarlo:

—Eh, Gardemann, ¿dónde estás? Ven a ayudarme…

—Espera, ahora voy; no te muevas. ¿Estás herido?

Lo veo venir hacia mí cojeando cómicamente. Se pone a retirar los pedazos de chatarra para liberarme y entonces comprendo por qué mi pierna me hace tanto daño: una mitad del larguero, cuyo otro trozo está aún en la cola del aparato, me tiene cogido el muslo y su peso me clava en el suelo. Por un golpe de suerte casi increíble la cola no se ha incendiado; ¡sabe Dios dónde habrá caído el motor! Bastante lejos, sin duda. Primero, Gadermann arranca de mi pierna el trozo de larguero y después quita penosamente los restos que me tapan. Mientras trabaja, trato de reflexionar. ¡Si al menos supiese dónde estamos! Pregunto a Gadermann, que está sudando enormemente:

—¿Crees tú que los rusos han llegado hasta aquí?

—Es difícil afirmarlo, acaso…

Por fin, ya puedo enderezarme. Todo a nuestro alrededor, matorrales y grupos de árboles. Cien metros delante de mí yace el motor en llamas; sesenta metros más a la

derecha se hallan las alas, una de las cuales empieza igualmente a quemarse. Algo más lejos aún, una parte del fuselaje, aquella en la que se encontraba el asiento de Gadermann. Probablemente nuestra caída ocurrió de la manera siguiente: el primer choque quedó amortiguado por los árboles de los linderos del bosque, de donde salió el aparato despedido contra el suelo arenoso, estrellándose en varios pedazos. ¡Y nosotros estamos vivos! Realmente, en la existencia humana todo no es más que cuestión de suerte.

Cuando estamos dedicados a curar nuestras heridas, oímos moverse algo entre los matorrales. Levantamos la cabeza… ¿serán ya los rusos? Pero lanzamos un suspiro de alivio al reconocer el uniforme alemán: varios soldados, que vieron abatirse el avión, han acudido para ver si había supervivientes. Su camión se encuentra a unos cien metros de distancia, en una pequeña carretera. Nos piden que nos apresuremos a salir en seguida:

—Somos, seguramente, los últimos; detrás de nosotros no hay más que rusos, masas de ellos. Quizás estén buscando ya su aparato…

Cinco minutos más tarde, su camión nos lleva a toda velocidad hacia el Noroeste.

Tan pronto regreso al campo, llamo al mariscal Schoerner, quien, después de felicitarme, me anuncia el envío de un pastel de chocolate para que me sirva de desayuno a la mañana siguiente. Se verá obligado a comérselo él solo: la misma tarde recibimos la orden de partir inmediatamente para Rumanía.

Veinticuatro horas más tarde aterrizamos en Buzau, al norte de Bucarest. Llegamos en pleno cataclismo. Aquí ni siquiera es cuestión de frente, de primeras líneas, de resistencia organizada. Desde nuestra partida todo se ha desplomado.

Nuestro campo no dispone de antiaérea y como está situado en medio de un llano desnudo, bien visible de todos los costados, el enemigo lo ataca continuamente. Generalmente son bombarderos pesados americanos protegidos por un enjambre de aviones de caza; la escolta de uno solo de estos tanques es más numerosa que el conjunto de nuestra escuadrillas de caza en el frente del Este. Normalmente, los bombarderos reparten su actividad entre los pozos de petróleo de Ploesti, a media hora de vuelo, y nuestra pobre «base», que muy pronto toma el aspecto de un desguazadero. Y todo esto no es nada comparado al drama de nuestras unidades de tierra.

Por todas las carreteras, el ejército rumano refluye hacia el Sur sin siquiera intentar combatir. Los soviets les pisan los talones. Las divisiones alemanas que, diseminadas, apuntalaban el frente, han sido, por tanto, completamente cortadas por la retaguardia; no pueden retirarse y están condenadas a batirse en sus posiciones hasta el último cartucho. Después, es la muerte o el cautiverio.

Hacia el 30 de agosto, las cosas se estropean del todo. Una mañana, acabo de despegar y me encuentro aún volando sobre el campo, cuando nuestra antiaérea se pone bruscamente a tirar. Hay que aclarar que todos nuestros artilleros son rumanos. Extrañado, miro a mi alrededor: ¿es que los pilotos americanos han madrugado más

que de costumbre? Sin embargo, no veo un solo aparato enemigo; por el contrario, me doy cuenta que la barrera antiaérea se pega a nuestros aviones. No cabe duda, es realmente a nosotros a quienes tiran. No comprendo nada. Partimos hacia el Norte y una vez cumplida nuestra misión regresamos al campo.

A decir verdad, esperaba verme acogido por nuestra propia DCA, pero esta vez todo está en calma y aterrizamos sin incidente. Me entero entonces de la gran noticia: desde medianoche, Rumanía está en guerra con Alemania. Por este motivo, esta mañana la antiaérea nos ha sacudido. Me precipito al teléfono y pido comunicación con el general Jounesco, comandante de la aviación rumana. Lo conocí en Husi y recuerdo que en aquella ocasión llevaba encima varias condecoraciones alemanas. Tan pronto lo tengo al habla, le comunico que sus artilleros abrieron fuego contra nosotros y exijo explicaciones. Manifiestamente embarazado, pretende que la víspera fue derribado por aparatos alemanes, encima de Bucarest, un avión rumano que transportaba el correo secreto del Gobierno; entonces, todos los aviadores, pilotos y personal de tierra decidieron contestar tirando contra los aparatos de la Luftwaffe. Sin embargo, se guarda bien de mencionar el estado de guerra entre su país y el mío. Le contesto muy secamente que no tengo la intención de dejar así las cosas: antes de salir para la misión siguiente tomaré la precaución de soltar varias bombas sobre la antiaérea estacionada alrededor del campo. Quizás atacaremos a continuación su cuartel general; conozco bien el lugar, será fácil…

—Le suplico —me interrumpe—, por amor al cielo, no haga eso. Vamos, Rudel, nosotros somos viejos amigos; si nuestros Gobiernos no pueden entenderse por más tiempo, usted y yo sí podemos conseguirlo, ¿no le parece? Voy a hacerle una proposición: mis hombres os dejarán en paz y los vuestros nos dejarán a nosotros tranquilos. La declaración de guerra no debe existir ni para usted ni para mí. Le doy mi palabra de que no dispararemos ni un solo tiro contra sus aparatos.

Para terminar, afirma una vez más su amistad hacia mí y su buena disposición con respecto a Alemania. De esta forma, con una simple llamada telefónica, hemos concluido una paz separada que será, desde luego, escrupulosamente respetada. Nuestra situación no deja de ser extraordinaria: alrededor de nuestro campo se hallan estacionadas dos divisiones rumanas con su armamento al completo. Si deciden liquidarnos en un ataque nocturno, seríamos aplastados en pocos minutos; de noche, por tanto, vigilamos y estamos pendientes del menor ruido sospechoso, ya que en la oscuridad estamos completamente indefensos. Durante el día, por el contrario, no tenemos nada que temer; en esta región llana y descubierta, incluso dos divisiones se guardarán muy bien de provocar la ira de mis Stukas.

Nuestras reservas de gasolina y municiones se agotan rápidamente, pues ya no recibimos nada. Hay que ir pensando en partir y en instalarnos en la vertiente opuesta de los Cárpatos. A veces, nos aventuramos aún a penetrar profundamente en la retaguardia rusa para ayudar a las unidades alemanas cercadas que intentan en vano abrirse camino hacia la frontera húngara. Desde hace tiempo, estos hombres

sacrificados no disponen de municiones de artillería, ni de gasolina y muy pronto no podrán utilizar ni sus armas ligeras. Impotentes, asistimos así a diez, quince, veinte dramas atroces; dramas que recuerdan el de Stalingrado.

Después tenemos que partir. Abandonamos Rumania. Instalados en Regen (Hungría), quedamos encargados de impedir a los soviets que crucen los puertos de los Cárpatos. Las carreteras que franquean las montañas suben y bajan en innumerables curvas; a veces, un túnel corta una gran masa de rocas y los tanques y camiones rusos se aprovechan de estas posibilidades para escapar de nuestros ataques. Por regla general se colocan inmediatamente delante o detrás de las rocas, lo que nos obliga a concentrar toda nuestra atención para no estrellarnos contra estos obstáculos. Si durante una de nuestras misiones, otra formación combate en el valle vecino, los encuentros encima de los puertos son impresionantes, sobre todo cuando hay neblina; en esos momentos, y como decía el capitán Steen, mi antiguo maestro de acrobacias aéreas, «es el diablo quien maneja los mandos», En más de una ocasión puedo evitar, sólo en el ultimo instante, a uno de nuestros propios aparatos que viene en sentido inverso. El peligro de un encontronazo es mucho mayor y temible que el que representa la antiaérea rusa. Las baterías soviéticas se encuentran lo más corrientemente encima de los angostos pasos que constituyen los puertos; de este modo, nos encontramos casi continuamente dentro de su campo de tiro. Aunque de momento la caza rusa aparece muy raras veces —indudablemente, los rusos no han terminado de poner en servicio las bases rumanas—, los combates son duros y mortíferos. Es, en suma, una repetición de las misiones que llevamos a cabo en los pasos montañosos y valles del Cáucaso.

Sufrimos de una escasez crónica de material, mientras que, por el contrario, el enemigo dispone de todo en abundancia. Nuestro aeródromo actualmente está del todo desprovisto de antiaérea, y, en cambio, los rusos pueden instalar —y efectivamente las instalan— baterías en todas las intercepciones de las carreteras. La caza enemiga se aprovecha para atacarnos sin descanso. Cierto día, al regresar de un largo servicio, veo venir a nuestro encuentro cuarenta aparatos centelleantes. Nos cruzamos a unos cien metros de distancia; no cabe duda, se trata de cazas «Mustang». Doy la orden de aterrizar inmediatamente. Antes de que los americanos hayan podido dar media vuelta, ya estoy yo posándome. Con mi aparato aún rodando, veo cómo los Mustangs pican contra nosotros; uno de ellos se dirige derecho a mí cuando aún sigo rodando a unos cincuenta kilómetros por hora; no hay más remedio: corro el techo de la cabina, me izo en uno de los planos y me dejo caer a tierra. Apretado contra el suelo, oigo el ruido de los motores americanos y las detonaciones de sus cañones; mi aparato empieza a arder, y al llegar al final de la pista capota lamentablemente. ¡Menos mal que no estoy yo dentro!

Afortunadamente, nuestros Stukas están bien camuflados en el lindero del bosque, pero en el campo, y bien a la vista, se encuentran varios aviones de transporte cargados de bombas y de carburante. Estallan el uno tras el otro; los Mustang

disparan sin cesar y tengo la impresión de que mis tímpanos van a estallar. De pronto, un sudor frío me invade; el piloto del Mustang que incendió mi aparato debió verme saltar de él y ahora, volando a ras de tierra, me lanza, pasada tras pasada, sus ráfagas de ametralladora. No me muevo y me hago el muerto, pero el bestia vuelve a empezar; después de dos pasadas más, se eleva algunos metros y vuela sobre mí en diagonal y me tira. Tendido como estoy, vuelvo ligeramente la cabeza y con los ojos semicerrados intento ver su cara. ¿Por qué se habrá obstinado en rematarme? Alrededor de mí, las piedras y la tierra saltan bajo el impacto de las balas que no me aciertan por pocos centímetros. Estoy terriblemente asustado y empiezo a temblar agotado por el esfuerzo de permanecer inmóvil; sigue dándome pasadas y pasadas… Por fin, se le agotaron sus municiones, y tras una última ráfaga, se marcha al mismo tiempo que sus compañeros. Pueden estar contentos: como demoledores no hay nadie que les iguale…

No hemos conseguido detener al enemigo en la línea de los Cárpatos. La vanguardia soviética se despliega ya como una ola inmensa en la llanura húngara. Durante varias semanas apoyamos, en la región de Grosswardein-Debrecen, a las divisiones escogidas que tratan de poner un dique a la inundación rusa: unidades blindadas de gloriosa tradición, unidades Waffen-SS, que conocemos desde hace mucho. De cuando en cuando, nuestras tropas obtienen éxitos locales, pero ante la superioridad aplastante del enemigo estas hazañas representan sólo lo que una gota de agua en el océano. De momento confiamos aún en poder mantenernos en la línea del Theiss, pero este río, de longitud media y de curso muy lento, no podría detener a los ingenieros soviéticos. Es franqueado muy pronto por los rusos, quienes establecen una sólida cabeza de puente en Szeged. Todos nuestros contraataques resultan inútiles. En noviembre, el enemigo lanza una gran ofensiva con el fin de aplastar todo el frente del Theiss y alcanzar el valle del Danubio. Los rusos están seguros de alcanzar el éxito: nuestras posiciones, débilmente guarnecidas, no podrán mantenerse por mucho tiempo ante esta formidable presión. En cuanto a nosotros, la falta de aparatos y de municiones está a punto de paralizarnos. Gracias a los constantes ataques de los bombarderos americanos a nuestras ciudades y a nuestras vías férreas, los rusos pueden ahora avanzar con toda tranquilidad; no recibimos ya nada y a menudo nos vemos reducidos a una inactividad casi total. Sin embargo, aún podemos obtener varios bonitos trofeos…

Al Suroeste de Kescemet y cuando merodeo, acompañado de cuatro Focke Wulffs 190, a la búsqueda de tanques rusos, descubro una fuerte columna protegida por un verdadero enjambre de cazas. Uno de mis pilotos habla suficientemente el ruso para entender las exclamaciones excitadas que intercambian por la radio los pilotos de caza y los jefes de los tanques. Chillan todos a la vez y me pregunto cómo consiguen ponerse de acuerdo.

Extractando, mi intérprete va traduciendo:

—Orden a todos los halcones rojos…, un Stuka-cañón se apresta a atacar a

nuestros tanques. Es seguramente ese cerdo que los destruye. Que todos los halcones rojos se lancen sobre el Stuka. Sólo el Stuka, no ocuparse de los Focke Wulffs que le escoltan.

Mientras siguen aún chillando, ya he ejecutado el primer picado: un tanque se incendia y estalla. Por encima de mí dos Focke Wulffs luchan contra varios Lags. Los otros dos me siguen fielmente; verdaderamente los necesito, pues una veintena de Lags y Yaks 9 (el último modelo ruso) intentan buscarme las cosquillas y yo tengo mucho que hacer. El oficial de enlace de los cazas debe encontrarse con los tanques, pues vocifera como un cerdo al que estén degollando.

—¡Derribad a ese marrano, a ese maldito Stuka! ¿No estáis viendo que ya ha incendiado un tanque? Derribadlo…

El pobre hombre está al borde de un ataque de histeria. Casi me dan ganas de echarme a reír, pero creo que no es éste el momento. Un caza ruso se ha pegado a mi cola y no quiere soltarme, Peor para él; viro bruscamente sobre el ala y me pasa llevado por su propia velocidad. Es mi turno ahora y me pongo detrás de él —así lo ha querido—, enviándole dos proyectiles de 37 mm., aunque lamentado este despilfarro, pues estos proyectiles especialmente me van a hacer falta para el ataque a los tanques. ¡Zas! he apuntado mal y mis balas no han hecho más que rozar al ruso; pero ha debido notar una extraña sacudida, pues se larga sin pedir las vueltas. Encima, se pone a gritar como un loco:

—¡Cuidado; este cerdo sigue tirando, cuidado!

Se oye otra voz, la del jefe de escuadrilla, sin duda, que ordena:

—Venid encima del pueblo, que vamos a discutir la mejor forma de derribarlo.

Mientras siguen discutiendo, incendio otro tanque y pongo fuera de combate a otros dos. Los halcones rojos no llegan a ponerse de acuerdo, todos y cada uno dan su opinión, pero nadie piensa en volver adonde yo estoy. El oficial histérico trepida, amenaza, suplica, llora de rabia y les pregunta que si no ven que ya he destruido cuatro tanques. Por fin, los halcones rojos se deciden: vuelven todos a la vez y durante algunos minutos se forma un carrusel enloquecedor. Empiezo a tener calor, aunque el termómetro marque seguramente uno o dos grados bajo cero. Después, cortamos el ataque. Los rusos nos acompañan unos momentos, pero en seguida, gentilmente, dan media vuelta. No nos han derribado, pero siguen discutiendo de firme.

Patrullando en la zona de Goengjes, al pie de las Montañas Matra, y en el momento de lanzarme sobre unos tanques, descubro entre los T-34 y «Stalin» habituales un tanque de tipo desconocido; sin duda, un nuevo modelo más potente y, por lo tanto, más peligroso. Tendrá el honor de recibir mis primeros proyectiles, los cuales le inmovilizan casi inmediatamente. Después de haber incendiado otros cuatro, agoto mis municiones y me veo obligado a regresar.

En mi viaje de vuelta, empiezo a pensar en la forma de describir, al redactar mi informe, este nuevo tipo de tanque. ¿Podrá conseguir mi Leica la nitidez necesaria en

sus imágenes para distinguir las características del monstruo de acero? Francamente, lo dudo, y como aún me queda bastante gasolina, doy media vuelta y regreso al lugar del combate.

A tres o cuatro metros del suelo, describo varios círculos cerrados alrededor del coloso misterioso. Cerca de él se ha parado un Stalin que, sin duda acaba de llegar. El tanque desconocido sigue ardiendo; me acerco casi al ras de tierra y de pronto diviso bajo las amplias orugas del Stalin a varios rusos agrupados tras una ametralladora antiaérea. El arma gira y me sigue, una ligera llama sale del cañón; están sacudiéndonos casi a bocajarro. Hasta ahora no me han tocado aún. Sin embargo, a esta distancia hasta un novato se las vería negras para no darme. Voy a elevarme un poco de todos modos, pues nunca se sabe… De pronto, dos proyectiles penetran en mi pobre aparato y lo sacuden como una ráfaga de viento. En el mismo instante, experimento un espantoso dolor en el muslo; un velo negro cruza delante de mis ojos y un chorro cálido y viscoso se desliza a lo largo de la pierna. Me gustaría mucho aterrizar, pero no disponemos de vendajes; a lo que la vista alcanza, no hay ninguna localidad en la que podría encontrarse un médico; si no llegamos a Budapest, que está a veinticinco minutos de vuelo, estoy seguro que moriré desangrado. Empiezo ya a agotarme, la cabeza me da vueltas y tengo unas extrañas visiones; pero, de todos modos, sigo aún en condiciones de pilotar. ¿Por cuanto tiempo?

Aprieto los dientes…, no ceder, no ceder…, ya estamos en Budapest, nuestro campo; saco los flaps, corto gas, aterrizo. Todo ello maquinalmente, como en un sueño; inmediatamente pierdo el sentido.

Me despierto en la sala de operaciones de una clínica. Las enfermeras me miran con aire raro (parece ser que, bajo la mascarilla de la anestesia, he contado cosas muy poco edificantes). El cirujano me aclara que acaba de desembarazarme de un proyectil de 13 milímetros que se había alojado en mi muslo. He perdido una barbaridad de sangre, me van a enyesar la pierna para mandarme a un sanatorio en las orillas del lago Balaton para permitir a las heridas el tiempo de cerrarse y a recuperarse el organismo. ¡Esto es encantador…!

Pocas horas más tarde, un avión-ambulancia me transporta hasta Hevis, en la orilla del lago. El médico-jefe quiere meterme en la cama, pero le ruego que abra mi vendaje y que me dé su opinión. Cede por fin y su juicio es categórico:

—¡Seis semanas de descanso absoluto!

Me vuelvo loco de rabia, pero ¿qué puedo hacer? Con mi pierna enyesada no creo que llegaría a poder pilotar. Cada dos días. Fridolin, mi ayudante, me trae papeles para firmar y me pone al corriente de la situación militar. Cuando en su cuarta visita me da cuenta de que los soviets están atacando Budapest, le digo resueltamente que ya está bien de cama. Quiero levantarme y regresar con él.

—Pero…

Es todo lo que el pobre muchacho osa decir. Me conoce y sabe que soy más testarudo que él. Una enfermera asoma la cabeza por la puerta y corre alocada a

prevenir al médico-jefe, Al llegar éste, protesta, se enfada, declina toda responsabilidad y, finalmente, tiene que resignarse. Fridolin me deposita suavemente en el asiento del coche y pocas horas más tarde me encuentro de nuevo con mi escuadra.

Gracias a dos capas suplementarías de yeso, mi vendaje se transforma en una coraza a toda prueba. De este modo puedo volver a volar de nuevo inmediatamente. Mi herida no me facilita ciertamente mi labor, a veces lo paso muy mal, pero no hay más remedio que aguantar. Desde la época en que no me sirvo ya de mis pies he adquirido el hábito.

Casi todos los pilotos de mi escuadrilla disponen desde hace varias semanas de aparatos Focke Wulff 190. No estoy muy seguro de que aprecien esta «modernización» de la escuadra; indudablemente, lamentan la ausencia del ametrallador, que constituía, a menudo, su única protección contra la caza enemiga. Y si es verdad que el Focke Wulff es más maniobrero y más rápido que el Stuka, tiene un gran inconveniente: resiste mucho menos. Stähler, uno de los antiguos, lo experimenta en su primera salida con este nuevo avión: alcanzado por dos proyectiles antiaéreos, se ve obligado a dar media vuelta inmediatamente. La tarde del mismo día, verdaderamente un día nefasto, cuando estoy listo para despegar acompañado del capitán Mark, veo una formación de «Gustavos de Hierro» escoltados por varios cazas que pasan a unos 300 metros de nuestro aeródromo. Hace mucho frío y temo que nuestros motores no puedan arrancar; sin embargo, tengo unas ganas enormes de largar unos cañonazos a esos pesados aviones de asalto. Pero me acuerdo que ahora utilizamos como carburante una mezcla especial que permite despegar sin dificultades con toda clase de temperatura. Le hago señas a Mark para que se apresure; llevamos una pesada carga, pues transportamos también bombas para poder llevar a cabo la misión proyectada. Supongo que alcanzaremos, a pesar de todo, a los Gustavos, pero desde el despegue, el aparato de Mark se va quedando atrás; visiblemente, necesita una buena revisión. No importa, lo haré solo.

Lentamente voy recobrando mi retraso; los Gustavo están solamente a unos 800 metros e intento acelerar. Con mi Focke Wulff no tengo miedo a los Lags 5 y Yaks 9, cuyos pilotos son, generalmente, bastante mediocres. Consigo ganar aún otros cien metros, va a ser necesario hacerlo rápido puesto que ya estamos encima de las líneas rusas. Súbitamente oigo dos detonaciones en mi motor, el aceite mana a chorros y en el espacio de un segundo los cristales de mi parabrisas se han vuelto opacos. Al principio creo que se trata de un proyectil antiaéreo o de un caza, pero en seguida me doy cuenta de que se ha fundido una biela. El motor ratea terriblemente, va a pararse de un momento a otro. ¡Qué pena, justo en el momento en que iba a hacer un blanco en el último Gustavo! Al oír las detonaciones, giro sobre el ala en un viraje casi instintivo que me permitirá ponerme en la buena dirección: la del aeródromo. Debo de estar ya en el interior de nuestras líneas. Normalmente debería lanzarme en paracaídas, pero con mi escayola no hay ni que pensarlo; por otra parte, ya estoy muy

bajo; a fin de poder ver al menos a derecha y a izquierda, corro el techo de cristal; humm…, esto está francamente mal, muy mal. Estoy volando a quizás 50 metros de un campo en el que es imposible aterrizar; hasta un aterrizaje de panza está fuera de cuestión. Cerca de mí surge el campanario de un pueblo, por fortuna un poco a la derecha, pues de lo contrario me hubiera ensartado. Algo más allá se alza un cerro escarpado, ¿conseguiré salvarlo con este motor a punto de lanzar el último suspiro? Tiro del mando… ¡pasará…, no pasará…, pasó! Aún sigo cincuenta metros y después desciendo casi en vuelo planeado; un ruido de maderas que se arrastran y raspan el suelo, que se rompen mientras el avión se desliza por un barranco lleno de malezas hasta que queda inmóvil.

¡Menos mal! Mi pierna escayolada no tiene nada y lo demás me importa poco. A mi alrededor se extiende un apacible paisaje; sin el estruendo lejano de la artillería se podría creer que no estamos en guerra. Penosamente me pongo en pie y me izo, a fuerza de brazos, fuera del aparato. Apenas llegado a tierra oigo que me llaman. A lo largo de una pequeña carretera viene lanzado un coche alemán con dos soldados. Al principio me miran con cierta desconfianza; varias veces ya se han encontrado cara a cara con pilotos rusos derribados. Entre los dos me levantan y me llevan a su coche.

Por la noche, cuando descanso tendido en mi lecho, oigo un zumbido profundo que aumenta rápidamente. No creo que se trate de aviones alemanes. Por la ventana abierta distingo bien pronto, destacándose sobre el cielo, las siluetas de varias escuadrillas de Boston. Vuelan a unos 400 metros y se dirigen en línea recta a nuestro campo. Es el concierto clásico: los silbidos que van aumentando y en seguida la explosión sorda de la bomba. Incluso sin mi escayola no creo que me hubiese tumbado más de prisa. Apenas lo he hecho, cuando una bomba de gran calibre cae a cinco metros de mi ventana, exactamente encima de mi coche. Dahlmann, que entra por la puerta en el mismo momento, recibe el marco de la ventana en la cabeza; cuando se recobra de su sorpresa nota, muy ofendido, que me estoy tronchando de risa; el marco se le ha quedado colgado del cuello y ofrece el aspecto de una de esas mujeres adúlteras de la Edad Media. Muy digno, se pone firme, da un taconazo y anuncia:

—¡Alarma aérea, mi coronel!

—La verdad empezaba ya a darme cuenta de ello. No puedo tenerme de risa y el pobre muchacho saluda, da media vuelta y sale llevando el marco de mi ventana.

XV

NAVIDAD, 1944

La batalla para la limpieza de Budapest está en pleno desarrollo; nos encontramos en la región de Papa, en Kememed St. Peter. Nosotros, las tripulaciones de vuelo, acabamos de llegar a Varpalota y aún no estamos muy familiarizados con estos lugares. Fridolin nos recuerda: ¿Saben ustedes que dentro de dos días es Navidad? Es cierto, una ojeada al calendario lo confirma. Despegue, vuelo contra el enemigo, aterrizaje; despegue, vuelo contra el enemigo, aterrizaje; éste es el ritmo de nuestra vida, todos los días, todo el año. A tal cadencia, todo se iguala y se olvida: el frío y el calor, el invierno y el verano, los días de labor y los domingos. Estamos completamente dominados por ciertas ideas, por ciertos sentimientos, sobre todo desde que la guerra se ha convertido en una verdadera lucha por la vida. Los días se suceden todos iguales. Desde el más joven de los pilotos hasta el jefe de escuadrilla veterano, todos tienen los mismos y permanentes pensamientos: «¡Atacar! ¿Dónde? ¿Quién? ¿El parte meteorológico? ¡Defenderse!». ¿Será esto así eternamente?

¡Así que Navidad es pasado mañana! Fridolin se traslada al Estado Mayor del cuerpo con un oficial de intendencia para buscar nuestro «pequeño aguinaldo». Regresamos de nuestro último vuelo a las diecisiete horas, justo un poco antes de la santa velada. Todo ha adquirido verdaderamente un aire de fiesta, magnífica y solemne, casi como antaño en nuestra familia. Como no disponemos de una sala lo suficientemente grande, cada escuadrilla celebra la fiesta aisladamente, en el mayor local de que disponen. Doy una vuelta para verlas a todas; cada una ha dado a su reunión un carácter particular que responde a la personalidad del jefe que tienen; todas han realizado un gran esfuerzo para celebrar la fiesta. Paso la mayor parte de la velada en la compañía de la plana mayor de la escuadra. También aquí el local ha sido pintorescamente adornado con ramas verdes que lucen bajo una iluminación intensa. Dos grandes árboles de Navidad y las mesas cargadas de regalos nos transportan a nuestra infancia. Los ojos soñadores de mis soldados revelan que sus almas están muy lejos de aquí: en sus hogares, cerca de sus mujeres, de sus hijos, de sus padres, de sus familias; pensando en el pasado, evocando las antiguas Navidades. Casi inconscientemente nos damos cuenta de nuestros banderines de combate desplegados entre los árboles; nos vuelven a la realidad: ¡Estamos celebrando una Navidad en campaña! Entonamos el *Stille Nacht, Heilige Nacht* y todos los otros villancicos navideños. La voz ruda de los soldados se vela con un acento de ternura. Y el gran milagro se realiza en nuestros corazones. Los pensamientos de ataques, de bombardeos, de antiaérea, de muerte, todos se desvanecen y nos invade una

maravillosa sensación de paz, de paz silenciosa y serena. Y nuestro espíritu puede remontarse hacia las cosas más bellas, más puras, o bien pensar sólo en las nueces, en el ponche o en los pasteles de Navidad. Con una última nota, nuestras bellas canciones se apagan; les hablo de la patria y pido a mis soldados que esta noche no vean más en mí al superior, sino al compañero. Pasamos aún otras horas alegres tras las cuales la Nochebuena pasa a ser otro recuerdo más.

A la mañana siguiente, San Pedro viene a echarnos del cielo: hay una niebla espesa. Por varias llamadas telefónicas he sabido ayer que los rusos han atacado y que nos necesitan mucho, pero es absolutamente imposible volar. Durante la mañana juego con mis hombres a una especie de hockey sobre hielo, es decir, que calzado con mis botas de vuelo, guardo la portería ya que la herida recibida hace cinco semanas no me permite la libertad de todos mis movimientos. El patinar no es cosa para mí. Por la tarde he sido invitado a cazar con algunos compañeros del Estado Mayor del ejército. Sé muy poco de esta caza «normal» en tierra firme. Somos muchos fusiles; pero pocos cazadores de verdad. Las liebres no carecen de suerte y, en el último momento, escapan siempre por el intervalo que nos separa. Por otra parte, la capa de nieve es muy espesa y no nos permite desplazarnos muy rápidos. Mi chófer, el cabo Boehme, marcha a mi altura. Súbitamente, diviso una magnífica liebre en su dirección. Echándome a la cara el fusil, me vuelvo como un cazador nato, cierro un ojo y… ¡pan!, sale mi disparo. Algo cae, pero desgraciadamente no es la liebre, sino Boehme, a quien en mi ardor de neófito he olvidado por completo. No se atreve a ponerse de pie aún, pues levantando un poco la cabeza de la nieve me dice, con un tono de reproche:

—¡Pero, mi coronel…!

Al darse cuenta de mi comportamiento, torpe y peligroso, no ha dudado un momento en echarse a tierra. Mis perdigones no le han alcanzado y tampoco a la liebre; después de todo, creo que mi susto es mayor que el de ambos: ¡bonito regalo de Navidad hubiese resultado! Tiene razón el viejo lema de los Stukas: «Sólo sale bien aquello para lo cual se está entrenado».

A la mañana siguiente, el tiempo permite por fin reemprender los vuelos. Los rusos han madrugado y están ya en camino para bombardear nuestro aeródromo. Es vergonzoso lo mal que estos aviadores soviéticos hacen sus lanzamientos de bombas. Mantienen su ataque a unos 400 metros de altura y por así decirlo no sufrimos daño alguno. Durante toda la jornada efectuamos vuelos para ayudar a nuestras fuerzas al Noroeste de Graz y alrededor de Budapest. Nuestro alegre humor de Navidad está ya bien lejos. La guerra nos ha vuelto a atenazar con sus garras de hierro; ¡qué poco ha durado nuestra maravillosa y serena paz!

Por tierra y aire se desarrollan encarnizados combates; lanzamos nuevas fuerzas a la lucha; son viejos conocidos míos, camaradas del frente oriental, tripulaciones de los «panzers» que, como nosotros mismos, constituyen la «vieja guardia» que el mando emplea en los casos difíciles. Juntos debemos liberar los efectivos de nuestras

divisiones que han quedado encerrados en Budapest y abrirles un camino hacia el resto de nuestras fuerzas. Con esta «vieja guardia» lo conseguiremos. Desde hace más de dos años vengo volando día tras día sobre los diversos sectores del frente oriental y creo poseer ideas bastante precisas con respecto a la táctica de las tropas de tierra. La experiencia demuestra que todo radica en la práctica; es ella la que me permite decidir entre lo que es posible o imposible, entre lo bueno o lo malo. Los vuelos a ras de tierra que llevamos a cabo diariamente nos permiten conocer cualquier pulgada de terreno, el menor recodo de trinchera. Por ello, creo que lo que estamos haciendo aquí no es de buen augurio. Se separa a los «panzers» de los granaderos habituados a operar con ellos para lanzar a la lucha aisladamente a estos últimos. Sin infantería de acompañamiento, los tanques experimentan un sentimiento de desorientación e inquietud. Las unidades que se les afecta en su sustitución no están entrenadas para colaborar con ellos y pueden surgir sorpresas peligrosas. No llego a comprender quién es el que ha podido dar una orden semejante; además, el sector que han escogido para que operen los tanques es de lo más desfavorable, con sus pantanos y otros obstáculos naturales, mientras que existían excelentes posibilidades en otros lugares. En cambio, la infantería va a atacar en un terreno constituido por grandes superficies despejadas. ¡Era a los tanques y no a la infantería lo que había que meter ahí! Nuestros adversarios se aprovechan de todas estas faltas y nuestra infantería afronta al coloso ruso sin acompañamiento de carros. ¿Para qué esas inútiles pérdidas? ¡No es ciertamente la manera de obtener un éxito! ¿Quién ha dado estas órdenes? Esta es la pregunta que nos tortura el cerebro cuando nos reunimos por la noche.

El 30 de diciembre llega un telegrama. Se me ordena salir inmediatamente para Berlín y presentarme al Mariscal del Reich. Esto me fastidia, pues tengo la impresión de ser imprescindible aquí, donde se combate en condiciones tan difíciles. El mismo día emprendo el vuelo para Viena con la esperanza de regresar entre mis camaradas en dos o tres días. ¡La orden es la orden! Mi equipaje es muy reducido: una cartera de mano con algo de ropa y útiles de aseo. Dada la gravedad de la situación aquí, mi ausencia no puede ser de larga duración.

Sin embargo, y mientras el avión me lleva, tengo una especie de sombrío presentimiento; tengo miedo que no salga nada bueno de este viaje. Me fue prohibido volar cuando caí herido en noviembre último. A pesar de ello volví a hacerlo tan pronto salí del hospital. No he recibido ninguna observación a este respecto y creía que tácitamente estaba admitido; temo mucho que ahora me quieran fastidiar con esto. Con mucha desgana me traslado a Berlín, pues sé muy bien que me será imposible obedecer si se me reitera la orden de no volver a volar. No podría permanecer como simple espectador, aconsejar o limitarme a dar órdenes mientras que mi país se encuentra en peligro; mucho más aún al considerar que la acción es para mí más fácil que a los otros debido a mi gran experiencia. Después de cinco heridas, algunas de ellas graves, he tenido siempre la suerte de poder subirme de

nuevo en mi avión y de empezar, día tras día, a recorrer de arriba abajo el frente oriental; desde el océano Ártico al Cáucaso, pasando por Moscú y las cercanías de Astrakán, Conozco perfectamente este frente ruso. Por eso considero que mi deber está en volar y en luchar sin descanso hasta tanto no callen las armas y la libertad de nuestra patria no esté asegurada. Mi cuerpo, sano y acostumbrado al deporte, me permite hacerlo físicamente y ésta es una de las fuentes principales de mi fuerza.

Tres horas después de una breve parada con mis amigos de Viena aterrizo en Berlín y anuncio inmediatamente al Karinhall mi llegada. Quisiera presentarme sin retraso para regresar de prisa con mis aviones y mis hombres. Recibo la orden, para mí inexplicable, de instalarme en el Fürstenholf y de presentarme al día siguiente en el Ministerio del Aire, donde se me facilitará un pasaporte que me permitirá tomar el tren especial del mariscal del Reich que sale hacia el Oeste. Mi ausencia va, por lo tanto, a prolongarse; es lo único cierto, ya que parece que nadie piensa en recordarme la prohibición de volar. Salimos la tarde siguiente desde la estación de Grunewald. Voy a pasar, por tanto, el día de Año Nuevo en el tren. Trato de no pensar en mi escuadra, pues me costaría mucho permanecer tranquilo. ¿Qué va a traernos 1945?

El 1 de enero nos encontramos en los alrededores de Francfort. Oigo ruido de motores de avión y escudriño el cielo azul. Una gran cantidad de cazas pasa volando a ras del suelo con un estruendo ensordecedor. Un pensamiento acude a mi mente instantáneamente: ¡son americanos! Hace mucho tiempo que no he visto tantos aviones alemanes juntos. ¿Sin embargo? ¡Pero si es increíble! Todos llevan los distintivos del Reich; se trata de Me-109 y de FW 190. Llevan rumbo Oeste. Más tarde me enteraría de qué misión están encargados. El tren se para y tengo la impresión de que nos encontramos en la región Nauheim-Friedberg. Un automóvil viene a recogerme y me conduce a través de un bosque a un edificio que semeja un castillo medieval. Me encuentro con uno de los ayudantes del Reichsmarschall, quien me dice que éste no ha llegado aún y que tendré que esperar. Ignora para qué me han convocado. No me queda más remedio que aguantar. Me hallo en el cuartel general del Oeste.

Salgo a darme un paseo que dura varias horas. ¡Qué sano es el aire en los bosques de nuestras viejas montañas alemanas! Lo respiro a plenos pulmones. ¿Para qué me habrán hecho venir? Me han dicho que no tarde más de tres horas, que son las que creen tardará en llegar el mariscal. ¡Con tal de que me reciba en seguida! Pero cuando regreso aún no ha llegado. En cambio, un general espera como yo; se trata de un antiguo conocido de mis primeros tiempos de los Stukas en Graz. Me habla de las operaciones aéreas del día, de las que él asume la dirección. Sin cesar, llegan informes sobre el desarrollo del ataque de gran envergadura lanzado contra los aeródromos de Bélgica y del norte de Francia.

Los aviones que vi esta mañana representaban sólo una parte de las fuerzas encargadas de atacar los aeródromos enemigos a baja altura. Esperamos poder destruir los suficientes aparatos para reducir la superioridad aérea del enemigo sobre

nuestra ofensiva en Las Ardenas que está en curso.

Esto resultaría imposible en el Este, le digo, porque la distancia a recorrer sobre territorio enemigo sería muy grande y las pérdidas causadas por la defensa terrestre a su paso a ras de tierra resultarían elevadísimas. ¿Es diferente en el Oeste? Muy poco. Si los americanos tienen éxito en ataques de este tipo contra los aeródromos alemanes, es solamente porque ya no podemos protegerlos suficientemente por falta de hombres y de material. Todas las unidades que atacan hoy siguen itinerarios trazados de antemano. Ya hace mucho tiempo que en el Oeste hemos renunciado a la teoría. Usamos la práctica. Nos contentamos con señalar la misión al jefe; él se encargará de desarrollarla buscando la mejor forma de cumplirla. La guerra aérea ha tomado tan variadas formas que no puede fundarse ya nada en la teoría; los jefes, gracias a su experiencia, escogen la solución más conveniente a las circunstancias del momento. Afortunadamente, hemos podido descubrir a tiempo este principio, pues de lo contrario ninguno de nosotros estaría ya vivo. Y además, ¿es que no han comprendido aún que jamás podremos acercarnos a la inmensa superioridad material de nuestros adversarios?

¡Qué importa a éstos 500 aviones de más o de menos si sus tripulaciones no han sido destruidas con los aparatos! Sería infinitamente mejor lanzar a nuestros pilotos de caza, por tanto tiempo reservados, a que disputen el dominio del aire que tiene el enemigo sobre el frente. ¡Qué suspiro de alivio lanzarían nuestros camaradas de tierra si la espantosa presión que ejerce sobre ellos la aplastante superioridad del enemigo cesase durante un momento! ¡Y podríamos de nuevo conseguir llevar nuestros refuerzos y nuestros aprovisionamientos sin obstáculos! Todos los aviones destruidos en el aire constituyen pérdidas positivas, ya que en la mayoría de los casos sus tripulaciones son derribadas con ellos.

Todos estos pensamientos cruzan por mi mente. Algunas horas más tarde, el resultado final me da la razón. Hemos perdido más de 220 aviones con sus pilotos y 500 aviones enemigos han quedado destruidos en el suelo. Acaban de desaparecer unos jefes de escuadrilla experimentados, pilotos magníficos, tan raros actualmente. Tengo el corazón en un puño. Pero esta noche se informará al mariscal del Reich y al comandante supremo que hemos obtenido un brillante éxito. ¿Es esto intencionadamente o consecuencia de una desmesurada ambición personal?

El ayudante de campo viene a avisarme:

—El coronel von Below desea saber si acepta tomar un café con él.

—¿Pero no me llamará el mariscal entretanto?

—El mariscal no ha llegado y nada se opone a que vaya a ver al coronel.

Pienso en cambiarme de ropa, pero renuncio a ello para conservar mi última camisa limpia a fin de presentarme al mariscal del Reich.

Durante mucho rato, el coche rueda a través del bosque y llegamos a una ciudad de chalets y de barracones, que es el cuartel general del Führer en el Oeste. Mientras tomamos café, relato al coronel von Below los últimos acontecimientos del frente

ruso; se levanta al cabo de unos veinte minutos, se ausenta un momento y regresa rogándome que le siga. Sin sospechar absolutamente nada, atravieso con él varias habitaciones, se abre una puerta, se aparta para dejarme entrar y me encuentro delante del Führer. Me asalta un solo pensamiento: ¡no me he cambiado de camisa! Voy distinguiendo a los que le rodean: el mariscal del Reich —está radiante, lo que ya no era habitual en él—, el almirante Doenitz, el mariscal Keitel, el jefe del Estado Mayor General, el general de División Jodl y varias otras personalidades militares, entre las cuales varios generales del frente del Este. Se encuentran reunidos alrededor de un inmenso mapa, donde se hallan señalados los frentes. Me están mirando y me pongo nervioso. El Führer se da cuenta; silenciosamente mantiene su mirada en mí durante un instante. Después me tiende la mano y me expresa su felicitación por lo que he realizado. Me confiere —me dice— la más alta condecoración al valor militar: Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble en oro, espadas y brillantes, y me asciende a coronel. Le escucho como en un sueño hasta que añade con tono firme:

—Pero en adelante se ha terminado el volar; debe conservar su experiencia para el país.

Me excito en seguida: ¡se me prohíbe, pues, volar! ¡Adiós a mis camaradas!

—Mi Führer, no acepto ni la condecoración ni el ascenso si todo ello se opone a que continúe volando con mi escuadra.

Su mano derecha sigue estrechando la mía. Me mira fijamente en los ojos. Con su izquierda, me tiende un pequeño estuche forrado de terciopelo en el que se encuentra mi nueva condecoración. Bajo el resplandor de las lámparas que iluminan la habitación, los brillantes despiden infinidad de fuegos irisados. Su mirada se vuelve más seria, un pequeño estremecimiento sacude su rostro y después me dice con una sonrisa:

—¡Bueno! Siga usted volando.

Me invade una cálida ola de felicidad. El coronel von Below me contaría más tarde que tanto él como los generales presentes habían tenido miedo al oír mi protesta, pues los relámpagos que pasaban por la cara del Führer no se resolvían siempre en sonrisas. Todo el mundo me felicita, y el comandante en jefe de la Luftwaffe más cordialmente que los otros; en su alegría me pellizca fuertemente en el brazo. La felicitación del mariscal Doenitz no es sin alguna reserva, ya que añade incisivamente:

—Considero como una falta de espíritu militar el que haya arrancado al Führer el permiso de seguir volando. Yo también tengo muy buenos comandantes de submarinos que tendrán que parar un día.

¡Por fortuna, no es mi comandante en jefe!

El Führer me lleva cerca del mapa, y me dice que en la conferencia que ha precedido, han estado tratando de la situación de Budapest, sector de donde vengo. Repite las razones que le han dado para explicar el fracaso de las operaciones que no han conseguido aún establecer un enlace con la guarnición sitiada. Se le ha hablado

de las condiciones meteorológicas, de la insuficiencia de los transportes y de otras muchas dificultades, pero no de las faltas que nosotros comentamos diariamente, tales como los cambios de las divisiones blindadas y las condiciones desfavorables en que se lanza a los tanques y la infantería. Expreso sin ambages mi opinión, basada en mi larga experiencia del frente y en el hecho de que en el curso de estos combates he efectuado hasta ocho horas de vuelo diariamente en este sector, la mayor parte de ellas volando a ras de tierra. Todos escuchan en silencio. Al cabo de un instante, el Führer, echándoles una mirada, dice:

—Como ven, me han engañado, ¿y quién sabe desde cuándo?

No dirige ningún reproche a nadie, a pesar de que conozca ahora la verdadera situación; pero se nota que está muy afectado. Indica en el mapa cómo reagruparía él las fuerzas para intentar otra vez liberar Budapest. Me pregunta dónde se encuentran las zonas favorables para que operen los tanques. Le doy mi opinión. La operación obtiene más tarde un cierto éxito al juntarse los grupos de asalto y las vanguardias de las fuerzas sitiadas que efectuaron una salida.

Después de esta conversación, el Führer me lleva a su habitación privada, que se halla al lado. Está amueblada con gusto y a la vez en forma muy práctica. Quisiera que mis compañeros estuviesen aquí conmigo para vivir estas horas, pues ellos, con sus hazañas, han hecho posible que esté yo aquí. El Führer me sirve y hablamos de distintos temas. Me pregunta por mi mujer, por mi hijo, por mis padres, por mis hermanos. Después de haberse informado con todo detalle de mis asuntos personales, aborda los temas del armamento. Naturalmente, empieza por la aviación y trata más especialmente de los perfeccionamientos a introducir en los aviones que utilizamos. ¿Es posible, a juicio mío, continuar volando el Ju-87, que es tan lento, mientras que los aviones de caza enemigos alcanzan velocidades que sobrepasan a los nuestros en 400 km/hora? Con algunos croquis y cifras me dice que dotando al Ju-87 con un tren de aterrizaje escamoteable se podría mejorar su velocidad en unos 60 kilómetros por hora, aunque sería en detrimento de sus características de vuelo en picado. Me pide mi opinión sobre el menor punto, ya se trate de la técnica de las armas, de física o de química, con una suficiencia que no deja de impresionarme, pues es mi especialidad. Quisiera ver aún si es posible, me dice, reemplazar los dos cañones de 3,7 CM. de las alas por cuatro de 3 CM. Con ello, las características aerodinámicas de nuestros aviones destructores de tanques resultarían considerablemente mejoradas; las municiones conservarían naturalmente el mismo núcleo de wolfram, con lo que la potencia de fuego del conjunto aumentaría mucho.

Después de haberme explicado en detalle los perfeccionamientos que proyecta realizar en otros sectores tales como la artillería, las armas de infantería, los submarinos, todo ello haciendo gala de unos conocimientos que me dejan asombrado, me informa que las insignias de la condecoración que acaba de concederme han sido confeccionadas siguiendo sus instrucciones personales.

Llevamos charlando más de hora y media cuando un soldado ordenanza entra

para anunciar que «la película está lista para su proyección». Todas las películas consagradas a la actualidad son primero presentadas al Führer, quien da su opinión sobre cada una de ellas. Nos trasladamos al piso de abajo y tomamos asiento en una sala provista de una pantalla. La casualidad quiere que la primera serie de imágenes reproduzca un episodio de los combates llevados a cabo por mí cuando estaba en Stuhlweissenburg. Se ve el despegue de mis Stukas y varias destrucciones de tanques efectuadas por mí al oeste de Budapest. Después de la proyección me despido del Führer. El coronel von Below me hace entrega de las insignias de mi condecoración. Son muy voluminosas y los brillantes están engastados en oro, lo que añade a su valor moral un valor pecuniario muy importante. Me traslado al cuartel general de Goering. El Reichsmarschall me expresa toda su alegría, más grande aún si se tiene en cuenta que los acontecimientos han convertido su situación en extremadamente difícil. Todo es imposible o casi imposible a causa de la aplastante superioridad aérea enemiga, ¿pero qué puede hacerse contra esto? Se siente feliz y orgulloso de que sea uno de los suyos el primero en obtener del Führer una condecoración especialmente creada para premiar su valor. Llevándome aparte, me dice con tono un poco infantil:

—¿Ha visto usted qué envidia sienten los otros y qué difícil es mi situación? En el curso de una reunión, el Führer me dijo que iba a crear para usted una condecoración completamente nueva, porque sus méritos son excepcionales. Los representantes de las otras ramas de la Wehrmacht objetaron en seguida que se trataba de un oficial de la Luftwaffe, la que estaba causando tantas preocupaciones; ¿no sería posible, al menos en teoría, que un oficial perteneciente a otra arma obtuviese la misma distinción? ¡Vea usted en qué situación me encuentro entre los otros!

Jamás hubiera creído él que iba yo a lograr, sigue diciendo, la autorización del Führer para seguir volando. Habiendo sido éste el que me dio el permiso, nadie podrá ya retirármelo. Como ya lo había hecho anteriormente, me pide que acepte las funciones de comandante de la aviación de caza. Pero no espera ciertamente que lo acepte, hoy precisamente que acabo de obtener del Führer el permiso de continuar volando.

Al atardecer tomo de nuevo el tren especial para trasladarme a Berlín, donde me espera el avión que me llevará con mis compañeros del frente. Me detengo unas horas en la capital y esto es suficiente para que venga a verme un inmenso gentío deseoso de admirar «las hojas de roble en oro», ya que la prensa y la radio habían anunciado mi condecoración. Por la noche me encuentro con Ritter von Halt, antiguo director de deportes del Reich. Me dice que después de mucho esfuerzo ha conseguido convencer al Führer que debía ser yo el que ocupase su puesto después de la guerra. Tan pronto traslade por escrito mis experiencias de guerra y otro se ponga al corriente de mis actuales funciones para reemplazarme, el nombramiento será un hecho.

Marcho a Görlitz para abrazar a mi familia, y el mismo día salgo con dirección a Hungría, pues las noticias de este sector son muy graves. A mi llegada, todo el personal de la escuadra se halla formado para felicitarme, por boca del jefe de grupo

más antiguo, con motivo de mi condecoración y de mi ascenso. A continuación, todos suben a sus aparatos para operar en las inmediaciones de Budapest.

»Si los artilleros de la DCA rusa supiesen el oro y brillantes que van a pasar por encima de ellos, ya pondrían buen cuidado en apuntar mejor —dice bromeando uno de los mecánicos.

El mismo día recibo una invitación de Szálasi, jefe del Gobierno nacional húngaro, para que me presente en su cuartel general, situado al sur de Sopron. El general Fütterer, jefe de la Aviación húngara, y Fridolin me acompañan. Como agradecimiento por combatir a los bolcheviques de su país, Szálasi me otorga la Medalla al Valor, la más alta condecoración militar de Hungría. Hasta este momento no había sido concedida más que a siete húngaros. Yo soy el octavo condecorado con ella, y el único extranjero. Esto me da derecho a la posesión de unas tierras señoriales, que por el momento no me preocupan mucho. Ya hablaremos de ello después de la guerra; ciertamente, las dedicaré a «un centro de excursión de la escuadra».

Hacia mediados de enero, nos llega una noticia alarmante: los soviets han lanzado una ofensiva en la cabeza de puente de Baranov y han efectuado ya un importante avance en dirección a Silesia. Silesia es mi patria chica. Pido inmediatamente que se me envíe con mi escuadra a esta región. La orden se recibe el 15 de enero. Toda mi escuadra, excepto el primer grupo, debe trasladarse a Udetfeld, en Alta Silesia, Como no disponemos de aviones de transporte, embarcamos el primer escalón del personal de tierra, mecánicos y armeros, en nuestros Ju-87 para estar en condiciones de operar desde el primer momento.

A la altura de Viena, el teniente Korol, jefe de escuadrilla de los aviones blindados, me dice:

—Tengo que aterrizar… Avería en el motor…

Me pongo furioso, no porque suponga que la presencia en Viena de la novia de Korol tenga mucho que ver con la avería de su motor, sino porque lleva con él al teniente Weissbach, mi adjunto. Este no llegará al mismo tiempo que yo a nuestra base y tendré que encargarme yo de la desagradable tarea de telefonear.

Sobrevolamos los Sudetes, cubiertos de nieve. ¿Quién nos iba a decir que volveríamos a operar en esta región? Cuando nos encontrábamos aún en medio de las vastas estepas rusas, a unos 2000 kilómetros de nuestra patria, y se iniciaban nuestras primeras retiradas, decíamos en broma:

—Si esto continúa, no tardaremos en despegar de nuevo desde Cracovia.

Esta ciudad era para nosotros la escala obligada por todo lo bueno que tenía, y para algunos poseía una fuerza de atracción muy particular, al menos por dos o tres días. Desgraciadamente, nuestras bromas han ido más lejos de lo que pensábamos, pues Cracovia se encuentra hoy día bien detrás de las líneas rusas.

Tomamos tierra en Udetfeld. Del estado mayor de la división aérea allí instalado, saco muy poco en limpio. La situación es muy mala, pues el enlace con las unidades

de vanguardia está parcialmente cortado. Los tanques rusos deben encontrarse a unos 40 kilómetros al este de Tchenstochau. Como ocurre en estas situaciones tan confusas, nada es seguro. La 16.ª Y la 17.ª divisiones blindadas, tropas escogidas, han sido cercadas y se baten por su propia existencia sin poder prestar ayuda a las otras divisiones. Las masas rojas deben de ser muy poderosas y consiguen penetrar por la noche hasta en las posiciones ocupadas por las divisiones citadas. Nos es necesario mostrarnos muy prudentes en nuestros ataques; las grandes unidades enemigas se encuentran siempre cerca de sus avanzadas.

Nuestras propias unidades podrían querer abrirse paso en nuestra dirección. Por tanto, doy órdenes a mis pilotos de que se aseguren de que efectivamente son rusos, volando a baja altura antes de cada ataque. No separo la vista de nuestros indicadores de gasolina; los camiones-cisterna no han llegado aún; hemos cargado al completo de municiones en Hungría. Esto será suficiente para las primeras operaciones. Veinte minutos más tarde de haber aterrizado, llevamos a cabo nuestro primer reconocimiento del sector. Ahí está Tchentochau, desde donde proyecto explorar las carreteras que van al Este para intentar localizar los tanques señalados. Vuelo a ras de los tejados de la ciudad. ¿Pero qué ocurre? En la calle principal aparece primero un tanque, otro, un tercero. Se diría que son T-34, pero esto es imposible. Debe tratarse de tanques de la 16.ª y 17.ª divisiones blindadas. Doy una nueva pasada. ¡Pues no, no hay error posible! Se trata de T-34 con sus afilados cañones: son rusos, no cabe duda. No puede tratarse de antiguos tanques rusos apresados por nosotros, pues se harían reconocer por medio de señales o llevarían pintado el emblema alemán. Mis últimas dudas desaparecen al ver cómo sus cañones empiezan a disparar sobre nosotros. Doy la orden de atacar: No hay que dejar caer las bombas en el interior de la población, pues es de suponer que todos sus habitantes se encuentran aún en ella por haber sido sorprendidos antes de poder huir. Las altas edificaciones erizadas de antenas y otros obstáculos hacen dificilísimo el ataque con cañón volando a baja altura. Varios tanques T-34 giran sin parar alrededor de las manzanas de casas y se les pierde de vista constantemente. Destruyo tres en el centro de la ciudad. Estos tanques tienen que venir de alguna parte y no están ciertamente solos. Continuamos nuestro vuelo hacia el Este, en cuya dirección se extiende una carretera y una vía férrea. A pocos kilómetros de la ciudad vemos llegar a los otros tanques. Aquí, en pleno campo, nos encontramos en nuestro elemento y proporcionamos a los tanques más de una sorpresa desagradable. La oscuridad desciende poco a poco y regresamos a nuestra base. Dejamos ocho tanques ardiendo. Nos hemos quedado sin municiones.

Aunque hasta ahora nunca habíamos considerado muy fácil nuestra labor, siempre esta caza de tanques había tenido una nota deportiva; esta sensación ha desaparecido para siempre. Si me doy cuenta entonces de que se han agotado mis municiones, me dan casi ganas de abordarlos con mi avión. ¡Una rabia espantosa me invade cuando pienso en que estas hordas de las estepas están llegando ahora al corazón de Europa! ¿Habrá alguien que pueda algún día rechazarlas? Cuentan con poderosos aliados que

les ayudan considerablemente proporcionándoles material y con el segundo frente que han abierto. ¿No habrá una justicia que vengue esto algún día?

Volamos desde el alba al crepúsculo, sin importamos las pérdidas, sin tener en cuenta la defensa enemiga ni las condiciones del tiempo; es una especie de guerra santa la que hacemos. En el intervalo entre nuestras salidas y la noche apenas hablamos entre nosotros. Cada uno de mis soldados, concentrado en sí mismo, cumple silenciosamente su deber hasta el sacrificio total. Para los oficiales y los soldados ya no se trata de jerarquía militar o social; cada uno se siente miembro de una gran fraternidad; siempre ha sido así entre nosotros.

Recibo un telegrama urgentísimo del Reichsmarshall, ordenando me presente en el Karinhall. Se me prohíbe volar; es una «orden del Führer». Tiemblo de rabia al verme obligado a permanecer un solo día sin volar, dada la actual situación, por tener que trasladarme a Berlín. ¡Es imposible y no obedeceré! En este momento no siento más responsabilidad que hacia mí mismo. Entre dos servicios telefoneo a Berlín; quiero pedir al Reichsmarshall que me conceda una prórroga, al menos hasta que la actual crisis termine. Apoyándome en la autorización que recientemente me dio el Führer, quiero también obtener el derecho a seguir volando, pues me sería imposible convertirme en simple espectador. El Reichsmarshall no está, e intento hablar con el jefe del Estado Mayor General, pero todo el mundo está en conferencia con el Führer. Quiero, sin embargo, intentarlo todo antes de violar deliberadamente la orden que se me ha dado. Desesperado, pido que me pongan directamente con el Führer. En el Cuartel General no han comprendido, sin duda, lo que pedía; han creído que reclamaba a algún general. Cuando vuelvo a pedir que me pongan con el Führer, me preguntan:

—¿Cuál es su graduación?

—Cabo —les contesto. Los telefonistas comprenden y se ríen. Me dan la comunicación. El coronel von Below se encuentra al otro lado de la línea.

—Ya sé lo que quiere usted, pero no irrite al Führer. ¿No le ha dicho a usted nada el Reichsmarshall?

Le explico que es precisamente por eso por lo que telefoneo y le expongo la gravedad de la situación. Nada consigo. Me aconseja que venga a Berlín de todas formas para ver al Reichsmarshall, que tiene nuevas instrucciones para mí. Cuelgo con rabia, porque no sé cómo reaccionar ahora. Me voy a mi puesto de mando sin decir una palabra. Todos saben cuando me ven así que es mejor esperar en silencio a que mi cólera interior desaparezca.

Debemos mudarnos mañana a Klein-Eiche. Conozco muy bien esta región. Aquí, en su vecindad, es donde vive el conde Strachwitz, nuestro «amigo de los blindados». En este día de mudanza me resulta más penoso ausentarme. Me traslado, pues, a Berlín. El Reichsmarshall me recibe en el Karinhall. Sus maneras son frías, poco acogedoras. Hablamos mientras damos un paseo por el bosque. No tarda en atacar de lleno con su más fuerte artillería:

—Fui a ver al Führer hace unos días por culpa suya y he aquí lo que me dijo: «Cuando me hallo frente a Rudel no encuentro verdaderamente la manera de prohibirle volar, es algo imposible. ¿Pero no es usted el comandante jefe de la Luftwaffe? Usted puede ordenarle lo que yo no consigo decirle personalmente. A pesar de los deseos que tengo de que Rudel esté conmigo, no quiero volverlo a ver hasta que haya aceptado la situación». Esto es lo que me ha dicho el Führer y yo se lo transmito a usted. No quiero más discusión sobre esto; conozco, además, sus objeciones y sus argumentos.

Me siento anonadado. Pido permiso para retirarme y salgo para Klein-Eiche. Durante el vuelo voy recobrando mi tranquilidad. Sé que en adelante va a serme necesario desobedecer; pero me hallo unido a mi patria, a nuestra tierra alemana, y debo continuar actuando personalmente poniendo en obra toda mi experiencia. No podría obrar de otro modo; continuaré, pues, volando, pase lo que pase.

La escuadra ha salido durante mi ausencia. Había prohibido volar al teniente Weissbach a quien utilizaba como oficial de operaciones. Ha ido acompañando al brigada Ludwig, condecorado con la Cruz de Hierro, que es un notable cazador de tanques. No regresan. Perdemos con ellos a unos camaradas muy queridos. La situación exige que nos empleemos a fondo. Mis vuelos constituyen ahora una dura prueba moral, puesto que sé estoy actuando contra las órdenes de mis superiores. A menudo pienso que si me pasase cualquier cosa me negarían los honores militares y quizás algo peor todavía. Pero no puedo obrar de otro modo y sigo volando desde el amanecer hasta la noche. Todos los oficiales tienen la consigna de decir, si preguntan por mí, «que no estoy volando, pero que he salido». Todas las noches, en los partes que damos al escalón del Cuerpo y de la Flota, enumeramos los éxitos obtenidos por la escuadra y el número de tanques destruidos por cada piloto. Desde que se me ha prohibido volar, los que destruyo personalmente son atribuidos a la «cuenta general de la Escuadra». Antes sólo relacionábamos en este capítulo los tanques destruidos por dos pilotos simultáneamente, indicando: «Imposible determinar de forma segura el autor de la destrucción; anótese en la cuenta general de la escuadra». Esto ha despertado sospechas. Nos preguntan por qué no conseguimos determinar las destrucciones individuales y a qué se debe que «la cuenta general» aumente tan de repente. Convenimos entre nosotros decir: «Cada vez que divisamos un tanque todos nos precipitamos y ninguno quiere ceder su puesto». Cierto día, hallándome efectuando un servicio, un oficial del Estado Mayor de la Flota aérea viene a ver a mi oficial de operaciones con el fin de aclarar lo que para ellos constituye un misterio. Después de recibir la palabra de que se lo guardará para él mismo, mi adjunto le revela el secreto. En otra ocasión, un general me sorprende cuando tomo tierra, después de un servicio, en Grottkau, adonde nos hemos mudado. Le aseguro que no he salido más que para «un vuelo técnico de reconocimiento»; no me cree una palabra, pero me dice que «no ha visto nada». Sin embargo, los hechos son ya conocidos por la superioridad y no voy a tardar en saberlo. Un comunicado de la

Wehrmacht, en el curso de las jornadas siguientes, me atribuye la destrucción de once tanques en un solo día y recibo una nueva llamada telefónica que me convoca en el Karinhall. Me traslado a Berlín para una entrevista que preveo va a ser muy desagradable. El Reichsmarshall me recibe inmediatamente:

—El Führer sabe que continúa usted volando. El parte publicado ayer por la Wehrmacht lo ha demostrado. Otra vez me ha pedido que le ruegue deje de hacerlo. Usted no puede ponerle en la obligación de que le castigue por insubordinación; por otra parte, no sabe qué decisión tomar con el poseedor de la más alta condecoración de Alemania. Por mi parte, no tengo nada más que añadir.

Le escucho sin decir palabra. Me pide algunos informes sobre Silesia, y el mismo día me incorporo a mi escuadra. Mi tensión interior ha llegado a su límite y sé perfectamente que debo continuar volando para quedar en paz con mi conciencia en la terrible situación en que se encuentra mi patria. Acepto todas las consecuencias que puedan resultar: continuaré volando.

Vamos a la caza de tanques en las regiones industriales y forestales de la Alta Silesia; el enemigo encuentra aquí grandes facilidades para enmascararse y nos resulta muy difícil descubrirlo. Nuestros Ju-87 atacan en medio de numerosas chimeneas de fábricas. En Kierfernstädtel encontramos a la artillería de asalto, la que no habíamos visto desde hace mucho tiempo, y la ayudamos a destruir a las tropas soviéticas muy superiores numéricamente, así como a los tanques T-34. Un nuevo frente se organiza progresivamente en el Oder. ¡Necesitábamos al mariscal Schoerner para hacer surgir de la nada una linea de defensa! Viene a verme con frecuencia para discutir sobre la situación del momento y de las operaciones en curso; los informes que proporcionamos de nuestros reconocimientos le son particularmente preciosos. Perdemos la tripulación del comandante Lau; alcanzado por la antiaérea, tuvo que aterrizar en la región de Gross-Wartenberg y se vio obligado a hacerlo en medio de las fuerzas rusas, que le hicieron prisionero.

El frente del Oder se estabiliza un poco. Recibo por teléfono la orden de trasladarme inmediatamente con mi escuadra a Märkisch-Friedland, en Pomerania, y destacar el II grupo a Francfort donde la situación se ha hecho todavía más grave que en Silesia. Una espesa precipitación de nieve nos impide volar en formación y salimos por secciones de tres para intentar alcanzar nuestro destino. El tiempo es espantoso y algunos aparatos se ven obligados a aterrizar en los aeródromos intermedios de Sagen y Sorau. En Francfort me estan esperando para decirme que debo telefonear inmediatamente a Grottkau, mi antigua base de operaciones. Después de haber obtenido la comunicación, me entero que el mariscal Schoerner llegó al campo un poco después de mi salida y se puso hecho una furia, preguntando quién había dado la orden de que abandonásemos su sector. El capitán Niermann, mi nuevo oficial de operaciones, le informó que esta orden procedía de la División aérea y de la Flota.

—¿Qué quiere decir División y Flota? Todo esto no son más que fachadas.

Quiero saber quién me ha llevado a Rudel. Llámele a Francfort y dígale que espere mis noticias. Voy a pedir al Führer que lo mantenga aquí. ¿Con qué se imaginan que vaya mantener el frente? ¿Con aire?

De todo esto me entero por teléfono. Debo apresurarme si quiero llegar a tiempo, antes de que se haga de noche, a Märkisch-Friedland. Llamo al cuartel general del Führer para saber si debo continuar la ruta o regresar a Silesia. En el primer caso sería necesario que el mariscal Schoerner deje en libertad a mi escalón, que momentáneamente ha retenido en Grottkau, para poder disponer de todo mi personal y de todo mi material en nuestra nueva base. Me dicen que acaban de tomar la decisión definitiva y que debo proseguir mi camino hacia el Norte, ya que la situación es mucho más grave en el sector mandado desde hace poco por el Reichssführer SS Himmler. Bajo una espesa nevada me traslado con varios aviones a Märkisch-Friedland, donde llego en medio de una completa oscuridad. Los otros me seguirán mañana y el segundo grupo operará desde Francfort. Nos instalamos lo mejor que podemos. Llamo a Himmler, que se encuentra en Ordensburgo Krössinsee, para anunciarle nuestra llegada a su sector. Se alegra mucho de haber ganado su duelo en cuanto a mí al mariscal Schoerner. Me pregunta qué es lo que proyecto hacer. Son las once de la noche y le contesto:

—Dormir; mañana, de madrugada, iré a hacer un reconocimiento del conjunto de la situación. No está de acuerdo.

—Yo no duermo.

Él no necesitará volar mañana por la mañana —pienso—, y yo, que no ceso de hacerlo, preciso absolutamente de descanso. Después de una larga discusión, me dice que manda un coche a buscarme. No dispongo ni de gasolina ni de municiones y pienso que esta entrevista con el comandante en jefe me facilitará el conocer una serie de datos sobre la organización en mi nuevo sector. La nieve nos impide con frecuencia avanzar por la carretera de Ordensburgo, donde, por fin, llegamos a las dos de la mañana. Me recibe primero el jefe del Estado Mayor, con quien hablo de la situación y de generalidades. Tengo curiosidad por saber cómo se defiende Himmler en sus nuevas funciones, para las cuales no posee ni formación ni experiencia. El jefe del Estado Mayor pertenece al ejército y no a las SS Waffen. Me dice que la colaboración con Himmler no resulta desagradable, pues éste no es testarudo ni pretende saberlo todo, aceptando incluso de buen grado las propuestas de los técnicos de su Estado Mayor, haciéndolas suyas y asumiendo la responsabilidad. De esta forma todo marcha bien.

—Sólo una cosa creo que le chocará. Tendrá usted siempre la impresión de que Himmler no dice nunca lo que realmente piensa.

Hímmler me recibe un poco más tarde y tratamos de la situación y de mi misión. Las cosas se presentan muy mal y no tardo en darme cuenta de ello. Los soviets han avanzado a ambos lados de Schneidemühl y progresan por el valle del Netze, tanto al Sur como al Norte, hacia Pomerania y el Oder. No disponemos de gran cosa en lo que

a tropas verdaderamente combatientes se refiere. Un grupo ha sido lanzado en la región Märkisch-Friedland para intentar detener al enemigo en su marcha hacia el Oder. No podemos prever aún hasta qué punto las unidades cercadas en la región Posen-Graudenz podrán escapar. En todo caso, perderán una gran parte de su valor combativo. Los reconocimientos, por otra parte, dejan tanto que desear que aún no poseemos un cuadro completo de la situación. Esta será una de nuestras tareas. Otra será la de atacar al enemigo ya localizado, sobre todo a sus unidades motorizadas y blindadas. Expongo mis necesidades de bombas, carburante y municiones, que si no son inmediatamente satisfechas me impedirán actuar durante varios días. Himmler, en su propio interés, me promete hacer todo lo posible para arreglarlo. Le explico la forma en que proyecto operar dado los elementos de la situación que ahora poseo.

Salgo de Ordensburgo Krössinsee a las cuatro y media de la mañana, sabiendo que tendré que volver en avión a esta región a lo sumo un par de horas más tarde. Durante toda la jornada actúan los Stukas, portadores de la insignia de los antiguos caballeros teutónicos. Como hace diez siglos nos batimos contra las hordas de Oriente. La temperatura es rigurosa. El terreno está cubierto por 40 centímetros de nieve pulverizada. En el despegue, los motores hacen que se introduzca en los cerrojos de los cañones, y esta nieve, tan pronto estamos en el aire, se convierte en hielo, haciendo que se encasquillen. Me come la rabia. ¡Las columnas soviéticas avanzan en nuestro país, nos exponemos a una antiaérea a veces violentísima y de nuestros cañones no sale nada! ¡Es como para estrellarse contra los tanques! Damos numerosas pasadas, pero siempre con el mismo resultado. El mismo fenómeno tiene lugar en Scharnikau, en Filehne y en otros muchos lugares; mientras tanto, los T-34 prosiguen su marcha irresistible en dirección al Oeste. Basta, a veces, un solo disparo para hacer saltar un tanque, pero a menudo se necesitan varios. Perdemos de este modo unos días preciosos hasta el momento en que se me envían los suficientes trabajadores para preparar una pista de vuelo relativamente libre de nieve. Las masas de blindados son impresionantes y operamos en todas las direcciones; ¡necesitaríamos días tres veces más largos! La colaboración con las tropas no es mala en este sector. Reaccionan a cada nuevo informe que les proporcionamos: «los elementos avanzados del enemigo están en tal y tal sitio». Al Este de Deutsch-Krone conseguimos, en enlace con ellas, infligir considerables pérdidas a los rojos, y lo mismo ocurre en Schloppe, más al Sur, y en las regiones de bosques vecinas. En las localidades, los tanques penetran en las casas para disimularse en ellas; sólo lo notamos al ver sobresalir el cañón por los muros. Estas casas están abiertas por detrás. Ningún alemán vive ya en ellas. Atacamos, pues, por la parte trasera, ya que no existe otro medio, y los tanques se incendian y estallan convirtiendo la casa en ruinas. A veces, cuando la tripulación está ilesa, el tanque en llamas intenta buscar un nuevo refugio y esto constituye su pérdida, pues nos ofrece entonces numerosos puntos débiles. Jamás ataco con bombas en las localidades, incluso si hiciese falta desde un punto de vista militar, porque me da miedo alcanzar a la población, expuesta

ya sin defensa al terror ruso.

Es espantoso luchar así en nuestra propia patria y, sobre todo, ver como sube esa gigantesca marea de hombres y material que amenaza sumergirla. Somos como una roca en medio de un torrente: detenemos lo que podemos, pero no todo. Alemania, Europa entera, están en juego en esta partida diabólica. Están desangrándose fuerzas valiosísimas y el último bastión que protege al mundo contra el Asia roja se desmorona. Nuestra voluntad de detener el destino es lo único que nos sostiene. No quiero tener que reprocharme nunca el no haber intentado con todas mis fuerzas, y hasta el último minuto, luchar contra este amenazador espectro. Y estoy convencido de que toda la juventud alemana piensa como yo.

La situación es aún mucho peor al Sur de nuestro sector. Francfort está en peligro. Por ello, en plena noche recibimos la orden de mudarnos a Fürstenwalde, desde donde podremos operar sobre esa región. Pocas horas más tarde estamos volando ya entre Francfort y Küstrin. Los elementos avanzados de los soviets han llegado ya al Oder y están a un paso de Francfort. Küstrin, más al Norte, está ya cercado y el enemigo intenta crear una cabeza de puente en Göritz-Reitwein sobre el río helado.

Cierto día combatimos al este de Francfort sobre el lugar histórico donde se distinguiera hace trescientos años el general de la caballería prusiana Ziethen. Un pequeño grupo alemán ha sido cercado por los rojos. Atacamos a los tanques, y aquéllos que inmediatamente no se convierten en llamas intentan darse a la fuga. Damos pasada tras pasada, y nuestros camaradas de tierra, que se creían ya perdidos, brincan de alegría, y para saludarnos lanzan al aire sus cascos y fusiles, precipitándose detrás de los tanques enemigos. Ninguno de estos últimos escapa. También nosotros estamos entusiasmados porque podemos, en cierto modo, comprobar nuestro éxito. Cumplida nuestra misión, redacto a toda prisa un mensaje dirigido a mis compañeros terrestres, enviándoles mi saludo y el de toda la escuadra. Desciendo a pocos metros del suelo y lo lanzo junto con unas tabletas de chocolate. La alegría y el agradecimiento que testimonian sus ojos nos dan el valor para continuar nuestra dura tarea y el ánimo de intentarlo todo para ayudar a nuestros camaradas de armas.

Desgraciadamente, hace tanto frío a principios de febrero que el Oder está completamente helado, lo que permite a los rusos franquearlo a pie firme. Colocan tablas sobre el hielo y veo con frecuencia pasar vehículos. Pero el espesor no es aún suficiente para los tanques. Como el frente está aún en gestación, no es continuo y en ciertos lugares donde no tenemos fuerzas, los soviets consiguen establecer algunas cabezas de puente, por ejemplo, en Reitwein. Las fuerzas blindadas, que en seguida llevamos, encuentran al enemigo sólidamente instalado en la orilla occidental del río y disponiendo de artillería pesada. Todos estos puntos cuentan igualmente con una fuerte antiaérea, pues los rusos saben bien que estamos ahí. Recibo instrucciones de destruir diariamente todos los puentes sobre el Oder para ganar tiempo y permitir la llegada de tropas y material. Mi respuesta a estas instrucciones es que, por el

momento, resultaría inútil dado que es prácticamente posible franquear el río en todos sus puntos. Las bombas que lanzamos atraviesan el hielo sin otro resultado que hacer unos pequeños agujeros. Pido, pues, autorización para atacar las posiciones enemigas de las dos orillas y también al tráfico sobre el río y no sobre los puentes, que práctícamente no existe. Todo lo que vemos en las fotografías aéreas son las huellas dejadas en el hielo por los peatones y por los vehículos, así como las tablas colocadas por el enemigo. Si bombardeamos estas huellas, los rusos se limitan a pasar un poco más lejos. Me he dado cuenta de ello desde el primer día porque he cruzado innumerables veces volando a ras del suelo; además, he tenido parecidas experiencias en el Don, en el Donetz, en el Dniester y en otros ríos rusos.

Sin someterme a las órdenes que recibo, ataco todos los objetivos de interés que veo en ambas orillas: vehículos, tanques o cañones. Cierto día llega un general desde Berlín y me expone que las fotografías aéreas siguen mostrando la existencia de puentes.

—¡Nunca informa usted que los haya destruido! ¡Es necesario atacar constantemente estos puentes!

Le explico que no se trata realmente de puentes y como veo que no me comprende, se me ocurre una cosa. Voy a despegar; que se instale detrás de mí en mi avión y le haré una demostración práctica. Duda un momento, pero acepta al ver la mirada de mis jóvenes oficiales que han escuchado mi proposición con aire divertido. He dado al grupo, como de costumbre, la orden de atacar las cabezas de puente. Yo mismo vuelo a baja altura sobre el Oder, desde Schwedt hasta Francfort. Nos vemos sometidos en varios sitios a un fuego vivísimo de la antiaérea y el general se apresura a decirme que, efectivamente, ha podido comprobar que no se trataba de puentes, sino de huellas en el hielo. Queda para siempre suficientemente informado. Después de nuestro regreso, me expresa su entusiasmo por haberlo visto con sus propios ojos. No volvemos a recibir más órdenes de atacar los puentes.

Una noche, el ministro Speer me trae de parte del Führer una nueva misión que debo estudiar. Se trata de lo siguiente:

—El Führer tiene la intención de organizar unos bombardeos contra las presas hidroeléctricas que abastecen a los establecimientos industriales de los Urales. Espera con ello reducir considerablemente el potencial de fabricación de armamentos y, sobre todo, la fabricación de tanques. Cuenta con utilizar de forma decisiva, en el curso de este año, la ventaja que la acción proporcione. Ha encargado a usted de organizar estos ataques, pero no deberá intervenir personalmente en los vuelos; el Führer ha insistido en esto último.

Hago comprender al ministro que para esta tarea existen personas mucho mejor capacitadas que yo y particularmente entre los pertenecientes a la aviación de gran radio de acción. Están mucho más familiarizados que yo en cosas como la navegación astronómica, por ejemplo. Soy simplemente un especialista en Stukas y no poseo ninguna experiencia fuera de este campo. Y, por otra parte, necesitaría

participar personalmente en los vuelos para tener mi conciencia tranquila sobre la forma en que las tripulaciones ejecutarían las misiones fijadas por mí.

—El Führer está empeñado en que sea usted quien se encargue de ello —insiste Speer.

Le hago varias preguntas de carácter técnico. ¿Con qué clase de aviones y de bombas llevaríamos a cabo estos ataques? Si la operación debe hacerse inmediatamente, sólo los Heinkel 177 parecen indicados a pesar de que no sean completamente aptos para este tipo de misión, y de que sus pruebas no hayan terminado por completo aún. Como bomba, a mi juicio, no puede emplearse más que una especie de torpedo, pero también está en experimentación. Me propone las bombas de una tonelada, que rechazo categóricamente, ya que no se podría alcanzar con ellas ningún éxito. Muestro al ministro varias fotografías tomadas en la parte septentrional del frente ruso, donde lanzamos bombas de este tipo sobre los pilares de hormigón armado de los puentes del Neva sin conseguir destruirlos. Queda por aclarar, por tanto, esta cuestión de las bombas y, asimismo, la autorización de poder participar personalmente en la operación. Tales son las condiciones que impongo si el Führer persiste en querer confiarme esta misión. Mi objeción de que ello se sale por completo del campo de mi experiencia habitual la conoce ya.

A continuación examino con gran interés las fotografías tomadas en las regiones industriales en cuestión, comprobando que, en gran parte, las instalaciones son subterráneas. Muchas de las fábricas están, por tanto, al abrigo de los ataques aéreos. Las fotografías muestran las presas y las centrales hidroeléctricas y, parcialmente, las fábricas mismas. Fueron tomadas durante la guerra. ¿Cómo pudieron obtenerse? Consigo imaginármelo al recordar nuestra estancia en Crimea. Cuando me hallaba en Sarabous y después de los servicios me entretenía en el lanzamiento del peso y del disco, veía con frecuencia aterrizar un aparato pintado de negro. En él embarcaban unos misteriosos pasajeros. Un miembro de la tripulación me confió, bajo palabra de guardar el secreto, de lo que se trataba. Sacerdotes rusos, con sus largas barbas y sus ropajes, oriundos de la región del Cáucaso, donde tanto aprecian la libertad, volaban con frecuencia para cumplir volutariamente importantes misiones encomendadas por el mando alemán. Transportaban consigo un pequeño paquete: un aparato fotográfico o un explosivo, según la misión de que se tratase. Veían en la victoria alemana la sola posibilidad de recobrar su independencia, y con ella el derecho a practicar libremente su religión. Eran combatientes fanáticos de la libertad contra el bolchevismo mundial, lo que los convertía en nuestros aliados. Todavía los sigo viendo ante mí: hombres de barba blanca, con facciones viriles y de apostura escultural. Traían informes de toda clase de las más apartadas regiones de Rusia después de ausencias que duraban meses. Con mucha frecuencia sucumbían, al lanzarse en paracaídas, al cumplir su misión o, en el regreso, al intentar franquear las líneas soviéticas. Quedé vivamente impresionado al enterarme de que estos religiosos saltaban de noche en paracaídas, sin titubear un solo momento y sólo movidos por la fe y la justicia de su causa. En

esta época nos estábamos batiendo en las inmediaciones del Cáucaso y ellos se lanzaban en diversos valles, donde encontraban a sus parientes o amigos, con los cuales organizaban la resistencia o preparaban los sabotajes.

Todos estos recuerdos me vuelven a la memoria mientras pienso en el origen de las fotografías que tengo ante mis ojos.

Hacemos aún algunos comentarios sobre la situación actual y Speer expresa con ardor la absoluta confianza que tiene en el Führer. Nos separamos al amanecer. Queda en mandarme nuevos detalles sobre el asunto del Cáucaso, No llego a recibirlas nunca, pues desde el 9 de febrero, unos días más tarde, me veo en la imposibilidad de cumplir esta misión.

Otro deberá encargarse en mi lugar. Pero los acontecimientos que se precipitan impiden su realización.

XVI

LA LUCHA DESESPERADA DE LOS ÚLTIMOS MESES

En la madrugada del 9 de febrero recibimos una llamada del escalón superior. Nos enteramos en seguida desde Francfort que los rusos han conseguido esta noche montar un puente algo al Norte de esta ciudad, en Lebus, y que algunos tanques han pasado ya a la orilla occidental. La situación es extremadamente peligrosa, pues carecemos de fuerzas en ese lugar y es muy difícil llevar en poco tiempo refuerzos importantes. Los tanques soviéticos pueden, por lo tanto, avanzar libremente en dirección a la capital del Reich o, por lo menos, cortar el ferrocarril y la autopista Berlín-Francfort, que alimentan todo el frente del Oder.

Despegamos inmediatamente para comprobar lo que hay de cierto en esta noticia. Desde lejos diviso un puente de barcazas; mucho antes de acercarnos nos recibe ya un violento fuego de la antiaérea. ¡Los rusos comprenden nuestras malas intenciones! Uno de mis grupos se lanza al ataque del puente construido sobre el hielo. No nos hacemos muchas ilusiones sobre el resultado a alcanzar, pues sabemos que los soviets disponen de tanto material que repararán inmediatamente los daños que podamos causarles. Yo, con la sección antitanque, vuelo a baja altura para descubrir a los tanques que han pasado a la orilla Oeste. Distingo las huellas de su paso, pero a los tanques no los veo. ¡Puede que se trate de tractores de artillería! Desciendo aún más abajo y los distingo, excelentemente camuflados, en un repliegue del terreno, en la orilla del río y en el límite norte del pueblo de Lebus; hay unos doce o quince. Oigo un ruido en una de mis alas: un pequeño proyectil antiaéreo ha dado a mi aparato. Continúo volando muy bajo. De todos los lados surgen resplandores del fuego de la artillería y calculo que han instalado seis u ocho baterías antiaéreas para proteger esta operación de franquear el río. Los artilleros parecen tener una gran experiencia de tiro contra los Stukas. No lanzan proyectiles trazadores que, como sartas de perlas luminosas, anuncian su llegada y sólo el chasquido de los proyectiles que hacen blanco advierten de su presencia. Tampoco disparan cuando nos elevamos y volamos más alto, por lo que nuestros bombarderos no pueden atacarlos. No vemos salir los disparos más que cuando ya estamos muy bajos, cerca del objetivo, y se diría que es el rápido pestañeo de una linterna de bolsillo. Me pregunto qué es lo que conviene hacer; es inútil intentar acercarme amparándome en algo que me cubra, ya que la orilla llana del río no ofrece ninguna posibilidad a este respecto. No existen árboles elevados ni edificaciones. Mis pensamientos me demuestran que mi experiencia y mi táctica sirven de muy poco y que tengo que obrar en contra de todas las reglas

fundamentales que he seguido hasta ahora. No me queda otro remedio que confiarme a la suerte y estaría muerto desde hace mucho si hubiese obrado siempre así. Ya no hay fuerzas alemanas y no estamos más que a 80 kilómetros de la capital. ¡Poca cosa para los tanques! Esta vez sólo puedo contar con mi gran suerte. Ataco. Los otros aparatos están tripulados, en parte, por personal nuevo y deberán permanecer volando más alto, pues la antiaérea es muy nutrida como para ofrecer probabilidades de éxito y las pérdidas pueden ser muy grandes. Cuando yo pique tirarán con el cañón contra las baterías, ya que divisarán entonces los fogonazos de salida y esto puede que impida a los rusos apuntar bien. Hay varios tanques Stalin y el resto T-34. Incendio cuatro de ellos, pero mis municiones se agotan y doy media vuelta. Comunico las observaciones que hemos hecho y subrayo que he atacado únicamente porque nos encontramos a 80 kilómetros de Berlín. Nos mantendremos más al Este para esperar una ocasión favorable o al menos hasta que los tanques salgan de la protección que les ofrece la antiaérea de la cabeza de puente. Al regresar de mi segundo servicio me veo obligado a cambiar de avión debido a los impactos recibidos de la antiaérea. Cuando los ataco por cuarta vez están ardiendo doce tanques en total. Doy varias pasadas sobre un Stalin del que sale humo, pero que no se decide a arder.

Ahora ya me elevo a 800 metros por haber observado que la antiaérea no me persigue a esa altura. Después pico recto, describiendo amplios movimientos de defensa, especialmente en torno al eje longitudinal. Al acercarme al tanque mantengo una linea recta para poder tirar mejor. Inmediatamente después inicio de nuevo mis movimientos defensivos y me lanzo por encima del tanque hasta que alcanzo un punto —fuera del alcance de la antiaérea—, donde puedo empezar a tomar de nuevo altura. Realmente debería mantener durante más tiempo mi vuelo en línea recta, pero eso equivaldría a un verdadero suicidio. Solamente lo hago durante una fracción de segundo para alcanzar al tanque en sus puntos más vulnerables y esto lo consigo únicamente gracias a mi vasta experiencia y a mi seguridad de sonámbulo. Entre mis camaradas ninguno podría llevar a cabo este tipo de ataques precisamente porque no cuentan con la necesaria experiencia.

La sangre bate violentamente en mis sienes; sé muy bien que estoy jugando con el destino, pero es necesario que vea arder este tanque Stalin. Otra vez subo a 800 metros y de nuevo me lanzo contra el monstruo de 60 toneladas. Tampoco esta vez lo veo en llamas. Se apodera de mí una rabia sorda. ¡Tiene que ser mío!

El indicador de mis cañones se ilumina. ¡No me faltaba más que esto! Tengo una avería en el cerrojo del cañón de un lado y quizá sólo quede un proyectil en el otro. Gano de nuevo altura. ¿Así que no puedo disparar más que una vez? ¿No es una locura arriesgarlo todo a esta única probabilidad? ¿Para qué discutir? ¡Cuántas veces he destruido a un tanque de un solo disparo!

Se necesita mucho tiempo para ganar altura con un Ju-87; demasiado tiempo, pues ello me da la oportunidad de entablar un diálogo conmigo mismo. Mi primer «yo» me aconseja prudentemente: «Si el decimotercer tanque no está aún en llamas,

no vayas a imaginarte que vas a conseguirlo con solo un proyectil. Regresa a la base a buscar municiones. Lo encontrarás aún cuando regreses». Pero otro «yo» responde con rabia: «Quizá sea éste el único disparo que falta para impedir que este tanque se adentre todavía más en el suelo alemán».

—¡Adentrarse aún más en el suelo alemán! ¡Qué palabras más solemnes! Otros muchos tanques rusos se adentrarán en el interior de Alemania si te derriban en este momento, y créeme que vas a hacer que te derriben. Es una locura volver a descender a ese infierno para soltar tan sólo un disparo, ¡es una locura!

—¿Por qué dices que me van a derribar? ¿Porque se trata del número trece? ¡Ésos son cuentos de viejas! Aún me queda una bala y no quiero discusiones. ¡Al ataque!

Vuelvo a lanzarme contra tierra desde mi altura de 800 metros. Concentro mi pensamiento en la maniobra, efectúo mis evoluciones de protección; de todas partes disparan sobre mí. Es el momento de enderezar. ¡Fuego! Está en llamas. Una inmensa alegría invade todo mi ser y paso acompañado del rugir de mi motor sobre el tanque ardiendo. Maniobras defensivas…, una explosión en mi aparato, y algo que me atraviesa la pierna como un hierro al rojo. La vista se me nubla y me quedo sin respiración. Pero tengo que seguir volando…, volando…, no tengo que desmayarme…, ¡vamos, aprieta los dientes, fuerte, tienes que salir de ésta! Todo mi cuerpo tiembla.

—¡Ernst, me han arrancado mi pierna derecha!

—No, hombre, no. Si así fuera no podrías haberlo dicho. Lo que está ardiendo es el ala izquierda. Tenemos que bajar, hemos encajado dos proyectiles de cuarenta milímetros.

Una siniestra oscuridad me rodea y apenas puedo distinguir nada.

—Dirígeme hacia algún lugar donde pueda tomar tierra. Y en seguida sácame rápidamente para que no arda vivo.

Ya no veo nada y mis movimientos los dirige el subconsciente. Lentamente empiezo a recordar que siempre ataco de sur a norte y que me alejo girando a la izquierda. Debo de estar, por tanto, con rumbo al oeste, es decir, en la buena dirección. Sigo volando así durante unos pocos minutos más. No puedo comprender por qué no se ha desprendido aún el ala incendiada. En realidad, estoy volando con rumbo norte-noroeste, casi paralelamente a las líneas rusas.

—¡Tira! —oigo gritar a Gadermann por los auriculares y noto que voy deslizándome como en una nube…, resulta muy agradable…

—¡Tira! —grita de nuevo Gadermann.

¿Eran árboles o postes telegráficos? Ya no tengo ninguna sensación en las manos y tiro del timón de profundidad maquinalmente cuando Gadermann me lo grita. ¡Si esto que parece fuego en la pierna cesase!…, y el vuelo…, si solamente pudiera dejarme ir en este extraño silencio, en este amplio espacio gris, que me atraen…

—¡Tira! —y otra vez acciono automáticamente la palanca, aunque esta vez apenas he oído a Gadermann. Como un relámpago me doy cuenta que es necesario

hacer algo.

—¿Cómo es el terreno? —le pregunto.

—Malo, muy accidentado.

Pero tengo que posarme, pues si no voy a perder por completo el conocimiento. Piso a la izquierda en el palonier y doy un alarido de dolor. Pero ¿no era mi pierna derecha la que estaba herida? Empujo la palanca a la derecha y enderezo el morro del aparato; pues puede que el dispositivo de sacar el tren de aterrizaje no funcione. Podríamos hincarnos de morro e incendiarse el aparato… Un choque, nos deslizamos y en seguida nos detenemos.

¡Por fin llega el descanso, ahora ya puedo sumergirme en ese espacio gris!… ¡Qué alegría! Un dolor espantoso se apodera de mí. Alguien acaba de agarrarse a mí… ¿Qué traqueteo es éste? Esta vez es el fin…, el silencio me engulle completamente…

Cuando recobro el conocimiento, todo es blanco alrededor de mí, rostros tendidos…, un dolor muy fuerte…, estoy en una mesa de operaciones. Se apodera de mí un miedo súbito, espantoso: ¿dónde está mi pierna?

—¿Me la han quitado?

El médico afirma con la cabeza. El vuelo en esquíes, el boxeo, la natación, el salto de pértiga… ¿Qué importa todo esto? ¡Cuántos camaradas han sido más gravemente heridos! Acuérdate de aquel en el hospital de Dniepropetrovsk, al que una mina le había arrancado las dos manos y llevado la cara. ¡Nada cuenta la pierna, el brazo, la cabeza…, si esto pudiera salvar a la patria! Lo único que cuenta es que yo no podré volar en varias semanas…, ahora que la situación es tan grave. Todos estos pensamientos me han atravesado la mente; en un segundo. El médico añade, suavemente:

—No tenía más remedio, la pierna estaba sólo sujeta por unos jirones de carne y unos tendones: fue necesario amputarla.

Si solamente estaba unida por unos jirones de carne, la amputación no ha debido ser muy difícil —pienso con el poco humor que me queda—. Pero, asombrado, me dice:

—¿Lleva usted una escayola en la otra pierna?

—Sí desde noviembre… ¿Dónde estoy?

—En un puesto de socorro de las Waffen SS, en Selow.

—¡Ah! ¡En Selow!

El lugar se encuentra a unos siete kilómetros detrás del frente. Me he dirigido, por lo tanto, hasta el norte-noroeste y no hacia el oeste.

—Ha sido traído aquí por fuerzas de las Waffen SS y un médico de nuestra unidad se ha encargado de la operación. Tiene usted un segundo herido sobre su conciencia —añade con una sonrisa.

—¿Cómo? ¿Es que he mordido al cirujano?

—No, ni mucho menos —me dice meneando la cabeza—. No ha mordido a

nadie, pero un tal teniente Korol, de su unidad, ha querido aterrizar con un Storch en el lugar del accidente. La cosa era muy difícil, capotó…, y ahora está con la cabeza cubierta de vendajes.

¡El bueno de Korol! A lo que parece, mi ángel de la guarda ha cuidado muy bien de mí cuando volaba con mi subconsciente.

Mientras tanto, el mariscal del Reich ha mandado a su médico personal para que me traslade a Berlín, al hospital subterráneo instalado bajo el zoológico. Pero el doctor que me operó se niega a dejarme salir porque había perdido mucha sangre. Mañana es cuando podré emprender el viaje.

El médico de Goering me informa que éste dio cuenta del accidente al Führer. Hitler se ha alegrado de que haya salido relativamente bien librado.

«He aquí lo que ocurre cuando alguien se quiere pasar de listo», ha dicho, entre otras cosas. Me tranquiliza saber que la palabra prohibición de volar no se ha pronunciado. Creo que, dada la lucha desesperada que libra actualmente nuestra patria, resulta de lo más natural que me permitan seguir combatiendo.

A la mañana siguiente llego al refugio del zoológico, encima del cual hay instaladas baterías antiaéreas pesadas para proteger a la población civil contra los bombardeos aliados. Al segundo día me ponen un teléfono cerca de mi cabecera y puedo comunicarme directamente con mi escuadra para estar informado de sus servicios, situación, etc. Como sé que no permaneceré mucho en la cama no quiero perder el contacto con mis hombres. Aunque sólo sea por teléfono, quiero conocer todo y vivir todo hasta en su más pequeño detalle. Los médicos y enfermeras que me atienden y cuidan con devoción no están del todo encantados de su enfermo, al menos desde este punto de vista. No cesan de hablarme de «reposo».

Casi todos los días vienen a verme compañeros de la escuadra u otros amigos e incluso gente que se anuncian como «amigos» para poder penetrar en mi cuarto. Cuando se trata de chicas bonitas abren desmesuradamente los ojos y sus cejas forman el clásico signo de interrogación al ver a mi mujer sentada a la cabecera de mi cama.

Empiezo ya a hablar de prótesis con los especialistas, aunque no esté yo a punto. Estoy impaciente y no puedo permanecer en la cama. Pocos días más tarde me pongo en contacto con un fabricante de miembros ortopédicos. Le encargo inmediatamente una pierna artificial que me permita accionar un avión sin tener en cuenta si mi muñón está completamente curado. Varias conocidas casas lo han rechazado ya porque consideran que aún es prematuro.

Este hombre acepta aunque sólo sea a título de prueba. Es de una petulancia que marea. Coloca la escayola en la parte superior del muslo, embadurnándolo todo sin preocuparse de engrasar los tejidos o de poner una cubierta protectora. La deja secar y al poco rato me dice, lacónicamente:

—Piense usted en alguna cosa agradable.

Y en el mismo momento da un tirón con todas sus fuerzas, arrancando la escayola

y todo el vello que se había adherido a ella. Tengo la impresión de que el mundo se derrumba sobre mí. El tipo ha equivocado su carrera, debería haber sido herrador de caballos.

El tercer grupo y la plana mayor de mi escuadra se han instalado en Görlitz, donde de pequeño iba yo a la escuela. Mis padres viven en los alrededores. Los rusos acaban de llegar a este pueblo. El solo pensamiento de que los tanques soviéticos cruzan por los lugares donde he jugado en mi infancia me vuelve loco. Los míos se han visto obligados a huir, como millares de otros, sin poder llevar nada con ellos. Y yo estoy condenado a la inacción. ¿Mereceré yo esto? Es mejor no pensar en nada.

Recibo todos los días flores y regalos, testimonio del cariño del pueblo a sus soldados. Además del Reichsmarshall, ha venido a visitarme, en dos ocasiones el ministro Goebbels, a quien no conocía. Su conversación es extremadamente interesante. Me pide mi opinión sobre la situación estratégica en el Este.

Le digo que el frente del Oder es nuestra única posibilidad de detener a los rusos. Si se derrumba, la capital sucumbirá también.

Pero lo compara con Leningrado, que no sucumbió porque sus habitantes convirtieron cada casa en una fortaleza. Lo que pudo hacer Leningrado, Berlín puede, ciertamente, hacerlo también. Quiere organizar la defensa instalando teléfonos en cada casa con vistas a los combates callejeros. Está convencido de que «sus berlineses» preferirán morir luchando, mejor que convertirse en las víctimas de las hordas rojas. Posteriormente demostraría hasta qué punto él lo creía así.

Desde el punto de vista militar yo veo las cosas muy diferentes, le digo con escepticismo. Si como consecuencia de una rotura del frente del Oder se llega algún día a luchar alrededor de Berlín, considero absolutamente imposible que la capital pueda resistir mucho tiempo. Quiero hacerle observar que su situación no puede compararse a la de Leningrado. Esta última tenía la ventaja de estar protegida al oeste por el golfo de Finlandia y al este por el lago Ladoga. En el norte, el frente establecido por los finlandeses era muy débil. La única ventaja que se presentaba para tomar la ciudad era por el sur. Pero por este lado estaba poderosamente fortificada y disponía de una red de puestos de defensa muy desarrollada. Jamás se llegó a cortarle del todo el aprovisionamiento. Con barcas que franqueaban el Ladoga en verano y con trineos que pasaban durante el invierno.

No consigo, sin embargo, convencerle.

Por primera vez me levanto al cabo de quince días y puedo ir a tomar un poco el aire. Cuando los aliados bombardean me quedo en la plataforma con la antiaérea, mirando desde abajo lo que tan desagradable puede ser visto desde arriba; No tengo miedo de aburrirme. Fridolin, acompañado a menudo por otros compañeros, me trae álbumes de autógrafos para firmar. El mariscal Greim, Skorzeny o Hanna Reitsch vienen a hacerme un poco de compañía; estoy todo el tiempo ocupado y sólo el lacerante pesar de permanecer inactivo no me deja un minuto de tregua. Al entrar en este hospital declaré «solemnemente» que al cabo de seis semanas saldría de él para

montar en mi avión. Los médicos saben que sus negativas no van a servir de nada y que sólo consiguen irritarme, A primeros de marzo salgo por primera vez al exterior, andando con muletas.

Por estos días soy invitado por una de las enfermeras que me cuidan a pasar unas horas con su familia, convirtiéndome así en el huésped del ministro de Asuntos Exteriores, Von Ribbentrop. Un verdadero soldado es pocas veces un buen diplomático y por ello esta entrevista no está falta de un cierto encanto. Me proporciona la oportunidad de echar una ojeada al otro aspecto de la guerra; aquel en que no se combate con las armas en la mano. El ministro está interesado en conocer mi opinión sobre la fuerza de resistencia del frente Este y sobre las posibilidades militares que aún nos quedan. Le digo que en el frente esperamos todos que una acción diplomática pueda aliviar un poco la presión que nos aplasta.

—¿Es que no es posible hacer comprender a las potencias occidentales que su enemigo más temible es el bolchevismo, que será tan amenazador para ellos como lo ha sido para nosotros después de una victoria eventual sobre Alemania, y que no podrán contenerlo solas?

Interpreta mis palabras como un discreto reproche personal: es un disco que ha debido oír ya muchas veces. Comienza a explicarme en seguida que ha hecho ya numerosos intentos y que todos han fracasado porque siempre la Wehrmacht se ha visto obligada a efectuar un repliegue en algún sector del frente, animando con ello al adversario a continuar la guerra y a romper las conversaciones. Me cita unos cuantos ejemplos y dice, con tono amargo, que los pactos que consiguió concluir antes de la guerra, especialmente con Inglaterra y Rusia, no podían considerarse como bagatelas, sino, al contrario, constituían grandes éxitos. Sin embargo, ya nadie hablaba más de ellos y sólo se veía el lado negativo, del cual él está bien lejos de considerarse responsable. Claro que seguían existiendo negociaciones en curso, pero su éxito era muy dudoso dada la situación general. Esta incursión en el dominio de la diplomacia me basta por completo y no me quedan ganas de enterarme de más cosas.

A mediados de marzo, y aprovechando el sol primaveral, doy mi primer paseo, acompañado por una enfermera, en el Zoológico, y en esta primera salida me ocurre un pequeño contratiempo. Como tantos otros, me siento atraído por la jaula de los monos. Me llama la atención entre ellos uno muy gordo, cómodamente instalado en una rama y que mastica algo perezosamente. No se digna mirar a la gente que le rodea, dejando que su cola muy larga cuelgue flácidamente hasta el suelo. Me entran unas ganas enormes de hacer lo que está prohibido. Meto las muletas por la reja con la intención de agarrar esa cola. Apenas la toco, cuando el mono se apodera de ellas y tirando con todas sus fuerzas intenta atraerme hacia él. Avanzo hasta los barrotes dando saltitos con mi única pierna, pero el animal no me suelta. Sor Eldegarda me coge por los hombros para tirar de mí, yo sigo tirando de mis muletas y el mono no cede. ¡Una lucha entre seres humanos y un simio! Sus brazos llegan a la extremidad de las muletas, en el lugar donde están reforzadas con gomas para impedir resbalar y

que se hundan en la tierra. Estas gomas despiertan su curiosidad, las olfatea, arranca dos pedazos y desaparece con una mueca, llevándose su botín. En el mismo instante consigo recuperar las muletas y sacarlas de la jaula, obteniendo así una victoria parcial. Pocos segundos más tarde, las sirenas de alarma empiezan a sonar. Me cuesta mucho caminar sobre la arena del Zoológico, porque mis muletas se hunden profundamente. Toda la gente corre alrededor de mí, de modo que no puedo hallar ninguna ayuda, teniendo que seguir mi camino cojeando, solo con mi enfermera. Avanzamos lentamente, y al encontrarnos junto a la entrada, empiezan a caer las primeras bombas.

Nos vamos acercando despacio al Domingo de Pascua. Quiero pasar ese día con mis camaradas. Mi escuadra se encuentra por el momento en Saxe, en la región de Grossenhain, y el primer grupo ha abandonado Hungría para instalarse en los alrededores de Viena, desde donde sigue operando sobre el frente sureste. Gadermann está destinado en un puesto de alerta en Brunswick, en espera de mi regreso, lo que le permite ejercitarse un poco en su profesión de médico. Le llamo por teléfono para decirle que a finales de semana tendré dispuesto un Ju-38 en Tempelhof con el fin de incorporarme a la escuadra. No quiere creerme, por haber hablado un poco antes con el doctor que me atiende. Por otra parte, no se siente muy bien. No lo vería más hasta el fin de esta guerra. Como nuevo compañero de a bordo se presenta a mí el capitán Niermann, aviador experimentado y poseedor de la insignia de Caballero de la Cruz de Hierro.

Abandono el refugio después de presentarme, como es reglamentario, al Führer. Me expresa de nuevo su satisfacción de que las cosas hayan terminado relativamente bien. No menciona la prohibición de volar, pues no le agrada abordar este tema en mi presencia. Por primera vez después de seis semanas me encuentro de nuevo en un avión. ¡Y voy a reunirme con mis compañeros! Mañana es Domingo de Pascua y me siento inmensamente feliz. Unos minutos antes de despegar, Fridolin me llama para indicarme que debo ir directamente a los Sudetes, pues él está preparando el traslado a Kummer am See, cerca de Nimes. Me siento un poco molesto al principio en mi avión, pero no tardo en hallarme de nuevo en mi elemento. El pilotaje resulta un poco difícil, porque no puedo accionar el palonier más que con un pie. No dispongo aún de prótesis ni de ningún otro medio auxiliar para pisar a la derecha. Por lo tanto, con mi pie izquierdo tiro en lugar de empujar, obteniendo así el efecto deseado. Mi muñón está cubierto con una escayola muy apretada y pende, sin tocar en ningún sitio, bajo el tablero e instrumentos de a bordo. Tras hora y media de vuelo en estas condiciones, tomo tierra en Kummer. El personal volante acaba de llegar hace escasamente una hora.

Nuestro campo de aviación se halla admirablemente situado en las estribaciones de los Sudetes, en el centro de unos bosques y próximo a unos grandes lagos. Kummer mismo se eleva a la orilla de un magnífico lago rodeado de grandes arboledas. Esa noche, en espera de que se arregle nuestra instalación, nos alojamos en

el hotel. Aquí, en los Sudetes, todo ha conservado un aspecto apacible y amistoso. El enemigo está al otro lado de los montes. El frente está defendido por el mariscal Schoerner y la sensación de seguridad que el saberlo ofrece es muy reconfortante. A eso de las once de la noche, un coro de niños viene a cantar ante nuestra puerta el «Gott Grüsse Dich», Se trata de la escuela local, que, conducida por su maestra, nos ofrece esta agradable bienvenida. Para nuestras almas rudas de soldados, hay algo de nuevo en estas voces que nos transportan a cosas que preferimos olvidar durante el combate. Abismados en nuestros recuerdos, escuchamos como en un sueño y sentimos que estos niños tienen depositada su confianza en nosotros para alejar de ellos el peligro que les amenaza. No dejaremos de luchar a fondo para proteger sus hogares. Cuando terminan, les doy las gracias y les invito a que vengan a vernos al siguiente día, para enseñarles nuestro campo y los aparatos que tantas ganas tienen de conocer. Efectivamente, vienen al campo la mañana siguiente. Me elevo con mi avión y disparo sobre un blanco de un metro cuadrado, que después rodean los niños. Estos pueden imaginarse muy bien cómo atacamos a los tanques, y para mí resulta una excelente prueba de lo que puedo hacer con una sola pierna. Aprovecho para entrenarme, a baja y gran altura, con un FW-190 D9. El empleo de los frenos de estos aparatos es indispensable en nuestro campo de tan reducidas dimensiones. Estos frenos están accionados por pedales, pero nuestro técnico, el capitán Klatzscher, el «genio», los ha transformado para que pueda maniobrarlos con la mano.

En el momento de aterrizar veo a todos los soldados muy excitados, que me señalan el cielo. Levanto los ojos y en un agujero de la capa de niebla que reina en la altura veo a una serie de cazas y de caza-bombarderos americanos, Mustang y Thunderbolt, que están dando vueltas entre 1600 y 1800 metros. No me habrán visto cuando estaba arriba yo solo, pues de otro modo ya los hubiera visto yo también. Los Thunderbolt van dotados de bombas y parecen estar buscando algo que bien pudiera ser nuestro campo. A saltos, si esto puede aplicarse a un hombre con una pierna, me lanzo hacia mi puesto de mando para hacer que la gente se refugie. Hago que los niños bajen a las bodegas para que al menos estén a salvo de la metralla, ya que la casa en que se halla instalado mi puesto de mando está aislada en el campo y podría llamar la atención de estos señores. Entro el último para tranquilizar a los muchachos. Las bombas empiezan a caer inmediatamente, algunas de ellas muy cerca. Todas las ventanas vibran por la explosión, y la mitad del tejado es arrancada. No disponemos más que de una antiaérea muy débil, que no puede impedir el bombardeo. Por fortuna, ningún niño resulta alcanzado. Estoy desolado de que la dura realidad les haya arrancado de la alegría causada por su visita. Pero en seguida se tranquilizan y regresan al pueblo acompañados de su maestra. El capitán Niermann está radiante de alegría porque cree haber filmado todo el ataque. Ha asistido a la representación desde un pozo individual, fotografiando las bombas desde el momento en que se soltaban del avión hasta que al chocar con la tierra levantaban nubes de tierra. Se trata de un verdadero placer para este fotógrafo especialista del Spitzberg, de donde

trajo unas imágenes extraordinarias.

Los partes meteorológicos que recibimos de la región de Görlitz-Bautzen indican que la niebla está levantándose. Partimos. Los soviets han rodeado Görlitz, y cercando a la guarnición de Bautzen han avanzado por Bischofswerda para alcanzar Dresden. Siguen tratándose de esas cuñas ofensivas destinadas a hacer derrumbarse el frente del mariscal Schoerner. Apoyamos el contraataque que lanza Bautzen y destruimos un gran número de vehículos y tanques. El servicio necesita un gran esfuerzo por mi parte. He debido perder mucha sangre, y mis recursos físicos, que parecen inagotables, tienen también sus límites. Todas las escuadrillas de bombardeo con base en las cercanías han sido puestas bajo mi mando y han participado en nuestro éxito.

En la primera quincena de abril recibo un radiograma convocándome en la Cancillería del Reich. El Führer me dice que deberé tomar a mi cargo todos los aviones de reacción para desalojar el espacio aéreo de la región de Hamburgo, donde se está constituyendo un nuevo ejercito a las órdenes del general Wenck. Está previsto que este ejército ataque en la zona del Harz con el fin de amenazar las líneas de comunicación de los ejércitos aliados que están ya, en gran parte, más al Este. Pero en esta situación tan crítica no se podría tener éxito si no se posee el dominio del aire en la zona. Sin esta condición, todos los esfuerzos estarían condenados al fracaso. Tanto el Führer como el general Wenck están convencidos de ello. Solicito del Führer que me exima de esa misión porque me considero actualmente indispensable en el sector del Ejército de Schoerner, que se encuentra empeñado en unos combates muy difíciles. Le sugiero también que escoja para esta misión a algún otro oficial más enterado que yo de la técnica de los aviones de reacción. Mi experiencia —le digo— se limita a los ataques en picado y a la destrucción de tanques, y siempre he tenido la costumbre de no ordenar más que aquello que soy capaz de realizar yo mismo. Este no sería el caso con los aviones de reacción y me sentiría en inferioridad de condiciones ante los jefes de escuadrillas y pilotos. No concibo mi puesto si no es a la cabeza de los míos.

—Usted no tendrá que volar, sólo organizar. Y el que ponga en duda su valor lo hago colgar en el acto.

Esto es ir un poco lejos —pienso—, quizás intentando borrar todos mis escrúpulos.

—Sé que no faltan personas con experiencia, pero esto no es suficiente; quiero a alguien que sepa organizar con energía y ejecutar sin desfallecimiento.

No se llega a tomar ninguna decisión definitiva y vuelvo con mi escuadra. Pocos días más tarde soy llamado por el Reichsmarshall, quien me ordena que acepte esta misión. La situación se ha agravado de tal forma en este intervalo, que el Reich está amenazado de ser cortado en dos y que resulta casi imposible ejercer el mando que me proponen. Rehúso por este motivo y por los que ya había dado. El Reichsmarshall me da a entender que esta negativa no le sorprende porque conoce de sobra mi

posición desde que no acepté las funciones de general jefe de la aviación de combate. Quiero conservar a todo precio el mando de mi escuadra, con la que aún puedo obtener grandes resultados. Por otra parte, no quiero cargar con la responsabilidad de una misión que de antemano veo condenada al fracaso. No tardo en notar que el Reichsmarshall juzga la situación con mucho pesimismo. Cuando comentamos la situación del frente, inclinándose sobre los mapas le oigo murmurar como para sí mismo: «¿Me pregunto en qué momento habrá que pegarle fuego a esta barraca?», es decir, al Karinhall. Me aconseja que vaya a dar cuenta personalmente de mi negativa al cuartel general del Führer, pero como no es una orden formal, marcho inmediatamente a reunirme con mi escuadra, donde mi presencia es muy necesaria. No iba a ser éste, sin embargo, mi último vuelo a Berlín.

El 19 de abril, un nuevo telegrama me convoca en la Cancillería. Ya no resulta ahora tan fácil trasladarse a la capital saliendo de Checoslovaquia. Los rusos y los americanos están a punto de juntarse en varios lugares. El cielo está lleno de aviones, pero no alemanes. Llego a la Cancillería y desciendo al vestíbulo del refugio del Führer. La gente allí conserva su calma y confianza; se trata en su mayoría de militares que trabajan en las operaciones en curso y en las proyectadas. En el exterior estallan las bombas de una tonelada lanzadas por los «Mosquitos» en el centro de la ciudad.

Hacia las veintitrés horas me encuentro ante el jefe supremo de la Wehrmacht. Me doy cuenta en seguida que va a tratarse de nuevo de la misión que ya he rechazado. El Führer tiene la costumbre de dejar venir las cosas de muy lejos, de no abordar nunca de frente ningún asunto. Sigue siendo así también esta noche. Para empezar y durante una media hora, me expone la importancia que la técnica ha tomado en el curso de los siglos, diciéndome que nosotros llevarnos un adelanto considerable que nos es necesario mantener y que puede cambiar aún la situación a nuestro favor. Todo el mundo —me dice— siente temor de la técnica y de la ciencia alemana. Me enseña algunos informes que indican la intención de los aliados de prepararse ya a disputarse entre ellos a nuestros técnicos y a nuestros sabios. Otra vez quedo maravillado por su memoria para las cifras y por sus conocimientos en el campo de la técnica. Tengo actualmente en mi activo alrededor de seis mil horas de vuelo y todos los tipos de avión me son familiares; sin embargo, no hay nada que él no me sepa explicar con gran conocimiento de causa y que no proponga alguna modificación interesante. Su estado físico no es ciertamente tan bueno como hace tres o cuatro meses. Sus ojos tienen un brillo enfermizo. El coronel von Below me dice que Hitler no ha dormido, por así decirlo, desde hace ocho semanas. Las reuniones se suceden sin descanso. El temblor de su mano ha aumentado sensiblemente y se remonta al atentado del 20 de julio. Me doy cuenta, además, que durante el curso de este largo debate se repite frecuentemente, cosa que antes no hacía. Sus palabras son claramente pensadas y resueltas.

Al terminar su larga introducción, el Führer llega al tema que ya preveía. Me hace

una nueva exposición de los argumentos del otro día y dice para terminar:

—Es mi deseo que esta difícil misión sea aceptada por usted, que lleva la más alta condecoración alemana concedida al valor.

Otra vez rechazo esta misión, dando las mismas razones que la vez anterior. La situación se ha agravado aún más considerablemente y subrayo que los dos frentes no van a tardar en unirse en el centro de Alemania, cortando a ésta en dos partes que se verán obligados en adelante a luchar independientemente. La misión que quiere encomendarme sólo podría llevarse a cabo en la parte del Norte, donde se hallan concentrados todos los aviones de reacción. Resulta interesante conocer que hay un total de 180 entre cazas y bombarderos. En el frente, desde hace tiempo, luchamos en el aire uno contra veinte. Los aparatos de reacción que necesitan pistas de vuelo muy grandes no pueden utilizar más que un pequeño número de aeródromos en la parte Norte del país. A causa de su situación, estos aeródromos van a ser sometidos, de día y de noche, a una granizada de bombas, y en muy poco tiempo, desde el punto de vista técnico; no quedaría uno utilizable. Es, por tanto, imposible esperar obtener el dominio del aire en la zona del ejército de Wenck y la catástrofe es inevitable porque este ejército no podrá aprovisionarse ni lanzarse a la ofensiva. Sé, por mis contactos personales con el general Wenck, que es imprescindible contar en su proyecto con la promesa de que conseguiría limpiar el cielo encima de él como tan a menudo lo he hecho en Rusia.

Pero esta vez no puedo darle esa promesa y debo mantener mi negativa. Compruebo una vez más que Hitler deja expresar libremente su opinión a todos aquellos que él considera dispuestos a darlo todo por la causa general y que acepta revisar sus propias ideas de acuerdo con las de ellos; en cambio, no cree más en aquellos que le han engañado o decepcionado otras veces.

No quiere aceptar como un hecho cierto mi teoría de la separación de Alemania en dos mitades. Los generales con mando en estos sectores le han afirmado que pueden resistir en los actuales frentes, es decir, en el Elba, al Oeste, y en el Oder, el Neisse y los Sudetes, en el Este. Yo no dudo que nuestros soldados que defienden el suelo patrio sean capaces de las mayores hazañas; sin embargo —le digo— creo que una fuerte concentración rusa conseguirá romper el frente en cualquiera de sus puntos y con ello se producirá la unión con los aliados. Cito varios ejemplos del frente oriental en el curso de los últimos años. Los rusos no han cesado de lanzar tanques a la batalla; si no eran suficientes tres divisiones blindadas, lanzaban diez a la lucha. Al precio de enormes pérdidas en hombres y material conseguían avanzar sin que nadie pudiera impedirlo. La única interrogante era si sus recursos, en todo, se agotarían antes de que Alemania quedase fuera de combate. Pero no pueden agotarse dada la ayuda enorme proporcionada por el Occidente. Desde el punto de vista puramente militar, podíamos considerar haber obtenido verdaderos éxitos defensivos al no ceder terreno a los rojos más que a costa de causarles unas pérdidas considerablemente superiores a las nuestras. Poco importaba que nuestros adversarios ridiculizasen estos

éxitos; sabíamos con certeza que lo eran verdaderamente. Pero en el momento actual ya no puede pensarse en ceder un palmo de terreno, ya que los rusos no tienen más que unos pocos kilómetros que recorrer para efectuar su unión con los aliados occidentales. Estos han asumido una pesada responsabilidad —que quizá gravite sobre ellos durante siglos— al debilitar Alemania y reforzar proporcionalmente Rusia. Al terminar la entrevista, digo al Führer lo siguiente:

—En mi opinión, es imposible terminar victoriosamente la guerra en los dos frentes, pero podríamos hacerlo en uno o en otro si conseguimos llevar a término un armisticio con uno de los dos bandos.

El Führer me contesta con una sonrisa un poco cansada:

—Es muy fácil de decir. Trato sin reposo, desde 1943, de obtener la paz, pero los aliados no quieren oír nada de ello y exigen la capitulación incondicional de nuestra parte. Naturalmente, mi destino personal no entra en juego, pero cualquier hombre sensato comprenderá que no puedo aceptar tal capitulación para el pueblo alemán. Existen aún conversaciones en curso, pero no creo ya que tengan éxito. Por esto necesitamos absolutamente remontar la crisis actual para que ciertas armas decisivas puedan darnos aún la victoria.

Después de intercambiar algunas consideraciones sobre la situación del ejército de Schoerner, me dice que va a esperar algunos días para ver si la situación evoluciona como él espera o si mis temores se realizan. En el primer caso me llamará de nuevo a Berlín para encargarme definitivamente de la misión proyectada para mí. Hacia la una de la madrugada abandono el refugio del Führer, El vestíbulo está lleno de personalidades que quieren ser los primeros en felicitarle por su nuevo aniversario.

Al amanecer regreso a Kummer volando a ras de tierra y viendo constantemente encima de mí aviones rusos o americanos: Mustangs, cuatrimotores, Thunderbolts. Resulta más agotador para el sistema nervioso volar así, solo, preguntándose a cada instante: «¿Te habrán visto?», que combatir. No hay que extrañarse, por tanto, de que Niermann y yo sudemos la gota gorda algunos ratos y de que nos sintamos felices al divisar, por fin, nuestro aeródromo.

Los rusos han disminuido un poco su presión al Oeste de Görlitz; este resultado es debido en gran parte a nuestros incesantes ataques, que les han causado enormes pérdidas. Por la noche, después del último servicio, me traslado en coche a Görlitz, mi patria chica, actualmente ciudad del frente. Encuentro a muchos conocidos y amigos de la infancia. Todos sirven a su patria, muchos encuadrados en las Volkssturm. Nos vemos en circunstancias muy particulares y no podemos dar rienda suelta a muchos de nuestros pensamientos, que quedan entre nosotros sin expresarse. Todos tienen su pesada carga de pena, preocupaciones y dolores. Por el momento, todos están pendientes de la amenaza que llega del Este. Las mujeres ayudan a cavar trincheras y no dejan las palas más que para ir a amamantar a sus hijos; hombres con los cabellos blancos, olvidando su edad, trabajan hasta el agotamiento. En el rostro de las muchachas se puede leer su feroz decisión, pues saben lo que les espera si las

hordas rusas llegasen hasta ellas. Un pueblo entero defiende su vida. Si las naciones del Occidente pudiesen ver lo que ocurre aquí cesarían muy pronto de pensar con ligereza sobre el peligro que representa el bolchevismo.

El segundo grupo se halla ahora instalado en Kummer. El estado mayor de la escuadra ha ocupado la escuela de Niemes y se aloja en su mayor parte en las casas de los habitantes, que son alemanes en una proporción del 95 por 100 y que se desviven para servirnos. Para trasladarnos o regresar del aeródromo nos vemos obligados a llevar un vigía de aviones en las aletas de nuestros coches. En todo momento, aviones americanos y rusos pasan volando a baja altura, superponiéndose sobre nosotros. Unos, los más desagradables, vienen del Oeste; los otros, del Este.

Cuando salimos a operar nos encontramos, casi siempre: a un lado a los «Amigos» y al otro a los «Rouskis». Pasamos entre dos setos de aviones enemigos en el cielo de nuestra Patria. Nuestros viejos Ju-87 parecen tortugas al compararlos con los veloces adversarios y tenemos que templar nuestros nervios para abrirnos camino hacia nuestros objetivos. Siempre atacamos en medio de un enjambre de enemigos. En el vuelo de regreso hay que abrirse de nuevo camino. Nuestra antiaérea tiene casi siempre que limpiarnos el cielo a cañonazo limpio para poder utilizar nuestra zona de aterrizaje.

Los cazas americanos no nos atacan cuando observan que nos dirigimos al Este o cuando estamos ya empeñados en algún combate con los rusos.

Generalmente, salimos por la mañana con cuatro o cinco aparatos para atacar a los tanques; nos acompañan doce o catorce FW-190 provistos de bombas, que al mismo tiempo aseguran nuestra protección contra la caza. Siempre tropezamos con una superioridad numérica aplastante. Tan sólo en el caso muy raro de que dispongamos de suficiente gasolina, podemos despegar con todos los aviones y aún entonces somos uno contra cinco. ¡Ciertamente nos ganamos a pulso el pan nuestro de cada día!

El 25 de abril recibo un nuevo mensaje del Cuartel General del Führer. Está mutilado y resulta casi indescifrable, pero comprendo que es necesario que vaya de nuevo a Berlín.

Llamo al Estado Mayor del Cuerpo para darle cuenta de ello y obtener la autorización de salir. El general no la concede, pues, según un comunicado de la Wehrmacht, se está combatiendo en torno al aeródromo de Tempelhof y no conoce de ningún otro campo en la capital que esté aún utilizable. Me dice:

—Me cortarán la cabeza si le dejo salir y aterriza donde los rusos.

Tiene el propósito de telegrafiar al coronel von Below para informarse del verdadero contenido del telegrama recibido por mí y del lugar dónde podré aterrizar con mi avión. No vuelvo a oír hablar de ello. El 27 de abril, a las veintitrés horas, el general me llama por teléfono para anunciarme que por fin ha recibido los informes solicitados. Debo salir esta misma noche en un Heinkel 111 y tomar tierra en la gran avenida del eje Este-Oeste, donde se encuentran la Puerta de Brandeburgo y la

Columna de la Victoria. Niermann me acompañará.

No resulta fácil despegar de noche con un Heinkel 111, pues nuestro aeródromo no dispone de balizaje luminoso. Es muy pequeño y bordeado en un costado por importantes alturas. Para poder despegar se hace necesario aligerar el avión disminuyendo el aprovisionamiento de gasolina. Esto, naturalmente, no puede hacerse más que a expensas de nuestra autonomía, que de por sí es pequeña.

Salimos a la una de la mañana en medio de unas tinieblas espesas. Sobrevolamos los Sudetes con rumbo Norte-Noroeste. Bajo nosotros la tierra brilla fantasmagóricamente; numerosos pueblos están en llamas, ¡el país arde! Conocemos nuestra impotencia para impedir esto… mejor es no pensar. Al acercarnos a Berlín nos cogen los reflectores rusos y la antiaérea abre fuego contra nosotros. Resulta dificilísimo identificar los contornos de la capital debido a las intensas humaredas y a una capa de niebla bastante espesa. Los incendios, en ciertos lugares, tienen tal brillo que nos deslumbran y nos impiden distinguir nada. Debo acustumbrarme a las tinieblas para acomodar mi vista sin conseguir identificar el eje Este-Oeste. No hay más que llamas, fogonazos de cationes; el espectáculo es impresionante. Conseguimos tomar contacto por radio con tierra, que empieza por decirnos que esperemos. Sólo faltaba esto, ya que nuestra reserva de gasolina es muy reducida. Al cabo de quince minutos nos transmiten un mensaje del coronel von Below. El aterrizaje es imposible, pues la avenida Este-Oeste está sometida a un terrible fuego de artillería y los rusos se encuentran ya en la Plaza de Potsdam. Debo ir a Rechlin, desde donde podré ponerme en contacto telefónico con Berlín.

El radiotelegrafista conoce la longitud de onda de esta localidad. Nos dirigimos al Norte y llamamos a Rechlin. Es necesario que aterricemos ya que nuestra gasolina se agota. Bajo nosotros hay un verdadero mar de llamas y esto significa que los rusos han llegado también al norte de la capital y que no debe existir más que un estrecho pasillo libre al Oeste. Pedimos a Rechlin que iluminen su campo, pero se niegan a ello por temor a ser atacados inmediatamente por la aviación enemiga. Les mando un mensaje muy claro diciéndoles que tengo la orden de aterrizar y añadiendo algunas expresiones que no tienen en absoluto nada de reglamentarias, pero que, en cambio, son muy expresivas. No puedo esperar más a causa de la gasolina. De repente, a la izquierda, un campo enciende su iluminación de socorro. Tomamos tierra. ¿Dónde estamos? En Wittstock, a unos 30 kilómetros de Rechlin. Wittstock interceptó mi llamada y nos ha permitido tomar tierra. Una hora más tarde, hacia las tres de la mañana, llego a Rechlin, donde el general tiene instalado en su despacho un aparato radiotelefónico de onda corta. Puedo comunicar con Berlín. El coronel von Below me dice que ya no es necesario que vaya a la capital, pues el mariscal Greim recibió antes que yo el telegrama que le convocaba al mismo tiempo que a mí y había sido encargado de la misión que me reservaban. Por otra parte, el aterrizaje en Berlín es del todo punto imposible. Digo a mi interlocutor:

—Le apuesto a que puedo tomar tierra en pleno día con un Stuka en el eje Este-

Oeste hoy mismo. Considero la cosa posible con este tipo de avión, creyendo además, que es indispensable que el comandante supremo abandone la ciudad, que ya está muy expuesta, si quiere conservar una vista de conjunto sobre la situación.

El coronel von Below se aleja un momento para ir a informarse. Vuelve al teléfono y me dice:

—El Führer ha tomado su decisión: quiere conservar Berlín a toda costa y no puede abandonar la capital en estos momentos tan críticos para ella. Está convencido que al enterarse de su salida, las tropas creerán que considera Berlín como perdido y cesarán en seguida una resistencia que juzgarían inútil. Es por lo que el Führer permanece en Berlín. No venga aquí, sino que debe regresar inmediatamente a los Sudetes para proporcionar el apoyo de su escuadra al ejército del mariscal Schoerner, que va a emprender un movimiento ofensivo en dirección a la capital.

Como el coronel me habla de todo esto con mucha calma, con mucha naturalidad, le pregunto qué piensa sobre la situación.

—Nuestra posición no es muy bonita, pero es posible que una acción del mariscal Schoerner o del general Wenck consiga liberar Berlín.

Admiro su calma. Todo está ahora perfectamente claro para mí: vuelvo a mi escuadra para continuar la lucha.

La noticia de la muerte del jefe del Estado, comandante supremo de la Wehrmacht, causa una impresión profunda en nuestras tropas. Pero las hordas rojas siguen asolando nuestra Patria y es necesario continuar la lucha. No rendiremos nuestras armas hasta tanto nuestros jefes no lo ordenen. Nuestro juramento de fidelidad lo exige igual que la terrible suerte que nos espera si capitulamos sin condiciones, como el enemigo quiere. Estamos, asimismo, ligados al destino de Alemania, que, colocada en el centro de Europa, ha sido durante siglos el bastión que se enfrentaba a las masas asiáticas. Si Europa no lo comprende, si no lo desea, o si nos contesta con indiferencia, con hostilidad, ¡esto no cambia nada nuestro deber hacia ella! En el peligroso período que se presenta, queremos tener el derecho a llevar erguida la cabeza ante la Historia.

El frente oriental y el occidental se acercan más y más. La disciplina de mis hombres sigue siendo admirable, tan perfecta como en el primer día de la guerra. Estoy orgulloso. El peor castigo para mis oficiales es, como anteriormente, que no les deje participar en un servicio. Yo sigo teniendo algunas dificultades con mi muñón. Mis mecánicos me han fabricado un aparato de metal ligero que va sujeto por debajo de la rodilla; a cada presión, es decir, todas las veces que tengo que apoyar a la derecha, desgarra la piel que está reconstituyéndose. Me origina una verdadera herida, de la que la sangre brota y que me molesta terriblemente cuando en el curso de los combates aéreos tengo que virar a la derecha. Con frecuencia tienen que lavar la sangre que cubre el suelo de mi asiento.

La suerte me sonríe de nuevo en los primeros días de mayo. Debo ir a entrevistarme con el mariscal Schoerner y deseo previamente pasar por el Estado

Mayor del Cuerpo Aéreo, que se halla instalado en un castillo, en Hermannstädtel a unos 80 kilómetros al Este de donde nosotros nos encontramos. Hago el vuelo en una Fieseler Storch y compruebo que el castillo está rodeado de altos árboles, ante los cuales se extiende un parque en el que creo podré aterrizar. Detrás de mí llevo a mi fiel Fridolin. El aterrizaje se lleva a cabo felizmente. Después de una breve parada para recoger unos mapas subimos de nuevo al aparato e iniciamos la carrera de despegue desde el castillo y con dirección a los árboles. El terreno está ligeramente en cuesta. El Storch tarda mucho en coger velocidad. Acelero al máximo para despegar, pero no llego más que a la altura de la copa de los árboles. Tiro de la palanca, pero no tenemos bastante velocidad. No vale la pena continuar tirando, el avión se inclina ligeramente de morro. Noto un choque y oigo ruido de madera que se rompe. Mi muñón se resiente profundamente y de pronto un silencio total se hace alrededor de mí. ¿Estoy en el suelo? No, sigo estando en mi puesto de pilotaje, así como Fridolin. Nos estamos balanceando. Nuestra cabina se ha encajado entre dos ramas de un alto pino. El árbol oscila de arriba abajo una y otra vez por el impulso que le hemos dado. Temo que el Storch nos juegue una mala pasada y que la cabina se desprenda. Fridolin se acerca a la parte de delante, asustado, y me pregunta:

—¿Qué ocurre?

Le grito:

—No te muevas si no quieres que la cabina se caiga y nosotros con ella.

¡Estamos a diez metros de altura!

Tanto la cola como gran parte de los planos han quedado destrozados y todo ello ha caído debajo de nosotros. Sigo sujetando la palanca con la mano, mi muñón está indemne, pues no ha tropezado con nada. ¡Verdaderamente, esto es tener suerte! No podemos descender solos del árbol por ser éste muy elevado y tener un tronco muy grueso y liso. Esperamos. El general, que ha oído el ruido, llega al cabo de un momento y nos contempla en nuestra extraña posición. Se alegra muchísimo de que todo haya salido tan bien. Manda aviso a los bomberos de la localidad, ya que no hay otro medio de bajarnos. Nos sacan del apuro con una larga escalera extensible.

Los rusos han rodeado Dresde y tratan de penetrar por el Norte en el Erzgebirge con el fin de entrar en Bohemia y cercar al ejército de Schoerner. Las fuerzas soviéticas están concentradas principalmente en la región de Freiberg y algo más al Sureste. En el curso de una de nuestras últimas salidas descubrimos al sur de Diepoldiswalde una larga columna de paisanos que huyen. Tanques rusos avanzan sobre ellos, aplastando todo a su paso.

Atacamos inmediatamente a estos tanques y conseguimos destruirlos. La columna sigue su marcha hacia el Sur. Intenta, sin duda, franquear las montañas y penetrar en la zona de los Sudetes, donde creen que estarán seguros. En esta misma zona atacamos a otros tanques. La antiaérea es muy fuerte y nutrida. Acabo de disparar sobre un Stalin y me elevo a 200 metros. Al mirar a mi alrededor veo que algo cae por detrás. Pregunto:

—Niermann, ¿es que han derribado a uno de los nuestros? Es la única explicación que concibo y Niermann también lo cree así. Cuenta precipitadamente nuestros aviones y no falta ninguno. Miro en dirección al Stalin que acabo de atacar y no veo más que una mancha negra. ¿Será que el tanque ha saltado en pedazos y hayan sido éstos los que vi caer desde esa altura?

De regreso en el aeródromo, las otras tripulaciones confirman que el tanque ha volado en el aire después de mi ataque, bajo el efecto de una violenta explosión. Seguramente estaba repleto de algún potente explosivo con el fin de destruir los obstáculos antitanques que eventualmente pudiera encontrar. Compadezco a Niermann por los servicios que tiene que realizar conmigo, ya que acompañarme no constituye, de ningún modo, un seguro de vida. Si me veo obligado a hacer algún aterrizaje forzoso le resultará imposible escapar. Vuela conmigo, sin embargo, con un desprendimiento absoluto que me causa admiración.

XVII

EL FINAL

El 7 de mayo, todos los comandantes de unidades aéreas del ejército de Schoerner se encuentran reunidos en el Estado Mayor del Cuerpo aéreo para tratar del plan que acaba de comunicar el mando supremo. Se pretende replegar progresivamente todo el frente oriental hasta la altura del frente occidental. Es evidente que se avecinan muy graves decisiones.

¿Comprenderá en el último instante el Occidente la verdad de lo que se juega y se nos unirá para combatir al bolchevismo? Entre nosotros discutimos ardientemente sobre ello.

El 8 de mayo salimos en busca de tanques al norte de Bruex y cerca de Oberleutensdorf. Por primera vez en esta guerra no consigo concentrar toda mi atención en el ataque, ya que estoy invadido de un sentimiento indefinible, sofocante. No consigo destruir ningún tanque porque permanecen todo el tiempo metidos en la montaña al abrigo de mis disparos.

Siempre abismado en mis pensamientos, inicio el regreso a la base. Tomamos tierra y entro en el puesto de mando. Fridolin no está, le han llamado del Estado Mayor del Cuerpo aéreo. ¿Significará que…? Procuro alejar mis sombríos presentimientos.

—Niermann, telefonee al grupo de Reichenberg y concierte con ellos un nuevo ataque; señale también el próximo punto de reunión con la caza.

Examino un mapa…, esto no va bien… ¿Qué hará Fridolin? Veo tomar tierra en la pista a un Storch, debe de ser él. ¿Iré a su encuentro? No, le esperaré aquí…, me parece que hace bastante calor para esta época…, anteayer dos de mis hombres resultaron muertos por la espalda por guerrilleros checos… ¿Qué estará haciendo este Fridolin? Oigo abrirse la puerta y a alguien que entra. Me contengo para no volverme. Alguien tose ligeramente. Niermann continúa telefoneando…, no era, pues, Fridolin. Niermann empieza a tartamudear…, es curioso…, observo que mi memoria registra todo, hoy, con una nitidez asombrosa…, incluso los detalles más ridículos.

Me vuelvo; la puerta acaba de abrirse…, es Fridolin. Está pálido. Nos miramos… un nudo me aprieta en la garganta. No consigo articular ni una palabra: «Entonces…».

—Todo ha terminado… hemos capitulado sin condiciones —dice Fridolin casi en murmullo.

Terminado… Tengo la impresión de caer en un abismo infinito y, bruscamente, un

desfile de recuerdos pasa ante mis ojos: los numerosos camaradas que he perdido, los millones de soldados que han caído en tierra, mar y aire… los millones de víctimas entre la población civil…, las hordas orientales que se volcarán ávidamente sobre nuestra patria… Fridolin exclama nerviosamente:

—¿Por qué sigue hablando por teléfono, Niermann? ¡La guerra ha terminado!

—Seremos nosotros los que fijemos el momento en que deba terminar para nosotros —contesta Niermann.

Todos ríen, ríen muy fuerte, con risa falsa. Es necesario que haga algo…, hablar…, interrogar…

—Niermann, anuncie al grupo de Reichenberg que dentro de una hora tomará allí tierra un Storch con una orden muy importante.

Frídolín observa mi desorientación y con voz emocionada empieza a darme detalles.

Ya no es cosa de replegarse hasta el Oeste… los ingleses y americanos sólo han aceptado la rendición incondicional, a contar desde el 8 de mayo, es decir, desde hoy. La orden es que entreguemos todo a los rusos antes de las veintitrés horas. Pero mientras los soviets ocupen Checoslovaquia se ha decidido que todas las fuerzas alemanas se replieguen al Oeste lo más rápidamente que puedan para evitar que caigan en manos de los rusos. Las unidades aéreas deben partir hacia las bases occidentales, o bien…

—Fridolin, haz formar a todo el personal de la escuadra —le digo interrumpiéndole. Me resulta imposible comprender todo esto. Pero lo que aún tengo que hacer me resulta más penoso… ¿Qué puedo decir a mis hombres?… Nunca me han visto abatido y ahora estoy interiormente aplanado. Fridolin interrumpe el curso de mis pensamientos:

—El grupo está formado.

Salgo fuera. Mi pierna artificial de fortuna me impide andar convenientemente. El sol brilla con toda su joven fuerza primaveral, una ligera bruma planea en la lejanía… Me encuentro ante mis hombres:

—¡Camaradas!…

Las palabras se detienen en mi garganta. Ante mí se halla formado el segundo grupo; el primero sigue en Austria… ¿lo volveré a ver? Y el tercero está en Praga…, pero ¿dónde están todos aquellos a los que quisiera tener alrededor de mí en este día…, a los muertos de nuestra escuadra?

Se produce un penoso silencio. Todos mis hombres me miran. Tengo que hablar.

—Después de haber perdido tantos compañeros…, después de tanta sangre alemana derramada en nuestra patria y en todos los frentes…, un destino incomprensible no nos ha permitido obtener la victoria. Las hazañas de nuestros soldados, el esfuerzo de todo nuestro pueblo…, han sido incomparables…, la guerra está perdida. Os agradezco vuestra fidelidad y dedicación, con las cuales, en la escuadra, habéis servido a nuestra patria.

Estrecho la mano a cada uno. Nadie dice ni una sola palabra, pero en la forma en que nuestras manos se aprietan noto bien que me han comprendido. Al irme oigo la tajante voz de mando de Fridolin:

—¡Vista a la derecha!

Sí, «vista a la derecha» para los incontables camaradas que han hecho el sacrificio de sus vidas jóvenes. «Vista a la derecha» para el heroísmo de nuestro pueblo, jamás alcanzado por ninguna población civil. «Vista a la derecha» por el legado sagrado de nuestros muertos. «Vista a la derecha» por el Occidente, que ellos querían defender y al que el bolchevismo amenazará en adelante tan peligrosamente.

¿Qué vamos a hacer ahora que la guerra ha terminado para la escuadra «Immelmann»? Si la juventud alemana se pudiese un día exaltar al pensar que toda nuestra escuadra, como último gesto de esta guerra perdida, había ido a estrellarse en su totalidad contra algún cuartel general u otro objetivo importante, una muerte así pondría el sello a nuestros incesantes combates. Toda la escuadra me seguiría, estoy seguro. Lo consulto al Estado Mayor del Cuerpo aéreo. Me lo prohíben terminantemente…, quizás sea admirable…, pero ya hay demasiados muertos y acaso tengamos nosotros aún misiones que cumplir.

Quiero dirigir la columna terrestre, que va a ser bastante importante porque todas mis unidades, incluida la antiaérea, formarán parte de ella. Todo debe estar listo para las dieciocho horas. El jefe del segundo grupo saldrá hacia el Oeste con los aviones. El general, al enterarse de que quiero salir por carretera, me ordena que tome un avión y que deje a Fridolin el mando de la columna. Una de mis unidades se encuentra en Reichenberg. No puedo ponerme en contacto telefónico y decido ir con Niermann para ponerle al corriente. Utilizo un Storch a pesar de que no destaca precisamente por sus cualidades ascensionales y de que Reichenberg esté al otro lado de la montaña. Volando a lo largo de un valle, me acerco a la base, que da la impresión de estar abandonada. No veo a nadie y coloco mi avión en un hangar para ir al puesto de mando a telefonear. En el momento en que voy a descender del Storch, oigo una explosión y un hangar vuela al aire ante mis ojos. Instintivamente nos echamos a tierra y esperamos así a que la granizada de piedras cese. Produce algunos agujeros en las alas de nuestro avión, pero, en cambio, nosotros resultamos ilesos. Un camión cargado con proyectiles de señales arde cerca del puesto de mando y los cohetes de todos los colores estallan a nuestro alrededor. Es un cuadro de desolación; mi sangre se hiela…, no pensemos en nada. En todo caso, nadie ha esperado a mi anuncio de que todo había terminado; seguramente que lo habrán recibido de otra parte y más temprano.

Volvemos a montar en nuestro Storch averiado, que después de haber rodado interminablemente se decide por fin a despegar. Regresamos a Kummer por la ruta que habíamos seguido antes. Reina un gran ajetreo; las columnas se forman en el orden de marcha, que juzgamos más favorable. Repartimos en toda su longitud nuestros cañones antiaéreos para utilizarlos contra cualquier asaltante eventual,

contra todo aquello que se oponga a nuestro avance hacia el Oeste. Nuestra meta es la zona ocupada por los americanos en el sur de Alemania.

Tan pronto como la columna emprenda la marcha los aviones se llevarán a aquellos que no necesiten seguirme. Muchos podrán sustraerse al cautiverio si consiguen aterrizar en los alrededores de sus casas. Yo no puedo pensar en ello y cuento con posarme en algún aeródromo ocupado por los americanos, ya que preciso absolutamente de cuidados médicos para mi pierna. Por tanto, me es imposible intentar ocultarme. Además, soy muy conocido. No veo tampoco que nada vaya a oponerse a que aterrice en un aeródromo normal; creo que los soldados aliados sabrán acoger caballerosamente a su enemigo vencido. La guerra ha terminado y pienso que nuestro cautiverio no será muy largo y que todos podremos pronto regresar a nuestros hogares.

Mientras observo la formación de nuestra columna, oigo un ruido de aviones a gran altura: Son cuarenta o cincuenta bombarderos rusos Boston. Sin tiempo a dar la alarma, empieza a oírse el silbido de las bombas. Me tumbo en el suelo con mis muletas, temiendo que si los rusos visan bien van a causarnos unas pérdidas espantosas debido a la densidad de la columna. Las bombas caen a 300 metros de la carretera en que nos encontramos, en pleno centro de la ciudad vecina. ¡Pobres habitantes de Niemes!

Los rusos ejecutan una segunda pasada y tampoco esta vez nos alcanzan. Estamos ya preparados y la columna se pone en marcha. Contemplo por última vez el grueso de mi escuadra, que constituyó toda mi vida durante varios años. ¡Cuánta sangre hemos vertido juntos! La saludo por última vez.

En Kladno, al noroeste de Praga, se tropieza con blindados y otras importantes unidades soviéticas. De acuerdo con los términos del armisticio, se ve obligada a deponer sus armas. Se autoriza en seguida a los hombres a que prosigan su marcha. Al cabo de muy poco tiempo son atacados por bandas armadas de checos que hacen una matanza. Muy pocos son los que consiguen deslizarse hasta el Oeste, entre ellos el joven teniente Haufe, mi oficial de transmisiones. Los otros son hechos prisioneros por los rusos o los checos. Mi mejor amigo, Fridolin, es víctima de estos últimos. ¡Qué trágica resulta esta muerte después del fin de las hostilidades!

Antes de la marcha de la columna he regresado a Kummero. Katschner y Fridolin me acompañan antes de unirse a la columna y enfrentarse con su destino. Seis aviones han preferido permanecer conmigo hasta el fin: somos, pues, tres Ju-87 y cuatro FW-190. Se encuentra aquí el jefe del segundo grupo y el teniente Schwirblatt, que, habiendo perdido una pierna como yo, no por eso dejó de destruir numerosos tanques en las últimas semanas. Siempre solía decir: «Poco importa a los tanques que se les destruya con una o con dos piernas».

Después de separarme con pena de Fridolin y del capitán Katschner —un oscuro presentimiento me dice que no volveré a verlos—, despegamos por última vez con nuestros aviones. Experimento una emoción indescriptible. Decimos adiós a todo un

mundo. Decidimos trasladarnos a Kitzingen, donde existe un gran aeródromo que suponemos ocupado por los americanos. En la región del Saaz sostenemos un pequeño encuentro con los rusos, que surgen súbitamente de entre la niebla y en su borrachera de victoria tratan, incansablemente, de aniquilarnos. Pero no lo consiguen en este día como no lo consiguieron en cinco años.

Al cabo de dos cortas horas nos encontramos ya cerca de nuestra meta, preguntándonos con inquietud si la antiaérea americana entrará aún en acción. Aquí tenemos el gran aeródromo. Ordeno a mis pilotos que se las arreglen para que nuestros aparatos resulten averiados en el aterrizaje con el fin de no cederles ninguno intacto. La mejor forma de realizarlo es frenando en seco de un lado apenas el avión toque el suelo, accionando simultáneamente el timón de dirección en el mismo sentido. En el aeródromo puedo ver un gran número de soldados. Están formados bajo una bandera americana para una especie de desfile de la victoria. Damos primero una pasada a ras de tierra para asegurarnos de que la antiaérea no tire contra nosotros. Algunos americanos se dan cuenta entonces de la cruz gamada que llevan nuestras alas. Un buen número de ellos se lanzan cuerpo a tierra. Aterrizamos en las condiciones ordenadas por mí. Sólo un aparato toma tierra normalmente. Está pilotado por un brigada del segundo grupo que antes de la salida embarcó a una joven, y la trajo en la parte trasera del avión. Temía herir a su pasajera al aterrizar de panza. No la conocía, «naturalmente»; la encontró errando por el aeródromo a la salida y no quería caer a ningún precio en manos de los rusos. Pero sus compañeros están bien informados. Mi avión es el primero que se posa en la pista. Un soldado americano viene corriendo, amenazándome con una pistola. Abro el techo de la cabina y alarga la mano hacia mi condecoración para arrancármela; lo rechazo para atrás y cierro de nuevo mi cabina. Creo que este contacto hubiera terminado probablemente mal si en este momento no llegan a intervenir unos oficiales americanos que se habían acercado en un «jeep»; echan de allí a su soldado tan codicioso. Al acercarse se dan cuenta de que el vendaje de mi pierna está todo ensangrentado; es una consecuencia de los combates sostenidos en el Saaz. Me llevan primero a su botiquín, donde me hacen una cura. Niermann me acompaña a todas partes y no me pierde de vista. Por último, me instalan en una gran habitación de una de las edificaciones, convertida en el pabellón de oficiales.

Aquí me encuentro con los demás compañeros; cuando entro se ponen en pie y me saludan en la forma que nos fue ordenado por el Mando Supremo de las Fuerzas Armadas del Reich. En el otro extremo de la sala se encuentran varios oficiales de la U. S. Army; parece que a ellos no les gusta este saludo, pues se levanta un murmullo. Creo que pertenecen a un grupo mixto de caza que está estacionado en esta base con sus Mustangs y Thunderbolt. Se me acerca un intérprete preguntándome si hablo inglés. Me hace saber en seguida que a su comandante no le ha gustado este saludo provocador.

—Aunque supiera hablar el inglés, eso sería lo de menos; aquí estamos en

Alemania y hablamos alemán —le contesto—. En lo que al saludo se refiere, éste nos ha sido ordenado así por la superioridad, y como somos soldados estamos acostumbrados a cumplir con las órdenes que nos dan. Además, nos interesa muy poco si este saludo es de su agrado o no. Dígale a su comandante que constituimos la escuadra «Immelmann» y que hemos aterrizado aquí porque no queremos permanecer con los soviets. Tampoco es nuestra intención discutir sobre este asunto. Quisiéramos lavarnos y comer cualquier cosa.

Algunos de los oficiales siguen poniendo mala cara, pero conseguimos poder lavarnos en el cuarto de baño. Conversamos animadamente. A continuación comemos y vuelve el intérprete para preguntarnos en nombre del comandante si deseamos charlar algo con él y con sus oficiales. Por interés técnico y como pilotos, aceptamos sabiendo que no debemos hablar sobre el tema «guerra perdida o ganada porque sí y porque no, etc.», Afuera suenan los disparos y las carcajadas. Los negros están festejando la victoria y el alcohol calienta los ánimos. No tengo el menor interés en pasar por la sala de abajo, donde las balas surcan el aire, convirtiendo las paredes en coladores. Ya es muy tarde cuando conseguimos conciliar el sueño.

Casi todo lo que llevábamos encima nos es sustraído durante la noche. Lo más valioso que me falta a mi es mi diario, en el cual figuran anotados todos mis servicios, desde el número 1 hasta el 2530, con todos los datos y detalles de importancia. También me falta el facsímil de los «brillantes», el título de concesión del «broche» para pilotos, con «brillantes», la alta condecoración húngara y varias otras cosas más, sin mencionar relojes, anillos, etc. Hasta mi pierna artificial. Niermann se la quita a un sujeto que la había escondido debajo de su cama. Probablemente quería llevarse un recuerdo que más tarde vendería en los Estados Unidos como un objeto personal de un «highranking Jerry officer».

Me comunican por la mañana que debo trasladarme inmediatamente al cuartel general de la Novena Fuerza Aérea en Erlangen. Me niego a cumplir la orden hasta tanto no me restituyan todos los objetos robados. Solamente cuando me dan las mayores seguridades de que me devolverán todos mis objetos cuando encuentren a los ladrones, y después de decirme que el asunto es muy importante, me dejo convencer y parto para la ciudad citada, siempre acompañado de Niermann. En la Novena Fuerza Aérea somos interrogados, en primer lugar, por tres jefes del Estado Mayor, todos con el grado de coronel. Para empezar, me muestran varias fotografías de supuestas torturas y barbaridades hechas por nosotros y fotografiadas por ellos. Como nosotros «hemos luchado para eso, somos cómplices y culpables». No quieren creerme cuando les digo que jamás vi ni oí nada sobre campos de concentración. Si efectivamente han ocurrido estas cosas, sería muy lamentable y despreciable en todo sentido y habría que castigar severamente a los verdaderos culpables. Sin embargo, les digo, no solamente en mi patria habría ocurrido esto. En todas las épocas, los pueblos han hecho cosas semejantes. Les recuerdo lo que los ingleses hicieron con los bóers en África del Sur. Por lo tanto, habría que juzgar con justicia. No puedo

convencerme que estos montones de cadáveres que figuran en las fotografías sean de campos de concentración. Estas escenas, añado, aparecen sólo sobre el papel; pero cuando en realidad se han visto ha sido después de las incursiones de los cuatrimotores aliados sobre Dresden y Hamburgo y muchas otras ciudades alemanas que fueron atacadas y bombardeadas con bombas explosivas e incendiarias. Millares y millares de mujeres y niños han perecido de esta manera. Si además de esto los señores tienen tanto interés en atrocidades y crueldades, podrán encontrar un abundantísimo material «viviente» en los campos de sus aliados del Este.

Nunca más vuelven a mostrarme las fotos. Después de mis palabras, un oficial, jefe del protocolo, dice, lanzándonos una mirada envenenada: «¡Típicos oficiales nazis!». No consigo comprender por qué se me cataloga de «típico oficial nazi» si únicamente he dicho la verdad. Parece que estos señores desconocen que nunca hemos luchado por un partido político, sino por Alemania. Cumpliendo este ideal han muerto millones de nuestros compañeros. Cuando les aseguro que algún día se arrepentirán de haber destruido el último bastión contra el comunismo, sólo dan una importancia propagandística a mis palabras y no me lo quieren creer.

Están convencidos que decimos esto para tratar de separar a los aliados entre sí.

Unas horas más tarde nos presentamos al general en jefe de esta fuerza aérea. Es el general Wyland. Dicen que es de descendencia alemana, oriundo de la ciudad de Bremen. A mí me causa muy buena impresión. En el curso de la conversación, le informo que me han sido robados en Kitzingen los objetos mencionados, que para mí tienen un alto valor personal. Los ladrones son de su Novena Fuerza Aérea. El general comienza a vociferar, no porque yo me haya permitido hablar con tanta franqueza, sino porque está avergonzado por el robo. Inmediatamente ordena a su ayudante que telefonee al jefe de esa unidad para que se restituyan en el acto dichos objetos, amenazando llevar el caso ante un consejo de guerra. A mí me pide que sea su invitado en Erlangen hasta que me devuelvan los objetos robados.

Después de esta conversación, nos llevan en un «jeep» al límite de la ciudad, donde quedamos instalados en un chalet desocupado. Sólo un centinela nos recuerda que no somos del todo hombres libres. Cuando llega la hora del almuerzo o de la cena, nos viene a buscar un coche para llevarnos al pabellón. La noticia de que nos encontramos aquí corrió como un reguero de pólvora entre los habitantes de esta ciudad, y el centinela está constantemente ocupado con los visitantes que se aprietan curiosos a lo largo de la valla. Cuando no teme que le sorprenda el oficial de guardia, nos dice en mal alemán: «Ich nix sehen» («Yo no ver nada»). Así pasamos cinco días en Erlangen. No volvemos a ver más a los compañeros que quedaron en Kitzingen, que son encaminados por una vía menos complicada que la nuestra.

El 14 de mayo se nos presenta el capitán Ross, del IC del Ejército. Habla bien el alemán y nos comunica de parte del general Wyland que todavía no han podido dar con los ladrones de Kitzingen. Por otro lado, acaban de recibir la orden de trasladarnos inmediatamente a Inglaterra, donde tendremos que ser interrogados.

Haciendo una breve escala en Wiesbaden, llegamos el 16 del mismo mes a las inmediaciones de Londres, donde nos alojan en un campamento. Las viviendas y la comida son poco agradables, pero en cambio el trato por parte de los oficiales ingleses es muy correcto. El viejo «Captain» que se hace cargo de nosotros es abogado en su profesión civil y tiene su oficina en Londres. Todos los días nos hace su visita, y en una de estas ocasiones ve sobre mi mesa las Hojas de Roble de Oro. Observándolas detenidamente, murmura meneando la cabeza: «¿Cuántos muertos nos habrá costado esto?».

Cuando le explico que las he ganado en el frente ruso, observo que en su rostro se dibuja como una expresión de alivio.

Durante el día me visitan frecuentemente oficiales para interrogarme, tanto ingleses como americanos, que muestran su interés por varios temas. No necesito mucho tiempo para darme cuenta de que nuestras opiniones son opuestas. Esto no es extraño, pues he volado la mayoría de mis incursiones con un aparato relativamente lento, habiendo llegado por este motivo a diferentes conclusiones que las de los pilotos aliados, quienes dan una gran importancia a cada kilómetro que pueden ganar en velocidad, y que, por cierto, les garantiza la seguridad personal…, según ellos. Les cuesta creer que yo haya podido efectuar con un avión tan lento 2500 servicios de guerra y no demuestran el menor interés en imitarme; para ellos, esto no es precisamente un seguro de vida. Por otro lado, alaban sus cohetes, que yo conozco, y que pueden ser disparados desde los aviones más veloces; no les agrada oírme decir que la puntería es mucho más reducida en comparación con los cañones de mi avión. Las declaraciones que hago en este interrogatorio no me pesan en la conciencia, pues no se trata de secretos técnicos los que me permitieron obtener tantos éxitos. En su final, el interrogatorio va adquiriendo gradualmente el aire de una conversación sobre temas de aviación y sobre la guerra que acabamos de perder. Cuando converso con oficiales ingleses nativos, puedo notar siempre cómo vibra en sus palabras el reconocimiento de las hazañas del enemigo. Estos hombres tienen una manera de ver las cosas digna de caballeros: es el mismo espíritu que tiene el deportista cuando habla con su adversario al que acaba de superar. Tal forma de ser nos es sumamente agradable. Todos los días pasamos cuarenta y cinco minutos al aire libre, deambulando a lo largo de la alambrada de púas; durante el resto del tiempo, leemos o hacemos nuestros planes para el futuro.

Quince días más tarde nos trasladan a un campamento común en el norte de Inglaterra, cuya vigilancia está a cargo de los yanquis. Este campamento tiene muchos miles de prisioneros. La alimentación es escasa, y una gran parte de los compañeros que se encuentran aquí desde hace ya varios meses, están debilitados por la pérdida de peso. El muñón de mi pierna me molesta constantemente; habría que operar. El cirujano se niega a tratarme con la disculpa de que también he podido volar con esta pierna; además no le interesa lo que me ocurre en ella. El muñón está inflamado y tengo que soportar fuertes dolores. Mejor no puede ser la propaganda

que están haciendo los jefes del campamento ante los miles de soldados alemanes en favor de sus oficiales. Una gran parte de los centinelas de este campo conocen Alemania: se trata de emigrantes que abandonaron el territorio del Reich después de 1933. Hablan el alemán como nosotros. Los que siempre son bonachones son los negros…, excepto cuando están embriagados.

Tres semanas más tarde salimos por tren a Southampton. Constituimos una expedición de heridos de gravedad, y Niermann, como siempre, me acompaña también. Una vez llegados al puerto, nos suben a bordo de un barco de carga tipo «Kaiser». Cuando pasan veinticuatro horas sin haber probado bocado, comenzamos a sospechar de que esto va a continuar así hasta Cherburgo, pues la tripulación piensa vender todos los víveres en la bolsa negra a la población civil francesa. Penetra en las despensas un comando de experimentados combatientes del frente ruso para hacerse cargo del reparto. Cuando se entera la tripulación ya es tarde y sólo les queda poner cara de pocos amigos.

El viaje a través de Cherburgo hasta el nuevo campamento, en las cercanías de Carentan, no es muy agradable; la población civil francesa recibe a pedradas hasta a soldados heridos de gravedad. Muchas veces pensamos en la vida tranquila que llevaban sus obreros en Alemania. Muchos de ellos sabían apreciar el hecho de que conteníamos a los rusos en el Este. También los que ahora nos tiran piedras despertarán algún día.

Las condiciones de vida en este campamento son más o menos las mismas que en Inglaterra. Tampoco aquí me quieren operar, por el momento, ni puedo pensar en que me den de baja debido al empleo militar que ostento. Un buen día me llevan al aeródromo de Cherburgo, y mi primer pensamiento es que me quieren entregar a los rusos. ¡Esto sí que supondría algo para los soviets! Tener en sus manos al mariscal Schoerner, representante de las luchas en tierra, y a mí, exponente de la guerra en el aire. La brújula indica que volamos con rumbo 300 grados. ¿Así que vamos a Inglaterra? ¿Por qué? Aterrizamos a unos 30 kilómetros de la costa, en el campo de Tangmere, donde se halla instalada la escuela de pilotos de la RAF. Aquí me entero de que el group-captain Bader ha sido el promotor de mi traslado. Bader es el as número uno de Inglaterra y a la vez el aviador más popular de la RAF. Durante la campaña de Francia fue derribado por nosotros y desde ese momento vuela con dos piernas artificiales. Se había enterado de que me encontraba en el aeródromo de Carentan. Él mismo estuvo prisionero de los alemanes, intentando en varias ocasiones evadirse, y sabe presentar de otra forma las cosas que como lo hacen esos eternos difamadores que nos quieren presentar a toda costa como bárbaros.

Esta temporada en Inglaterra es como un veraneo para mí en el que puedo recuperar las fuerzas perdidas en los diferentes campamentos; por primera vez vuelvo a experimentar aquí que todavía existe una estimación por las hazañas y los sufrimientos del enemigo, que todavía hay un sentir caballeresco que debería ser común en todos los cuerpos de oficiales del mundo.

Bader hace venir de Londres a un fabricante de miembros ortopédicos con el encargo de que haga una prótesis para mí. Le ruego que desista, porque no estoy en condiciones de pagar los gastos. He perdido todo en el Este y no sé como se presentará el futuro. Por lo menos, no me será posible pagarle en divisas. El group-captain Bader casi se ofende cuando le digo esto. Me trae a su fabricante y éste me hace una impresión en yeso. Unos días más tarde vuelve, dándome la noticia de que el muñón debe estar inflamado interiormente, pues se ha demostrado que está más grueso abajo que arriba. Por esta razón, hay que pensar en una operación antes de proceder a la colocación de una pierna artificial. A los pocos días de esto, llega una petición de los yanquis en el sentido de que se me devuelva a ellos, pues sólo me «habían prestado». Así termina mi estancia en Inglaterra, que tanto me recuperó.

Merece ser mencionada una conversación que sostuvimos en los últimos días en el curso de pilotos. Un miembro de la RAF, que no es inglés, me quiere provocar o intimidar, preguntándome lo que harían los rusos conmigo si me viera obligado a volver a Silesia, a cuya zona pertenezco.

—Creo a los rusos lo suficientemente inteligentes para saber aprovechar debidamente mis experiencias. Principalmente en lo que se refiere a la caza de tanques, que será de máxima importancia en una guerra futura; puede ser que mi actuación resultara perjudicial para el enemigo. Yo mismo he obtenido más de 500 victorias sobre tanques adversarios, y si yo instruyera en los años venideros a 500 ó 600 pilotos que a su vez destruyeran cada uno tan sólo cien tanques, ustedes mismos puedan sacar la cuenta de los tanques que deberán ser sustituidos por la industria bélica, solamente por culpa mía.

Al terminar mis palabras se oye un murmullo confuso y consternado. Unos, irritados, me preguntan cómo puedo conciliar lo que acabo de decir con mi manera de pensar con respecto al bolchevismo. Hasta ahora no estaba permitido decir nada en contra de Rusia —¡el aliado!—. Ellos mismos empiezan a contarme ahora las deportaciones hacia el Este, las violaciones, las crueldades, el terror sangriento con el que martirizan las «hordas de las estepas asiáticas» a los pueblos subyugados. Para mí, esto es algo completamente nuevo; hasta la fecha se evitaba cuidadosamente mencionar esta clase de temas que son una fiel repetición de nuestras palabras, copiando incluso la terminología empleada por nosotros. Pilotos y jefes de unidades de la RAF que volaban al lado de los rusos por Murmansk, con cazas «Hurricanes», me cuentan las impresiones que han tenido; es conmovedor y terrible a la vez. De nuestros muchachos que se vieron obligados a efectuar aterrizajes forzosos o a saltar con paracaídas sobre terreno ruso, apenas uno ha quedado con vida.

—Y sabiendo esto, ¿a usted no le importaría trabajar para los rusos?

—Para mí ha sido muy interesante oír lo que realmente piensan de los aliados rusos. Además, no he hablado de mis intenciones, sino que he contestado a las preguntas formuladas por ustedes —les respondo.

Nunca más se menciona el tema «Rusia» en mi presencia. Un avión me lleva de

vuelta al campamento en Francia, en el cual me veo obligado a pasar unos días. Gracias a las gestiones de médicos alemanes, consigo verme trasladado a un campamento de la Cruz Roja. A Niermann le dieron de baja unos días antes y se despidió de mí para irse a instalar en la zona británica de ocupación. Ya no era posible fingir más; lo había hecho varias veces ya para poder quedar conmigo. Antes de que transcurra una semana me trasladan desde el campamento francés, por tren, a un hospital a orillas del lago Starnberg. Sin embargo, en Augsburgo, la máquina da otra vuelta y prosigo la marcha a Fürth, donde, por fin, me dan de baja en el mes de abril de 1946.

Como uno de los millones de soldados que supo cumplir con su deber y que pudo salir con vida de esta guerra, gracias a un capricho del Destino, he descrito la lucha contra la Unión Soviética, en la cual se desangró la juventud alemana y muchos europeos convencidos de su misión. Las páginas de este libro no deben interpretarse como glorificación de la guerra y tampoco tienen la intención de rehabilitar a cierto grupo de personas y sus sistemas. Sólo los acontecimientos hablan por sí mismos, ateniéndose a la verdad y a la absoluta fidelidad de lo ocurrido.

Dedico este libro a nuestros muertos de esta guerra y especialmente a nuestra juventud. Esta juventud está viendo ahora el horrible caos de la postguerra; sin embargo, no debe perder el espíritu y la fe en la patria, conservando la esperanza en el futuro, pues «¡sólo quien se da por vencido está perdido!».

Hans-Ulrich Rudel
murió el 18 de Diciembre de 1982

HANS-ULRICH RUDEL
OBERST A. D.

IST AM 18. DEZEMBER 1982 IM ALTER VON 66 JAHREN GESTORBEN.

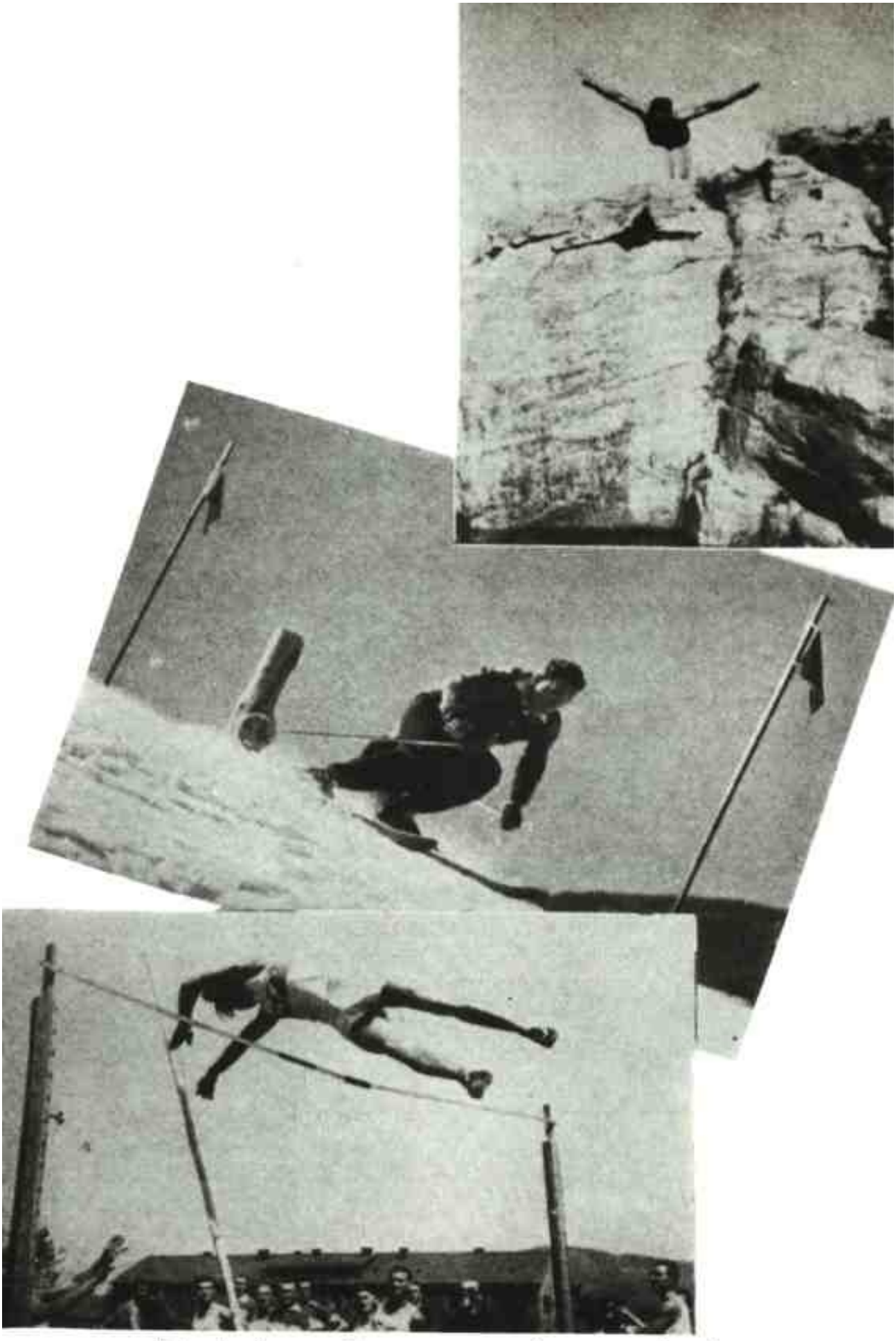
EIN LEBEN DER TREUE UND PFLICHTERFÜLLUNG HAT SEINE VOLLENDUNG GEFUNDEN.

6330 KUFSTEIN, STIMMERSEE 75
4000 DÜSSELDORF

URSULA RUDEL
GEB. BASSFELD
IM NAMEN ALLER ANGEHÖRIGEN

DIE TRAUERFEIER FAND IM ENGSTEN FAMILIEN- UND FREUNDESKREIS STATT.

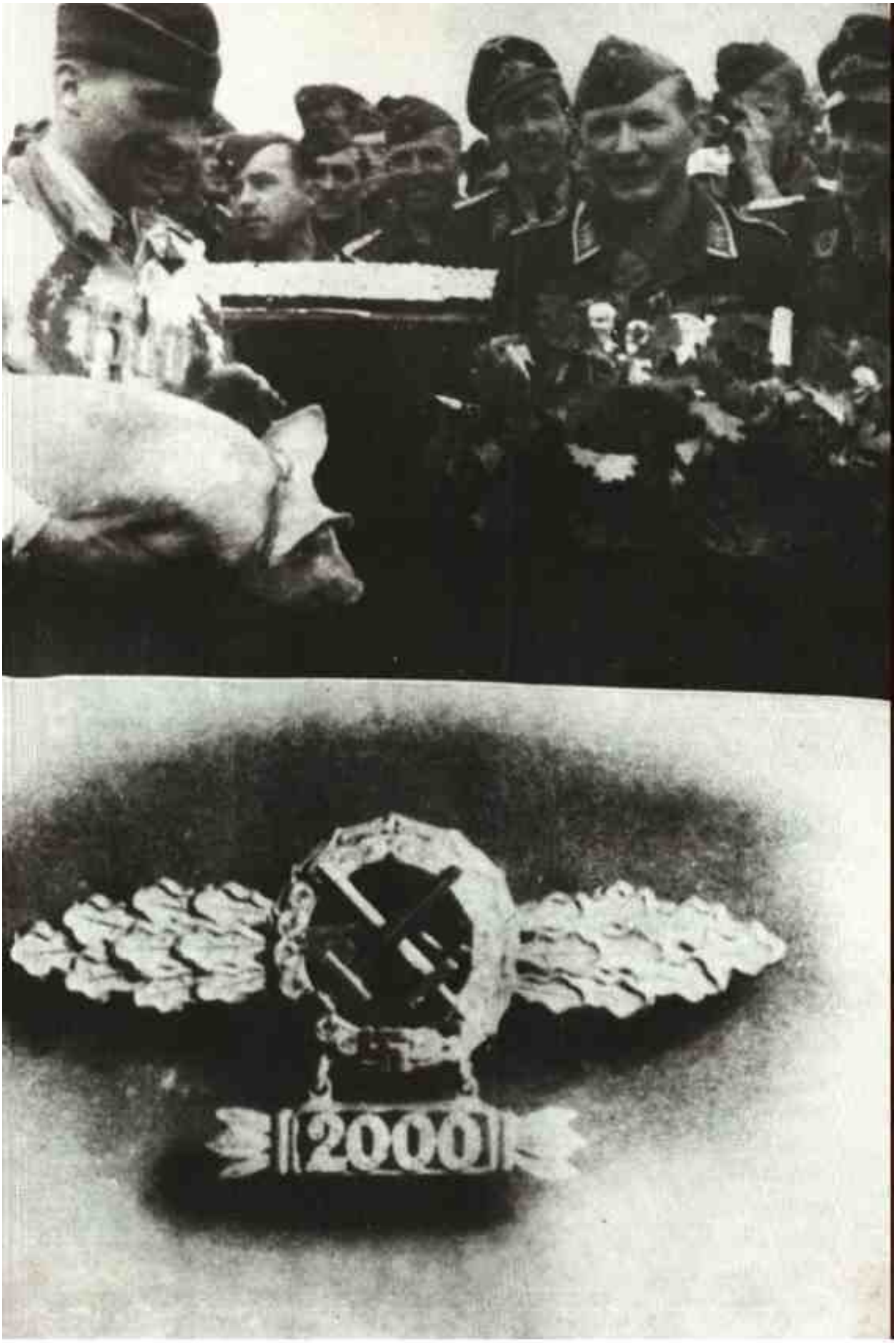
Hans-Ulrich Rudel



Rudel en diversos entrenamientos

Arriba: Un tanque destrozado
Abajo: Al pie del JU-88, con cañón antitanque de 75 mm.

Rudel con su ametrallador Henschel.



Arriba: Celebrando las 1.500 acciones sobre el enemigo
Abajo: La insignia por los 2.000 vuelos de guerra, en oro y brillantes

Acompañado de los pilotos, recibe de Hitler la Cruz de Caballero con hoja de roble y oro, espadas y brillantes; la más alta condecoración concedida a un militar alemán, siendo el coronel Rudel el único poseedor de la misma.

Cruz de Caballero con hoja de roble y oro, espadas y brillantes.

Rudel, herido, al teléfono

Con su ametrallador, el Dr. Gaderm

Arriba: JU-87 Stukas iniciando un picado
Abajo: Al final de la guerra, y hasta el último momento, Rudel voló sin una pierna y con la otra escayolada