ASES DE LA LUFTWAFFE EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

PHILIP KAPLAN

Philip Kaplan

Ases de la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial

Traducción del inglés
Pilar Garí Aguilera

la esfera de los libros

Primera edición: julio de 2017

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (*www.conlicencia.com*; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Título original: *Fighter Aces of the Luftwaffe in World War,* publicado con licencia de Pen & Sword Books, Ltd.

© Philip Kaplan, 2007
© De la traducción: Pilar Garí Aguilera, 2017
© La Esfera de los Libros, S. L., 2017
Avenida de San Luis, 25
28033 Madrid
Teléf.: 91 296 02 00
www.esferalibros.com

ISBN: 978-84-9164-063-9
Depósito legal: M. 15.028-2017
Fotocomposición: Creative XML, S.L.
Impresión: Huertas
Encuadernación: Huertas
Impreso en España-*Printed in Spain*

ÍNDICE

AGRADECIMIENTOS
INTRODUCCIÓN
Capítulo 1. ADOLF GALLAND
Capítulo 2. WERNER MÖLDERS
Capítulo 3. GUNTHER RALL
Capítulo 4. ERICH HARTMANN
Capítulo 5. JOHANNES STEINHOFF
Capítulo 6. HANS-JOACHIM MARSEILLE
Capítulo 7. OTROS PILOTOS DE LA LUFTWAFFE
BIBLIOGRAFÍA

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece la generosa ayuda y las contribuciones que han hecho posible la realización de este libro a: Malcolm Bates, Tony Bianchi, Peter Coles, James H. Doolittle, Adolf Galland, Gerd Gloystein, Stephen Grey, Mark Hanna, Ray Hanna, Margaret Kaplan, Neal Kaplan, Wade Meyers, Michael O'Leary, Geoffrey Page, Horst Petzschler, Gunther Rall, Christine Seidel, Klaus Seidel, Peter Vogler y Duke Warren.

INTRODUCCIÓN

Tras la derrota de Alemania en la Primera Guerra Mundial, los aliados, que habían resultado vencedores, se reunieron en Versalles para debatir el futuro de la nación alemana y discutir un tratado de paz que muchos desde entonces han considerado vengativo. Los cuatro años consagrados a una causa perdida llevaron a Alemania al borde de la bancarrota y la obligaron a pedir la paz y a aceptar las condiciones que se le imponían. Los aliados se congregaron en el palacio francés con un objetivo común: eliminar la fortaleza militar y económica de Alemania a través del Tratado de Versalles, que se firmó en junio de 1919.

El pueblo alemán se empobreció y sufrió una grave escasez de alimentos y de otros productos de primera necesidad. Entre los escasos activos militares que le quedaban a la nación, estaba la aún apreciable fuerza naval, el ejército de tierra y el cuerpo de aviación. Uno de los objetivos de los delegados de Versalles era acabar con la capacidad militar de la aviación alemana. Para ello, prohibieron la resurrección del cuerpo de aviación alemán. Durante la década de 1920, bajo la supervisión de la Comisión de Control Aliado, los alemanes se vieron obligados a entregar todos sus aviones y material aeronáutico a los gobiernos de las potencias aliadas. En total, los vencidos tuvieron que entregar más de quince mil aviones y veintisiete mil motores aeronáuticos. Sin embargo, los autores del tratado no incluyeron una provisión a largo plazo para impedir la fabricación y producción en serie de aeronaves civiles. Este descuido se produjo porque los aliados fueron incapaces de reconocer el potencial de la aviación civil en los años venideros.

A pesar de todas las restricciones, limitaciones y prohibiciones del tratado, los alemanes aprovecharon el resquicio que les ofrecía la aviación civil para volcarse sin reservas en el desarrollo de líneas aéreas comerciales, clubes de vuelo con o sin motor y escuelas de formación de aviadores. Entrenaban pilotos y concebían y construían muchos aviones nuevos de avanzado diseño. Sus esfuerzos constituyeron el núcleo de la fuerza aérea alemana clandestina.

Adolf Hitler y Hermann Goering no fundaron la fuerza aérea alemana. Fue el general Hans von Seeckt el que empezó a planear la nueva Luftwaffe en 1920, mientras el cuerpo de aviación alemán estaba siendo eliminado. Von Seeckt, que

era jefe del Estado Mayor del Ministerio de Defensa alemán, logró crear un pequeño grupo clandestino de oficiales regulares en el ministerio dedicado exclusivamente a asuntos específicos de la aviación. Los aliados acabarían lamentando su negligencia al no destruir el eficacísimo núcleo superviviente del Estado Mayor alemán, de donde procedían los miembros del departamento especial de aviación de von Seeckt, como Hugo Sperrle, Walther Wever y Albert Kesselring, que se convertirían en altos mandos de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial.

En la década de 1920, se crearon las empresas aeronáuticas Heinkel, Junkers, Dornier y Focke-Wulf, a las que siguió Messerschmitt. El de-sarrollo de nuevos y variados aviones (aparentemente para uso civil) que llevaron a cabo estas firmas, sirvió de base para dotar a la nueva fuerza aérea alemana. En 1924, von Seeckt planeó la futura cooperación entre el Departamento de Aviación Civil del Ministerio de Transportes y su Ministerio de Defensa al conseguir el nombramiento de un colega para encabezar dicho departamento. A partir de entonces, la aviación civil alemana se desarrolló bajo control militar clandestino.

En el año 1926 se creó la Deutsche Lufthansa, la línea aérea estatal alemana, y, con ella, se inició la construcción y el desarrollo de muchos aeródromos de importancia. El director de Lufthansa era Erhard Milch, el futuro jefe de producción de la Luftwaffe de Hermann Goering durante la siguiente guerra mundial. Milch supervisaba las tareas pioneras de desarrollo de instrumentos de vuelo y de radionavegación y su línea aérea pronto se convirtió en la mejor de Europa. Sus pilotos y copilotos constituyeron la base de la organización de adiestramiento de la nueva Luftwaffe.

Al tiempo que Lufthansa crecía, lo hacía también la Deutscher Luftsportverband, una organización que contaba con más de cincuenta mil miembros y cuya participación en el deporte del vuelo con o sin motor recibía apoyo del Ministerio de Defensa de von Seeckt, que veía en ella otro modo de sortear las restrictivas cláusulas del Tratado de Versalles. Von Seeckt estaba decidido a convertir a Alemania en una potencia aérea y, realizando otro movimiento clandestino, firmó un acuerdo con la Unión Soviética por el que daba servicio de instrucción de vuelo al personal militar en el centro de entrenamiento de Lipetsk. Así, para cuando Adolf Hitler y el partido Nazi accedieron al poder en Alemania, en 1933, las bases de la nueva Luftwaffe estaban totalmente asentadas.

Apenas dos años después de su llegada al poder, Hitler desafiaba abiertamente el Tratado de Versalles al anunciar un gran programa de rearme. En él se ordenaba el desarrollo de una Reichsluftwaffe que pusiera un «techo de acero sobre Alemania». En 1935, el país ya disponía de una fuerza aérea de primera

línea compuesta por ocho escuadrones —tres de caza y cinco de bombarderos—. De acuerdo con los términos del Tratado de Versalles eran, por supuesto, ilegales. Hitler incluso embelleció sus manifestaciones masivas anuales de Núremberg con vuelos rasos de la aviación, que para entonces lucía ya la insignia de la cruz negra de la Luftwaffe. El mensaje propagandístico para el resto del mundo era claro y deliberado. El hombre de confianza de Goering, Erhard Milch, realizaba milagros de producción discretamente, incrementando, año tras año, la producción de la industria aeronáutica alemana, que pasó de unos pocos cientos de aparatos a miles de aviones. Las viejas y obsoletas máquinas adquiridas para el entrenamiento desaparecieron del inventario de la joven Luftwaffe y fueron sustituidas por una serie de potentes monoplanos hechos íntegramente de metal que tenían un avanzado y magnífico diseño y capacidad.

Durante la Guerra Civil Española, a mediados de la década de 1930, Hitler ofreció ayuda al gobierno franquista. Para la nueva Luftwaffe fue la oportunidad perfecta de probar su armamento más reciente en condiciones de combate. Muchos de los futuros ases y líderes de la Luftwaffe de la Segunda Guerra Mundial —hombres como Adolf Galland, Gunther Lützow y Werner Mölders— tuvieron en esta guerra su primera experiencia de combate aéreo.

Este libro examina las carreras en las fuerzas aéreas de Galland, Mölders, Eric Hartmann, Gunther Rall, Johannes Steinhoff y Hans-Joachim Marseille, todos ellos ases del más alto nivel, líderes destacados y, cada uno a su manera, pioneros en el combate aéreo.

Capítulo 1. ADOLF GALLAND

Adolf Galland fue probablemente el más conocido y el más grande de todos los pilotos de caza de la Segunda Guerra Mundial. El más grande porque no solo era un excelente piloto de caza que logró victorias asombrosas, sino también un brillante líder carismático, un visionario dinámico y una figura única entre los escasísimos oficiales que en esa época se enfrentaron al jefe de la Luftwaffe Hermann Goering y dijeron lo que creían que había que decir. En su libro *Horrido!*, Trevor Constable y Raymond Toliver escribieron:

> Galland (…) fue nombrado jefe del mando de la aviación de caza antes de los treinta años. Es probablemente el único hombre que simultaneó el Alto Mando con los vuelos de combate como as de la aviación. Cumplía los dos criterios básicos de los genios: era capaz de investigar con mayor profundidad y ver más lejos que sus contemporáneos y tenía habilidad para hacer efectivo ese conocimiento de un modo práctico. Será recordado tanto por sus batallas en tierra como abogado de los pilotos de combate en los consejos superiores como por sus ciento cuatro victorias aéreas confirmadas, todas ellas frente a la aviación británica y americana. Tan solo unos pocos pilotos alemanes vivieron lo suficiente para alcanzar un centenar de victorias en el frente occidental.

En opinión de Galland, y de muchos otros miembros de élite de la aviación de caza, Goering tenía una visión totalmente obsoleta del combate aéreo, la táctica, la estrategia y la planificación, anclada en la Primera Guerra Mundial. Goering había sido piloto de caza en esa contienda y, según Galland, había perdido contacto con los avances que había experimentado la aviación. A Galland le resultaba absurda la idea de que el Bf-109, esa excelente arma de primera línea de la aviación de caza de la Luftwaffe a lo largo de casi toda la Segunda Guerra Mundial, tuviera que volar en combates aéreos con la misma capacidad de maniobra que los frágiles aviones de madera y tela del conflicto anterior. Sabía por experiencia que la mayor velocidad y la carga alar del 109 hacían que ni este avión ni el de sus adversarios pudiera ser manejado de ese modo. Fue una de las vanas ilusiones del Alto Mando de la Luftwaffe en relación con la utilización del avión de caza. A la larga, Goering cedió en cierta medida, retirando de la fuerza aérea a la mayor parte de los pilotos y líderes de la Primera Guerra Mundial, pero la medida fue solo un paliativo, no una cura.

Galland recordaba la fatídica lentitud con que se construía el 109 y sus sucesores nominales: el Focke-Wulf Fw-190 y el reactor Me-262, y citaba como ejemplo la producción mensual del 109, cuyo promedio en 1940 era de unas

ciento veinticinco unidades y fue aumentando lentamente a unas trescientas en 1942 y mil en 1943, hasta alcanzar, bajo el mandato del ministro de Armamento del Reich, Albert Speer, a finales de 1944, cuando los alemanes ya habían perdido la guerra, un máximo de dos mil quinientas unidades. Galland creía que si la producción alemana de cazas en 1940, o incluso en 1941, hubiera llegado al nivel de 1944, la fuerza aérea alemana habría logrado la supremacía aérea sobre los británicos y el rumbo de la guerra habría seguido otros derroteros.

Adolf Galland nació en Westerholt, en Westfalia, en marzo de 1912. Su padre trabajaba como administrador de tierras para Graf von Westerholt. Los Galland eran hugonotes que habían huido de la persecución religiosa en Francia y se habían asentado en Westfalia en 1742. Obedeciendo a su temprano interés por la aviación, Adolf aprendió a pilotar un planeador en un páramo cercano a su ciudad natal. Enseguida dominó la técnica del vuelo y se hizo instructor. Más adelante fue uno de los miles de candidatos al curso de formación para pilotos comerciales de la escuela de la Lufthansa en Brunswick, y uno de los únicos veinte en ser admitidos. Se graduó en 1932 y se incorporó a la por entonces secreta fuerza aérea alemana. Recibió instrucción en Italia primero y en Dresde después. Durante su formación, sufrió un accidente que le produjo una herida en un ojo. Estuvo tres días en coma y se fracturó el cráneo y la nariz. Un año más tarde, se estrelló con un Arado Ar-68 y tuvo que ser ingresado de nuevo en el hospital. La herida del ojo se le agravó, pero consiguió pasar el examen físico memorizando la tabla optométrica. Galland y dos de sus tres hermanos fueron pilotos de caza en la Segunda Guerra Mundial. Los dos hermanos aviadores murieron en acto de servicio.

Eran tiempos de rápida expansión para la Luftwaffe, comandada por el nuevo canciller alemán, Adolf Hitler. Cuando Alemania ofreció ayuda al generalísimo Francisco Franco en la Guerra Civil Española, Adolf Galland se presentó para servir en la Legión Cóndor, el cuerpo de voluntarios alemanes. Se embarcó en Hamburgo en 1937. Los trescientos setenta aviadores del cuerpo vestían de civil y fingían ser miembros del grupo turístico *Kraft durch Freude* («fuerza a través de la alegría»). Durante su estancia en España, Galland vistió el uniforme de capitán de la fuerza aérea española. Pero, a diferencia de su colega Werner Mölders, no se hizo famoso como piloto de caza en el país. Estaba destinado en la *Jagdstaffel* 3 (JG3), una unidad que ofrecía apoyo aéreo cercano en los ametrallamientos a objetivos terrestres. La unidad volaba en el lento y obsoleto avión Heinkel He-51, un biplano que no era rival para los cazas Polikarpov Rata y Curtiss del bando leal, por lo que Galland tomó la decisión de evitar todos los combates aéreos. Limitando sus actividades al apoyo terrestre de las tropas de Franco, él y los demás miembros de la unidad adquirieron valiosos

conocimientos sobre su labor, que iban a resultar extremadamente útiles a la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial.

Galland conoció a Mölders en el hotel Cristina de Sevilla, donde ambos estaban alojados. El primer contacto fue frío, pero, en cuanto Galland observó las habilidades de su colega como piloto y jefe de cazas, enseguida se produjo el deshielo. Con el tiempo, se convirtieron en grandes amigos y mantuvieron una amistosa rivalidad. Ambos se convirtieron en ases increíbles situados en la cúspide del arma de aviación de caza alemana. Fue en España donde Galland pintó por primera vez un Mickey Mouse en un costado del avión. El personaje de dibujos animados llevaba un puro en la boca y un hacha en una mano. Luego volvería a pintar a Mickey por lo menos en uno de sus Bf-109, en la Segunda Guerra Mundial. Cuando le pregunté a Galland por qué escogió al ratón como mascota de su avión, me contestó: «Me gusta Mickey Mouse. Siempre me ha gustado. Y me gustan los puros, pero tuve que dejarlos al acabar la guerra». Galland abandonó España en 1938 y fue reemplazado en el mando de la JG 3 por Mölders. Mientras participaba en la Guerra Civil Española, Galland escribió una serie de informes sobre sus propias operaciones de apoyo terrestre basándose en sus más de trescientas misiones. En conjunto, los informes constituían una especie de manual de operaciones que atrajo la atención de la plana mayor de la Luftwaffe en Berlín. Los informes fueron muy valorados por Johannes Jeschonnek, que pronto iba a convertirse en jefe del Estado Mayor de la Luftwaffe. Jeschonnek defendía el uso del bombardeo y del bombardero en picado para lograr el éxito de la Luftwaffe en ataques a blancos pequeños, y la mayoría de los oficiales del Estado Mayor compartía su opinión. Desafortunadamente para Galland, que como la mayor parte de los pilotos de caza quería volar y combatir, el elogio de su «manual» de apoyo terrestre hizo que le asignaran un trabajo de oficina en el Ministerio del Aire alemán. Allí se le encomendó completar sus propios procedimientos y recomendaciones. Sin embargo, pronto fue llamado a encabezar la organización y equipamiento de dos nuevas alas de apoyo terrestre que debían participar en la invasión de los Sudetes en 1938. De vuelta a la acción encubierta, Galland se encargó de convertir esas nuevas unidades, equipadas con obsoletos aviones Heinkel 45, Heinkel 51 y Henschel 123, y a sus pilotos, en unidades capaces de luchar de manera eficaz contra el ejército checo si fuera necesario. Galland hizo su trabajo, pero, al final, el Pacto de Múnich de 1938 evitó que hubiera que recurrir a las unidades que había preparado.

Con la *Blitzkrieg* de Polonia, en 1939, lo que quedaba del grupo *Schlachtgeschwader* de Galland y sus biplanos Hs-123 entraron en acción en la prueba inicial para la Luftwaffe de apoyo aéreo directo, demostrando una alta

efectividad. Destruyeron la mayor parte de la fuerza aérea polaca en tierra en algo menos de un mes de bombardeos en picado y ametrallamientos a la infantería, a la caballería y a los elementos de transporte polacos. La experiencia de Galland y sus pilotos en España estaba dando sus frutos. Durante la campaña, Galland realizó hasta cuatro misiones diarias durante veintisiete días y contribuyó en gran medida a su éxito. Fue condecorado por su esfuerzo con la Cruz de Hierro de segunda clase. Pero la campaña también le sirvió para reflexionar sobre su futuro en las fuerzas aéreas. Deseaba desesperadamente pilotar cazas en el frente y escapar de las operaciones de apoyo directo y sus aviones de segundo orden. Él era cazador por naturaleza y tenía que seguir su instinto.

Para lograrlo, urdió una pequeña estratagema. Tras la campaña polaca, «contrajo» un doloroso reumatismo y el equipo médico lo envió a una clínica en Wiesbaden para que recibiera tratamiento. Allí, un amable y empático doctor realizó la evaluación médica que Galland estaba buscando: «No más vuelos en aviones de cabina abierta». Era la licencia que necesitaba para abandonar los aviones de apoyo terrestre y pasar a pilotar los cazas de última generación de la Luftwaffe. Entonces, en una fortuita reunión en Wiesbaden, se encontró con Werner Mölders, al que no había visto desde un desfile de la Legión Cóndor en Berlín después de la guerra de España. La unidad de Mölders estaba operando con gran éxito en el área donde convergen las fronteras de Alemania, Francia, Luxemburgo y Bélgica y, para entonces, ya había abatido numerosos aviones aliados. Galland recordaba: «Mölders me enseñó cómo disparar desde el aire y derribar un avión». Galland consideró que había llegado su momento. Pronto lo destinaron a Krefeld, donde pilotó con la JG-27 bajo las órdenes del coronel Max Ibel. Sin embargo, sufrió una nueva decepción. Fue nombrado oficial de operaciones, lo que en este caso significaba desempeñar un trabajo administrativo en tierra. Tuvo que escabullirse literalmente para volar en misiones de combate ocasionales, echando mano de todo tipo de trucos y artimañas para salirse con la suya.

El 12 de mayo de 1940, Adolf Galland logró por fin la primera de sus ciento cuatro victorias aéreas. Tuvo lugar en Lieja, en Bélgica, y fue la primera de las tres piezas que cobró ese día, tres cazas Hawker Hurricane de la Royal Air Force. Durante mucho tiempo, Galland creyó que esos tres Hurricane eran aviones de la fuerza aérea belga, pero muchos años después de la guerra se enteró, por contactos con pilotos del escuadrón de la RAF involucrado, de que los aviones que había derribado ese día eran en realidad británicos. En su magnífico libro *El primero y el último*, Galland recuerda:

En la mañana del 12 de mayo, mientras volaba junto a otro avión en dirección al frente, nuestras tropas ya habían penetrado en el interior de Holanda y Bélgica. Durante esos primeros días de la campaña en el oeste, dimos cobertura de combate al avance alemán en Maastricht, junto con el VIII Cuerpo Aéreo.

Que la primera victoria aérea de un piloto de caza puede influir en el conjunto de su carrera futura es una gran verdad. Muchos de los que, debido a circunstancias desafortunadas o a la mala suerte, tardan en obtener la primera victoria frente al adversario, pueden sentirse frustrados o desarrollar complejos de los que tal vez nunca más puedan librarse. Yo tuve suerte: mi primer derribo de un avión enemigo fue un juego de niños.

En esos días apenas vimos a los ingleses. De vez en cuando nos encontrábamos con algunos Blenheim. La mayor parte de la aviación belga volaba en anticuados Hurricane que, incluso con pilotos más experimentados, poco hubieran podido hacer frente a nuestros modernos Messerschmitt ME-109E. Los superábamos en velocidad, en capacidad de ascenso, en armamento y, sobre todo, en experiencia e instrucción de vuelo.

Por lo tanto, no realicé un acto especialmente heroico cuando, a unas 5 millas al oeste de Lieja, mi compañero de vuelo y yo nos lanzamos desde una altura de unos 12.000 pies sobre ocho Hurricane que volaban a 3.000 pies por debajo de nosotros. Habíamos realizado el trayecto en innumerables ocasiones. Los Hurricane aún no nos habían detectado. Yo no estaba nervioso ni sentía una especial excitación. En cuanto tuve a uno de los ocho en la mira de tiro, me dije: « ¡Vamos, defiéndete!». Me acerqué más y más sin ser visto. «¡Alguien debería avisarle!». Pero eso hubiera sido algo todavía más absurdo que los extraños pensamientos que me pasaban por la cabeza en ese momento. Disparé la primera ráfaga desde una distancia que, teniendo en cuenta la situación, era demasiado alejada. Fallé el objetivo. Por fin, el pobre diablo se dio cuenta de lo que estaba pasando. Estuvo bastante torpe al evitar la acción, porque se colocó al alcance del fuego de mi compañero. Los otros siete Hurricane no hicieron ningún esfuerzo por acudir en ayuda de su compañero en peligro y huyeron en todas direcciones. Tras un segundo ataque, el avión de mi adversario entró en barrena. El aparato perdió partes de las alas. Disparar otra ráfaga hubiera sido un despilfarro. Fui inmediatamente tras otro de los Hurricane desperdigados. Este intentó huir descendiendo en picado, pero enseguida me coloqué tras él, a una distancia de 100 yardas. El belga hizo un medio tonel y desapareció por un claro entre las nubes. No le perdí la pista y lo volví a atacar a muy poca distancia. El avión se acercó un segundo, se detuvo y cayó verticalmente a tierra desde una altura de 1.500 pies. Esa misma tarde, durante un vuelo de reconocimiento, derribé al tercer Hurricane que volaba en una formación de cinco cerca de Tirlemont.

Me tomé todo esto con naturalidad, como algo normal. No había nada especial en ello. No me sentí nervioso ni tampoco exultante por el éxito. Eso llegó después, cuando tuvimos que enfrentarnos a adversarios mucho más duros y cada implacable combate aéreo era cuestión de «tú o yo». Ese día, sin embargo, sentí algo parecido a un remordimiento de conciencia. Las felicitaciones de mis superiores y de mis camaradas me dejaron un regusto amargo. Había dispuesto de un arma excelente y había tenido la suerte de mi lado. Para salir victorioso, el mejor piloto de caza necesita ambas cosas.

Ese día, Adolf Galland abrió su cuenta de aviones derribados, que fue aumentando durante el tiempo que duró la batalla de Francia. Entonces, en junio de 1940, se le encomendó la dirección del tercer grupo de la JG-26 o el III/JG-26. Posteriormente, la JG-26 se haría famosa como una unidad de élite muy especial de la fuerza aérea alemana. Sus aviones 109 de banda amarilla fueron temidos y respetados por los pilotos de los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos en los cielos del frente occidental. Los yanquis los llamaban los *Abbeville Kids* [los chicos de Abbeville] y los *Yellow-nosed Bastards* [los bastardos de morro amarillo] y cuando un artillero aéreo conseguía

acertar a un avión de la JG-26 se sentía muy orgulloso del logro alcanzado.

Nada más llegar al escuadrón, Galland demostró el tipo de jefe que quería ser derribando dos cazas enemigos en su primer día. Durante los meses de invierno previos y el periodo llamado por algunos *Sitzkrieg* [la guerra de broma] los pilotos de la JG-26 pasaron la mayor parte del tiempo luchando contra el aburrimiento y anhelando entrar en acción. Otras unidades, como la JG-53 de Werner Mölders, estaban más activas debido a su ubicación. El propio Mölders había derribado diez aviones durante ese periodo. Su unidad tenía la base cerca de la frontera francoalemana, mientras que la de la JG-26 estaba estacionada en las proximidades del Canal de la Mancha. Sus pilotos se limitaban a contar los días que quedaban para el inicio de la campaña de primavera. Durante ese tiempo de espera, especulaban entre ellos sobre el tipo de adversario que sería el Spitfire británico, tan elogiado. Los únicos cazas de la RAF contra los que los alemanes se habían enfrentado en Francia hasta entonces eran los Hurricane y habían demostrado ser inferiores a los Bf-109E-3 que formaban el escuadrón.

Cuando Galland llegó para hacerse cargo del III/JG-26, la campaña francesa todavía estaba en marcha. Su impresión al ver el pequeño aeródromo ese caluroso día de verano no fue nada favorable. Las instalaciones eran primitivas y enseguida descubrió que resultaban poco acogedoras. Ataviado con su equipo de vuelo, caminó a través de la pista hacia un grupo de tripulantes de tierra que se encontraba junto a un viejo pozo. Como tenía sed y quería lavarse, preguntó educadamente si le podían proporcionar un cubo de agua. Uno de los hombres le contestó: «Desde luego. El pozo está lleno, pero tendrás que sacar el agua tú mismo». Los tripulantes, que no sabían que estaban hablando con el nuevo oficial al mando, siguieron conversando sobre trivialidades mientras Galland sacaba el agua. No les dijo nada más y se marchó a buscar las oficinas. Esa tarde realizó su primera salida como oficial al mando del grupo y enseguida dieron caza a dos aviones enemigos.

Adolf Galland sustituyó al *Hauptman* Ernst Freiherr von Berg como Gruppenkommandeur del III/JG-26 y enseguida introdujo cambios importantes en la forma de operar del grupo. Observó los métodos y tácticas que se estaban aplicando y los modificó según su propio criterio y su instinto. En primer lugar, hizo que sus pilotos pasaran de patrullar desde los 20.000 pies de altitud a hacerlo desde una altura mucho menor, que él considerada más adecuada. Según Gerhard Schoepfel, compañero de Galland, no era fácil volar con él. A menudo dirigía al grupo al sur de Inglaterra, a 1.500 pies, donde el fuego de la artillería antiaérea era «terrible». Para Schoepfel, que derribó veintinueve aviones en la batalla de Inglaterra, y para los demás pilotos, era una experiencia estresante. Pero consideraban a Galland un magnífico jefe de cazas y estaban motivados

para seguirle adonde él decidiera llevarlos.

En julio de 1940, Galland, que había sido ascendido al grado de mayor, llevó a la JG-26 a su periodo más activo y letal de la Batalla
de Inglaterra. Él mismo añadió cuarenta derribos confirmados a su cuenta particular. Para entonces ya se había convertido en uno de los grandes ases de la Luftwaffe y, en relativamente poco tiempo, fue condecorado con la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro primero y, en septiembre, con la Medalla con Hojas de Roble. Fue el tercer soldado alemán en recibir la distinción.

Desde el punto de vista del mando alemán, la necesidad estratégica de la operación históricamente conocida como la batalla de Inglaterra surgió de su incapacidad para llegar a un acuerdo con el gobierno británico que pusiera fin a la guerra. En su opinión, uno de los cometidos de la fuerza aérea alemana en la Batalla era el bloqueo de las Islas Británicas en cooperación con la marina alemana mediante ataques a puertos y barcos y el minado de las vías marítimas y de los accesos a los puertos. También debía lograr la supremacía aérea sobre Inglaterra y el Canal de la Mancha antes de la invasión alemana (Operación León Marino) y eventualmente la aniquilación de Inglaterra a través de la guerra aérea total.

Antes de la batalla de Inglaterra, los alemanes calculaban que los británicos tenían tres mil quinientos aviones de guerra de los cuales seiscientos eran cazas. Se veían a sí mismos en inferioridad numérica, con dos mil quinientos aviones operativos, pero consideraban que sus cazas eran técnicamente superiores a los del enemigo. Tenía una gran fe en el Messerschmitt Bf-109 que consideraban el mejor avión de caza del mundo en ese momento. En Berlín, los jefes del Reich disfrutaban con los éxitos iniciales del *Blitzkrieg*. Hitler estaba especialmente interesado en la posibilidad de destruir a sus enemigos desde el aire bombardeándoles hasta que se rindieran. Él y muchos de sus generales del Alto Mando creían que el bombardeo era importantísimo para sus planes de conquista y consideraban su aviación de caza como un elemento claramente subalterno, una concesión a la impopular acción de defensa. Para ellos lo único importante era el ataque. Había que destruir la fuerza aérea enemiga, si era posible en tierra, en ataques sorpresa. Pero esas acciones solo podían realizarse de forma segura ofreciendo a los bombarderos suficiente apoyo y protección. Dado que los bombarderos eran considerados de suma importancia y se les daba la máxima prioridad en la producción de aviones militares, durante el primer año de la guerra solo una tercera parte de los aviones de combate fabricados fueron cazas. También en términos de personal el énfasis favorecía en gran medida al cuerpo de bombarderos. Por eso, entre 1938 y 1939, muchos de los mejores pilotos dejaron la aviación de caza para pilotar los bombarderos bimotores Dornier DO-

17 y Heinkel He-111.

En opinión de Adolf Galland, la insistencia en el bombardeo, especialmente en el bombardeo en picado de los Ju-87 Stuka, estaba fuera de lugar y su efecto en la batalla de Inglaterra claramente sobrestimado. Aunque los Stuka podían atacar con éxito objetivos relativamente pequeños y difíciles como puentes, centrales eléctricas y barcos, para Galland era evidente que para obtener resultados verdaderamente efectivos había que bombardear en serie con bombarderos que volaran en horizontal y en formación cerrada, a gran altitud. Además, una gran desventaja del ataque en picado del Stuka era que el avión tenía que abandonar la formación y descender mucho, colocándose al alcance directo de la defensa antiaérea enemiga, convirtiéndose así en blanco fácil para los cañones antiaéreos y los cazas enemigos.

Los cazas alemanes tenían que proporcionar cobertura a los ataques de los bombarderos y de las formaciones de Stuka contra barcos y convoyes vitales para la supervivencia británica. Fue precisamente en estos ataques donde la escasa velocidad de picado de los Stuka se convirtió en un serio inconveniente. La carga de bombas que iba suspendida en la parte externa del Ju-87 determinaba una velocidad máxima de picado de 150 mph, que debía iniciarse entre los 10.000 y los 15.000 pies de altitud. Ese picado lento y bastante prolongado a menudo permitía a muchos Hurricane y Spitfire capturar y eliminar los aviones alemanes antes de lanzar sus cargas. Los pilotos de caza de la RAF se dieron cuenta enseguida de que cuando un Stuka se separaba de su formación para descender en picado hacia un blanco, estaba casi indefenso y era muy vulnerable hasta que se reincorporaba a su formación. Los Stuka necesitaban mucha protección de los cazas, lo que suponía una exigente labor para los Bf-109. Como el 109 no tenía freno de picado, no podía lanzarse en picado y permanecer junto a los Stuka en su descenso relativamente lento, de modo que le era imposible protegerlos adecuadamente durante esa maniobra. Como era de esperar, los Stuka sufrieron muchas bajas hasta que, finalmente, todos los aviones de bombardeo en picado dejaron de participar en la batalla de Inglaterra. Los pilotos de caza alemanes fueron acusados por el Alto Mando del fracaso de los Stuka en esos combates aéreos.

El concepto en el que se basaba el Stuka procedía de Estados Unidos, donde se había desarrollado un avión de bombardeo en picado para llevar a cabo ataques de precisión. A Ernst Udet y al entonces jefe de la Luftwaffe y general de división Johannes Jeschonnek les atraía la idea porque aparentemente era fácil de adquirir y ofrecía un buen rendimiento. Era un arma nueva de la que se podría sacar el mayor provecho, algo fundamental para Alemania, un país pobre en recursos a finales de la década de 1930. De hecho, el Stuka rindió de forma

muy eficaz durante toda la guerra, tanto en el apoyo al ejército alemán como frente a la defensa enemiga. Pero en la batalla de Inglaterra fracasó estrepitosamente.

En palabras de Galland:

> Eso no impidió que el Alto Mando alemán insistiera en la idea del Stuka. Se culpó a los pilotos de los cazas de escolta de las muchas bajas sufridas, a pesar de que las limitadas posibilidades de actuación del Stuka en la batalla de Inglaterra eran más que obvias. Se culpó a los pilotos de caza, pero no a los diseñadores, que continuaron basando toda la producción de bombarderos de alcance medio y pesados en la idea del Stuka. No solo siguieron adelante y fabricaron el Stuka bimotor Ju-88 y el Do-217, sino que exigieron la máxima capacidad de picado para todos los tipos de bombarderos posteriores, incluido el cuatrimotor He-177, que comportaba gran estabilidad, equipamiento de freno de picado, dispositivo de restablecimiento automático, navegante para identificar blancos, etc. Debido a esa estupidez —no lo puedo llamar de otra manera— el desarrollo y la producción de bombarderos alemanes de largo alcance se retrasó considerablemente. Se ha afirmado que al principio de la guerra los bombarderos cuatrimotores que operaban a 500 millas al oeste de Irlanda fueron responsables de nada menos que la mitad de nuestras pérdidas navales en el Atlántico Norte. El famoso experto en la fuerza aérea estadounidense P. de Seversky, añade: «Afortunadamente, Hitler se permitió a sí mismo desechar la idea de los bombarderos de largo alcance…». Y debería haber concluido diciendo: «… y se entusiasmó con la idea estratégica del Stuka».

Con este enfoque bastante limitado y orientado a los bombarderos, el Alto Mando alemán siguió relegando sus cazas a una agenda táctica estricta que comprendía la defensa antiaérea local, el logro de la superioridad aérea en el frente y, en caso de necesidad, la ayuda al ejército de tierra conjuntamente con la aviación de apoyo terrestre.

A pesar de no estar conforme con la gestión de la guerra aérea por parte del Alto Mando, Galland consiguió controlar su propia participación y la de su unidad en la batalla de Inglaterra de forma eficaz y satisfactoria. Entonces, después de intervenir durante aproximadamente un mes en el Canal de la Mancha, se le ordenó asistir a una conferencia de guerra en Carinhall, la finca de Goering en el Margraviato de Brandeburgo. Al llegar a Berlín, le sorprendió el contraste entre los días pasados combatiendo en el aire y el tranquilo y relajado estilo de vida que se respiraba en la capital alemana, donde la guerra no parecía muy determinante. La mayor parte de la gente seguía frecuentando los teatros, los cafés, los restaurantes y los cines. A Galland, el contraste le resultó muy deprimente. Durante las reuniones en el Carinhall, en un momento dado, él y Mölders fueron llamados aparte por Goering, que les presentó a unos pilotos condecorados con medallas de oro, tras lo cual el Reichsmarschall les transmitió en términos nada ambiguos su profundo descontento con la actuación de la aviación de caza alemana hasta ese momento y, en particular, con la protección a los bombarderos. Les instó a realizar un mayor esfuerzo y les comunicó su intención de sustituir a muchos mandos de la fuerza de caza por pilotos más jóvenes, agresivos y competentes, empezando por ellos mismos. Galland

protestó por el cambio e hizo hincapié en su deseo de seguir participando en los combates aéreos y no verse atado a un trabajo de despacho. Goering lo tranquilizó y le dijo que un elemento clave de su plan requería la intervención de los escuadrones de caza con sus nuevos mandos militares a la cabeza.

El 1 de noviembre, Galland fue ascendido a Oberstleutnant, teniente coronel, y fue nombrado jefe de la JG-26 en sustitución del Oberstleutnant Gotthardt Handrick, un hombre de más edad que había logrado su fama como atleta en los Juegos Olímpicos de 1936. Su destitución era acorde con el programa de Goering de sustituir a la mayor parte de los jefes de grupo y de ala procedentes de la Primera Guerra Mundial por jóvenes y brillantes estrellas como Mölders y Galland. Las figuras descollantes en la nueva hornada de ases de la aviación eran recompensadas con un rango y una responsabilidad poco frecuentes para unos oficiales veinteañeros.

Dos semanas después de la conferencia de Carinhall, Goering visitó a Galland y a Mölders en el Canal de la Mancha. La Luftwaffe estaba a punto de iniciar un bombardeo a gran escala a ciudades británicas y otros objetivos y el Reichsmarschall expresó su descontento por que no se hubiera alcanzado la supremacía aérea necesaria para llevar a cabo esos ataques. Aunque la jefatura de la aviación de caza de la RAF había sufrido muchas bajas hasta ese momento, no estaba en absoluto derrotada. Los cazabombarderos Stuka y la aviación de caza alemana, por su parte, habían sufrido pérdidas considerables de hombres y aviones y sus pilotos tenían baja la moral. Goering acusó rotundamente a sus pilotos de caza de falta de valor y confianza y les hizo severos reproches. Pidió que se cumpliera con las labores de escolta a los bombarderos de forma rígida y cercana. Él y Galland discutieron sobre las capacidades ofensivas y defensivas comparativas de los 109 y los Spitfire y Goering siguió reprendiendo a Galland. Al final de la diatriba, se ablandó un poco y preguntó a sus interlocutores qué necesitaban para sus escuadrones. Mölders pidió una nueva serie de 109 equipados con motores más potentes. «¿Y usted?», preguntó a Galland. «Quisiera un equipo de Spitfire para mi escuadrón». Goering se quedó sin habla. Echaba chispas de rabia.

Desde el inicio de la batalla de Inglaterra resultaba obvio, al menos para Galland, que la Luftwaffe no iba a triunfar frente a los pilotos y los cazas de la RAF como lo había hecho frente a las fuerzas aéreas de los países que los nazis ya habían invadido. Galland creía que la aviación de caza británica gozaba de una considerable ventaja sobre la de la Luftwaffe, ya que era numéricamente superior. Tenía un mayor control gracias a la capacidad de los radares británicos, más avanzados, y una mayor ventaja al combatir a una distancia relativamente

cercana de los aeródromos, lo que, dado el limitadísimo alcance de los aviones y la necesidad de repostar con frecuencia, era un gran beneficio adicional. También estaba profundamente impresionado por el espíritu luchador de los aviadores de la RAF.

Galland creía que el Alto Mando alemán no tenía claro cuál de sus tres necesidades estratégicas estaba detrás de la orden de la Luftwaffe de alcanzar la supremacía total en el aire a través de batallas a gran escala. No sabía si era el bloqueo de Inglaterra, la invasión o la aniquilación aérea. A medida que se desarrollaba la batalla de Inglaterra, los generales en Berlín insistían cada vez en una de ellas, por turno. A Galland le daba la impresión de que el Alto Mando no tenía una estrategia clara para la prosecución de la guerra en el frente occidental. Tenía la sensación de que Hitler consideraba la campaña contra Gran Bretaña simplemente como un mal necesario. El verdadero enemigo estaba en el este, en la Unión Soviética.

En Berlín, los generales más importantes estaban divididos respecto a la necesidad de atacar a Inglaterra y la importancia de invadirla y ocuparla. Como Alemania no tenía capacidad para el bombardeo pesado estratégico, no es fácil que ni Hitler ni ningún miembro del Estado Mayor hubiera previsto el tipo de bombardeo masivo al que los británicos y estadounidenses (que aún no habían entrado en la guerra) iban a someterlos. De modo que la necesidad de que Alemania ocupara Inglaterra era sin duda defendible. Pero Goering, que seguía ejerciendo una gran influencia sobre Hitler, le convenció temporalmente de que su Luftwaffe lograría todo lo necesario.

A nivel operativo, la fase inicial de la batalla de Inglaterra terminó el 24 de julio y desde entonces, hasta el 8 de agosto, se produjo un gran enfrentamiento de aviones de caza. El primer día de esta segunda fase, el *Oberstleutnant* Galland encabezó por primera vez una misión sobre Inglaterra. Cuando los cazas de su escuadrón se acercaban al estuario del Támesis, se encontraron con un vuelo de aviones Spitfire que estaba protegiendo un convoy. Sus Bf-109 volaban a una altura superior a los cazas británicos y cayeron sobre ellos sin ser vistos. Galland maniobró su aparato para colocarse justo detrás de un Spitfire, en el flanco izquierdo de la formación británica, y disparó una única ráfaga larga. El Spitfire cayó en vertical y Galland lo siguió en su descenso hasta que vio que la cúpula de la cabina se desprendía y el piloto enemigo se lanzaba en paracaídas. Observó al piloto mientras se precipitaba al mar sin haber logrado abrir el paracaídas. Durante el combate, los pilotos alemanes derribaron tres Spitfire, pero perdieron dos aviones y a sus pilotos. Fue una experiencia aleccionadora para Galland y sus camaradas, a los que ya no les cupo duda de que los pilotos de la Royal Air Force iban a ser adversarios serios y decididos en las dramáticas

semanas venideras.

Para entonces, los pilotos de caza alemanes participaban de lleno en la batalla de Inglaterra y la temperatura iba subiendo. La JG-26 y otras unidades de caza alemanas que operaban desde aeródromos próximos a la costa del Canal de la Mancha estaban prácticamente siempre en acción y, por regla general, los pilotos hacían tres salidas diarias. Su misión era la persecución libre sobre el sudeste de Inglaterra. Galland recordaba el enorme estrés físico y mental que padecían y la presión que debían soportar el personal de tierra y los aviones.

> Desde que despegábamos hasta que cruzábamos la costa inglesa por el punto más estrecho del Canal tardábamos alrededor de media hora. Como teníamos una autonomía de vuelo de 80 minutos, disponíamos de 20 minutos para completar la misión. Este hecho limitaba nuestra distancia de penetración. Los escuadrones de caza alemanes con base en el Paso de Calais y en la península de Cotentin apenas podían rebasar el sudeste de las Islas Británicas. Los círculos dibujados a partir de estas dos bases con un radio de acción de 125 millas se solapaban más o menos en el área de Londres. Todo lo que quedaba más allá estaba prácticamente fuera de nuestro alcance. Ese era el punto débil de nuestra ofensiva. Un radio de acción de 125 millas bastaba para la defensa local, pero no para realizar las misiones que ahora nos encomendaban. Con depósitos de combustible adicionales como los que ya se habían utilizado con éxito en España, que se podían desechar y soltar después de su uso, podríamos haber ampliado la autonomía de 125 a 200 millas. Por entonces, esa ampliación hubiera sido decisiva para nuestra penetración. Tal como estaban las cosas, tropezábamos todos los días con las defensas británicas, atravesándolas solo de vez en cuando, a costa de sufrir pérdidas considerables, sin acercarnos sustancialmente a nuestro objetivo final.
>
> Nuestras formaciones de cazas despegaron. Las primeras batallas aéreas se desarrollaron según lo previsto. Dada la superioridad alemana, si estos ataques hubieran continuado, sin duda habrían alcanzado el objetivo previsto. Pero los cazas ingleses se retiraron de esta zona mucho antes de que culmináramos con éxito los ataques. Los escuadrones debilitados de la RAF abandonaron las bases cercanas a la costa y solo las utilizaban para aterrizajes de emergencia o para repostar. Se concentraron en un cinturón alrededor de Londres, en disposición de hacer frente a nuestros bombarderos. De este modo renunciaron a luchar desde el aire para contrarrestar de forma más efectiva el ataque aéreo que lógicamente vendría a continuación. La aviación de caza alemana se encontraba en una situación parecida a la de un perro encadenado que quiere lanzarse sobre un intruso, pero no puede hacerle daño por la limitación que le impone la cadena.
>
> Mientras el enemigo se mantuviera alejado, no podíamos llevar a cabo nuestro cometido. De manera bastante acertada, llamábamos «patos señuelo» a los pocos bombarderos y Stuka que a partir de entonces nos acompañaban en nuestras errantes expediciones. La guerra aérea contra Inglaterra solo era posible con bombarderos y el objetivo decidido del mando británico era evitar esa posibilidad. Con este fin, la RAF desafió a los cazas otra vez, pero el deseo de los alemanes de atraerlos a unos combates devastadores nunca se hizo realidad.
>
> En los encuentros abiertos, los ingleses estaban en notable desventaja porque volaban en formación cerrada. Desde la Guerra Civil Española, habíamos introducido la formación de combate abierta, que se caracterizaba por mantener grandes distancias entre las formaciones simples más pequeñas y los grupos, cada uno de los cuales volaba a diferente altitud. Esta formación ofrecía varias ventajas: mayor cobertura aérea; asistencia al piloto, que ahora podía concentrar toda la atención en el enemigo sin estar pendiente de mantenerse en formación; libertad de acción incluso para la unidad más pequeña sin pérdida de fuerza colectiva; reducción de la vulnerabilidad en comparación con la formación cerrada; y, lo más importante de todo, mejora de la visibilidad. La regla número uno de todo combate aéreo es ser el primero en divisar al adversario. Igual que el cazador que acecha a su presa se coloca sin ser visto en la posición más favorable para matarla, el piloto de caza, al iniciar el combate, tiene que localizar al adversario lo antes posible a fin de poder

colocarse en la posición más favorable de ataque. Los británicos enseguida se dieron cuenta de la superioridad de nuestra formación de combate y modificaron la suya. Al principio introdujeron el sistema llamado de los «Charlies»: dos aviones vigía colocados detrás y por encima de la formación principal que volaban en zigzag describiendo un arco. Al final, terminaron adoptando nuestra formación de combate. Desde entonces esta disposición sigue siendo utilizada en el mundo entero, con ligeras modificaciones. Werner Mölders fue en gran medida el responsable del desarrollo de este sistema.

Desde el principio, los ingleses tenían una enorme ventaja que no íbamos a superar en toda la guerra: el control de radar para la conducción de los aviones de caza. Tanto para nosotros como para nuestro mando fue una amarga sorpresa. Inglaterra tenía una tupida red de estaciones de radar de gran calidad para las condiciones técnicas del momento que proporcionaba al mando de caza excelente información y datos muy detallados. Gracias a ello, los pilotos británicos eran guiados desde el despegue hasta que se situaban en la posición correcta para atacar a las formaciones alemanas.

Nosotros no teníamos nada así. El enemigo iba muy por delante de nosotros en el uso de la técnica de radiolocalización. No es que la ciencia o la técnica británicas fueran superiores a las nuestras. Todo lo contrario. Los primeros éxitos en el uso del radar fueron alemanes. El 18 de diciembre, tras un ataque frustrado de la RAF a Wilhelmshaven el 4 de septiembre de 1939 —el día en que Inglaterra declaró la guerra— una formación británica de bombarderos se acercó a la costa alemana, persiguiendo el mismo objetivo. Un equipo de radar Freya, aún en estado experimental, detectó su aproximación, permitiendo que los cazas alemanes interceptaran y prácticamente destruyeran la fuerza táctica enemiga que volaba sin escolta, frustrando así el ataque. Después de este éxito defensivo gracias a una temprana radiolocalización, los bombarderos británicos nunca regresaron sin la protección de los cazas.

No cabía mayor prueba de la importancia de la técnica de alta frecuencia como defensa contra los ataques aéreos. Sin embargo, como el mando alemán estaba centrado principalmente en los planes ofensivos, no prestó suficiente atención a esta técnica. Por entonces era inimaginable la posibilidad de un ataque aéreo de los aliados al territorio del Reich. De momento nos contentábamos con instalar algunos radares Freya a lo largo de la costa alemana primero, y de las costas de Holanda, Bélgica y Francia después. Tenían un alcance de 75 millas, pero no aportaban el dato de la altura.

Ante la seria amenaza que para Inglaterra suponía la victoria alemana sobre Francia —nadie lo describió mejor y de forma más contundente que Churchill en sus memorias— el Alto Mando británico se centró urgentemente en el desarrollo y perfeccionamiento del radar. El éxito fue espectacular. Los británicos detectaban nuestros aviones sobre el Paso de Calais, cuando aún se estaban reuniendo, y ya no podían escapar al ojo del radar. Las pantallas del centro de control de caza británico mostraban casi a la perfección cada uno de nuestros movimientos, por lo que el mando de la aviación de caza podía dirigir sus fuerzas a la posición más favorable en el momento más adecuado.

Durante el combate teníamos que confiar en nuestros propios ojos. Los pilotos de caza británicos podían contar con el ojo del radar, que era mucho más fiable y tenía un alcance mucho mayor. Cuando entrábamos en contacto con el enemigo, actuábamos con las instrucciones que nos habían dado tres horas antes, mientras que los británicos lo hacían con las que habían recibido hacía tan solo unos segundos: el tiempo necesario para determinar la posición más reciente por medio del radar y transmitir las órdenes de ataque desde el control de mando de caza a los aviones ya en vuelo.

Otra enorme ventaja para los ingleses era que nuestros ataques, sobre todo los de los bombarderos, debían dirigirse forzosamente contra los centros más importantes de la defensa británica. No estábamos en condiciones de escoger los puntos débiles de su defensa o de cambiar nuestro plan en una y otra dirección como harían después los aliados en su ofensiva aérea contra el Reich. Nosotros solo podíamos lanzar ataques frontales contra la defensa de las Islas Británicas, que estaba magníficamente organizada y dirigida con gran determinación.

Además, la RAF luchaba sobre su propio territorio. Los pilotos que saltaban en paracaídas podían volver a la acción casi inmediatamente, mientras que los nuestros eran hechos prisioneros. Los aviones ingleses averiados a veces podían volver a su base o hacer un aterrizaje forzoso, mientras que

nosotros, por un simple defecto del motor o por la falta de combustible, podíamos sufrir una pérdida definitiva.

La moral y las emociones también desempeñaron un papel importante. La enorme gravedad de la situación parece que dio energías al pueblo británico, tan fuerte y tan consciente de su historia, cuyas armas apuntaron a un solo fin: rechazar a los invasores alemanes a cualquier precio.

La imposibilidad de alcanzar un éxito notorio, el constante cambio de órdenes que revelaba la falta de objetivo, la valoración claramente equivocada de la situación por parte del Alto Mando y las acusaciones injustificadas tuvieron un efecto tremendamente desmoralizador para todos nosotros, los pilotos de caza. (…) Nos quejábamos del Alto Mando, de los bombarderos, de los Stuka… y nos sentíamos insatisfechos con nosotros mismos. Veíamos cómo nuestros viejos y experimentados compañeros de combate iban cayendo, uno tras otro. No pasaba día sin que quedara un sitio vacío en la mesa. Aparecían nuevas caras y nos familiarizábamos con ellas hasta que también estos hombres desaparecían, tras ser derribados en la batalla de Inglaterra.

Galland:

Durante el verano y el otoño de 1940 derribé veintiún Spitfire, tres
Blenheim y un Hurricane. La lucha era dura, pero nunca violamos las leyes no escritas de la caballerosidad. A pesar de que el enfrentamiento contra el enemigo era a vida o muerte, nos ateníamos a las reglas del combate leal. La principal de ellas era perdonar la vida al adversario indefenso. El servicio alemán de salvamento marítimo rescataba a todos los pilotos que caían a las aguas del Canal de la Mancha, sin hacer distinciones entre los americanos y británicos y los aviadores alemanes.

Disparar a un piloto que se había lanzado en paracaídas nos habría parecido un acto de barbarie atroz. Aún recuerdo la ocasión en la que Goering me habló de este tema, durante la batalla de Inglaterra. Solo Mölders estaba presente durante la conversación, que tuvo lugar cerca del tren del Reichsmarschall, en Francia. Nos dijo que la experiencia le había demostrado que en las armas técnicamente muy desarrolladas, como los tanques o los aviones de caza, los hombres que las manejaban eran más importantes que las máquinas en sí mismas. Los británicos podían remplazar fácilmente un avión derribado, pero no a sus pilotos. Esa sustitución era mucho más difícil para ellos, igual que para nosotros, y aún lo sería más si se prolongaba la guerra. Los pilotos de caza que sobrevivieran al conflicto serían muy valiosos, no solo por su experiencia y capacidad, sino también por su escasez. Goering quería saber si alguna vez habíamos reflexionado sobre esta cuestión. «*Jawohl, Herr Reichsmarschall!*», le contesté. Goering me miró fijamente a los ojos y me preguntó: «¿Qué pensaría si recibiera la orden de disparar a los pilotos que salten en paracaídas?». «Lo consideraría un asesinato, *Herr Reichsmarschall*», le respondí, «y haría todo lo que estuviera en mi mano para desobedecer la orden». Goering apostilló: «Es exactamente la respuesta que esperaba de usted, Galland». Durante la Primera Guerra Mundial ya se había planteado esa posibilidad y los pilotos de caza la habían rechazado con la misma contundencia.

Sir Hugh C.T. Dowding, comandante en jefe y mando de caza de la RAF durante la batalla de Inglaterra:

Tal vez sea este el momento adecuado para discutir si es ético disparar a los tripulantes de un avión que se han lanzado en paracaídas. Los alemanes que descienden así sobre territorio inglés están destinados a convertirse en prisioneros de guerra y, como tales, tienen derecho a que se les respete la vida. Por su parte, los pilotos británicos que descienden en paracaídas sobre Inglaterra siguen siendo combatientes potenciales. Por ello, algunos pilotos alemanes les han disparado, lo que ha provocado una gran indignación (aunque, en mi opinión, estaban en su derecho). Afortunadamente, la mayoría de los pilotos alemanes respeta la vida de esos hombres indefensos.

Peter Townsend, capitán de grupo y piloto de la RAF:

De acuerdo con las reglas de la guerra, estaba justificado matar a un piloto que podía volver a

combatir. Pero pocos entre nosotros éramos capaces de disparar a un hombre indefenso a sangre fría.

Jack Ilfrey, capitán y piloto de caza de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos:

La ética desapareció. Las normas de la buena conducta y del correcto proceder no podían aplicarse a la profesión de piloto de caza de combate. En ella aparecía la bestia. La ley era el instinto de conservación: acaba con ese hijo de p… antes de que él acabe contigo.

Robert M. Littlefield, teniente coronel y piloto de caza de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos:

¿Ética en la guerra? El objetivo de la guerra es matar y herir al mayor número de enemigos posible, así como destruir todos sus suministros y comunicaciones cuanto antes. Sin embargo, cuando yo combatí, existía un acuerdo tácito de caballeros entre los pilotos de caza de la Luftwaffe y la fuerza aérea de Estados Unidos de no disparar a un aviador que descendía en un paracaídas.

Douglas Warren, jefe de ala y piloto de caza de la RAF:

Nunca relacioné la ética con el combate aéreo. Tenía decidido que, aunque tuviera oportunidad, nunca dispararía a un hombre en un paracaídas. No sé por qué pensaba así. Simplemente no me parecía bien hacerlo.

Charles M. Lawson, teniente de aviación y piloto de caza de la RAF:

Creo que la guerra saca a la luz lo mejor y lo peor de la gente. Oímos hablar de casos en los que pilotos alemanes supuestamente habían disparado a aviadores aliados que habían saltado en paracaídas. Recuerdo que uno de los pilotos de mi escuadrón, un tipo estupendo, decía que si veía a un piloto alemán flotando en un bote de goma después de que le hubieran disparado, lo atacaría desde el aire. Según su lógica, en la guerra total no se podía andar con rodeos. Yo personalmente no lo hubiera hecho, pero supongo que son las dos caras de la moneda.

Ira Jones, piloto de caza durante la Primera Guerra Mundial:

Mi costumbre de atacar a los hunos [alemanes] que se lanzaban en paracaídas provocó discusiones caóticas. Algunos oficiales que venían de ambientes como el de Eton o Sandhurst pensaban que era «antideportivo» hacerlo. Yo, que no fui a un colegio privado, no tenía tantos escrúpulos. Solo les recordaba que estábamos luchando en una maldita guerra y yo intentaba vengar a mis compañeros.

Eddie Rickenbacker, capitán y piloto de caza estadounidense de la Primera Guerra Mundial:

A partir de ese día, decidí que nunca dispararía a un huno que estuviera indefenso, independientemente de lo que él hubiera hecho en mi lugar. He olvidado lo que me llevó a tomar esta decisión e incluso a anotarla en mi diario. Fue muy al principio, cuando tan solo había participado en unos pocos combates aéreos. Pero para los aviadores americanos la guerra siempre fue una cuestión de deportividad, y la voluntad de jugar limpio impide a un deportista considerar el asunto desde otra perspectiva, incluso en caso de vida o muerte. Sea como fuere, no recuerdo a ningún aviador americano amigo mío que incumpliera esta norma ni una sola vez.

Roger Hall, oficial piloto, piloto de caza de la RAF:

Vi cómo el Hurricane se ponía boca abajo y desparecía. El piloto se alejaba del aparato envuelto en llamas. Cuando el Hurricane empezó a caer en picado, abrió el paracaídas, pero, inmediatamente el fuego alcanzó la tela. El piloto, que para entonces había conseguido librarse de las llamas de su

cuerpo, trataba desesperadamente de trepar por las cuerdas del paracaídas antes de que se quemaran. Contemplé la escena con hipnótico desapego, dando vueltas en círculo por encima de él, sin poder apartarme. Me alegré al ver que se apagaban las llamas y el paracaídas funcionaba correctamente. Sentí un gran alivio en lo más profundo de mi ser, pero duró poco.

Aparecieron dos 109 por debajo de mí. Venían del norte y volaban muy rápido hacia el sur; creo que intentaban llegar a Francia sanos y salvos.

Me despreocupé del piloto que colgaba del paracaídas y desvié la atención a los 109 que ascendían despacio. Consideré que había llegado el momento de derribar mi primer avión y di la vuelta para lanzarme en picado sobre ellos. Durante el descenso, mantenía la mirada fija en los 109 que tenía delante, que se desviaban mucho, porque yo me dirigía hacia ellos en vertical. El primer 109 estaba disparando e intenté averiguar cuál era su blanco, pero no vi ningún otro avión cerca de él. Entonces, en una fracción de segundo que me pareció una eternidad, me di cuenta de todo: estaba disparando al piloto que descendía en paracaídas y no podía fallar.

Vi cómo las balas trazadoras y los proyectiles le atravesaban el cuerpo, que se doblaba por el impacto como una navaja que se cierra, como una brizna de hierba que se arquea al contacto con la hoja de la guadaña. Me encontraba demasiado lejos para poder impedirlo y ya era demasiado tarde para prestar ayuda. En ese momento, la expresión metafórica *to see red* * se hizo realidad para mí, porque el rojo que veía era el de la sangre del piloto que manaba a borbotones por todas las partes de su cuerpo.

Creía que al final se le desprendería el tronco y se le verían las entrañas colgando en el aire, pero, milagrosamente, conservó el cuerpo de una pieza. Sus manos, que un segundo antes se aferraban a las cuerdas salvadoras del paracaídas, se habían relajado y colgaban flácidas a los lados. Todo su cuerpo estaba flácido, como el de un hombre recién ahorcado, con la cabeza apoyada en el hombro, completamente cubierto de sangre. Era una sangre roja, copiosa y caliente que había discurrido por sus venas durante no más de diecinueve o veinte años. Una sangre que, finalmente, teñía el rostro de ese joven inglés que miraba hacia abajo, pero que ya no veía el suelo de su tierra patria.

Richard E. Turner, capitán y piloto de caza de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos:

Vi frente a mí al piloto del 109 al que había disparado unos minutos antes descendiendo en paracaídas. Dirigí el avión hacia él y ajusté el mando del arma en el modo «solo cámara» para hacer una foto. Pero entonces recordé que este mecanismo tenía fama de ser un desastre porque disparaba las armas, así que me contuve y no fotografié a mi víctima. En lugar de eso, me desvié y pasé a 30 pies del piloto. Supongo que cuando me vio venir derecho hacia él creyó que le iba a disparar, porque se irguió y cruzó los brazos delante de la cara como para protegerse de las balas. Cuando vio que me apartaba sin dispararle y haciendo oscilar las alas al pasar, empezó a agitar los brazos y a sonreír como un gato de Cheshire. Mientras ascendía pensé que, ya que me había proporcionado mi décima victoria, se merecía un golpe de suerte. Deseaba que viviera para que hiciera correr la voz de que los americanos no disparaban a los pilotos indefensos que descendían en paracaídas. A lo mejor los alemanes nos imitaban.

Galland sonreía al recordar que, en tiempos del gran Reich alemán, los altavoces solían machacar los oídos con una canción que los pilotos detestaban: *Bomben auf En-ge-land* [bombas sobre Inglaterra]. Los alemanes habían iniciado ya la tercera fase de la batalla de Inglaterra, que discurrió entre el 8 de agosto y el 7 de septiembre de 1940. Su objetivo era la completa destrucción de la fuerza aérea británica en tierra, enviando a sus bombarderos en oleadas. También en esta ocasión, Galland pensaba que los alemanes estaban en desventaja por el limitadísimo alcance de sus cazas y recordaba que, hasta ese momento, la batalla

sobre territorio británico se había reducido a un área que suponía menos del diez por ciento de la isla. En el noventa por ciento restante, la RAF podía construir y reparar aviones, entrenar a los pilotos, acumular reservas y formar nuevos escuadrones para rearmar y recuperar la fuerza aérea británica sin prácticamente ninguna interferencia alemana. Y para pasar a la acción, la RAF solo necesitaba dictar el rumbo a sus unidades y apoyarlas en un área relativamente limitada alrededor de Londres. Las dificultades de la Luftwaffe para llevar a cabo su misión se incrementaban por la falta de un bombardero de largo alcance eficaz. Si los alemanes hubieran dispuesto de ese avión, podrían haber atacado gran cantidad de objetivos en cualquier punto de Gran Bretaña, impidiendo que la RAF se recuperara de sus pérdidas. Un aspecto positivo del limitado alcance de la aviación alemana era que la capital se encontraba dentro de la parte del territorio inglés a la que la Luftwaffe tenía acceso, el extremo sudeste. Londres, una de las ciudades más grandes del mundo, estaba al alcance de los bombarderos alemanes con escolta. La ciudad era un objetivo muy tentador, pues tenía un gran puerto, era un centro de armamento y de distribución y también la sede del Alto Mando británico.

La cuarta fase de la batalla de Inglaterra empezó el 7 de septiembre. Hermann Goering acudió de nuevo a la costa del Canal de la Mancha para dar la orden de partida a más de mil aviones, bombarderos, Stuka, cazas y destructores. La mayor flota aérea reunida hasta la fecha iniciaba una gran incursión sobre Londres. Fue el primero de los treinta y ocho ataques a gran escala que llevaron a cabo los alemanes sobre la capital británica. Los objetivos eran las instalaciones portuarias y los depósitos de combustible del Támesis. En los bombardeos posteriores, la carga arrojada en cada ataque fue de unas 500 toneladas de media. La encargada de lanzarlas solía ser una fuerza de bombarderos compuesta por entre cincuenta y ochenta aviones escoltados por un ala de caza.

Galland:

> La reunión de bombarderos y de cazas tuvo lugar en las proximidades de nuestros aeródromos de caza, en un punto dado de la costa, a una altura determinada y a la hora cero. A veces, los bombarderos llegaban tarde. En ese caso, los cazas se unían a otra formación de bombarderos que ya tenían escolta y que, por lo tanto, volaba con doble protección, mientras que la formación que se había retrasado solo podía o dar la media vuelta o realizar un ataque sin escolta, lo que a menudo suponía sufrir grandes pérdidas. Esas reuniones no podían contar con la ayuda de la radio ni del radar; incluso nuestra comunicación interna fallaba la mayor parte del tiempo. Estas dificultades aumentaron con el empeoramiento del tiempo en otoño y al final se convirtieron en una tragedia.
>
> Todas las formaciones debían tomar el camino más corto a Londres, porque los cazas de escolta solo disponían de reservas para 10 minutos de combate. Por eso era imposible realizar maniobras de distracción a gran escala o evitar las zonas de artillería antiaérea británica. La barrera antiaérea alrededor de Londres era bastante sólida y hacía difícil que nuestros bombarderos alcanzaran el objetivo. Las barreras de globos cautivos que rodeaban los cielos de la capital impedían los

bombardeos a poca altura. El grueso de los cazas ingleses se dirigía al encuentro de los atacantes alemanes justo antes de que estos alcanzaran su objetivo. No me consta que alguna vez consiguieran evitar que los bombarderos alemanes llegaran al blanco, pero causaban grandes pérdidas tanto en los bombarderos como en los cazas que los escoltaban.

En una ocasión, cuando regresaba de Londres tras una de estas incursiones, Galland divisó una formación de doce Hurricane al norte de Rochester y la atacó por detrás, desde una altura de 2.500 pies. Disparó cuando se encontraba a una distancia mínima de un avión que volaba en la cola de la formación. Varios trozos del aparato salieron despedidos. Dada su mayor velocidad, Galland se encontró de pronto en medio de la formación de aviones Hurricane. Inclinó un poco el morro y disparó a otro caza enemigo, que no respondió al ataque. Cuando se alejaba, vio a dos pilotos descendiendo en paracaídas.

Galland acudió a Berlín para recibir las Hojas de Roble en la Cruz de Caballero. El propio Hitler le impuso la condecoración en la nueva cancillería del Reich. Los dos se habían visto en una ocasión anterior, al regreso del piloto de la Legión Cóndor de España, en una recepción multitudinaria. Pero en esta ocasión se trataba un encuentro privado, los dos a solas. Galland recuerda haber mantenido una larga conversación. «La primera vez que lo vi, no me impresionó mucho (…): bajo, con la tez grisácea y de complexión no muy fuerte. No me dejó fumar ni me ofreció algo de beber. Sabía poco de la fuerza aérea y su conocimiento del combate era nulo. No podía pensar en tres dimensiones. Era un militar de tierra». El piloto alemán expresó a Hitler su admiración por el enemigo británico y el desprecio que le merecían los comentarios de la prensa y la radio alemanas, totalmente falsos e insidiosos, en los que se hablaba de la RAF con altivez. Tras comunicarle sus impresiones, Galland esperaba que Hitler se enfadara o le contradijera, pero el Führer escuchó con atención y luego le dijo que estaba totalmente de acuerdo con él. Le confesó que le había resultado muy difícil tomar la decisión de lanzar la campaña de Inglaterra, pues profesaba una gran admiración por el pueblo británico. Le dijo que era una «tragedia histórica de carácter mundial». Aseguró que no había podido evitar la guerra «a pesar de todos sus sinceros y desesperados esfuerzos» y que, si Alemania salía vencedora, «la destrucción de Gran Bretaña crearía un vacío imposible de llenar». Hitler también manifestó a Galland su «simpatía por la raza inglesa, por la clase política y por los que dirigían su economía, que, a lo largo de los siglos, han sentado unas bases mucho más amplias que las dispuestas por Alemania hasta entonces. La situación política inglesa, favorecida por las circunstancias, está cien años por delante de la alemana». A su entender, «todas las virtudes que acumula una raza ilustre a lo largo del tiempo se manifiestan en los momentos críticos de su historia, como el que ahora atraviesa Inglaterra».

Tras su reunión con el líder nazi, Galland fue a ver a Goering a su residencia de caza en Rominterheide. Allí se encontró con Mölders que le dijo que Goering le había retenido allí tres días y que estaba impaciente por reincorporarse al mando del ala de caza 51 en el Canal de la Mancha para seguir combatiendo. El Reichsmarschall también le había dicho que pretendía retenerle al menos tanto tiempo como a él. Enseguida apareció Goering vestido, según Galland, «con una cazadora de gamuza sobre una camisa de seda con mangas abullonadas, botas altas y, en el cinturón, un cuchillo de caza del tamaño de una espada de los antiguos pueblos germánicos». El Reichsmarschall estaba de excelente humor. Parecía que había olvidado el mal recuerdo del último encuentro y las preocupaciones que la Luftwaffe le causaba en la batalla de Inglaterra. Dio permiso a Galland para cazar uno de sus majestuosos ciervos conocidos como los «ciervos del Reichsjägermeister» y reconoció que había prometido a Mölders retenerlo allí al menos tres días para darle ventaja en la carrera de los ases de la aviación alemana por lograr el mayor número de aviones derribados. Sin embargo, a las diez de la mañana del día siguiente, Galland ya había cazado el ciervo y no había un motivo de peso para que se quedara en el pabellón de caza. Pero Goering mantuvo la palabra dada a Mölders y le obligó a permanecer allí los tres días, mientras él recibía los últimos informes de los jefes del segundo y tercer grupo de la fuerza aérea en la batalla de Inglaterra. No eran nada halagüeños: en el último ataque a Londres se habían producido muchas bajas. Goering, que estaba muy afectado, cedió y permitió a Galland regresar al frente llevándose consigo el ciervo.

En noviembre de 1940, el ministro de Asuntos Exteriores soviético, V.M. Molotov, viajó a Berlín para mantener conversaciones con Hitler. Su gobierno pedía vía libre para actuar en Finlandia y en los países bálticos, así como para ocupar parte del territorio rumano y toda Bulgaria. Además reclamaba un acceso al Bósforo. Hitler consideró que aceptar estas exigencias era como abrir las puertas del mundo occidental al bolchevismo. No podía ceder ante Stalin y no estaba dispuesto a permitir que la campaña en el oeste por la supremacía aérea interfiriera en su objetivo principal en la guerra: la total destrucción del bolchevismo. Por eso concentró casi toda su atención en el este.

La cuarta fase de la batalla de Inglaterra terminó el 20 de octubre, con el fin de la campaña de bombardeo diurno. Entonces comenzó el bombardeo nocturno. Se iniciaba un nuevo período de prueba para la aviación de caza alemana que iba a convertir parte de sus aparatos en «cazabombarderos». Según Galland, el Alto Mando de la Luftwaffe tomó esta decisión de acuerdo con la siguiente lógica: dado que los cazas no era capaces de ofrecer suficiente protección a los bombarderos, tendrían que lanzar las bombas ellos mismos. La misión iba a ser

una solución provisional mientras se organizaba una gran campaña de bombardeos nocturnos contra Inglaterra. Galland creía que el nuevo uso de los cazas como bombarderos no era una decisión militar sino política. Y, aun reconociendo el valor del cazabombardero en determinadas situaciones, siempre y cuando hubiera cazas de sobra, consideraba que debilitaba al arma de caza en lugar de fortalecerla, lo que era contrario al objetivo esencial de Alemania: obtener la superioridad aérea sobre Inglaterra.

Cada una de las siete alas de caza que participaban en la batalla de Inglaterra recibieron la orden de transformar en cazabombarderos un escuadrón por ala o un escuadrilla por escuadrón, es decir, un tercio de los aviones de caza. Esa fue probablemente la prueba más dura de toda la guerra para la moral de los pilotos de caza. Galland consideraba que él y sus compañeros habían hecho todo lo posible para enfrentarse y superar a la aviación de caza británica, que era agresiva y muy capaz. No se habían cansado de pedir depósitos desechables de combustible más grandes, que hubieran permitido escoltar con éxito a los bombarderos en más ocasiones, lo que habría obligado a los cazas de la RAF a permanecer más tiempo sobre territorio inglés. Ahora tenían que operar con solo dos tercios de sus aviones de caza. Y, en total, Alemania disponía de menos de doscientos cincuenta cazabombarderos.

El Bf-109 reconvertido llevaba una única bomba de alta potencia de 500 libras, mientras que el Me-110 contaba con dos bombas de 500 libras y cuatro de 100. Los pilotos sabían que con esta carga tan ligera la capacidad de destrucción era pequeña y podía ser aún menor, porque casi no habían tenido tiempo de aprender a lanzarlas. Muchos lanzaron su primera bomba durante un ataque real sobre Londres u otros objetivos en Inglaterra.

Al principio de estas misiones, los cazabombarderos volaban juntos en formaciones normales de bombarderos, acompañados por los cazas de escolta. Pero enseguida se comprobó que esto no era seguro, porque los cazas enemigos centraban toda su atención en los cazabombarderos. Entonces estos se dispersaron entre la formación de cazas de escolta. Esto entorpeció aún más el trabajo de los cazas, que tuvieron que reducir su velocidad, régimen de ascenso y maniobrabilidad para adaptarse a los pesados cazabombarderos de los que dependían en términos operativos. Como cabía esperar, Goering se mostró muy disgustado con los pilotos de caza. Les reprochó que primero hubieran fracasado en sus tareas de escolta a los bombarderos y ahora se opusieran a hacer lo propio con los cazabombarderos, y subrayó que el cambio en el modo de operar era consecuencia de su incapacidad para desempeñar correctamente su misión anterior. Les dijo que, si no eran capaces de escoltar a los cazabombarderos, lo mejor era desmantelar totalmente la aviación de caza. Las ya deterioradas

relaciones entre los pilotos de combate y el Alto Mando de la Luftwaffe empeoraron. Los pilotos habían luchado durante varias semanas con brillantez y coraje en una batalla encarnizada en la que se habían anotado muchas victorias y habían sufrido pérdidas abrumadoras. Por ello, a partir de ese momento, muchos pilotos jóvenes empezaron a criticar abiertamente al Alto Mando de la Luftwaffe.

Al final, la acción de los cazabombarderos se redujo a unos pocos ataques molestos. Esto, sumado al empeoramiento del tiempo en el Canal de la Mancha a medida que avanzaba el otoño, llevó a la suspensión de los ataques diurnos a Londres después de seis semanas. Los ataques nocturnos estaban a punto de empezar, pero la aviación alemana de caza no iba a participar en ellos. Entre los objetivos de las incursiones no solo estuvo la capital, sino también ciudades más lejanas como Birmingham, Liverpool, Manchester, Southampton, Edimburgo, Glasgow y otras. No hubo necesidad de instruir a las tripulaciones en la técnica de bombardeo nocturno, porque ya habían recibido esa formación en tiempos de paz. Las tripulaciones diurnas se convirtieron en nocturnas y volaban con el mismo avión que habían utilizado en sus incursiones a plena luz del día. Casi de inmediato empezaron a lanzar cada noche más de 1.000 toneladas de bombas sobre los blancos.

La mayor parte de los ataques se realizaban a una altura de entre 9.000 y 18.000 pies. Los bombardeos no solían ser precisos debido a las malas condiciones atmosféricas en las zonas atacadas. El ataque de precisión estaba por llegar. La navegación era buena pero desigual. En esta fase no hubo oposición al ataque nocturno, pero el armamento antiaéreo, especialmente el que defendía el área de Londres, disparó mucho acero y creó alarma en las tripulaciones alemanas, a pesar de que causó pocas bajas. En conjunto, los alemanes consideraron razonables las pérdidas de aviones y de tripulantes sufridas durante esta fase final de la batalla de Inglaterra, causadas por el mal tiempo y por las defensas terrestres. Los ataques continuaron disminuyendo hasta que, en abril de 1941, se redujeron al mínimo.

A primera hora de la tarde del 10 de mayo de 1941, sonó el teléfono del despacho de Galland. Un Goering muy alterado le ordenaba despegar inmediatamente en compañía de toda su ala. Como era casi de noche, no había informes de incursiones enemigas en la costa francesa y así se lo dijo al Reichsmarschall, que gritó: «¿A qué vienen las incursiones enemigas? ¡Tiene que detener un avión en vuelo! El lugarteniente del Führer se ha vuelto loco y está volando a Inglaterra en un Me-110. Hay que derribarlo». Galland se informó de cuánto hacía que había despegado y cuál era el rumbo previsto. Goering le

pidió que le llamara personalmente a su regreso. El primer problema para Galland era que estaba anocheciendo y le constaba que varios Me-110 estaban realizando vuelos de prueba para futuras salidas nocturnas. No había manera de saber cuál de los 110 era el de Rudolf Hess. Por eso decidió hacer un esfuerzo simbólico y ordenó que cada capitán de escuadrón enviara uno o dos aviones.

Galland sabía que Hess había despegado de la fábrica de Messerschmitt, en Augsburgo. Hess había sido piloto durante la Primera Guerra Mundial, pero Galland creía que las posibilidades de que el lugarteniente del Führer lograra alcanzar las Islas Británicas eran escasas. Así se lo comunicó a Goering cuando lo llamó para informarle de que no habían conseguido interceptar el avión. También le dijo que si Hess lograba cruzar el Canal de la Mancha, los Spitfire lo derribarían. Mientras tenía lugar esta llamada, el M-110 pilotado por Hess se había quedado sin combustible cerca de Paisley, en Escocia. El mandatario alemán se había visto obligado a saltar en paracaídas y había sido detenido por un campesino armado de una horca.

Dos días después, se emitió el siguiente comunicado oficial del partido nazi:

> Hace poco, el miembro del partido Rudolf Hess logró hacerse con un avión desobedeciendo las estrictas órdenes del Führer que le prohibían terminantemente volar debido a una enfermedad que había ido empeorando con los años. El 10 de mayo, sobre las seis de la tarde, partió en un vuelo desde Augsburgo del cual todavía no ha regresado (…) De los papeles que ha dejado se desprende que albergaba la ilusión de lograr la paz entre Alemania y Gran Bretaña gracias a su intervención personal a través de sus contactos en Inglaterra.

No hubo una fecha que marcara el final. La batalla de Inglaterra había terminado. La Luftwaffe no había salido derrotada, pero los jóvenes pilotos de caza de la Royal Air Force habían evitado la invasión y la conquista del país. En la primavera de 1941, la atención de Hitler, Goering y la Luftwaffe estaba puesta en otra parte. Durante la tercera semana de mayo, los alemanes invadieron Creta con la indispensable contribución de la de la fuerza aérea. La operación se consideró un gran éxito y, de vuelta en Berlín, el doctor Goebbels, ministro de Propaganda, presentó la conquista de Creta como un ensayo general de la «inminente invasión de las Islas Británicas». Mientras, en París, el *Reichsmarschall* Goering se dirigió a todos los mandos de la Luftwaffe que se hallaban en Francia. Les dijo que la batalla de Inglaterra había sido solo un preludio de la derrota final del enemigo británico, que la operación se llevaría a cabo mediante un «inmenso rearme de la fuerza aérea y la intensificación de la guerra submarina para finalizar con la invasión de las Islas Británicas».

Galland y los demás jefes creyeron que seguía en marcha la operación León Marino o una versión actualizada de la misma. Después del discurso, Goering se llevó aparte a Galland y a Mölders y, frotándose las manos con regocijo, les

confesó que todo lo que acababa de decir era una mentira, una treta para ocultar el verdadero plan del Alto Mando: la inminente invasión de la Unión Soviética. Para Galland esa era la peor de las noticias: librar la guerra en dos frentes y luchar contra la Unión Soviética, con sus enormes recursos naturales y su inmenso potencial humano, en un momento en que el poder militar alemán había demostrado ser insuficiente para conquistar Inglaterra.

El lema de un piloto de caza siempre ha sido «cúbrete las espaldas», asegúrate de que no tienes al enemigo detrás. Eso era y sigue siendo fundamental. Galland recordó entonces lo que Hitler le había dicho a él personalmente y había repetido en el discurso pronunciado en Navidad a los hombres de la JG-26: «Evitad la guerra en dos frentes y eliminad a un enemigo después de otro». Solo tenían una baza a su favor: la fuerza aérea soviética que, aun siendo numerosa, era muy inferior a la Luftwaffe en tecnología y personal. Según Galland, por entonces, en la Luftwaffe casi todos creían que «bastaría con derribar al capitán de una escuadrilla para que el resto de los inexpertos pilotos se perdiera en el camino de regreso. Se les podría disparar como en un campo de tiro al plato». Galland estaba visiblemente conmocionado y horrorizado por el plan de invasión. «¿Y qué pasa con Inglaterra?», preguntó a Goering. Este se limitó a responder haciendo un gesto de desdén con la mano. El Reichsmarschall le dijo que la campaña en el este quedaría resuelta en dos o tres meses. El plan era el siguiente: Mölders se dirigiría al frente oriental durante las primeras cuatro o seis semanas y, luego, las alas de caza 2 y 26 irían al este para relevarle. Al concluir la reunión, Galland y Mölders juraron no revelar el verdadero plan. Galland regresó a su base situada cerca del Canal de la Mancha muy preocupado y sin poder hablar de sus problemas con nadie.

La RAF inició la llamada «*Nonstop Offensive*» [ofensiva sin interrupciones]. Al principio fueron barridos de aviones de caza sobre objetivos alemanes en el continente. Pero pronto pasaron al bombardeo con escolta de caza. Galland no veía un objetivo estratégico claro en estos ataques; los papeles se habían invertido. Ahora el enemigo era el que atacaba y la Luftwaffe la que se defendía. Por entonces, la JG-26 logró su victoria número quinientos y Galland recibió la felicitación del *Feldmarschall* Sperrle. A fin de año, ya se había doblado esa cifra, pero, con el traslado de una gran parte de la aviación de caza alemana al frente oriental, la defensa del Canal de la Mancha se debilitó y la Royal Air Force aprovechó la oportunidad para conquistar la superioridad aérea en la zona.

Sobre las 12 horas del 21 de junio, un día cálido y soleado en la costa del Canal de la Mancha, los radares alemanes detectaron la aproximación de una gran formación de aviones enemigos compuesta de bombarderos Bristol Blenheim con una escolta de unos cincuenta Spitfire y Hurricane que volaban

hacia un blanco: el aeródromo de Arques, cerca de Saint-Omer. Galland envió inmediatamente a sus tres escuadrones al encuentro de la formación enemiga. En la batalla se produjeron muchas bajas en los dos bandos.

A las 12.24 horas, Galland, que volaba al frente de la unidad principal del ala, divisó la formación británica que acababa de bombardear el aeródromo. Desde una altura superior a la de los bombarderos enemigos, se lanzó a través de los cazas británicos y maniobró para acercarse y disparar a un Blenheim situado en el extremo de la última línea de la formación. El bombardero se incendió y Galland vio que una parte de la tripulación se lanzaba en paracaídas. El piloto alemán llevaba 8 minutos de vuelo. Era su victoria número sesenta y ocho.

Galland se preparó para un segundo ataque. Esta vez el objetivo era un bombardero de la primera línea de la formación. Disparó desde corta distancia. El motor de estribor del Blenheim ardió en llamas desprendiendo un espeso humo negro. El bombardero se alejó lentamente de la formación. Dos miembros de la tripulación saltaron del avión y se abrieron sus paracaídas. Se acababa de anotar la victoria número sesenta y nueve.

Cuando aún no se había recuperado de este combate, unas balas trazadoras pasaron por encima de la cabina de Galland. El piloto intentó deshacerse de su perseguidor realizando un cerrado giro descendente con el 109. Pero las balas del Spitfire ya habían alcanzado el radiador derecho y el humo, o el refrigerante, dejaban un rastro detrás del avión. En tan solo unos segundos, el motor se agarrotó y se paró. Pero su suerte se mantuvo intacta. Vio que estaba justo encima del aeródromo de Calais-Marck y podía depositar en tierra el Messerschmitt realizando un aterrizaje forzoso suave. Galland salió ileso y 30 minutos después ya estaba de vuelta sano y salvo en su propio aeródromo.

El día deparó más emociones. A las cuatro de la tarde volvió a sonar la alarma. Otra gran formación enemiga se aproximaba desde el Canal de la Mancha. Galland y todos los pilotos de los cazas de la JG-26 en condiciones de volar salieron a interceptar el ataque. Sin embargo, esta vez Galland no contaba con su ayudante habitual que, como él, había sido alcanzado durante la misión del mediodía, pero que, a diferencia de Galland, aún no había regresado a la base. Ya en vuelo, Galland se unió a los aviones del I/JG-26 al sudeste de Boulogne. Casi de inmediato se encontraron con una formación de Spitfire. Galland alcanzó a uno de los elegantes cazas británicos, que se precipitó envuelto en llamas, proporcionándole su victoria número setenta. Como no tenía un ayudante que atestiguara el derribo, optó por observar su caída y registrarla por sí mismo. No fue una buena decisión.

> Algo duro me golpeó en la cabeza y en el brazo. Mi avión se encontraba en un estado deplorable. Los proyectiles de cañón habían desgarrado las alas. Sentado en mi aparato, me asomaba al vacío. El lado

derecho del fuselaje había volado por los aires. El depósito de combustible y el radiador chorreaban. Instintivamente retrocedí hacia el norte. Ya casi tranquilo, comprobé que, aunque mi Me estaba muy dañado, seguía volando y respondía bastante bien con el motor detenido. Entonces pensé que la suerte volvía a estar de mi lado y que podía intentar regresar planeando. Me encontraba a 18.000 pies de altura.

Me sangraban el brazo y la cabeza, pero no sentía ningún dolor. No había tiempo para eso. Afortunadamente, no tenía ningún órgano vital dañado. Una detonación seca me sacó de mis reflexiones. El depósito, que hasta ese momento se había ido vaciando mansamente, acababa de explotar. Las llamas envolvieron inmediatamente todo el fuselaje. El combustible encendido entró en la cabina. El calor se hacía insoportable. Solo tenía una idea en la cabeza: salir cuanto antes de allí. El mecanismo de apertura del techo de la cabina no funcionaba, debía de estar atascado. ¿Iba a quemarme vivo allí dentro? Me desabroché el cinturón. Intenté abrir la bisagra de la cúpula. La presión del aire era demasiado fuerte. Las llamas me rodeaban. ¡Tenía que abrirla! ¡No podía achicharrarme ahí dentro! ¡Qué horror! Fueron los segundos más terribles de mi vida. Hice un último esfuerzo y empujé el techo con todo mi cuerpo. Por fin se abrió y salió despedido por la fuerza del aire. Yo ya había levantado el morro del avión. Empujé la palanca de mandos, pero no conseguí salir propulsado fuera de ese ataúd en llamas que tan solo unos minutos antes todavía era mi querido y fiel Me-109. El paracaídas sobre el que me había sentado se quedó trabado en la parte fija de la cúpula de la cabina. Para entonces, todo el avión estaba en llamas y me arrastraba en su caída. Pasé un brazo alrededor del mástil de la antena y tiré. Empujé con los pies por todos lados, pero nada. ¿Iba a morir cuando ya había conseguido liberarme a medias? No sé cómo, pero al final lo conseguí. De repente, estaba cayendo. Di varias vueltas en el aire. Gracias a Dios. Con los nervios, estuve a punto de accionar el arnés de desprendimiento rápido en lugar de la cuerda del paracaídas. En el último momento me di cuenta de que estaba liberando el cierre de seguridad. Nuevo susto. El paracaídas y yo hubiéramos aterrizado por separado. Noté un tirón y me hallé colgando del paracaídas como un péndulo. Fui cayendo lenta y suavemente hacia el suelo.

Debajo de mí, una columna de humo negro señalaba el lugar donde se había estrellado mi Me. Normalmente debería haber aterrizado en el Bosque de Boulogne como un mono en un árbol, pero el paracaídas solo rozó un chopo y se plegó. Afortunadamente, toqué tierra en un prado blando y cenagoso. Había llevado mis nervios y energías al límite y me derrumbé. Me sentí como un perro apaleado. Estaba herido. La cabeza y el brazo me sangraban mucho. Me había torcido un tobillo. Me dolía y se me estaba inflamando. No podía caminar ni mantenerme en pie. Aparecieron unos campesinos franceses con cara de pocos amigos y por fin me llevaron a una granja. Los primeros alemanes que vi fueron unos hombres de la Organización Todt que trabajaban en una obra cercana. Me metieron en un coche y me llevaron de regreso a mi base en Audembert.

Otra de las experiencias memorables de Galland tuvo lugar durante el caluroso verano de 1941, cuando llegó el teniente coronel (y más tarde coronel) Douglas Bader, el famoso as de la aviación al que le faltaban las dos piernas. Bader había sido derribado en un combate aéreo en el Paso de Calais. Tras su captura, el piloto inglés estaba ansioso por saber quién lo había alcanzado. Por entonces, tanto los británicos como los alemanes tenían en sus escuadrones muchos alféreces que operaban como pilotos. Cuando ya llevaba un tiempo como prisionero, el piloto inglés confesó a Galland que la idea de que pudiera haber sido abatido por un suboficial le resultaba intolerable (es interesante observar que lo mismo les ocurría a muchos pilotos alemanes derribados, que preferían creer que habían sido alcanzados por un Spitfire que por un Hurricane). En el encuentro de los cazas alemanes con el ala de Bader, el día en que el inglés

había sido derribado, el propio Galland había abatido dos aviones. El as alemán estaba convencido de que el derribo de Bader había sido obra de uno de los jóvenes oficiales alemanes. Pero, como no había modo de saber quién se había anotado la victoria, Galland, como buen anfitrión, decidió no ofender a Bader: escogió a uno de los pilotos que había participado en el combate, un apuesto y joven teniente, y se lo presentó como su vencedor. Bader saludó con agrado al joven alemán.

Galland y su gente estaban encantados de que el legendario Douglas Bader hubiera caído literalmente en sus manos y disfrutaban acogiendo por un tiempo al as de la aviación enemiga antes de enviarlo a un campo de prisioneros. En una de sus primeras conversaciones, Bader le describió así su combate el día en que fue derribado:

> Vi piezas que salían despedidas de mi cacharro. El morro se inclinó hacia abajo. Miré a mi alrededor: la parte trasera del avión casi había desaparecido (…). Solo me quedaba salir lo más rápido posible, pero eso era algo más fácil de decir que de hacer, sobre todo porque el avión caía en vertical y empezó a girar sobre sí mismo. Me puse en pie y empujé con las manos. Ya tenía una pierna fuera. La otra, la derecha, estaba atrapada dentro. Di un tirón y el avión dio otro. Inmediatamente después, caía por el aire sin mi pierna derecha ¡que descendía en compañía del avión!

Bader se refería, evidentemente, a las piernas ortopédicas que llevaba desde un tremendo accidente de avión que había sufrido en 1931. Cuando el paracaídas lo depositó con rudeza en la campiña francesa, sintió un intenso dolor: la pierna artificial que le quedaba se le había clavado en el cuerpo a consecuencia del impacto. Cuando llegó al hospital de Saint-Omer, enseguida preguntó por sus prótesis. La pierna izquierda estaba allí, junto a la cama, pero no la derecha. Bader pidió que la buscaran entre los restos de su Spitfire. Los alemanes la encontraron, pero en muy mal estado. Galland consiguió que uno de sus mecánicos la arreglara y, al poco, el inglés ya intentaba caminar por las salas del hospital. Le habían asignado una habitación privada, pero él pidió que lo trasladaran a una sala común para estar con otros pilotos británicos que también habían sido derribados.

Cuando Bader se recuperó lo suficiente como para viajar, Galland le envió su flamante coche oficial para que lo trasladara a la base con toda ceremonia. Allí tomó el té con los oficiales y los jefes de la JG-26. Según Galland, Bader estuvo encantador y se mostró muy cordial, pero no bajó la guardia en ningún momento ni proporcionó la más pequeña información de índole militar. No tenía por qué preocuparse. Galland y sus oficiales tenían estrictamente prohibido interrogar a ningún prisionero a su cargo. Aun así, antes de que llegara el piloto de la RAF, Galland había ordenado a las personas a su cargo que no le hicieran preguntas relacionadas con la guerra y la estrategia.

Poco a poco, Bader se fue relajando en compañía de sus anfitriones alemanes y aceptó la invitación de Galland a dar un paseo por las instalaciones. Bader pidió a Galland que lanzase un mensaje sobre territorio inglés para decirle a su mujer que estaba bien y pedir que le enviaran sus piernas de repuesto, un uniforme mejor, algo de tabaco y su pipa. Durante el paseo, llegaron hasta donde estaba estacionado el caza de Galland, y Bader pidió permiso para sentarse en la cabina. El alemán accedió y, una vez instalado en el asiento, Bader siguió con gran interés las detalladas explicaciones del otro piloto. En un momento dado, preguntó al alemán: «¿Puede hacerme un gran favor?». Galland contestó: «Por supuesto, siempre que esté en mi mano». «Por una vez en la vida, me gustaría pilotar un Messerschmitt. Déjeme sobrevolar el aeródromo», pidió Bader. Galland lo miró a los ojos y respondió: «Si accedo a su deseo, me temo que se escapará y me veré obligado a perseguirlo. Ahora que nos conocemos, no vamos a disparar el uno contra el otro, ¿verdad?». Los dos se rieron y Bader volvió al hospital.

Más tarde, Galland llamó a Goering y le comunicó que Bader había pedido que le enviaran sus piernas de repuesto, a lo que este accedió. Le dijo a Galland que se pusiera en contacto con la RAF por la frecuencia de socorro y ofreció un salvoconducto a un avión inglés para que aterrizara en un aeródromo cercano a la costa y descargara el paquete para Bader. Los alemanes establecieron el contacto con los ingleses y estos confirmaron que lo habían recibido.

Douglas Bader ató varias sábanas entre sí y se escapó por la ventana del hospital de Saint-Omer, para vergüenza y preocupación de Galland. Mientras tanto, los británicos habían visitado la costa francesa, el aeródromo de Galland y unos cuantos aeródromos más. Y, además de la caja que contenía el par de piernas de repuesto de Bader y otros objetos, habían lanzado un buen número de bombas. Es probable que, para los británicos, la caballerosidad en la guerra hubiera perdido todo su significado durante el incesante bombardeo de Londres. La caja encontrada tenía una gran cruz roja y un mensaje en alemán: «ESTA CAJA CONTIENE PIERNAS ORTOPÉDICAS PARA EL COMANDANTE BADER, PRISIONERO DE GUERRA». A Bader lo volvieron a capturar al poco tiempo, aunque posteriormente protagonizó más tentativas de fuga en Alemania.

Si Douglas Bader era famoso entre los pilotos de la Luftwaffe, Adolf Galland lo era entre los del mando de la aviación de caza de la RAF. En Gran Bretaña era habitual ver fotos de Galland vestido de uniforme luciendo sus condecoraciones, y todo el mundo conocía su afición a los puros, el vino y la buena mesa. Los británicos consideraban a Galland un hombre muy distinguido y lo llamaban

«*The Fighting Fop*», [el dandi aguerrido]. El 15 de abril de 1941, con ocasión del cumpleaños del general de división Theo Osterkamp, se organizó una fiesta en Le Touquet a la que estaba invitado Galland. El piloto voló a Brest, cargó una cesta de champán y langostas en su caza y despegó en dirección a Le Touquet. Le acompañaba su escolta habitual, el teniente Westphal. Su rumbo les llevó bastante cerca de la costa inglesa, por lo que se encontraron con un vuelo de Spitfire cerca de Kent que seguramente había recibido órdenes de salir al encuentro del avión enemigo que se aproximaba. Galland destruyó de inmediato uno de los aviones británicos y se dispuso a atacar a otro sin advertir que el teniente Westphal tenía un problema técnico con el avión y no podría ayudarle en caso necesario. Cambiaron las tornas a favor de los Spitfire, y Galland no tuvo más remedio que huir hacia la costa francesa con su valiosa carga. De nuevo la suerte sonrió al piloto alemán, que logró alejarse de los cazas enemigos que le perseguían. En ese momento, Galland se reprochaba no haber volado en línea recta desde Brest. Además, había perdido de vista a su escolta. Cuando estaba llegando a Le Touquet, vio una serie de destellos rojos sobre la pista de aterrizaje y al personal de tierra agitando los brazos frenéticamente. Dio una vuelta para acercase de nuevo y otra vez fue recibido con una cascada de destellos. Por fin se dio cuenta de que no había extraído el tren de aterrizaje. Probablemente había sacado sin querer las ruedas durante la huida y, luego, creyendo que estaban recogidas, había intentado extraerlas al acercarse al aeródromo, haciendo justo lo contrario. En ese momento, Galland pensó que realizar un aterrizaje sin ruedas no era modo de tratar un cargamento de champán.

Durante la triste y sombría tarde del 17 de noviembre de 1941, Adolf Galland oyó por la radio el comunicado del Cuartel General de las Fuerzas Armadas: «Esta mañana, el Generalluftzeugmeister de la Luftwaffe, Generaloberst Ernst Udet ha sufrido un accidente mortal mientras probaba un nuevo tipo de avión. El Führer ha ordenado que se celebre un funeral de Estado en su honor». Al cabo de una hora, Galland era llamado a Berlín.

Galland pasó esa hora recordando a Udet: su popularidad entre los pilotos de caza, su encanto carismático y buena disposición, su destreza en el vuelo y sus sesenta y dos victorias en la Primera Guerra Mundial. Rememoró cómo, en 1933, Goering había vencido su resistencia y había logrado que ayudara a la reconstrucción de la Luftwaffe. Al principio, Udet ejerció como jefe de mando de la aviación de caza. En 1936 se convirtió en jefe del departamento técnico del Ministerio del Aire y, en 1938, fue ascendido a Generalluftzeugmeister, responsable del rearme aéreo alemán. Cuando estalló la guerra en Europa, Udet,

como Galland, estaba convencido de que la insistencia de la Luftwaffe en los bombarderos de alcance medio era un error y que lo que se necesitaba eran miles de aviones de caza. El poder que le otorgaba su cargo le hubiera permitido hacer mucho, pero le faltaba la capacidad de organización necesaria para triunfar en su papel. La carga fue demasiado pesada para él. Perdió su calidez y su natural encanto y se sumió en una profunda depresión. Udet no murió en un accidente aéreo, se suicidó en su casa.

Werner Mölders, que iba a formar parte de la guardia de honor en el funeral de Ernst Udet, viajó como pasajero en un bombardero Heinkel He-111 desde Crimea a Berlín. El Heinkel se estrelló debido al mal tiempo y Mölders murió. En el accidente también fallecieron un mecánico que lo acompañaba y el piloto del bombardero. El ayudante de campo y el radiotelegrafista, que sobrevivieron, aportaron la información necesaria para reconstruir el accidente al detalle. Dos días después del funeral de Udet, Galland asistía al de su amigo Mölders. Después del servicio religioso, Goering lo llamó aparte y le comunicó que lo ascendía a jefe de mando de la aviación de caza. Galland respondió: «Mölders ha sido el mejor aviador que ha tenido la Luftwaffe. Era un hombre bueno, muy estricto con su propia conducta, por lo que esperaba la misma actitud de sus hombres. Era una persona maravillosa». Probablemente lo último que quería Galland era convertirse en oficial de Estado Mayor. Él era un cazador, un carismático aviador, eso era lo que realmente le importaba. En ese momento prometió que nunca perdería contacto con sus hombres.

En enero de 1942, en el puerto de Brest estaban atracados el Scharnhorst y el Gneisenau, dos cruceros de combate alemanes de 28.000 toneladas, además del Prinz Eugen, de 10.000 toneladas. Desde el principio de la guerra, estos tres navíos, en conjunto, habían hundido más de un millón de toneladas de barcos británicos, entre los que se encontraban el portaaviones Glorious y el acorazado Hood (hundido por el Prinz Eugen y el acorazado Bismarck). Llevaban en Brest desde la primavera de 1941, actuando como «flota de diversión». Era una pequeña flota estática que servía para inmovilizar a una parte de la fuerza naval británica en puerto. Su presencia obligaba a los ingleses a mantener en alerta a una gran parte de su flota para proteger sus convoyes en el Canal de la Mancha y a suspender el despliegue de la fuerza naval que pretendía intervenir en el Mediterráneo contra los barcos de abastecimiento alemanes e italianos que colaboraban en la campaña del norte de África. Por eso, los poderosos acorazados amarrados en Brest eran blancos tentadores para la RAF. La mayor parte de los ataques de la aviación británica fueron infructuosos y los ingleses perdieron cuarenta y tres aviones y doscientos cuarenta y siete hombres. Y

aunque el Scharnhorst sufrió daños graves como consecuencia de un ataque, los dos cruceros de combate fueron reparados.

Mientras, la Unión Soviética, que para entonces ya era aliada de Gran Bretaña y de Estados Unidos, pedía que se abriera un segundo frente contra Alemania. Hitler creía que el nuevo frente se iba a establecer en Escandinavia y que eso podía poner en peligro el éxito de su futura ofensiva contra la Unión Soviética. La península escandinava era de especial importancia porque Alemania estaba haciendo ensayos con agua pesada en Noruega para desarrollar armas atómicas. Por eso Hitler decidió desplazar los tres acorazados atracados en Brest a Noruega, pasando por Alemania.

Para trasladar los navíos alemanes desde el puerto francés había dos posibles rutas. La primera, alrededor de Escocia, podía conducir a un encuentro con la *Home Fleet*, la flota que protegía las aguas territoriales de Gran Bretaña, que estaba estacionada en Scapa Flow con al menos tres acorazados y dos portaaviones. La marina alemana consideraba imposible esta opción y no estaba dispuesta a contemplarla. La única posibilidad que quedaba era la ruta sur, a través del Canal de la Mancha, que expondría a los barcos alemanes a la amenaza de la Royal Air Force y de las unidades navales británicas, así como al fuego de la batería de costa. Los alemanes consideraron esta «carrera por el Canal» como la mejor opción, especialmente si los cazas de la Luftwaffe la apoyaban eficazmente desde el aire.

Johannes Jeschonnek, jefe del Estado Mayor General de la Luftwaffe, informó a Galland de la misión, bautizada como Operación Thunderbolt. Pronto iba a tener lugar una reunión con Hitler para hablar de la operación, y Jeschonnek estaba convencido de que los representantes de la marina pedirían «una escolta cerrada y continua, con cobertura aérea total por una fuerza suficiente de cazas». Jeschonnek se oponía radicalmente a esa petición, porque toda la aviación de caza de la Luftwaffe en el Canal de la Mancha no superaba los doscientos cincuenta aparatos, parte de los cuales eran aviones de instrucción. Jeschonnek y Galland fueron convocados a la reunión. Goering no iba a asistir porque sabía que no podía decir no al Führer, aunque también sabía que la fuerza de caza disponible en el Canal de la Mancha era inadecuada para la misión. Jeschonnek propuso que Galland, como jefe de la aviación de caza en el Canal, asumiera la responsabilidad de planear la operación.

La reunión tuvo lugar el 12 de enero en la «guarida del lobo», el búnker de Hitler. Asistieron el Führer; el mariscal de campo y comandante del Estado Mayor Keitel, el gran almirante Raeder, el vicealmirante Ciliax, el comodoro Ruge, los jefes de los acorazados, Jeschonnek, Galland, los ayudantes de campo y los taquígrafos. Hitler empezó resumiendo los motivos que le habían llevado a

tomar la decisión de trasladar casi toda la flota alemana a aguas noruegas. Luego Ciliax expuso los puntos fundamentales del plan del almirantazgo: 1. Los movimientos de los barcos tenía que reducirse al mínimo antes de iniciar la operación. 2. Los barcos tenían que abandonar el puerto de Brest por la noche para cruzar el Canal de la Mancha de día, lo que les permitiría defenderse mejor. 3. Los barcos debían ser escoltados desde el anochecer hasta el amanecer por una fuerza de caza lo más nutrida posible. La Marina también solicitó ayuda adicional para los ataques a las bases de aviones torpedero, y Raeder insistió en que el éxito o el fracaso de la operación iba a depender únicamente de la actuación de la Luftwaffe. Jeschonnek dijo que iba a ser difícil ofrecer escolta permanente con solo doscientos cincuenta aviones, pero que también emplearía algunos cazas nocturnos al amanecer y al anochecer. A continuación, Hitler ordenó a la Luftwaffe hacer todo lo posible para garantizar la seguridad de los acorazados. Jeschonnek insistió en que no podía garantizar una protección ininterrumpida con los aviones de caza disponibles. La reunión finalizó. La operación se iba a llevar a cabo tal como estaba planeada.

En la reunión de la Thunderbolt, Hitler había pedido absoluto secreto como prerrequisito para lograr el éxito de la operación. El Führer tenía un documento preparado que todos los asistentes debían firmar en el que prometían mantener en secreto la misión. Al acabar la sesión, Hitler le preguntó a Galland en privado si él creía que la operación tendría éxito, teniendo en cuenta que todo dependía de la protección aérea las unidades navales a su paso de por el Canal de la Mancha. Galland sopesó bien la respuesta:

> Todo depende de cuánto tiempo tengan los ingleses para movilizar a la RAF contra los barcos. Necesitamos pillarles totalmente desprevenidos y tener un poco de suerte. Mis pilotos de caza darán los mejor de sí mismos sabiendo lo que está en juego.

La planificación y los preparativos para la Operación Thunderbolt se iniciaron en el más estricto secreto. En apariencia, los alemanes se estaban preparando para una nueva ofensiva a gran escala contra Inglaterra. La Marina alemana se refería a la futura misión con la palabra clave Cerberus, para disfrazar la operación verdadera. Tenían que simular que estaban organizando un gran despliegue en el Atlántico. El mantenimiento de esta estratagema generó un sinfín de mensajes de radio engañosos. Hasta Hitler participó en este fraude al bromear sobre su intención de decir a Mussolini que los acorazados de Brest pronto iban a zarpar rumbo al Pacífico para ayudar a los japoneses. El Führer aseguró que transmitir el mensaje a su homólogo italiano era el modo más rápido y seguro de proporcionar esa información al almirantazgo británico.

La dirección táctica de los acorazados alemanes recayó en el vicealmirante Ciliax, como responsable los navíos. Para lograr una colaboración más fluida

durante la operación, los mandos navales y de la fuerza aérea se intercambiaban oficiales de enlace. Entre el 22 de enero y el 10 de febrero se realizaron prácticas de prueba con cuatrocientas cincuenta salidas de aviones de caza. En esos días, los bombarderos de la RAF atacaron el puerto de Brest prácticamente todas las noches, pero no lograron dañar los tres acorazados que se estaban preparando para zarpar.

Los cazas de escolta tenían previsto operar desde diferentes aeródromos para minimizar las distancias de vuelo hasta los barcos y maximizar el tiempo de permanencia en el aire, sobre los navíos. Los aeródromos eran los de Abbeville, Lille, Calais, Le Touquet, Cherburgo, Caen, Le Havre, Schiphol, Jever y Wilhelmshaven. El cuartel general de Galland se comunicaría con los diferentes aeródromos y con la flotilla del Canal de la Mancha por una frecuencia de onda corta especial y por conexiones de radio de onda larga. También iban a utilizarse nuevos métodos de interferencia y desorientación del servicio de radar enemigo que aún estaban en fase de prueba.

Para permitir que la flotilla alcanzara la mayor velocidad posible a través del Canal de la Mancha y evitar las minas, se decidió trazar el rumbo más o menos por en medio de las aguas del Canal. Se colocaron unas embarcaciones fijas para ayudar a la navegación de los acorazados. Una flota de ochenta dragaminas limpió más de cien minas a lo largo del camino. Todas estas actividades se llevaron a cabo de noche.

El plan de Galland para la cobertura aérea de los navíos requería establecer sucesivas oleadas de dieciséis aviones que permanecerían sobrevolando los barcos durante unos 35 minutos. Si los cazas no se encontraban con aviones enemigos durante ese tiempo, podrían permanecer 10 minutos más. Cada nueva ola de cazas tenía que llegar 10 minutos antes del relevo de modo que, durante al menos 10 minutos, la flotilla contaría con treinta y dos cazas para proteger los barcos. La tripulación en tierra de los cazas, ya de por sí muy eficaz, recibió preparación específica para reducir el tiempo de repostaje y reabastecimiento de munición de los cazas a solo 30 minutos.

Los pilotos de los cazas tenían orden de interceptar el ataque de los aviones enemigos y, si alguno de esos aviones atravesaba la cobertura de cazas alemanes, debían atacar directamente a los acorazados, respondiendo por todos los medios a su alcance, incluido, si era necesario, la embestida. Los alemanes tenían que evitar los enfrentamientos contra aviones enemigos que se alejaran de la zona de combate. Lo único importante debía ser la protección adecuada de los acorazados.

Para la elección de la fecha de inicio de la operación Thunderbolt se tuvo en cuenta ante todo el elemento sorpresa. Había que aprovechar las largas noches de

invierno antes de que, pasado el mes de febrero, se hicieran más cortas. De modo que la misión tenía que ponerse en marcha antes de que terminara el mes. Otro factor importante a tener en cuenta eran las condiciones del agua y de la marea, que entre el 7 y el 15 del mes eran óptimas. Por último había que estar pendientes de la situación meteorológica a partir de la información que los alemanes podían obtener. El responsable de decidir la fecha de inicio de la operación Thunderbolt fue el almirante general Sallwachter, comandante en jefe del comando de la zona naval oeste. Sallwachter decidió que los barcos zarparían del puerto de Brest el 11 de febrero a las ocho de la tarde.

Pero los servicios de inteligencia británicos funcionaron con el suficiente acierto como para alertar a la RAF del inminente movimiento de los acorazados alemanes alrededor del 11 de febrero. Durante los días anteriores, la aviación británica lanzó mil cien minas magnéticas entre Brest y las islas Frisias, al norte de Alemania. Así pues, la RAF sabía que los barcos alemanes iban a pasar por el Canal de la Mancha durante la noche y se había preparado para un enfrentamiento nocturno en algún lugar entre Dover y Calais, en el estrecho.

Los británicos sabían que algo iba a pasar con los acorazados, pero no cuándo. Al anochecer del día 11, siete destructores alemanes se reunían cerca de la entrada del puerto de Brest para formar un perímetro de protección alrededor de las naves, que zarparon a las ocho de la tarde, como estaba previsto. Casi de inmediato, saltó la alarma aérea y los tres barcos tuvieron que volver al amarradero: se aproximaba un ataque de la RAF. Los alemanes crearon enseguida una pantalla de humo en el puerto. A medida que los bombarderos enemigos se acercaban, comenzó a resonar el fuego antiaéreo y los reflectores iluminaron el cielo nocturno en busca de los intrusos. Precedidos por el ruido de sus motores, veinte bombarderos británicos hicieron su aparición sobre el puerto de Brest, volando a una altura de entre 6.000 y 9.000 pies, y soltaron su carga de bombas, que estallaron alrededor del puerto. Entonces, la artillería de los barcos se sumó a la fiesta. Las naves volvieron a salir ilesas y, a las once de la noche, zarparon de Brest: la operación Thunderbolt-Cerberus había empezado.

Pasados 13 minutos de la medianoche, la formación naval dobló Ushant, al oeste de Bretaña, y puso rumbo al Canal de la Mancha en el más completo silencio radiofónico. Navegaban a 30 nudos y enseguida recuperaron el tiempo perdido por culpa del ataque aéreo. Iban a alcanzar la posición prevista al amanecer, como estaba planeado. A la altura de Cherburgo, un grupo de torpederos alemanes se unió a los acorazados para reforzar el perímetro de protección. Los torpederos iban a ser relevados por una fuerza igual a todo lo largo del trayecto. Hacia las nueve de la mañana, los acorazados estaban delante de la península de Cotentin y los cazas destructores volaban por encima de la

superficie del mar, donde los radares ingleses no podían detectarlos. Entonces, a la altura de Dieppe, se descubrió una zona minada que se encontraba en la trayectoria de los barcos. Los dragaminas recibieron la orden de abrir una brecha en la barrera de minas. Los barcos la atravesaron sin incidencias.

Se produjo un solapamiento en la protección aérea. A los cazas nocturnos Me-110 que habían volado a la izquierda de la flotilla enemiga se unió la primera ola de cazas diurnos. Los pilotos tenían orden de volar lo más bajo posible y mantener un completo silencio radiofónico. Como medida de seguridad, Galland mantenía entre veinticinco y treinta cazas de reserva en diferentes aeródromos, con los pilotos instalados dentro de la cabina y preparados para despegar inmediatamente en caso de necesidad. A las once de la mañana, los cazas nocturnos fueron relevados y aterrizaron en los aeródromos del sector holandés. Luego se prepararon para desempeñar sus labores de escolta esa misma noche. La flotilla se acercaba al punto más angosto del Canal de la Mancha: iba a atravesar el paso entre Dover y Calais a plena luz del día.

Justo cuando los cazas nocturnos abandonaron la flotilla, los operadores de radio interceptaron un mensaje del piloto de un Spitfire advirtiendo a su base de que una nutrida formación naval alemana compuesta de tres grandes acorazados y otros veinte buques de guerra navegaba a todo vapor hacia el estrecho de Dover. Lloviznaba y las nubes habían descendido a unos 600 pies. La visibilidad no era muy buena pero permitía ver los acantilados blancos de la costa inglesa. Galland utilizó una táctica brillante: mantuvo el silencio radiofónico todo lo que pudo, logrando que la flotilla navegara 35 millas más sin ser molestada, justo cuando atravesaba la parte más estrecha del Canal de la Mancha. Pasaron casi dos horas entre el avistamiento de la RAF y el primer ataque británico a los barcos. La suerte no abandonaba a los alemanes. Cuando los acorazados pasaban frente a Boulogne, se sumaron a la flotilla quince lanchas torpederas que ampliaron el cinturón de seguridad. Los pilotos de caza de la JG-2 y la JG-26 con base en el Canal de la Mancha estaban aún frescos y preparados para la batalla aérea que inevitablemente iba a producirse.

La acción se inició a las 13.16 h, cuando las baterías de costa abrieron fuego contra el Prinz Eugen. Casi en el mismo momento, estalló la lucha entre los barcos lanzatorpedos alemanes y británicos. El crucero de combate Scharnhorst informó de que estaba bajo el fuego de la artillería, a 400 yardas del puerto. El azar quiso que la flotilla navegara por el punto más cercano a las bases de los cazas de Galland, por lo que este pudo sumarse a la cobertura de combate tan solo unos instantes después, cuando seis torpederos británicos Fairey Swordfish y su escolta de Spitfire se acercaban a la flotilla para atacar en vuelo rasante. En ese momento, uno de los buques de guerra rompió el silencio radiofónico para

dirigir a los Messerschmitt y Focke-Wulf hacia los atacantes. La mayor parte de los cazas se enfrentaron a los Spitfire de escolta mientras los restantes, en cooperación con la artillería de los buques de guerra, derribaron a todos los bombarderos Swordfish. Una vez roto el mutismo, Galland anuló la orden de silencio radiofónico y de volar a baja altura.

Los encarnizados combates navales y aéreos en torno a los acorazados alemanes se prolongaron durante más de cinco horas. Los pilotos de Galland y la artillería de los barcos derribaron a más de sesenta aviones enemigos de varios tipos, como Spitfire, Swordfish, Blenheim, Wellington, Hampden y Whirlwind. Durante la refriega, hacia las 15.30 h, el buque insignia Scharnhorst chocó contra una mina y sufrió una fuerte sacudida. Se quedó sin luces y sin comunicación por radio. Estaba parado y perdía combustible por la popa. El destructor alemán Z-29 se dirigió de inmediato en su ayuda para embarcar a bordo al comandante y al oficial de enlace del centro de control de cazas. El tiempo empeoraba rápidamente. El límite de nubosidad bajó de los 500 pies y la visibilidad no superaba la media milla. La flotilla continuó navegando con el Gneisenau, el Prinz Eugen y la mayor parte de los destructores y de los torpederos. A las 18.45 h, el Scharnhorst se ponía en marcha de nuevo y navegaba a todo vapor intentando alcanzar a la flotilla.

Poco después de la 21 h, el Gneisenau se topó con una mina. La fuerza de la explosión lo hizo estremecerse con violencia. Se pararon los motores, pero los daños fueron superficiales y, al rato, ya navegaba de nuevo. Una hora después fue el Scharnhorst el que chocó contra otra mina, pero logró continuar, aunque reduciendo la velocidad a 15 nudos. A primera hora del 13 de febrero, el Gneisenau y el Prinz Eugene llegaron a Kiel. Y a las 10.30 h el Scharnhorst entraba en el puerto de Wilhelmshaven.

Galland recordaba:

> La situación atmosférica había evolucionado de forma realmente dramática para la acción de los cazas. En el Paso de Calais (n. º 1) el despegue y el aterrizaje aún no se habían visto afectados, aunque solo era posible acercarse a la flotilla del Canal de la Mancha en vuelo rasante. Pero, para entonces, la distancia de 120 millas era tan lejana que, tras 30 minutos de escolta, no se podía regresar a la base. Por eso los cazas tenían que aterrizar en territorio holandés (n. º 2). Y allí el tiempo era aún peor. En muchos tramos las nubes tocaban el suelo. Para mí no fue fácil ordenar a los cazas que aterrizaran en esa zona tan turbulenta tras su cuarta salida en ese día de intensos combates, pero no tenía alternativa. De hecho, había muy pocos lugares donde se pudiera hacer un aterrizaje de emergencia fuera de los aeródromos, por lo que algunos cazas se estrellaron. Pero la mayoría de los pilotos aterrizó de forma segura. Por iniciativa propia y sin esperar órdenes, unos cuantos oficiales de vuelo y jefes de escuadrón despegaron de nuevo antes de que oscureciera, en pequeñas formaciones, tras haber repostado rápidamente. Eran conscientes de lo que estaba en juego. Ese día nadie pensó en su seguridad. Los pilotos de caza fueron más allá de sus obligaciones. Se vieron arrastrados por la grandeza de la operación y mostraron un entusiasmo que a mí se me antojaba imposible después del largo y duro combate que los escuadrones habían librado en el Canal de la Mancha, después de las

grandes pérdidas que habían sufrido, después de tan amargas decepciones.

A finales de 1942, la fortuna de Alemania en la guerra había dado un vuelco. En Rusia, en El Alamein y en otros lugares, los alemanes estaban cosechando más derrotas que victorias. Sus ejércitos se batían en retirada y Hitler, que siempre buscaba un chivo expiatorio al que culpar de sus estrategias fallidas, cada vez acusaba con más frecuencia a la Luftwaffe. La ineptitud, la adicción a las drogas y la incompetencia de Goering pasaron al primer plano. El Reichsmarschall sintió vergüenza, como le había ocurrido anteriormente a Jeschonnek al recibir el mismo tratamiento del Führer, al que tanto había reverenciado. En aquella ocasión, el desastre de Stalingrado, donde la Luftwaffe fue incapaz de reabastecer a las tropas alemanas rodeadas, atrajo toda la ira de Hitler sobre Jeschonnek, que no pudo soportar la presión y acabó suicidándose.

A medida que la situación empeoraba para la fuerza aérea y para el Reich, Goering acusaba con mayor frecuencia a Galland de lo que estaba ocurriendo. El jefe de cazas se reafirmaba cada vez más en su filosofía básica del cazador: tácticas agresivas constantes, incluso en defensa. Cada vez era mayor la capacidad de las fuerzas aéreas británicas y norteamericanas para lanzar ataques masivos y demoledores no solo contra blancos situados en el territorio continental de Alemania, sino también contra las ciudades alemanas, y Galland estaba decidido a defender a su país desde el aire siguiendo esas mismas tácticas agresivas.

Sin embargo, como los acontecimientos en 1944 se iban a encargar de demostrar, en la mayor parte de las batallas aéreas que se produjeron en Europa ese año fueron los alemanes los que más pérdidas sufrieron, tanto en tierra como en el aire. Pero hubo excepciones. En febrero y marzo, en el curso de varios ataques aéreos diurnos de la aviación norteamericana sobre objetivos alemanes, los cazas y la artillería antiaérea derribaron más de sesenta bombarderos pesados, causando a la USAAF., en cada ocasión, más de seiscientas bajas de hombres muy preparados. Y en la noche del 30 al 31 de marzo, cuando más de ochocientos bombarderos de la Royal Air Force atacaron Núremberg, los cazas nocturnos alemanes derribaron noventa aviones enemigos. Otra victoria de la Luftwaffe tuvo lugar el 10 de febrero. Una fuerza de ciento sesenta y nueve bombarderos B-17 que atacaba Brunswick se retrasó por culpa del mal tiempo y llegó tarde a su cita con los cazas de escolta que debían cubrirles en la retirada. Ese día, los alemanes había logrado reunir unos trescientos cincuenta cazas, que localizaron a los bombarderos y los atacaron aprovechando la espesa estela blanca de vapor que dejaban los motores tras de sí. Los aviones alemanes consiguieron ocultarse en las estelas para atacar a los bombarderos, logrando

destruir veintinueve B-17 y ocho cazas de escolta, además de dañar a ciento once bombarderos más.

Pero hacía tiempo que los norteamericanos y los británicos habían decidido desarrollar una fuerza aérea bien equilibrada y muy capaz que acabaría por destruir Alemania. En ese empeño, ambos cometieron errores, aprendieron de ellos y continuaron creciendo en número y en potencial. Para Galland, en cambio, la Luftwaffe había llegado a un punto crítico: no disponía de una aviación de caza suficiente ni en número ni en rendimiento. De esas insuficiencias tenía que hablar con el *Reichsmarschall* en Schloss Veltenstein en el otoño de 1943.

Conversaron mientras paseaban por el patio de Veltenstein. Por entonces, Galland ya estaba acostumbrado a que Goering le hiciera responsable de los fracasos de la aviación de caza de la Luftwaffe, pero no se mordía la lengua a la hora de defender sus principios, sus normas y su forma de actuar. Habló insistentemente de la necesidad de reforzar la aviación de caza con mejores aparatos y más instrucción y, cuando discrepaba con los puntos de vista del *Reichsmarschall*, lo desafiaba. Durante la conversación, Goering se mostraba cada vez más nervioso. Al final, llegaron a un tema particularmente delicado que implicaba al Führer. Hitler creía que se necesitaba un cañón de gran calibre y de larga distancia como arma principal para los cazas pesados Me-410, y había acusado a Goering de ser el responsable del retraso en el desarrollo de esta arma, tanto en el ejército de tierra como en la marina. La fuerza naval tenía un arma parecida para utilizar contra blancos lejanos. El ejército de tierra disponía de ella en sus tanques más modernos, lo que les permitía disparar con precisión al enemigo desde una distancia de 3.000 yardas. Solo la aviación carecía de esa arma y seguía teniendo que acercarse a una distancia de 400 yardas de un avión enemigo (por ejemplo, de un bombardero norteamericano de una formación bien protegida) para poder alcanzarlo. La petición del Führer se materializó en un avión armado con un cañón modificado para tiro automático que pesaba 2.000 libras. Tenía un cargador para quince proyectiles y un ritmo de disparo aproximado de un proyectil por segundo. El tubo del cañón sobresalía casi 10 pies por delante del caza, haciendo que el manejo del avión fuera mucho más difícil que cuando iba equipado con el armamento convencional. El cañón se atascaba invariablemente al cabo de unos cinco disparos y no se podía dar en el blanco a 3.000 yardas, ni siquiera a mil. La distancia máxima para alcanzar el blanco era de 400 yardas, aunque muchas veces resultaba imposible debido a la dificultad de pilotar el avión y disparar el cañón al mismo tiempo.

Galland ofreció a Goering una explicación detallada y bien razonada y le expuso con todo lujo de detalles los problemas que generaba el sistema de armas

según los ingenieros especialistas, las tripulaciones y él mismo. Pero, para entonces, Goering estaba tan enfadado que ya no podía mantener una discusión racional. Igual que en otras ocasiones, acusó a los pilotos de caza de cobardía. Como siempre, Galland los defendió, poniendo en riesgo su carrera y hasta su vida. Goering reprendió a Galland a gritos por proteger a los pilotos de caza y sabotear las órdenes que él dictaba, en su calidad de Reichsmarschall, tras una profunda y minuciosa consideración. Galland, por su parte, consideraba que la orden de poner en marcha un gran despliegue de aviones Me-410 era deplorable y una irresponsabilidad y que las furibundas y continuas críticas y exigencias de Goering eran intolerables. Le dijo a su interlocutor que su conciencia no le permitía cumplir con sus exigencias y le pidió que le relevara de su cargo de jefe de mando de la aviación de caza y lo devolviera al frente. Goering, desconcertado, se quedó en silencio. Luego respondió: «Concedido».

Dos semanas después de la acalorada conversación mantenida en Veltenstein, Galland quiso saber quién le iba a suceder en el cargo y cuándo iba a producirse el relevo. Le contestaron que todavía no se había cursado ninguna orden y que ya se le informaría a su debido tiempo. Dos semanas después, le comunicaron que debía permanecer en su puesto. Y al cabo de unas semanas más, el Reichsmarschall se disculpó ante Galland y le pidió que comprendiera que su actitud aquel día había sido provocada por el estrés.

Marzo de 1944. Con la entrada en funcionamiento del Mustang P-51, el mejor caza de escolta de largo alcance de la aviación de bombardeo diurno norteamericana, Goering volvió a obsesionarse hasta la desmesura con la máxima de la que siempre se había jactado: que ningún bombardero aliado sobrevolaría los cielos de Berlín. Ahora los bombarderos enemigos podían acertar blancos en cualquier punto de Alemania contando con una protección continua de cazas y una gran mejora en las posibilidades de supervivencia. En un informe de abril de 1944, Galland decía:

> Hoy hemos combatido en una proporción de uno a siete. El nivel de preparación de los norteamericanos es altísimo. Loa aviación de caza diurna ha perdido más de mil aviones durante los últimos cuatro meses y, con ellos, a muchos de nuestros mejores oficiales. Esos huecos no se pueden rellenar. En cada ataque enemigo perdemos unos cincuenta cazas. Las cosas están tan mal que existe el peligro de que nuestra arma desaparezca.

La situación se había vuelto tan desesperada para la Luftwaffe que hubo que crear una nueva fuerza de interceptación: los cazas de asalto. Galland lo recuerda así:

> Los pilotos de caza alemanes nunca claudicaban ante la superioridad enemiga ni se resignaban. Era algo que formaba parte de su esencia. Llegaban incluso a atacar a los letales bombarderos sacrificando sus propias vidas. Así las cosas, a finales de 1943, entre las muchas propuestas

procedentes del frente, recibí esta: embestir a los aviones de bombardeo pesado y especialmente a los aviones guía. Esta idea estaba sin duda inspirada en los pilotos kamikazes japoneses que, para destruir objetivos de especial relevancia, se lanzaban con su avión contra ellos. Se inmolaban en razón de sus creencias, de sus tradiciones y debido a la idea del heroísmo que tenía la raza japonesa. Nosotros, los europeos, podíamos considerar admirable esta actitud, pero era ajena a nuestra forma de ser. De modo que tuve que rechazar la autoinmolación por una cuestión de principios. Sin embargo, estas ideas, defendidas con gran vehemencia por el mayor von Kornatzki, dieron lugar a la formación de unas unidades de élite especiales de caza. En lugar de embestir, los cazas tenían que atacar a los bombarderos en formación cerrada y acercándose a ellos todo lo posible. Con un armamento más potente tendrían más posibilidades de derribar a un avión enemigo. La embestida no era necesaria. Pero era imprescindible meterse de lleno y aproximarse lo más posible. Había que derribar al bombardero pesado a cualquier precio. Si durante ese ataque en aluvión el caza resultaba seriamente dañado, su piloto siempre podía embestir primero y lanzarse en paracaídas después.

Una escuadrilla experimental probó este sistema de ataque. Luego se pidieron voluntarios para volar con las nuevas unidades y la respuesta fue entusiasta. Los cazas de asalto estaban equipados con aviones Focke-Wulf Fw-190 especialmente modificados y armados con cañones. El piloto iba protegido por un blindaje especial. El primer escuadrón de este tipo que se formó fue el IV (Sturm)/JG 3/Udet. Enseguida quedó demostrada su eficacia: obtuvo unos resultados impresionantes y sufrió pérdidas relativamente bajas. Galland intentó incorporar uno de esos escuadrones a cada una de las alas de caza que defendían el Reich.

Participé en una operación aérea de cazas destinada a la defensa del Reich junto con el inspector de cazas diurnos del este, *Oberst* Hannes Trautloft. Nos informaron de que un «perro gordo» (una gran formación de bombarderos pesados enemigos) se acercaba a la costa holandesa. Seguimos la trayectoria, como siempre lo hacíamos, desde la pequeña sala de control de Hottengrund. Ordené que tuvieran preparados dos Focke-Wulf en el aeródromo de Staaken e invité a Trautloft a acompañarme. El coronel recorrió a la carrera las 50 yardas que lo separaban del avión, que ya tenía el motor en marcha. Diez minutos después, despegamos desde Staaken rumbo al oeste. Volamos a una altura de 25.000 pies.

Por la longitud de onda de los cazas del Reich recibimos detalles de la localización, rumbo, altitud y otras informaciones referentes a una gran formación de unos ochocientos B-17 y otros aviones que volaban por delante o protegiendo los costados. Acabábamos de cruzar el Elba al norte de Magdeburgo, cuando vimos por primera vez al enemigo. Dejamos que la formación norteamericana pasara a una respetuosa distancia de entre 5 y 10 millas. Eran ochocientos bombarderos que llevaban en sus cuerpos plateados 2.000 toneladas de muerte, destrucción y fuego y volaban hacia sus blancos en el corazón de Alemania. Había que hacer algo. Oleada tras oleada, las formaciones de bombarderos cuatrimotores parecían inacabables. A derecha e izquierda, por encima de los bombarderos, volaba una manada de cazas Mustang, algunos de los cuales dejaban a su paso estelas de vapor. El Estado Mayor informó: «El alcance de la escolta de caza enemiga no va más allá del Elba». Hacía mucho que habían dejado de hablar del Ruhr, pero seguían negándose a reconocer lo que significaban todos esos aviones sobrevolando el cielo alemán.

Para ilustrar el miserable estado en que se encontraba la aviación de caza de la Luftwaffe cuando se produjo el desembarco aliado el día D, el 6 de junio de 1944, baste decir que la 3.ª flota aérea tenía menos de cien cazas disponibles para enfrentarse a los más de seis mil aviones aliados que participaron en la

invasión. La fuerza aérea alemana al completo, en todos los frentes de combate, tan solo poseía tres mil doscientos veintidós aviones, de los cuales únicamente el cuarenta por ciento estaban operativos. En Francia solo quedaron estacionadas dos alas de caza alemanas. La mayor parte de la aviación de caza estaba siendo utilizada en la defensa del Reich. Durante los días y noches del desembarco de Normandía, los norteamericanos y los británicos siguieron con su ofensiva de bombardeo combinado contra Alemania. Sus objetivos principales eran la destrucción de la industria aeronáutica de cazas germana y el debilitamiento de su defensa de caza.

Hacia finales de 1944, Goering había perdido prácticamente toda su influencia sobre Hitler, junto con el respeto de los pilotos de la Luftwaffe, si alguna vez la tuvo. La incompetencia de su liderato como jefe de la fuerza aérea y sus muchos errores, habían acabado pasándole factura. Para llenar el vacío dejado por su fracaso, se formaron pequeños grupos de oficiales que intentaban ganar posición e influencia de forma clandestina. La moral entre los oficiales de la fuerza aérea estaba bajo mínimos. Cuando el Reichsmarschall se enteró, reaccionó convocando inmediatamente una reunión cerca de Berlín con los jefes de caza diurna y nocturna. En el encuentro, Goering perdió los papeles y cayó en una delirante diatriba plagada de insultos que despertó un amargo rechazo en la audiencia. Galland lo recuerda así:

> Los pilotos de caza estábamos preparados para luchar y morir, como habíamos demostrado en muchas ocasiones, pero no para que se nos insultara y se nos echara la culpa de la desastrosa situación aérea sobre el Reich. Para más inri, Goering dio una orden totalmente innecesaria: que ese absurdo discurso fuera grabado para que los pilotos pudieran oírlo periódicamente en sus puestos de combate.

A finales de enero de 1945, el jefe de mando de la aviación de caza Galland fue oficialmente relevado de su cargo. Cuando todavía no se había designado un sucesor, a Galland le concedieron repentinamente una licencia. Esta ausencia levantó una ola de inquietud en la aviación de caza. Algunos de los oficiales que ya se manifestaban abiertamente en rebeldía, convencidos de que las cosas no podían seguir como hasta entonces, se dirigieron a los Obersts Hannes Trautloft y Günther Lützow. Solicitaron una audiencia con Hitler para obtener un cambio radical, pero les fue denegada. Sin embargo, Goering recibió a una delegación encabezada por Lützow. El Reichsmarschall quedó impresionado por la gravedad de la situación y convocó otra reunión, esta vez con todos los jefes de las alas de combate. En ella, pidió un resumen de sus reclamaciones y Lützow presentó un memorándum con todas las quejas: la apabullante influencia del mando de bombarderos de la Luftwaffe en la aviación de caza, la dotación de aviones a reacción Me-262 para los bombarderos en detrimento de los

escuadrones de caza, las misiones imposibles de cumplir en condiciones meteorológicas adversas, los insultos al arma de caza y las dudas sobre su espíritu combativo expresadas por el comandante en jefe, la desconfianza que les inspiraban los influyentes asesores del Reichsmarschall y la reciente destitución del jefe de mando de la aviación de caza. Como Galland había tratado a menudo muchos de estos temas con él en conversaciones anteriores, el Reichsmarschall inmediatamente lo consideró el posible instigador de la revuelta y la persona que estaba detrás del memorándum. Goering, furioso, dio por terminada la reunión, acusando a los pilotos de amotinarse. Ya salía disparado de la sala cuando, de pronto, se detuvo para amenazar a Lützow con un consejo de guerra. Finalmente, el valiente Oberst fue exiliado de Alemania y enviado a Italia como jefe de cazas. También se le prohibió mantener contacto con Galland ni con ningún otro piloto de caza excepto para tratar cuestiones operativas. A la mañana siguiente, Galland recibió la orden de salir de Berlín ese mismo día, informar de su paradero y estar disponible hasta nueva orden. Galland se marchó, pero luego regresó a la capital sin permiso. Mientras estaba allí, recibió orden de presentarse en la cancillería del Reich, donde uno de los ayudantes de Hitler le dijo que el Führer no había sido informado de las medidas adoptadas contra él, pero que, ahora que lo sabía, había ordenado «detener este disparate inmediatamente».

Más adelante Goering contactó con Galland, lo invitó a Carinhall y le comunicó con magnanimidad que no se iban a tomar más medidas contra él, en consideración a los servicios prestados a la aviación de caza. Luego le dijo que iba a tener la oportunidad de demostrar la eficiencia del caza a reacción Me-262 formando y encabezando una nueva unidad con esos aviones. Le comunicó que podía elegir a sus pilotos, pero le recomendó que escogiera a algunos de los oficiales de caza más recalcitrantes, incluido Lützow. Por último le dijo que el nuevo jefe de mando de la aviación de caza no tendría autoridad sobre la unidad. Todo ello por orden de Hitler. Galland se mostró encantado.

El 22 de mayo de 1943, por la mañana temprano, Adolf Galland se reunió con Willy Messerschmitt en el aeródromo de pruebas que este último tenía en Lechfeld, cerca de su fábrica de Augsburgo. Iba acompañado de técnicos, diseñadores, expertos en motores, el jefe de la estación de prueba de la Luftwaffe, Rechlin, y su jefe de pilotos de pruebas. Cuando se dirigían hacia la pista de aterrizaje, Galland pudo contemplar los dos cazas a reacción Me-262, de un diseño nunca visto, con dos barquillas de motor bajo las alas y sin hélices. Galland iba a volar en uno de esos extraños aviones ese mismo día.

El jefe de pilotos de pruebas realizó un breve vuelo de demostración con uno de los aviones. Tras repostar combustible, Galland se subió al aparato y recibió

unas breves instrucciones. Cuando los mecánicos pusieron en marcha las turbinas, uno de los motores se incendió. Galland salió rápidamente. Enseguida apagaron el fuego y el piloto se montó en otro avión. Al principio, todo fue como la seda. Al rodar por la pista de despegue, Galland comprobó que la visibilidad estaba limitada por las ruedas de cola que todavía llevaban los primeros modelos 262. Eso hacía que el morro del avión tapara la vista frontal del piloto durante el recorrido de despegue, hasta que subía la cola. Cuando el pequeño caza superó las 120 mph, se elevó suavemente.

> ¡Estaba volando por propulsión a reacción por primera vez! Los motores no vibraban ni había momento de torsión, ni ruido de látigo de la hélice. Mi reactor atravesaba el aire emitiendo un suave silbido. Cuando después me preguntaron cómo me había sentido, dije: «Como si me empujaran los ángeles». Al aterrizar, estaba más impresionado y entusiasmado de lo que había estado en mi vida. Pero las sensaciones y las impresiones no eran lo importante, lo primordial era si se confirmaban las expectativas sobre el rendimiento y características del aparato. Y no era un simple paso adelante, ¡era un verdadero salto!

Galland envió al Fedmarshall Erhard Milch, viceministro del Aire, el siguiente telegrama:

> El avión 262 es un gran éxito. Nos va a proporcionar una increíble ventaja en la guerra aérea, siempre que el enemigo siga utilizando el motor de pistón. La aeronavegabilidad me ha producido la mejor impresión. Los motores son totalmente convincentes, excepto en el despegue y el aterrizaje. Este avión abre las puertas a posibilidades tácticas totalmente nuevas.

Después del vuelo en el Me-262, Galland sabía que con ese avión, el más veloz del mundo, los pilotos de caza de la Luftwaffe podían vencer a cualquier otro caza enemigo. En una conferencia que mantuvo con otros jefes de caza, todos estuvieron de acuerdo en que había que sacar partido de esa oportunidad única. El grupo propuso la construcción inmediata de cien Me-262 para realizar pruebas técnicas y tácticas, abreviando así el largo proceso habitual previo a la fabricación en serie. Estas pruebas tempranas permitirían introducir todos los cambios necesarios en la primera serie de fabricación de aviones. Galland viajó a Burg Veltenstein y entregó a Goering un documento escrito que recogía esta sugerencia. Goering se mostró totalmente de acuerdo con él y llamó a Milch para comunicársela por teléfono. Milch también se mostró receptivo. Ya solo faltaba que Hitler aprobara la propuesta. Pasaron varios días y el Führer no se pronunciaba. Galland temía que la creciente desconfianza de Hitler hacia Goering y la Luftwaffe le llevara a rechazar la fabricación acelerada del reactor. Entonces Hitler se reunió con expertos aeronáuticos. Puso especial cuidado en no invitar a ningún miembro de la Luftwaffe, aunque sí incluyó a Willy Messerschmitt. En la reunión, Hitler llevó la voz cantante. Pedía garantías sobre los aviones que los ingenieros, constructores y ejecutivos no podían ofrecer. Al final, el Führer rechazó el plan. Ordenó que solo se continuara con las pruebas

técnicas de unos pocos prototipos de 262 y prohibió expresamente hacer preparativos para la producción en serie del avión. La opinión de Goering no contó para nada.

Sin embargo, hacia finales de 1943, cuando la suerte de Alemania y de su fuerza aérea en la guerra contra los aliados era mucho peor que durante la primavera anterior, de pronto, el Me-262 volvió a despertar un gran interés en el Alto Mando. Se ordenó el inicio de su producción en serie y se dio alta prioridad al programa de armamento. A principios de noviembre, Goering visitó a Willy Messerschmitt en la fábrica de Augsburgo y le preguntó, en nombre de Hitler, si los nuevos reactores podían transportar una o dos bombas. Messerschmitt respondió que sí, que el avión podía cargar con varias bombas ligeras, como cualquier otro caza, pero a costa de su rendimiento. Más tarde, en diciembre, durante una exhibición del reactor en Insterburg, al este de Prusia, Hitler preguntó a Goering si el avión podía transportar bombas. El Reichsmarschall contestó: «Sí, mi Führer, teóricamente, sí. Tiene potencia suficiente para cargar con 1000 o incluso 2000 libras». Pero Galland sabía que el 262 no tenía visor de bombardeo ni dispositivos para lanzar bombas y que su aerodinámica era totalmente inadecuada para ese cometido. Su gran velocidad hacía innecesario el bombardeo en picado o en vuelo rasante. A alta velocidad el avión era incontrolable, y a baja altitud el consumo de combustible era tan alto que el alcance se reducía a una distancia demasiado corta. Para que el avión pudiera lanzar bombas a gran altura, el blanco debía ser por lo menos del tamaño de un pueblo grande. Hitler comentó: «Llevo años pidiendo a la Luftwaffe un “bombardero rápido” que pueda alcanzar el blanco a pesar de la defensa de caza enemiga. Ustedes me presentan el reactor como un avión de caza, yo lo veo como un “bombardero relámpago” con el que rechazaré la invasión cuando todavía esté en su primera fase, la más débil. A pesar de la cobertura aérea enemiga, el 262 golpeará a las tropas y el material recién desembarcados sembrando el pánico, la destrucción y la muerte por doquier. ¡Por fin tenemos el bombardero relámpago! A ninguno de ustedes se le ha ocurrido esta posibilidad, claro está».

A pesar de los deseos del Führer, Galland constituyó un grupo de pilotos de caza muy experimentados que, en cooperación con la fábrica de Messerschmitt, debían poner a prueba una serie de reactores 262 en combate real contra los aviones de reconocimiento diurno De Havilland Mosquito que sobrevolaban Alemania. Los reactores enseguida empezaron a anotarse victorias sobre los aviones británicos. El éxito no pasó inadvertido para el general James Doolittle, que estaba al frente de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos en Inglaterra. Enseguida se dio cuenta de que, si los alemanes fabricaban el nuevo reactor en

cantidades suficientes, pronto sería imposible realizar ataques aéreos diurnos sobre Alemania. Lo que vino a continuación, en febrero de 1944, se denominó la «Gran Semana». Fue una campaña de bombardeo de precisión contra la industria aeronáutica alemana, haciendo particular énfasis en las fábricas de Messerschmitt en Augsburgo y Ratisbona, que retrasó enormemente la terminación y entrega de los cien primeros Me-262. El 24 de abril, otro ataque norteamericano, esta vez contra la fábrica de montaje de Messerschmitt en Leipheim, produjo daños graves en la primera remesa de los nuevos reactores.

Galland necesitaba desesperadamente un gran número de Me-262 si quería corregir el desequilibrio entre la capacidad de la aviación enemiga y la de la Luftwaffe. Para ello pidió que, pasados tres meses del inicio de la producción en serie, se fabricaran mil cazas a reacción al mes. Pero Hitler rechazó la solicitud, porque seguía sin querer pensar en términos de defensa aérea. Las pruebas con el avión continuaron hasta que, de pronto, un día el Führer preguntó a Milch cuántos de los reactores ya construidos podían transportar bombas. Milch, que no había estado presente en Insterburg cuando Hitler había expuesto su idea sobre el «bombardero relámpago», contestó con sinceridad: «Ninguno, mi Führer. El Me-262 se está fabricando solo como avión de caza». El líder Nazi se enfureció y arremetió contra Milch, Goering y la Luftwaffe, a los que tildó de desobedientes, desleales y poco fiables.

Al cabo de unas horas, Goering mandó llamar a Galland, a Milch, a Messerschmitt y al jefe de la estación de pruebas para informarles de que Hitler había ordenado la modificación y el rearme de todas las series de cazas Me-262 para convertirlos en bombarderos y de que, a partir de ese momento, quedaba prohibido referirse al Me-262 como avión de caza, ni siquiera como cazabombardero, sino solo como «bombardero relámpago». Hitler pretendía rechazar la cercana invasión aliada con el bombardero relámpago, atacando los puntos de embarque en Inglaterra y bombardeando el material, los tanques y a las tropas en el momento del desembarco en las playas. Galland y Messerschmitt protestaron, pero Goering dejó claro que el asunto ya estaba cerrado y no admitía discusión. La última esperanza del arma de caza para la defensa del Reich acababa de desvanecerse. Para colmo, todo el programa de pruebas, instrucción y preparación para el combate pasó de las manos del jefe de mando de la aviación de caza a las del jefe de mando de cazas de combate (bombarderos).

Durante las semanas previas a la invasión aliada de Normandía, el mando de bombardeo norteamericano y británico concentró sus esfuerzos en la destrucción de las fábricas de armamento alemanas, los medios de transporte, las fábricas de combustible sintético y los pueblos y ciudades. La fuerza aérea de la Luftwaffe intentó defender valerosamente esos objetivos vitales, pero se vio superada por

la enormidad de la tarea. Mientras, el jefe de mando de cazas de combate se esforzaba en convertir los 262 en bombarderos, realizando muchas modificaciones y entrenando a los pilotos en tácticas de bombardeo. Cuando se produjo la invasión, a principios de junio, no había ningún reactor preparado para entrar en acción contra los invasores. El primer avión no entró en combate hasta agosto, cuando los ejércitos aliados ya habían avanzado considerablemente a través Francia. En estas circunstancias, los reactores convertidos en bombarderos tuvieron un impacto menor.

Así, el arma de caza de la Luftwaffe se quedó sin lo que consideraba el único medio posible de inclinar la balanza del lado alemán en la guerra aérea. Y lo que era peor, las unidades de bombardeo, compuestas por bombarderos relámpago, recibieron la orden de volar también como cazas, lo que la aviación de caza consideró una nueva afrenta contra ella. Galland hizo todo lo posible para convencer a Goering de lo disparatado de la decisión, señalando que solo los pilotos más experimentados podían ser efectivos con los Me-262. Insistió en que los pilotos de los bombarderos no podían convertirse rápidamente en pilotos de caza, que antes debían recibir una instrucción intensiva en cazas de motor de hélice corrientes, que su habilidad para ver al enemigo en el aire posiblemente no sería la misma que la de los pilotos de caza y que, incluso si eran capaces de localizar y aproximarse al enemigo, no conseguirían apuntar y acertar el blanco debido a la gran velocidad de los reactores. Pero Goering no hizo caso. Entonces Galland intentó lograr un compromiso: propuso que se construyera un número igual de aviones Me-262 para su uso como bombarderos y como cazas. En combate se vería cuál de los dos daba mejores resultados. El Reichsmarschall volvió a decir que no. Ya totalmente desencantado, Galland hizo una última propuesta: visto lo pobres que iban a ser los resultados del plan, lo mejor sería enviar a toda la aviación de caza de vacaciones a esquiar en las montañas bávaras hasta el final de la guerra. Como era de esperar, su pronóstico fue acertado. Al final de la guerra, relativamente pocos reactores alemanes funcionaban adecuadamente, ya sea como cazas o como bombarderos relámpago.

Gracias al apoyo continuo y solidario del ministro de Armamentos del Reich Albert Speer, Galland pudo mantener en funcionamiento una pequeña unidad de prueba de cazas Me-262. Fue una tarea difícil porque, a esas alturas, Hitler había tomado personalmente el mando de la producción de turborreactores. El Führer, que comprobaba personalmente las cifras de fabricación semanal, se involucró en el uso de cada aeronave. En medio de esa confusión, Galland continuó insistiendo tanto a los jefes de la Luftwaffe como de armamento sobre la importancia y la urgencia de defender el Reich empleando todos los nuevos

reactores como cazas tal como salían de la cadena de montaje.

Durante el verano y el otoño de 1944, gran parte del esfuerzo militar alemán en la guerra quedó prácticamente paralizado por la extrema escasez de combustible. Speer, por iniciativa propia, detuvo la enorme producción de bombarderos de la industria aeronáutica alemana. El fallido experimento del bombardero relámpago dejó a las unidades participantes prácticamente sin aviones de sustitución. Y cuando un gran contingente de bombarderos norteamericanos se aproximó a las fábricas de Messerschmitt en Augsburgo y al cercano aeródromo de Lechfeld, Galland solo pudo oponer una resistencia simbólica enviando seis cazas para enfrentarse a los atacantes. No era ni por asomo la respuesta necesaria para evitar que las bombas americanas destruyeran los sesenta bombarderos relámpago Me-262 que estaban en tierra.

Finalmente, en octubre, cuando ya era demasiado tarde para Alemania, Goering ordenó a Galland formar una unidad compuesta solo por cazas a reacción en Lechfeld, que debía entrar en combate en el frente occidental. Al parecer, Hitler empezaba a valorar positivamente el 262 como avión de caza y la producción del reactor se incrementó considerablemente. Con la aparición de los primeros bombarderos de reacción Arado A-234, el Führer cedió hasta el punto de conceder un Me-262 a la aviación de caza por cada A-234 que se entregara a las unidades de bombardeo o de reconocimiento.

Hitler encomendó a Walter Nowotny, el célebre as alemán que contaba con doscientos cincuenta aviones enemigos derribados en su haber, la formación de la primera unidad de cazas Me-262 en Achmer, cerca de Osnabruck. Aunque tuvo que hacer frente a la pérdida de varios aparatos debido a accidentes y problemas técnicos de mantenimiento, Nowotny llevó sus aviones al combate en pocos días y, al cabo de unas semanas, sus pilotos ya habían derribado cincuenta aviones enemigos.

Galland visitó a Nowotny en Achmer el 8 de octubre. Al día siguiente, saltó la alarma de combate. Una formación norteamericana de bombarderos pesados se acercaba al aeródromo mientras varios Me-262 rodaban por la pista para salir a su encuentro. Los cazas de hélice tenían que proteger el despegue, pero estaban en plena refriega contra los Mustang y los Thunderbolt de la fuerza de bombarderos de escolta norteamericana. Todos los reactores alemanes consiguieron despegar. En el centro de control de caza, Galland escuchaba las órdenes de ataque de Nowotny mientras los reactores se preparaban para enfrentarse a los bombarderos y cazas enemigos que se aproximaban. Nowotny derribó un avión aliado y luego informó al control de caza que le fallaba uno de sus motores y que estaba intentando regresar al aeródromo. Galland abandonó la sala y salió al exterior, donde la visibilidad era escasa. Enseguida oyó el chirrido

de la turbina de un 262 y luego el tronar de los cañones y del fuego de ametralladora. Al cabo de unos segundos, a través de la capa de nubes, asomó un Me-262 que caía en picado hacia el suelo y que se estrelló en el aeródromo. Una densa columna de humo negro señalaba el lugar del impacto. Posteriormente, entre los restos del avión, se encontraron la mano izquierda de Nowotny y trocitos de su condecoración de diamantes.

Tras la muerte de Nowotny, su escuadrón pasó a ser la base de una nueva ala de caza a reacción, la JG-7, dirigida por Johannes Steinhoff. Hacia finales de noviembre, por fin, un gran número de aviones a reacción iban a sumarse a la defensa del Reich.

A finales de septiembre, tuvo lugar una reunión del Alto Mando alemán en Rastenburg para exponer uno de los planes más descabellados de toda la guerra. La idea era producir el *Volksjäger*, el «caza del pueblo», un avión de combate a reacción monomotor, y poner a sus mandos a muchachos de dieciséis a dieciocho años pertenecientes a las juventudes hitlerianas. Ese iba a ser el último intento desesperado de defender el Reich. A pesar de las vivas objeciones de Galland, el plan *Volksjäger* se aprobó y se ordenó la construcción inmediata del nuevo avión. El pequeño «caza del pueblo» tenía que fabricarse en grandes cantidades, reduciendo al mínimo el material utilizado y las horas de trabajo invertidas. Todo apuntaba a que el avión se diseñaría y fabricaría sin respetar los estándares de construcción y rendimiento, convirtiéndolo en un arma inútil, tan peligrosa para los pilotos como para el enemigo. Casi todos los principales fabricantes de aviones presentaron proyectos para el nuevo caza y, finalmente, se escogió el de Heinkel. Se lo llamó He-162. Galland, Messerschmitt y Kurt Tank, el genial diseñador de Focke-Wulf, evaluaron el nuevo avión y los tres estuvieron de acuerdo en que las especificaciones y requisitos establecidos iban a convertirlo en un completo fracaso. Galland estaba especialmente preocupado por el desvío de trabajo y recursos del programa del Me-262 al del *Volksjäger* en un momento en que tan necesario era el 262 para la aviación de caza.

De este modo, cuando ya el Reich tocaba a su fin, unos adolescentes iban a recibir instrucción apresurada en planeadores para luego ser enviados a combatir en unos aviones absurdos contra el impresionante poderío de los mandos norteamericanos y británicos de bombarderos y cazas en un intento desesperado de salvar Alemania.

El prototipo He-162 estuvo listo en tan solo dos meses y medio. Voló por primera vez el 6 de diciembre de 1944. Unos días después, el avión se presentó en el aeropuerto de Viena-Schwechat ante una nutrida representación de expertos en aeronáutica. Para horror de todos, el avión empezó a desintegrarse en el aire

mientras el piloto de pruebas intentaba realizar un rizo demasiado ambicioso. El ala derecha se separó del aparato en pleno vuelo y el piloto murió al estrellarse. En marzo de 1945, dos meses antes de que Alemania se rindiera sin condiciones poniendo fin a la guerra, los primeros doscientos *Volksjäger* estaban listos para el combate. Durante las últimas semanas del conflicto, las tropas rusas que avanzaban por Alemania se apoderaron de una información muy detallada sobre la fabricación del avión y de varios aparatos, algunos de los cuales llegaron a manos de los aliados en el oeste.

En enero de 1945, Galland empezó a organizar la formación del escuadrón JV-44, la última unidad de caza que iba a dirigir en la guerra. Encomendó a Johannes Steinhoff que se hiciera cargo de la misión de los nuevos reactores Me-262. Steinhoff recorrió las principales bases de caza de la Luftwaffe y atrajo a la élite de la aviación de caza al JV-44: Gerhard Barkhorn, Heinz Bar, Erich Hohagen, Günther Lützow, Walter Krupinski y Wilhelm Herget. Muchos de ellos se presentaron sin permiso ni órdenes de traslado. Casi todos habían sido heridos en alguna ocasión y llevaban combatiendo desde el primer día de la guerra. La mayoría lucía la Cruz de Caballero y todos estaban deseosos de iniciar la aventura que Galland estaba planeando.

En marzo, el JV-44 se encontraba en Munich-Riem. Era un escuadrón formado por expertos pilotos de caza: un teniente general, dos coroneles, un teniente coronel, tres mayores, cinco capitanes, ocho tenientes y ocho segundos tenientes. Los pilotos del JV-44 apenas recibían informes válidos de los servicios de inteligencia sobre cuestiones relativas a los bombarderos y cazas norteamericanos, como las misiones o potencia de los mismos. Además, tenían que enfrentarse a problemas técnicos y de abastecimiento que a veces parecían insalvables. Y, sobre todo, estaban sometidos a una constante vigilancia de la aviación norteamericana que atacaba en vuelo rasante el aeródromo. Los cráteres abiertos por las bombas mantenían ocupados a cientos de trabajadores reparando las pistas. Los reactores empezaron las operaciones de combate volando en pequeñas unidades. Debido a los ataques incesantes del enemigo, los despegues eran siempre de alto riesgo y, después de aterrizar, había que dispersar y camuflar los 262 fuera del perímetro del aeródromo. En medio de todo ese caos, Galland recibió la orden de presentarse ante el Reichsmarschall, en Obersalzberg. En ese encuentro, que resultó ser el último, Galland quedó atónito por la cordialidad y la franqueza de Goering, que le reconoció que tenía razón en todo lo que habían discutido en los últimos meses.

En las últimas semanas de la guerra, los pilotos de Galland recibieron una nueva herramienta para llevar a cabo su cometido: unos dispositivos

portacohetes situados bajo las alas capaces de contener veinticuatro cohetes R4M de 5 cm, cada uno de los cuales podía derribar un bombardero pesado. Los cohetes permitían al piloto permanecer fuera del alcance de las armas defensivas enemigas. Apuntando bien, si se disparaban todos los cohetes al mismo tiempo, teóricamente podían hacer blanco en varios bombarderos. Evidentemente ya era demasiado tarde para que el dispositivo influyera en el curso de la guerra, pero por fin los pilotos de caza de la Luftwaffe dispusieron de un medio práctico para romper las formaciones enemigas de bombarderos.

Cuando el final del Reich estaba cerca, Galland reunió a sus pilotos. Era el 25 de abril. Las tropas rusas y norteamericanas se habían encontrado a orillas del Elba y los aliados acababan de lanzar el último bombardeo. A lo largo de la guerra habían caído sobre Europa 2.755.000 de toneladas de bombas aliadas. Galland dijo a sus pilotos:

> Desde el punto de vista militar, la guerra está perdida. Nuestra acción aquí no puede cambiar nada… Yo continuaré luchando, porque el combate con el Me-262 me tiene atrapado, porque me siento orgulloso de formar parte de los últimos pilotos de caza de la Luftwaffe… Solo los que sientan lo mismo que yo deben seguir volando conmigo.

En ese momento, cuando lo que quedaba de la estructura de mando alemán se derrumbaba, Galland empezó a recibir los codiciados Me-262 de las unidades de bombardeo, reconocimiento, caza de combate, caza nocturna, y experimentales. En total fueron setenta reactores.

En 26 de abril, con nubes dispersas a diferentes alturas y tres décimas de visibilidad, Galland condujo seis reactores a combatir contra una formación de bombarderos de alcance medio Martin B-26 Marauder. Fue el primero en divisar los aviones enemigos, cerca de Neuburg, en el Danubio. Los pilotos de los 262 tenían cohetes, sí, pero también tenían el problema de cómo evaluar su aproximación a los aviones enemigos, mucho más lentos. Con su enorme velocidad, los reactores debían estar preparados para la acción mucho antes que en sus aviones de hélice. Galland llevó a la pequeña formación a una posición razonablemente buena en relación a los bombarderos y se encontró con que, incluso estando bastante alejados de los B-26, el fuego defensivo alcanzaba a su formación. Al principio, con la excitación, olvidó abrir el dispositivo de seguridad de los cohetes. Cuando estaba en perfecta posición de tiro, Galland presionó el botón, pero los cohetes no se dispararon. De todos modos, los cañones funcionaban. En un segundo, uno de los Marauder de la cola de la formación estalló envuelto en llamas y, en su caída, chocó con otro B-26. Galland atacó a otro bombardero de los que volaban en cabeza de la formación, provocándole daños severos. Su avión también recibió algunos impactos del fuego defensivo de los bombarderos.

Galland ascendió abruptamente virando hacia la izquierda y no vio al caza enemigo que le disparaba desde arriba con su ametralladora del calibre 50. La cabina y el tablero de instrumentos saltaron en pedazos. Los impactos le habían alcanzado en la rodilla derecha. La cubierta del motor situado bajo el ala derecha aleteaba al viento. Y, entonces, también el motor izquierdo empezó a recibir impactos. Galland ya no podía controlar el pequeño caza y la rodilla le dolía muchísimo. Pensó en salir del reactor destrozado, pero temía que un caza enemigo le disparara mientras descendía en paracaídas. Entonces se dio cuenta de que, aunque con cierta dificultad, aún podía manejar el reactor, y se las arregló para hacerlo descender a través de un claro entre las nubes. Vio Múnich en la distancia y localizó el aeródromo a la izquierda de la ciudad.

* * *

James Finnegan era un piloto de P-47 Thunderbolt del 50.º grupo de caza de la Novena Fuerza Aérea del ejército de Estados Unidos. Llegó al teatro de operaciones europeo el 20 de mayo de 1944 y su primera misión de combate tuvo lugar el día D, el 6 de junio. A lo largo del mes mayo y principios de junio, durante la campaña de Normandía, el grupo de Finnegan atacó puentes, carreteras, vehículos, vías férreas, trenes, arsenales y estaciones de clasificación de los ferrocarriles. El 26 de abril de 1945 dirigía un vuelo de aviones P-47 de escolta que acompañaba a una formación de bombarderos B-26 en dirección a un blanco cuando Finnegan miró hacia abajo y vio dos objetos que se precipitaban a toda velocidad atravesando la formación de bombarderos. Casi a la vez, estallaron dos B-26. Entonces, el piloto americano se dio cuenta de que los objetos que había visto tenían que ser los nuevos cazas a reacción de los que había oído hablar. En ese momento se encontraba a unos 3000 pies por encima de los bombarderos. Cuando uno de los reactores que ascendían viró hacia la izquierda, se lanzó en picado hacia él y lo alcanzó a menos de 100 yardas. Con tanta suerte como pericia, consiguió situar el enorme Thunderbolt en posición de tiro y lo alcanzó con una sola ráfaga de tres segundos. Según calculó, en ese momento su avión volaba a 450 mph. Finnegan vio cómo sus proyectiles atravesaban el ala derecha y el motor del caza Me-262 camuflado de verde y marrón. Luego informó de un posible derribo.

En la década de 1970, un estudiante estadounidense de origen japonés de la Universidad Estatal de San José leyó el libro de Adolf Galland, *El primero y el último*, para una de las asignaturas que cursaba. Al graduarse, sus padres le hicieron un regalo: un viaje a Japón. Allí, el joven conoció a varios pilotos de caza veteranos que le pidieron que consultara en los archivos de la fuerza aérea de Estados Unidos los informes de los combates aéreos librados en el Pacífico

durante la Segunda Guerra Mundial, ya que los registros japoneses habían sido destruidos. El joven hizo la consulta y quedó gratamente sorprendido al ver lo detallados que eran los informes. Entonces recordó el libro de Galland y se puso en contacto con el alemán para preguntarle si le gustaría saber quién le había derribado el 26 de abril de 1945. Galland contestó que por supuesto. El estudiante consultó los informes de combate de los cazas estadounidenses que escoltaban a los B-26 cerca de Múnich el día 26. Por deducción, llegó a la conclusión de que Finnegan había sido el «causante probable» de los disparos ese día. James Finnegan y Adolf Galland iniciaron una correspondencia y juntos reconstruyeron la misión que habían compartido. Por fin se conocieron en una reunión de la Asociación de la Fuerza Aérea de Estados Unidos en San Francisco, en 1979, y se hicieron amigos.

Como uno de sus motores no respondía al acelerador, Galland tuvo que apagar los dos motores mientras se dirigía apresuradamente hacia el borde del aeródromo. Al atravesar el umbral a la deriva, se dio cuenta de que la base estaba siendo atacada por cazabombarderos P-47 Thunderbolt. Durante el combate, la radio había quedado inutilizada y Galland no había podido oír el aviso del centro de control de caza del aeródromo. Pero ya no había elección. Galland tocó tierra a 150 mph. La rueda de morro había estallado y estaba desinflada. Los frenos no funcionaban, pero el piloto consiguió detener el avión, saltar fuera y meterse de cabeza en un cráter de bomba. En medio del furibundo ataque de los Thunderbolt, se acercó un remolcador acorazado que acudía en su rescate. Según calcularon Galland y sus pilotos, el combate se saldó con cinco aviones enemigos destruidos y ninguna baja alemana. Galland fue conducido a un hospital de Múnich donde se ocuparon de su rodilla y le escayolaron la pierna.

Galland comenzó y terminó la guerra como jefe de escuadrón, pero, al final de la contienda, también era teniente general. Fue prisionero de guerra y permaneció bajo custodia militar dos años, hasta 1947. Vivió un año cerca de Kiel, en el norte de Alemania. Luego el gobierno argentino le ofreció un contrato de cuatro años para desarrollar su fuerza aérea. Allí dirigió un programa de formación táctica. Kurt Tank, el diseñador del Focke-Wulf Fw-190, era uno de los miembros del equipo alemán de expertos en aviones de caza en Argentina. Fue él quien convenció al presidente Juan Perón de que incorporara a Galland al equipo. Tras esos cuatro años, Galland obtuvo un segundo contrato que le retuvo en América del Sur hasta final de 1954.

En sus setecientas cinco misiones de combate, Adolf Galland logró ciento cuatro victorias aéreas, todas en el frente occidental. Se cobró cincuenta y tres Spitfire,

treinta y un Hurricane, un P-38 Lightning, un B-24 Liberator, tres B-17 Flying Fortresse y cuatro B-26 Marauder. Obtuvo siete de esas victorias al mando de un caza a reacción Me-262. Galland murió en 1996, a los 83 años. Los que lo conocieron lo recuerdan como un hombre modesto, de voz suave, que escogía con cuidado y prudencia las palabras, siempre amable y paciente con las muchas personas que le pedían su opinión o su autógrafo. Fue todo un señor, un auténtico caballero.

* Literalmente, «ver rojo», expresión que significa «sacar de sus casillas», «sulfurarse». (*N. de la T.*).

Capítulo 2. WERNER MÖLDERS

En marzo de 2005, más de cien oficiales alemanes retirados firmaron y publicaron en la prensa una carta abierta en la que protestaban por la intención del ministro de Defensa alemán de hacer cumplir una ley de 1998 que prohibía la concesión de cualquier tipo de honores a los voluntarios alemanes que habían servido en la Legión Cóndor durante la Guerra Civil Española. Uno de ellos era el coronel Werner Mölders, al que los oficiales veteranos calificaban de «soldado y piloto de caza modélico». En la carta, los oficiales también rendían homenaje a los miembros del escuadrón 74 de la fuerza aérea de caza alemana, bautizado «Mölders» en su honor. Los miembros de este escuadrón tuvieron que retirar de sus uniformes el brazalete que llevaba el nombre de Mölders, poniendo fin a una tradición de cincuenta años. Entonces se planteó la cuestión de quién debía ser considerado un héroe de guerra, ya que muchos alemanes de hoy, y muchas otras personas en el mundo entero, contemplan la vida y la carrera de Werner Mölders desde una perspectiva más objetiva.

El as de la aviación alemana Ernst Udet logró sesenta y dos victorias aéreas durante la Gran Guerra. En la Segunda Guerra Mundial era general de división y fue nombrado director de armamento aéreo, puesto que ocupó hasta el otoño de 1941, cuando el *Reichsmarschall* Hermann Goering lo culpó del fracaso de la Luftwaffe en la batalla de Inglaterra. Udet no pudo soportar la presión y, el 17 de noviembre, *escogió* suicidarse. Inmediatamente después, Goering ordenó al héroe de guerra y general del arma de caza Werner Mölders, que se encontraba en Chaplinka, en el frente oriental, que regresara a Berlín para participar en el funeral de Udet. Mölders iba a ser uno de los portadores del féretro y miembro de la guardia de honor. El 22 de noviembre por la mañana, el piloto consiguió organizar su regreso a la capital alemana como pasajero de un bombardero Heinkel He-111. El avión despegó durante una fuerte tormenta. Cerca de Breslau, uno de los dos motores del Heinkel falló. Poco después, el segundo motor se paró y el bombardero se estrelló. Mölders y el piloto murieron. Con el fallecimiento de Mölders, la Luftwaffe perdió a uno de sus ases y líderes más grandes.

* * *

«No es apto para el vuelo, teniente»: ese fue el veredicto del médico alemán que acababa de examinar al mareado joven de veintidós años que estaba sentado en la silla centrifugadora de pruebas, en 1934. Mölders acababa de solicitar su traslado a la Luftwaffe para formarse como piloto. «Haría mucho mejor en quedarse en el ejército de tierra», le advirtió el doctor. Sin embargo, Mölders, a pesar del mareo, se empeñó en demostrar que el médico se equivocaba.

De niño, Werner había dado una vuelta en avión con un tío suyo y, desde aquel día, siempre había querido ser piloto militar. La primera vez que lo intentó, en 1934, se le diagnosticó, como hemos visto, un problema de mareo por movimiento. Mölders se entrenó para superarlo. Luego volvió a la centrifugadora para pasar la prueba otra vez. En esa ocasión no vomitó, aunque se sintió tan mareado como la primera vez. Pero logró el permiso para iniciar la instrucción de vuelo.

Mölders comenzó el curso en la Deutsche Verkehrsflieger Schule de Brunswick. Durante el primer mes, la experiencia no fue muy agradable: vomitaba, tenía dolores de cabeza y sentía vértigo. Casi siempre estaba angustiado, pero se negó a claudicar. Con el tiempo, los mareos y los dolores de cabeza disminuyeron y, al final, superó el problema por completo. Una vez liberado de ese inconveniente, enseguida progresó como piloto y líder de la aviación.

Un año después de empezar la instrucción de vuelo en la Luftwaffe, Mölders ya estaba formando a nuevos pilotos en la base de Wiesbaden, donde permanecería durante dos años.

Cuando Alemania envió su famosa Legión Cóndor de voluntarios de la Luftwaffe a participar en la Guerra Civil Española, a Mölders se le presentó la oportunidad que había estado esperando de vivir en primera persona la aventura del combate aéreo. En España, conoció y voló con muchos futuros ases y líderes de la aviación de la Luftwaffe, como Hannes Trautloft, Walter Oesau, Edu Neumann, Wilhelm Balthasar y Adolf Galland.

Werner Mölders llegó a Cádiz el 14 de abril de 1938 con una maleta de cartón y vestido de civil, como turista de la organización «fuerza a través de la alegría». La primera vez que él y Galland se vieron, este se mostró bastante frío, pero esa actitud cambió en cuanto comprobó las habilidades de Mölders como piloto y sus dotes naturales para el mando. Cuando Galland dejó España para incorporarse a otro destino, el último informe sobre su nuevo comandante del escuadrón de caza n.º 3 decía: «El *teniente* Mölders es un excelente oficial y un magnífico piloto con unas brillantes y claras dotes de mando».

A las pocas semanas de tomar el mando del escuadrón, la espectacular carrera de Mölders despegó literalmente cuando la unidad reemplazó sus aviones por el

último modelo de cazas Bf-109. Mölders tenía las cualidades adecuadas para el 109 y enseguida se convirtió en uno de los ases que más victorias obtenía pilotando este avión. Gracias al 109, de pronto, su unidad consiguió ventaja frente al Polikarpov I-15 ruso y a los cazas I-16 Rata que por entonces utilizaban los republicanos españoles.

El 15 de julio de 1938, se topó con una escuadrilla de I-16 e inmediatamente inició su persecución. Con el exagerado entusiasmo del principiante, se concentró en situarse bien antes de abrir fuego contra uno de los aviones de fabricación rusa. Cuando disparó, se quedó asombrado y muy decepcionado por lo mal que había calculado el ataque. Había fallado el blanco por un amplio margen y se propuso hacerlo mejor la próxima vez. Casi de inmediato, logró situarse detrás de otro de los Rata. Esta vez aceleró el ataque y alcanzó al I-16, que ocupaba todo el parabrisas. Disparó y el avión enemigo se desplomó bajo el impacto de las ráfagas de ametralladora. Desapareció y luego vio cómo se estrellaba en un campo yermo. Fue la primera de las catorce victorias aéreas de Mölders en España.

Mölders demostró ser un gran piloto, tirador, jefe y organizador, pero probablemente en lo que más destacó durante este periodo fue como estratega. Junto con unos cuantos pilotos compañeros de escuadrón, desarrolló y puso en práctica la formación de cazas llamada *Finger Four* [en V asimétrica]. Los introductores en Alemania del vuelo en formación como táctica de caza durante la Primera Guerra Mundial fueron Oswald Bölcke y Manfred von Richthofen, que marcaron el comienzo de las batallas aéreas entre formaciones y los combates aéreos a gran escala.

Desde la Guerra Civil Española, los pilotos de caza de las fuerzas aéreas del mundo entero han utilizado la V asimétrica. Terminada la Segunda Guerra Mundial, la fuerza aérea de Estados Unidos empezó a referirse al invento alemán de la V asimétrica como el *Double Attack System* [sistema de doble ataque].

Durante la Primera Guerra Mundial y el periodo de entreguerras, la formación de vuelo básica de los cazas era la de tres aviones en V, llamada «*Vic*» por los británicos y «*Kette*» por los alemanes. En la Gran Guerra, los pilotos de ambos bandos procuraban mantener amplias distancias dentro de la formación para que el avión fuera más difícil de avistar y para evitar choques. Sin embargo, durante el periodo de entreguerras, con la proliferación de las exhibiciones aéreas como la de Hendon Pageant, las diferentes fuerzas aéreas compactaron las formaciones hasta límites tan estrechos que cortaban la respiración. En España, los pilotos alemanes terminaron volando en la tradicional formación en V. Al principio, sin embargo, no disponían de muchos Bf-109 nuevos y cuando tenían que escoltar a los bombarderos en sus ataques se veían obligados a volar en parejas para

ofrecer protección de caza por todos los costados de los bombarderos.

Hasta entonces, los pilotos de caza alemanes volaban en parejas llamadas *Rotte*. A Mölders se le ocurrió juntar dos parejas de aviones para crear una nueva formación llamada *Schwarm*. Al final, esta formación fue universalmente aceptada como la *Finger Four*, porque su alineación corresponde a la posición de las yemas de los dedos de una mano abierta. Cada pareja se compone de un líder y un escolta. Los cuatro aviones vuelan bastante separados. Los dos líderes oteando el horizonte y los dos escoltas mirando el cielo por detrás y por los lados. Con esta disposición, ningún avión enemigo puede sorprender a la *Schwarm*. El líder de cada *Rotte* es el atacante y su escolta lo protege por detrás. Así, el líder puede concentrarse solo en el avión enemigo. En la *Schwarm*, el líder de la formación y su escolta son los atacantes y están protegidos por la otra pareja. Los cuatro aviones de la *Schwarm* vuelan a alturas escalonadas para eliminar la fuerte presión que implica mantener la precisión del vuelo en formación. En la Primera Guerra Mundial, el piloto de caza tenía que desviar la atención de su objetivo para mantenerse en formación mientras intentaba localizar al enemigo. Hacia el final de la Segunda Guerra Mundial, la tecnología introdujo cambios en las viejas formas de volar para evitar que las alas de los otros aviones que volaban en formación cerrada impidieran a los pilotos ver grandes zonas del cielo.

La pareja secundaria volaba un poco por detrás de la primera, escalonada, de espaldas al sol. El escolta del líder lo hacía un poco por detrás y por debajo de él. La nueva formación fue posible gracias a la aparición de un avión rápido, totalmente metálico, de ala baja, de alto rendimiento y equipado con radios para la comunicación aire-aire. Como este avión volaba en formación abierta y se mantenía considerablemente separado de los demás, era mucho más difícil de localizar. El líder solo tenía que ordenar que redujeran la distancia entre ellos cuando volaban a través de una nube tupida. Desde el punto de vista operativo, una formación de dos aviones es más fácil de controlar que una de tres. La V asimétrica permitió a los cuatro pilotos ver el sol sin ningún obstáculo, de tal modo que ya no se arriesgaban a que el sol les impidiera ver a un potencial avión enemigo. Los pilotos que volaban en V asimétrica podían explorar un área de cielo mucho mayor que los que lo hacían en las formaciones utilizadas hasta entonces. La eficacia a la hora de localizar, apuntar y derribar un avión enemigo mejoró considerablemente con la nueva formación. Al volar en la *Schwarm*, manteniendo mayor distancia entre los aparatos, Mölders hizo que estos fueran menos vulnerables al ataque enemigo. En conclusión: con la implantación de la formación en V se recuperó la iniciativa, que es la ventaja fundamental de todo buen piloto de caza. La eficacia de la nueva formación en V tuvo el efecto

equivalente a un incremento de la fuerza numérica del escuadrón. Que en la actualidad esta formación siga siendo esencial para las tácticas de caza, es un homenaje a la genialidad de Mölders.

Al final de la Guerra Civil española, Mölders era el piloto alemán que más victorias aéreas había logrado durante el conflicto y le fue concedida la Cruz Española de Oro con Espadas y Diamantes. Su fama en Alemania crecía a medida que aumentaba su prestigio como líder y estratega de la Luftwaffe. Era un hombre con una madurez propia de una persona de más edad. Mölders se había educado en una estricta tradición católica que había hecho de él un hombre de carácter recto y honrado del que carecían los aviadores que aceptaban sin reparos la filosofía del nacionalsocialismo alemán. Sus compañeros pilotos conocían bien su abierta oposición a la doctrina nazi del odio y su capacidad para apreciar de forma objetiva las buenas cualidades tanto de sus amigos como de sus enemigos. Cuando era Staffelkapitän (capitán) del escuadrón n.º 1 de la JG-53 en Wiesbaden-Erbenheim, su excepcional madurez enseguida le valió el apelativo de «*Vati*» (papá) Mölders, una expresión cariñosa que denotaba el respeto y el aprecio que sus hombres sentían por él como líder.

Hartmann Grasser, el ayudante de Mölders en la JG-51 durante la batalla de Inglaterra, lo recordaba como un hombre extremadamente inteligente, bien educado y de muy buen carácter. Tan bueno era su carácter que casi todos los que lo conocieron consideraban que su honor era una garantía personal en cualquier situación. Desde el punto de vista analítico, Mölders era un hombre brillante. Los procesos mentales y de razonamiento directos hicieron de él un líder y un guía excepcional. Era comprensivo y sensible y ejercía sus funciones de mando con apropiada disciplina y conducta intachable. Valga como ejemplo de su forma de ejercer el mando el que ilustra la siguiente anécdota. En una ocasión, durante la batalla de Inglaterra, uno de sus pilotos ametralló un tren. Mölders estaba descontento por la acción y dio al hombre una lección que nunca olvidaría sobre la diferencia entre objetivos civiles y militares.

Grasser:

> Era un profesor e instructor excepcional. Te enseñaba a combatir en el aire. Cada nuevo piloto que se incorporaba al ala podía contar con su atención personal. Tomaba a esos jóvenes a su cargo y les enseñaba las circunstancias y exigencias del combate aéreo. Siempre decía: «Lo más importante para un piloto de caza es conseguir la primera victoria sin demasiada conmoción». Poseía un don para la estrategia y una imaginación táctica asombrosa. Tenía una madurez que no se correspondía con su edad. Era un pensador analítico, un hombre práctico y, además, un humanista. Debo mi vida a Werner Mölders. No solo me instruyó para combatir en el aire, sino que también me enseñó cómo seguir vivo y regresar de una operación de combate. Sus hombres estaban entregados a él. Creo que, de haber vivido, Mölders hubiera sido un hombre con el carácter y la capacidad intelectual necesarias para sacar adelante sus ideas frente a la dirección, frente a los políticos.

La primera victoria de Werner Mölders en la Segunda Guerra Mundial, el 21 de septiembre de 1939, fue un caza francés Curtiss 75A. El 1 de noviembre fue nombrado Gruppenkommandeur (comandante de grupo) del III/JG-53, el tercer grupo del ala de caza 53, que también tenía su base en Wiesbaden-Erbenheim. El 27 de mayo de 1940, Mölders logró su vigésima victoria aérea, otro Curtiss 74A, que derribó al sudoeste de Amiens, cuando ya había sido ascendido a Hauptmann (capitán) y condecorado con la codiciada Cruz de Caballero.

El 5 de junio, Mölders acababa de derribar un avión francés durante un barrido de caza sobre el bosque de Chantilly, cuando él mismo fue víctima de un ataque desde una posición de ventaja, con el sol a la espalda, de un caza Dewoitine D.520 francés pilotado por el Sous Lieutenant [subteniente] René Pommier Layrague. Mölders se quedó totalmente sorprendido cuando su Bf-109 fue acribillado por proyectiles de cañón y balas de ametralladora. Tenía dificultades para controlar el caza. No había resultado herido, pero como el humo del motor estaba entrando en la cabina tenía que salir del avión inmediatamente. Se lanzó en paracaídas. Al iniciar la caída, se preguntó si las balas francesas no habrían acribillado también el saco del paracaídas, pero pronto comprobó que no. Cuando tocó suelo francés, fue capturado por el personal de las fuerzas armadas galas. Al cabo de dos semanas, los franceses se rindieron a Alemania. Mölders fue liberado y regresó a su país donde enseguida se convirtió *Kommodore* [comodoro] de la JG-51 y en el jefe de ala más joven de la Luftwaffe.

El domingo 28 de julio por la mañana, el 74.º escuadrón de la RAF volaba desde su base en Hornchurch a Manston, en la costa del mar del Norte. Debía estar disponible para entrar en acción inmediatamente. Los días anteriores había hecho un tiempo tormentoso y muy desagradable, pero el domingo amaneció despejado y azul. No fue hasta bastante después del almuerzo cuando por fin sonó el teléfono y los doce pilotos del 74 corrieron hacia sus Spitfire. Los cazas, al mando de Adolf «Sailor» Malan, despegaron a las 13.50 h. Cuando ascendían, el operador de control informó a Malan de que un grupo de aviones enemigos se dirigía a Dover a 18.000 pies. Los bombarderos alemanes tenían que reunirse con los Hurricane. Los Spitfire debían hacerse cargo de los cazas enemigos que escoltaban a los bombarderos. Cuando Malan divisó el primer Messerschmitt 109, los alemanes se dirigían hacia una escuadrilla de Hurricane. Malan ordenó a los pilotos de la *Red Section* [sección roja] que realizaran un giro suave por detrás de los 109. Los alemanes todavía no habían visto a los Spitfire. Cuando los aviones británicos se aproximaban a los 109, Malan se acercó lo suficiente para disparar a uno, lanzándole varias series de ráfagas de dos segundos desde

unas 100 yardas de distancia. El caza alemán descendió describiendo un suave giro a la derecha. Era la primera salida de Werner Mölders con su nueva unidad y acababa de derribar un Spitfire 1 en la zona de Dover pilotado por el teniente de la RAF A.D.J. Lovell del 41er escuadrón. Entonces, Sailor Malan se situó detrás de Mölders y permaneció allí disparando munición contra su avión. Mölders sufrió heridas graves en las piernas y a duras penas consiguió mantener en vuelo a su mutilado avión a través del Canal de la Mancha hasta que, por fin, realizó un aterrizaje de emergencia en el aeródromo de Wissant, en Francia.

Mölders fue hospitalizado y pasó un mes de convalecencia. Luego regresó al combate con renovados bríos. El 20 de septiembre logró su cuadragésimo derribo, un Spitfire sobre Dungeness y, al día siguiente, añadió las Hojas de Roble a su Cruz de Caballero. El 12 de octubre ya sumaba cuarenta y cinco victorias aéreas en la Segunda Guerra Mundial, logradas en ciento noventa y seis misiones de combate. El 22 de octubre derribó tres cazas Hurricane y se convirtió en el primer piloto de la Luftwaffe con cincuenta victorias aéreas. Fue por entonces cuando Mölders tuvo, por única vez, un comportamiento poco razonable como piloto de caza. El 11 de noviembre, el médico militar del ala le había obligado a permanecer en tierra a causa de una fuerte gripe. Estaba en estado febril cuando se enteró de que un amigo suyo, el teniente Claus, había sido derribado en un barrido de caza sobre el estuario del Támesis. Mölders ordenó a sus unidades de rescate aire-tierra que intentaran realizar un salvamento a todas luces imposible y, cuando estas fueron incapaces de ejecutar la orden, pidió que le prepararan su caza y el de otro piloto de la JG-51 para partir de inmediato. A pesar de los ruegos del personal, despegaron, cruzaron el Canal de la Mancha e iniciaron una búsqueda inútil del piloto derribado, cuyo Messerschmitt debía llevar ya tiempo hundido. Mölders, que seguía teniendo fiebre, envió al otro piloto a sobrevolar el estuario, exponiéndole al peligro de los aviones de caza de la RAF y del fuego antiaéreo. No encontraron rastros del piloto alemán derribado y volvieron a su base en Francia. A finales de 1940, Mölders había alcanzado un total de cincuenta y cinco victorias.

Mölders y los pilotos de la JG-51 continuaron combatiendo contra la RAF en el frente del Canal de la Mancha hasta principios de mayo de 1941, cuando ya llevaba sesenta y ocho aviones enemigos abatidos. El mismo día en que Alemania entró en combate en el frente oriental, en la Operación Barbarroja, Mölders derribó cuatro aviones rusos y le concedieron las Espadas para añadir a su Cruz de Hierro. El 30 de junio, en un solo día, abatió cinco bombarderos rusos, convirtiéndose en el primer piloto en superar los ochenta derribos logrados por von Richthofen en la Primera Guerra Mundial.

A mediados de julio, Mölders fue el primer piloto de la historia en alcanzar las

cien victorias aéreas. El logro le supuso ser galardonado con los Diamantes para su Cruz de Caballero: era el primer militar alemán que recibía tan alta condecoración. Junto al premio llegó también una orden expresa del Reichsmarschall Goering prohibiendo a Mölders volar en más misiones de combate. Continuó haciéndolo, pero en pocas ocasiones. A los veintiocho años fue ascendido a Oberst (coronel) y, el 7 de agosto, lo nombraron jefe de mando de la aviación de caza. A partir de entonces, dedicó la mayor parte de su tiempo a desarrollar la técnica de control aéreo avanzado, otra idea pionera concebida por él.

Cuando Ernst Udet se suicidó, Werner Mölders dirigía un grupo de combate en el frente oriental compuesto de cazas, Stuka y aviones de ataque al suelo. Como recordaba el mayor Gunther Rall:

Mölders sobrevolaba el frente cada mañana en un avión Feiseler Storch provisto de radio. Aterrizaba el Storch, se escondía en un pozo de tirador y entonces hablaba por radio con los pilotos en vuelo. Así se convirtió en controlador aéreo avanzado y nos dirigía con precisión hacia las posiciones enemigas. Por la tarde regresaba y mantenía una reunión con los jefes en la que repasaba las misiones del día y nos decía lo que habíamos hecho bien y en qué nos habíamos equivocado. Fue una época de combates intensos y cruciales. Tres días antes de viajar al funeral de Udet, Mölders estaba preocupado por problemas de apoyo logístico. No recibía suficiente munición, combustible y piezas de recambio y quería regresar a Alemania para abordar el tema con el Alto Mando.

El Oberleutnant [teniente] Kolbe, veterano de la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española, como Mölders, iba a los mandos del bombardero He-111 en el vuelo de Chaplinka a Berlín. Aunque la predicción meteorológica anunciaba tiempo inestable en el trayecto hasta la capital alemana, Kolbe, que era un excelente piloto, estaba totalmente capacitado para manejar el bombardero. Mölders estaba decidido a regresar a Berlín lo antes posible y no cedió cuando el Oberleutnant le instó a no continuar el viaje después de haber tenido que a aterrizar en Lemberg debido al empeoramiento del tiempo. Reemprendieron el vuelo luchando contra un intenso viento de frente. Kobe se vio obligado a suministrar combustible a los motores y, aún así, avanzaban cada vez más despacio. Según los indicadores del Heinkel, quedaba poco carburante y, cuando ya estaban cerca de Breslau, se paró un motor. Solo les quedaba el otro. Kolbe luchó para controlar el gran avión mientras descendía a través de las nubes compactas y de la lluvia. Entonces falló el segundo motor y el bombardero se

estrelló cerca del aeropuerto de Breslau. Tanto Mölders como Kolbe murieron tras el impacto. El ayudante de campo de Mölders y el operador de radio del Heinkel sobrevivieron y pudieron describir los momentos finales del vuelo. A lo largo de su vida, Mölders había realizado un total de trescientas treinta misiones y obtenido ciento quince victorias aéreas.

En su magnífico libro *HORRIDO!*, Trevor J. Constable y el coronel Raymond F. Toliver explican:

> Probablemente Galland y Mölders fueron las dos personalidades más destacadas de la aviación de caza de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. El mayor tributo que se puede rendir a Mölders es sin duda el lugar de honor que ocupa en la mente y en la memoria de sus contemporáneos y la fama póstuma de la que todavía goza. En los últimos años, los estudiosos que analizan el papel de Alemania durante la guerra, han tenido numerosas oportunidades de conocer a muchos ases y líderes de la aviación de caza alemana. Gracias a ello, ha sido posible establecer una comparación objetiva entre Mölders y Galland que puede interesar al lector.
>
> Mölders deseó y buscó activamente los retos que plateaba seguir los pasos de Bölcke. En cambio Galland era el arquetipo de aviador de caza aérea; un cazador de la cabeza a los pies, para el que la emoción de la caza y la victoria en un combate justo era el elixir de la vida. Mölders encaraba los problemas del Alto Mando con entusiasmo y placer. Galland nunca deseó el Alto Mando y odiaba el trabajo administrativo y de despacho. Se resistió a ser apartado de las misiones y volvía al combate aéreo en cuanto podía.
>
> Mölders era serio y callado, un hombre que casi nunca sonreía o reía abiertamente. Se tomaba sus responsabilidades muy a pecho y volcaba toda su energía en el trabajo. Galland era un líder joven y entusiasta, distinguido, galante y de buen porte. Tenía un grandísimo sentido del humor, era ocurrente y reía a menudo.
>
> El equilibrio y el estilo de vida serio y enérgico de Mölders te nía una fuerte base religiosa. No era en absoluto dado al proselitismo religioso, pero vivía con una discreta dignidad cristiana que ninguna persona inferior podía quebrantar. La fuerza interior de Mölders, unida a sus formidables habilidades para el vuelo, la táctica, la administración y el mando hicieron de él un hombre práctico en el verdadero sentido de la palabra.
>
> El equilibrio de Galland provenía de su sentido del humor. Pero su amabilidad, simpatía y calidez en absoluto iban en detrimento de su aguda inteligencia. Fue un general mucho mejor de lo que él mismo creía. Puede que Mölders fuera más humanista, pero Galland tuvo que armarse de valor para tomar decisiones implacables, en las que estaban en juego vidas humanas, ante las cuales Mölders tal vez hubiera retrocedido.

La fortaleza de carácter de Werner Mölders, su sobria dignidad, su autodisciplina, su educación religiosa y puede que, por encima de todo, el interés humano que mostraba por los hombres que tenía su cargo, lo convirtieron en un destacadísimo líder y as de la Luftwaffe. Pero lo que hizo de él un hombre extraordinario y excepcional fue su capacidad para combinar todas estas características con las habilidades y aptitudes necesarias para ser un gran piloto de caza. Es un logro que han alcanzado muy pocos en la historia de la aviación militar. A diferencia de casi todos los grandes pilotos de caza, Mölders fue un verdadero jugador de equipo, totalmente desinteresado, y un auténtico ejemplo para los que sirvieron con él.

Capítulo 3. GUNTHER RALL

Muchos años después del fin de la Segunda Guerra Mundial, el General-leutnant [teniente general] Gunther Rall sigue «visualizando» cada una de sus victorias aéreas, a pesar de que derribó doscientos setenta y cinco aviones enemigos durante el largo conflicto. Rall no necesita exagerar o adornar sus descripciones de los combates aéreos; es capaz de «reproducirlos» con claridad y gran detalle tal como sucedieron:

> Esos combates están simplemente grabados en mi memoria, como si de una película se tratara. Cuando participas en un combate aéreo, no tienes absolutamente nada más en la cabeza. Cada ápice de tu consciencia está focalizado en esa acción concreta en la que luchas por tu supervivencia. En la vida cotidiana nunca te concentras con tanto ahínco, y la intensidad del recuerdo depende del grado de concentración alcanzado. No soy capaz de diferenciar las victorias de forma numérica en mi cabeza. No puedo hablar de una determinada victoria y decir: «Fue la número veintiséis o cincuenta y siete». Pero en cada acción puedo decir cuál era mi posición exacta, dónde estaba el sol y cuáles eran mis movimientos en relación a los del avión enemigo contra el que combatía.

Mientras cursaba estudios en la Escuela Superior de Guerra (*Kriegschule*), en Dresde, en 1937, Gunther Rall nunca mostró interés por los aviones, por volar o por la aviación. Había terminado la escuela secundaria el año anterior e inmediatamente se había incorporado al ejército alemán, donde recibió instrucción como oficial de infantería. Allí, un amigo, cadete de la Escuela de Oficiales de la Luftwaffe de Dresde, empezó a hablarle de sus aventuras aéreas y de las ventajas que suponía para la vida de los jóvenes entrar en la fuerza aérea alemana. Rall se sintió cautivado por la idea, sobre todo al compararla con la existencia que había llevado hasta entonces y sus perspectivas como oficial de infantería. Le seducía la posibilidad de volar y le atraía la idea de ocupar un puesto menos oscuro y más propio de un caballero en las fuerzas armadas, por lo que enseguida se pasó a la fuerza aérea. Allí inició el aprendizaje como piloto en la escuela Neubiburg de la Luftwaffe, durante el verano de 1938. Terminó el curso y se graduó como piloto un año más tarde. Inicialmente fue destinado a la Escuela Superior de Guerra de Berlín en Werneuchen, en 1939. En algún momento de sus carreras, prácticamente todos los ases y líderes más cualificados de la aviación de caza cursaron estudios en Werneuchen. Allí, Rall estuvo bajo la tutela de Gunther Lützow, un as de caza que había obtenido esta distinción cuando volaba con la aviación germana durante la Guerra Civil Española, a

mediados de la década de 1930. Lützow se había formado como piloto de caza entrenándose de forma clandestina en una base alemana en Lipetsk, en Rusia, antes de ser trasladado en 1934 a la aún joven y poco conocida Luftwaffe. En España sirvió como Staffelkapitän [jefe de escuadrón] del II/JG 88 de la Legión Cóndor. Allí, durante la primavera y el verano de 1937, obtuvo cinco victorias que le acreditaron como as de la aviación. Una de ellas fue la primera lograda por un Messerschmitt Bf-109 y le valió a Lützow la Cruz de España de Oro con Espadas y Diamantes. En noviembre de 1938, fue nombrado instructor de la *Jagdfliegerschule* 1, radicada en Weneuchen, donde fue mentor del joven Gunther Rall. Adolf Galland, jefe de mando de la aviación de caza, dijo de Lützow: «Era un gran líder y un verdadero caballero, todo un señor».

Gunther Rall nació en Gaggenau, un pueblo de la Selva Negra, en el estado alemán de Baden, el 10 de marzo de 1918. Hijo de un comerciante, su infancia transcurrió durante los peores años de la Gran Depresión. En su juventud participó activamente en los Boy Scouts y en la YMCA, donde adquirió independencia y desarrolló un gran sentido del juego limpio y las buenas costumbres. Era un joven rubio, de mediana estatura y complexión. Finalizados sus estudios en la Escuela Superior de Guerra, su primer destino fue como subteniente en el II/JG-52, con base cerca de Stuttgart. A principios de 1940, era el oficial más joven del ala y se sentía un poco frustrado por la falta de acción en ese momento. Los alemanes dudaban de la determinación y la capacidad de los franceses para continuar la guerra. Las unidades de la JG-52 recibieron la orden patrullar a lo largo de la frontera de Alemania con Francia, pero sin adentrarse en el espacio aéreo francés. De vez en cuando, un avión de reconocimiento francés sobrevolaba la frontera y penetraba en territorio alemán. En esos casos, la unidad de Rall atacaba al intruso, pero él todavía no había participado en esas misiones y estaba deseoso de experiencias y aventuras.

Su oportunidad llegó el 12 de mayo, durante la batalla de Francia. Rall había sido trasladado a un grupo recién creado en el seno de la JG-52, que entonces operaba desde Mannheim. En ese hermoso día de primavera, el grupo recibió la orden de ir al encuentro de un avión de reconocimiento de la Luftwaffe que regresaba de un vuelo a Francia y escoltarlo. El piloto divisó la aeronave cuando sobrevolaba Diedenhoven, a 26.000 pies de altitud. Doce cazas Curtis P-36 de la fuerza aérea francesa estaban atacando al avión alemán. Los cazas alemanes se abatieron sobre los P-36, librando un combate que daría la primera victoria aérea a Gunther Rall, que la recuerda así: «Tuve suerte en mi primer combate aéreo, pero me insufló una tremenda confianza en mí mismo… y temor, porque yo también fui alcanzado por muchas balas».

* * *

Las misiones se sucedieron a buen ritmo, sumándose a la temprana experiencia práctica de Rall. Pronto fue enviado, junto con su unidad, a una base del mar del Norte donde recibieron entrenamiento vital en amaraje y técnicas de supervivencia. Por entonces, en esta base se estaban modificando muchos Bf-109 de las fuerzas aéreas alemanas para poder operar en el mar del Norte y en el Canal de la Mancha. Estos aviones pronto intervendrían en la batalla de Inglaterra.

En ese momento, la unidad de Rall, el III/JG-52, operaba desde una base cercana a Calais, en la costa del Canal de la Mancha. Rall recuerda: «Todos los días nos enfrentábamos a los Spitfire en duros combates aéreos». Al piloto le preocupaban las técnicas operativas utilizadas por los suyos, especialmente las órdenes que recibían de escoltar a los cazabombarderos, sobre todo a los Ju-87 Stuka, extremadamente lentos. A juicio de Rall, esta táctica les convertía a él y a sus compañeros en blanco fácil, y ofrecía una clara ventaja a los Spitfire de la Royal Air Force que aprovechaban cualquier oportunidad para abordar a los 109 desde una mayor altura y dispararles. La JG-52 sufrió durante los primeros combates de la batalla de Inglaterra. En sus cuatro primeras misiones a la isla británica, la unidad de Rall perdió a su oficial al mando y a dos importantes jefes de escuadrón, lo que supuso un duro golpe al liderato, pero, al mismo tiempo, ofreció una oportunidad excepcional para Rall, que a sus veintidós años fue nombrado jefe de escuadrón.

Gunther Rall y los pilotos de su unidad continuaron luchando diariamente contra los hombres de la RAF hasta octubre, cuando el grupo se retiró a Alemania para renovar al personal e incorporar nuevos pilotos. Con el paso de los días, Rall y sus compañeros empezaron a dar muestras de inquietud y cansancio por la inactividad. Anhelaban recuperar la emoción en el Canal de la Mancha. Pero no iba a ser así. Hacia finales de octubre, la intensa actividad aérea de la batalla de Inglaterra había disminuido considerablemente. Dada la incapacidad de la Luftwaffe para lograr la superioridad aérea —y menos aún la supremacía— sobre Inglaterra y el Canal, los planes de Alemania para invadir la isla quedaron aplazados. Se focalizó toda la atención en el este, en la Unión Soviética, abandonando en la práctica Inglaterra y las bases principales que, en última instancia, posibilitarían tanto a la RAF como a la fuerza aérea de Estados Unidos lanzar su devastadora ofensiva conjunta de bombardeo estratégico contra Alemania.

El grupo de Rall se trasladó a una base cerca de Viena y, luego, a Pipera/Bucarest, en Rumanía, donde se le encomendó que protegiera las torres

de perforación, refinerías e instalaciones petrolíferas así como los puentes sobre el Danubio fronterizos con Bulgaria. Sus pilotos también eran responsables de la defensa del puerto de Constanza. Después de varias semanas dedicado a esas operaciones, el escuadrón de Rall recibió órdenes de acudir en ayuda del ataque alemán a Creta, en lo que sería el primer ataque con tropas paracaidistas sin intervención de tropas terrestres de la historia. Rall y los pilotos de la JG-52 realizaban estas misiones de apoyo cercano desde las bases del Peloponeso, enfrentándose a las tropas británicas, australianas y neozelandesas en la primavera de 1941. Rall:

> La batalla de Creta fue nefasta y letal, horrible incluso desde el aire. Fue uno de los episodios más implacables de la guerra. Nuestro trabajo de apoyo a las tropas era extremadamente difícil. Además de paracaidistas, nuestros aviones lanzaban cajas de armas, suministros y munición. Las cajas también contenían banderas alemanas. Nuestros hombres tenían que repartirlas en tierra para que nosotros pudiéramos verlas y saber dónde estaba el frente de batalla. Pero los neozelandeses recogieron muchas de esas banderas y las diseminaron en sus propias posiciones, logrando así una excelente protección para sí mismos y sumiéndonos a nosotros
> en una confusión total en el aire, lo que dificultaba enormemente el ataque a tierra.

Tras la caída de Creta, Gunther y su escuadrón regresaron a Rumanía. Allí pasaron a pilotar el 109E (del tipo Emil) que contaba con un motor más potente y tenía las puntas de las alas redondeadas. Tras participar solo dos días en la campaña rusoalemana, los aviadores de la JG-52 fueron enviados otra vez a la región de Constanza. Los bombarderos soviéticos golpeaban las refinerías de petróleo, que estaban protegidas por relativamente pocas baterías antiaéreas. Rall condujo a su escuadrón hasta la zona, a un campo de hierba rala que a partir de entonces utilizó como base de caza. Las condiciones eran rudimentarias y la situación todo un desafío. Los aviones de transporte Ju-52 trajeron pequeñas cantidades de combustible de aviación y piezas de repuesto. En la «base» no había edificios ni instalaciones de ningún tipo. Rall la recuerda así: «No teníamos nada para comer, muy poco combustible, ningún sitio donde albergarnos y, al cabo de unas cuantas salidas, tampoco disponíamos de repuestos. A pesar de estas condiciones tan primitivas, éramos héroes para los rumanos. Antonescu vino a felicitarnos. En cierto modo, llegamos a sentirnos un poco como héroes». En esas circunstancias, en dos semanas Rall y sus pilotos consiguieron derribar muchos bombarderos rusos, poniendo fin a los ataques soviéticos a los campos petroleros.

Entonces, la JG-52 cambió sus aviones por los nuevos cazas Messerschmitt Bf-109F (del tipo Friedrich) y pronto fue enviada a la zona sur del frente oriental, justo después del inicio del conflicto germano-soviético. Rall y sus camaradas pasaron a operar sobre el Cáucaso, y actuaban sobre Stalingrado. Luchaban en Crimea y en las misiones a gran escala alrededor de Rostov. Su

número de victorias no dejaba de aumentar. Pero se les venía encima unos de los peores inviernos que se recuerdan, algo que Rall nunca olvidaría.

> El frío era brutal. No teníamos ropa ni equipo para afrontarlo. La temperatura descendió en picado. Pasamos de la suavidad del otoño a los 40 grados bajo cero en solo unos días, y la temperatura seguía bajando. Poner en marcha los cazas por la mañana requería un esfuerzo enorme. Teníamos que encender hogueras bajo los aviones y dejar que ardieran toda la noche, ignorando las normas de seguridad. Era la única manera de que arrancaran a la mañana siguiente.

En ese momento, Rall ya tenía treinta y seis victorias confirmadas en su haber. Y, entonces, llegó la misión del 28 de noviembre. Rall:

> Volaba entre Taganrog y Rostov. Esos días estaba haciendo mucho frío. Yo volaba en una misión de tarde, lo que hoy se llamaría un barrido de caza, cuando mi ayudante y yo nos topamos con los rusos. Acababa de empezar a oscurecer. Me enfrenté a un ruso y lo derribé. Cayó al suelo y estalló en enormes llamaradas. Contemplar su espectacular desplome con tan poca luz, no solo me distrajo del combate contra los otros rusos, sino que me cegó momentáneamente con su brillo. Otro ruso venía por detrás y me abordó por la cola. Disparó al motor y caí. Estábamos sobre territorio ruso por lo que, como es lógico, intenté alcanzar las líneas alemanas. No había una línea continua, pero vi unos tanques alemanes. Volaba hacia el oeste y decidí intentar un aterrizaje de panza, pero vi que me dirigía a lo que ellos llaman un *baikal*, un pequeño desfiladero que estaba justo delante de mí. Toqué tierra a demasiada velocidad. El avión chocó y rebotó. Salté por encima de un barranco y pulsé la palanca de mando hacia delante. Me quedé petrificado al ver entre las sombras la ladera escarpada del valle precipitándose hacia mí. Entonces aterricé de panza y me estrellé al otro lado. Lo último que recuerdo es una gran explosión tras el impacto.

La tripulación de un tanque alemán que se encontraba en las inmediaciones se dirigió enseguida al lugar donde yacía el caza destrozado. Sacaron a Rall herido e inconsciente y pidieron ayuda. Se despertó esa misma noche en una escuela quemada en Taganrog. La escuela se estaba utilizando como centro de socorro, pero no disponía de la atención médica necesaria ni de servicios de rayos X. Rall no podía mover las piernas y sentía mucho dolor. Enseguida lo evacuaron a un hospital bien equipado en Bucarest donde lo examinaron y le hicieron un diagnóstico: tenía la espalda fracturada por tres sitios.

Los médicos le dijeron que se había acabado su carrera como piloto, que no podía volver a volar. Le escayolaron todo el cuerpo y, justo después de las navidades de 1941, fue trasladado en tren al Hospital Universitario de Viena, tras ocho complicados días transitando a través de los Cárpatos. Allí conoció a una doctora rubia y guapa llamada Hertha que iba a convertirse en su mujer.

Durante los nueve meses siguientes, Rall se fue restableciendo poco a poco. Al principio recuperó parcialmente la movilidad y se negaba a aceptar que no iba a volver a volar. Con la apreciable ayuda y apoyo de Hertha y su gran voluntad y determinación, empezó a superar sus problemas físicos y psicológicos. Un día lo visitó un viejo amigo, jefe de una escuela de aviación de caza, que se solidarizó con él y permitió que Rall intentara volar en un viejo biplano. Era la oportunidad que necesitaba para volver a familiarizarse con la mecánica del vuelo, para poner

a prueba sus destrezas físicas y mentales en el aire y reevaluar su capacidad como piloto. Se había mantenido informado de las victorias aéreas logradas por sus compañeros y ases de la JG-52, y eso le motivaba para salir del hospital y regresar al frente cuanto antes.

En agosto de 1942, Rall consiguió que le dejaran salir del hospital y fue reasignado a la JG-52 en Taganrog, donde reanudó su carrera como piloto de combate con renovados bríos. En ese momento tenía hasta sesenta victorias menos que algunos de sus compañeros de escuadrón en la competición de los ases de la aviación y estaba decidido a igualarlos y superarlos. En noviembre ya estaba participando al máximo nivel. Sumaba ya ciento una victorias y, durante tres meses, mantuvo una media de dos derribos cada tres días. El 3 de septiembre se le concedió la Cruz de Caballero y, siete semanas después, Hitler lo condecoró con las Hojas de Roble.

Entre los recuerdos más vívidos que conservaba Rall de la campaña de Rusia estaban las batallas que se libraron en la península de Kubán y en las inmediaciones de Novorossiysk, donde su unidad se enfrentó por primera vez a los Spitfire que operaban en el frente ruso. El avión más utilizado por muchos de los escuadrones rusos en la zona era el P-39 Bell Airacobra. Para los aviadores alemanes debió de resultar impactante ver por primera vez en los cielos rusos los cazas británicos ofrecidos en préstamo y arriendo enfrentándose a ellos. Como recuerda Rall:

> La calidad del avión en préstamo y arriendo era importante, pero la del piloto también. Al fin y al cabo, la máquina solo puede responder al hombre. Según mi experiencia personal, el piloto de caza de la Royal Air Force fue el más agresivo y capaz de la Segunda Guerra Mundial. Esto no va en detrimento de los norteamericanos, porque llegaron más tarde y eran tan numerosos que no se puede hacer una comparación precisa. Cuando los norteamericanos se incorporaron estábamos totalmente superados, mientras que durante la batalla de Inglaterra el combate era más parejo y se podía comparar. Los británicos era extraordinariamente válidos. Los rusos no, no a un nivel normal. Sin embargo, los soviéticos tenían unas unidades de guardias de Bandera Roja donde se concentraban los expertos. Estos guardias pilotos eran más parecidos a los británicos, auténticos cazadores, no simples grupos de aviadores como el resto. Se enfrentaban en combates aéreos y eran muy buenos. En última instancia, el valor de los aviones en préstamo y arriendo dependía de quién pilotaba la aeronave en el bando ruso.

Rall recordaba otra ocasión, en 1943:

> Fue justo cuando apareció el Fw-190 en el frente ruso. Yo no había visto uno antes. Los rusos utilizaban a menudo formaciones alemanas en ese sector; volaban en *Rotte* y *Schwarm* la mayor parte del tiempo. El avión que divisé por debajo de mí se parecía mucho al Fw-190 que había visto en fotos y siluetas y quise asegurarme antes de derribarlo. No podía ver el color y la insignia en el otro avión, solo la silueta, de modo que lo perseguí a gran velocidad, ascendí y, en ese momento, vi el aparato contra el suelo en lugar de contra el sol. La estrella roja del fuselaje me deslumbraba. No podía apartarme, porque él hubiera hecho lo mismo y me hubiera alcanzado como a un pato. Di la vuelta por la izquierda y hacia abajo, accioné el disparador y se produjo un choque terrible y ensordecedor. ¡Colisión! Salté sobre el ruso desde arriba. Yo le corté un ala con la hélice y él mi

fuselaje con la suya. El Fw-190 se llevó la peor parte, porque mi hélice atravesó su ala como si fuera una sierra. La perdió y entró en barrena sin posibilidad de recuperarse. Conseguí aterrizar de panza antes de que el fuselaje cediera, pero nunca olvidaré el ruido y el impacto del choque en el aire.

En su larga y original carrera como piloto de caza, Gunther Rall fue derribado ocho veces, víctima de la pericia de sus adversarios. En una de esas ocasiones pudo lanzarse en paracaídas, pero en las restantes, tuvo que realizar aterrizajes de panza y en todas ellas, salvo en la que se rompió la espalda, salió del avión por su propio pie y con heridas leves. El 12 de mayo de 1944 vivió el que probablemente fue su enfrentamiento aéreo más peligroso y extraño. Estaba al mando del II/JG-11, destinado en el frente occidental para la *Reichsverteidigung* o defensa del Reich. Su misión consistía en enfrentarse a los cazas aliados que escoltaban a los bombarderos pesados de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos mientras sus hermanos mayores, los cazas diurnos bimotores alemanes, atacaban a los bombarderos enemigos. En un combate cerca de Berlín, Rall recibió varias ráfagas de ametralladora del calibre 50 disparadas por un caza P-47 Thunderbolt. Una de las balas impactó en la cabina, rebanándole el pulgar de la mano izquierda, pero el rápido deterioro de las condiciones de su avión no le permitió ocuparse de la herida. Saltó del aparato esperando, como hacían todos los pilotos en esa situación, que las balas enemigas no hubieran alcanzado la bolsa del paracaídas. Mientras descendía por el aire desde las alturas en dirección al suelo, Rall tuvo tiempo de sobra para reflexionar sobre la experiencia y para sentir el intenso dolor de su mano herida. Era consciente de que iba a caer en el prado de una granja. Cuando tocó el suelo, solo tuvo unos segundos para quitarse el arnés del paracaídas antes de que lo abordara un granjero alemán furibundo armado con una amenazadora horca. Rall, consciente del tremendo odio que sentían los civiles alemanes por los «*terror fliegers*» o «*luftgangsters*» aliados, como ellos los llamaban, intentó desesperadamente calmar al airado agricultor a pesar del tremendo dolor que sentía. «¡Soy alemán!», dijo al campesino. Pero el hombre seguía caminando hacia él, amenazándole con la horca. A Rall no le costó imaginar su ignominioso final a manos de un encolerizado rústico después de haber sobrevivido a más de cinco años de intensos combates aéreos. Entonces Rall disparó una salva de invectivas, maldiciendo al granjero con vehemencia en su lenguaje vulgar, lo que ablandó al hombre. Rall pudo al fin organizar su traslado al hospital para que le curaran la mano. Pero sus problemas no habían hecho más que empezar.

En el hospital, Gunther Rall contrajo una difteria que le mantuvo allí hasta noviembre. Durante ese periodo volvió a sufrir una parálisis durante un tiempo. Cuando por fin pudo volver a la fuerza aérea, lo hizo a las órdenes de Adolf Galland. Tomó el mando de una escuela para jefes de escuadrón que combinaba

tareas de instrucción y operativas. Dirigió la unidad en Koeningsburg-Neumark hasta principios de 1945, cuando el avance ruso le obligó a trasladarse. Rall estaba por primera vez al mando de una unidad que pilotaba los Fw-190 de morro alargado, la JG-300. A la unidad se la conocía como los Arietes (*Rammjaegers*). Iba a ser su último puesto de mando en la guerra.

El siguiente pasaje, en el que Rall describe un combate con un P-39 Airacobra en el frente ruso, es otro ejemplo que ilustra sus asombrosas hazañas durante la guerra:

> Mi ayudante volaba conmigo. Divisé un avión enemigo debajo de nosotros. Inicié el primer ataque evitando el sol y no me vieron. Tenía el Airacobra en mi retículo y, de pronto, giró ligeramente a la izquierda. Fue un desvío muy pequeño y todo el lateral del avión quedó expuesto. Tiré con fuerza y apreté el disparador. Se formó una cortina de fuego en el aire y el combustible ardió directamente en los depósitos. No explotó. Solo se quemaba el carburante. La gigantesca cortina de llamas era de al menos 100 metros de longitud y yo no tenía otra opción que atravesarla a gran velocidad. En esa época los alerones del Bf-109 eran de tela y, cuando asomé por el otro lado de esa impresionante bola de fuego, la tela de los alerones había desaparecido, solo quedaba la estructura metálica. La pintura de mi avión había saltado tras combarse formando ampollas, como si le hubieran aplicado un soplete desde el morro hasta la cola. El Airacobra estaba a unos cuatrocientos metros de altura y cayó como un ladrillo. Se estrelló boca abajo, sobre la espalda, y allí se quedó. De lo que hasta hace un momento había sido un formidable avión de caza, solo quedaba un hilillo de humo enroscándose hacia el cielo. El avión se había quemado por completo en el aire.

Puede que la fama de Rall como tirador no fuera tan grande como la de otros ases de la aviación de caza de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial, pero fue sin duda uno de los mejores tiradores aéreos de todos los tiempos. Para el aviador, las razones de su éxito no venían dadas por un sistema o método de disparo determinado.

> No tenía un sistema de disparo. Este tipo de habilidades se desarrolla más bien por intuición. Luché en el frente durante cinco años y medio; simplemente conocía por instinto la cantidad de plomo adecuada. Fritz Obleser fue testigo de muchas de mis victorias. A menudo volaba conmigo y yo solía pedirle que me mirara para enseñarle cómo se hacía. Le sorprendía y le parecía increíble que se pudiera derribar un avión desde determinadas posiciones que solo puede adoptar el que tiene desarrollado el sentido del tiro de deflexión. A veces Obleser gritaba literalmente de sorpresa ante determinadas victorias. Yo no siempre podía dar la vuelta directamente para ponerme a la cola de los aviones enemigos. En algunos casos, intentarlo hubiera supuesto que fueran ellos los que se colocaran detrás de mí, permitiéndoles dispararme. A veces levantaba el morro y, con esa sensación de control que he descrito, apretaba los disparadores en el momento que mi intuición y mi experiencia me decían que era el adecuado. ¡Bum! El otro avión volaba derecho a la lluvia de balas y proyectiles. No tenía un sistema determinado y no me considero un piloto de caza genial. Mi éxito era una mezcla de trabajo duro y experiencia.

De vez en cuando, los pilotos de caza de la Luftwaffe tenían la oportunidad de pilotar uno o varios de los aviones de caza aliados que habían sido capturados y luego reparados y repintados con la insignia de la fuerza aérea alemana. De los modelos disponibles —el P-51 Mustang norteamericano, el Supermarine

Spitfire, el Republic P-47 Thunderbolt y el Lockheed P-38 Lightning—, los pilotos consideraban que el P-38, que tenía los cañones montados en el centro, era la mejor plataforma de tiro. Su ventaja residía en que sus cañones, cuando estaban sometidos a la excesiva fuerza de gravedad del combate aéreo, se atascaban menos a menudo. Gunther Rall era uno de los pilotos de caza alemanes más entusiastas a la hora de pilotar y experimentar las capacidades y limitaciones de los aviones del adversario. Le gustaba que los cañones estuvieran agrupados en el centro del avión, a lo largo del eje longitudinal, porque consideraba que era la disposición ideal. Su propia experiencia con el Bf-109 y el Fw-190 le habían convencido de que ese tipo de plataforma de tiro (como la que tenía el 109) era mejor, a pesar de que el Fw-190 tenía cuatro cañones frente a los tres del 109. Consideraba que la concentración del fuego del 109, unido a la potencia explosiva de la excelente munición alemana, era más efectiva y letal. De los aviones aliados que tuvo oportunidad de probar, su favorito era el Spitfire, como para la mayoría de los pilotos de caza de la Luftwaffe. Pero su aparato de combate preferido era el que más había pilotado y con el que más éxitos había logrado, el Messerschmitt Bf-109. Volar a los mandos de los cazas enemigos capturados proporcionó a los pilotos de caza de la Luftwaffe una valiosa experiencia y conocimiento de sus cualidades y características. En la época en que Rall dirigía la escuela de jefes de escuadrón, durante las prácticas de combate aéreo, a menudo representaba el papel de piloto «americano» o «británico» y se enfrentaba a sus estudiantes. Su actividad previa como as de la aviación de caza le resultó muy útil para enseñar a sus alumnos cómo explotar las debilidades que descubrían en los aviones enemigos.

Rall era un hombre astuto, sobrio y muy serio. Algunos ases de la aviación que fueron compañeros suyos lo recuerdan como una persona extremadamente meticulosa y un cazador capaz, que solía rehuir los excesos típicos de la vida social de los pilotos de caza. Se acostaba pronto y se despertaba temprano para salir a luchar en el aire. Realizó unas ochocientas misiones, y en más de seiscientas de ellas entabló combate aéreo. Hubo muchos días en los que logró varias victorias. Parece razonable suponer que, si no hubiera pasado primero nueve meses inactivo con la espalda fracturada y más adelante un largo periodo de hospitalización tras la pérdida del pulgar, hubiera acabado la guerra como el as con el mayor número de derribos de la historia. En todo caso, logró el tercer puesto en esa categoría, con doscientas setenta y cinco victorias confirmadas.

Al final de la guerra, Gunther Rall ostentaba el grado de mayor y ocupaba el puesto de *Kommodore* de la JG-300, un ala de caza con base cerca de Salzburgo. En ese momento, la JG-300 era un ala solo nominal. La fuerza aérea alemana se había desintegrado. Los pilotos supervivientes disponían de muy pocos aviones

en condiciones de volar, pocas instalaciones utilizables, escaso combustible de aviación y prácticamente ningún suministro ni pieza de repuesto.

Cuando el ejército de Estados Unidos llegó al centro de Alemania, Rall disolvió el ala. Él y algunos de sus compañeros pilotos se unieron al grupo de antiguos combatientes que caminaban por la campiña intentando regresar con sus familias. Al cabo de unos días, fue recogido junto a otros muchos y devuelto a Salzburgo, como prisionero de guerra. Al poco lo trasladaron a un campo de detención más grande, cerca de Heidelberg, donde las condiciones eran pésimas. Pero, unos días después, el comandante del campo ordenó pasar lista a todos los oficiales de la Luftwaffe. Algunos de ellos fueron seleccionados. Los estadounidenses estaban interesados en los antiguos oficiales que habían pilotado el caza a reacción Messerschmitt Me-262. Tras responder a unas preguntas, el pequeño grupo de pilotos de caza dispuso de quince minutos para reunir sus pertenencias antes de viajar a Inglaterra, a un campo especial en Bovingdon, cerca de Hemel Hempstead, donde los británicos continuaron con el interrogatorio sobre los Me-262. Entonces Rall volvió a ser trasladado a un campo de internamiento enorme, al otro lado del Canal de la Mancha, cerca de Cherburgo. Y, al poco, regresó a Inglaterra, esta vez en compañía del famoso piloto de Stuka Hans-Ulrich Rudel. Los dos fueron enviados a RAF Tangmere, una famosa base de la aviación de caza situada en la costa sur, cerca de Chichester. En Tangmere, Rall pasó dos semanas contestando a una serie de preguntas técnicas sobre el 262. Allí conoció al as de la aviación de la RAF Robert Stanford-Tuck. Rall y Tuck terminaron siendo grandes amigos. Transcurridas dos semanas, Rall fue devuelto al campo de prisioneros de guerra en Cherburgo. Tras cinco años y medio de combate y todo el estrés psicológico y físico sufrido, permaneció allí, en condiciones bastante precarias. En una conversación que mantuvo con el cirujano del campo, Rall le expuso su historial médico, incluyendo su espalda fracturada y su parálisis, y le dijo que le gustaría volver a su casa para recibir los cuidados de su mujer, que era médica. Para su sorpresa, el cirujano accedió a su petición y lo liberó. «¡Solo tuve que pedirlo!».

Con buen juicio, Rall había hecho salir a su mujer de Viena antes de que entraran los rusos. La pareja se reunió y se trasladó a Recklingen, cerca de la ciudad universitaria de Tubinga. Durante los años de la guerra, Hertha había sufrido cuatro abortos espontáneos debido a su proximidad a los bombardeos. Gunther dijo después que tuvieron que rehacer su vida juntos «desde el cero absoluto». En ese proceso, descubrió un problema al que se enfrentaron muchos soldados después de la guerra, especialmente los más conocidos y condecorados.

Rall quiso entrar en la universidad para estudiar medicina, pero se le negó esa posibilidad porque era militarista. Entonces procuró repetidamente obtener un

empleo, pero siempre se encontraba con la misma negativa y la misma calificación de «militarista». En una ocasión intentó conseguir trabajo en una fábrica textil y le dijeron: «No hay trabajo para usted, es usted un ex oficial». Rall recordaba:

> En la Alemania anterior a la guerra, a los oficiales de carrera no se les permitía militar en un partido político. Lo teníamos terminantemente prohibido. De modo que, en realidad, estábamos limpios y, sin embargo, nos culpaban. Solo éramos soldados. Era un asunto de política interna alemana completamente erróneo. La disposición que nos prohibía militar en partidos políticos se remontaba a la antigua democracia de Weimar. Algunos oficiales eran miembros honorarios del Partido Nacional Socialista, pero eso no tenía nada que ver con la afiliación habitual y con el servicio al partido, que estaba prohibido. Yo nunca milité en un partido político porque era oficial de carrera. No hubiera podido inscribirme, aunque hubiese querido.

Al final, los Rall se mudaron a Stuttgart. Allí Gunther buscó empleo en la enorme compañía Siemens. Por entonces dirigían la empresa antiguos oficiales alemanes que habían servido en la Primera Guerra Mundial y que no simpatizaban con la injusta política de la posguerra respecto a la contratación de exmilitares como personal. La dirección de Siemens creía que esos solicitantes de empleo no se merecían ser rechazados solo por haber cumplido con su deber como soldados. Gunther Rall fue contratado como representante de la firma en el sur de Alemania, puesto que ocupó hasta 1953. Durante los años anteriores, Rall había mantenido su interés y entusiasmo por la aviación y, en 1956, reingresó en la fuerza aérea alemana. Allí desempeñó un papel decisivo en su desarrollo como futuro miembro del estamento de defensa de la OTAN.

Al principio, Rall tuvo que volver a hacer prácticas de vuelo en Landsberg, en el reactor Lockheed T-33, con instructores estadounidenses. Luego llegó el periodo de instrucción de tiro en el Republic F-84 Thunderjet, en la base aérea de Luke, en Arizona, y, por último, en 1958, fue nombrado inspector de cazabombarderos. Después se pasó al Lockheed F-104 Starfighter y, al poco tiempo, fue designado oficial de proyecto de la fuerza aérea alemana para el F-104, puesto que ocupó durante cinco años. Entonces, tras asistir a un curso de seis meses en el colegio de defensa de la OTAN en París, fue nombrado Kommodore del ala de caza F-104/F-84 en Memmingen. Tras servir en la base aérea de Wahn, cerca de Colonia, como inspector de las unidades de vuelo de combate, fue ascendido a general de división en noviembre de 1967. Más adelante fue agregado militar de la OTAN, puesto que ocupó hasta octubre de 1975.

Gracias a la ayuda financiera del gobierno del estado bávaro, a sus 28 años, Willy Messerschmitt pudo crear una empresa: la Messerschmitt Flugzeugbau GMBH, en marzo de 1926. Por entonces, el gobierno también tenía intereses financieros en otro fabricante de aviones, la Bayerische Flugzeugwerke

(BFW/Compañía Aérea Bávara) y enseguida se dio cuenta de que no era práctico financiar las dos empresas. A finales de 1927, las convenció para que se unieran bajo el nombre de BFW. La sede central y las plantas de producción estaban en Augsburgo, en Alemania.

La nueva empresa tuvo un comienzo adverso. Su primer producto, un avión de transporte monomotor para ocho pasajeros fabricado íntegramente en metal, el M-20, se vendió primero a la compañía aérea estatal Deutsche Lufthansa (DHL). Hubo importantes retrasos en la producción y, durante la fase de pruebas, el prototipo se estrelló y el piloto murió. Tras el desastre, hubo un enfrentamiento entre Willy Messerschmitt y el director de adquisiciones de DHL, Erhard Milch. Se produjeron más
accidentes en los programas de pruebas y Milch anuló el pedido de DHL. Cuando Adolf Hitler llegó a la Cancillería alemana, en 1932, nombró a Milch Secretario de Estado de Aviación, por lo que era poco probable que la BFW recibiera ningún encargo significativo del nuevo Gobierno nazi. La BFW, sumida en el abismo de la crisis económica mundial, se declaró en bancarrota. Para salvar a la empresa, Willy Messerschmitt solicitó contratos para un transporte comercial desde Rumanía. Milch acusó a la dirección de la BFW de traición, lo que provocó una inspección de la Gestapo. Pero Messerschmitt salió vencedor. Sin embargo, a este incidente le siguieron una serie de infortunios que no cesaron hasta el desarrollo del Bf-108A, un monoplano biplaza de ala baja, con controles duales, remache de cabeza embutida y tren de aterrizaje retráctil. Lo llamaron Taifun (tifón). Este avión se transformó en el Bf-108B, que funcionó bien y dio confianza a Messerschmitt y a sus colegas para competir en el diseño de un caza totalmente nuevo para la fuerza aérea alemana que, desde el acceso de Hitler al poder, se estaba desarrollando y expandiendo a ojos vistas. La nueva máquina, un monoplano armado con al menos dos cañones de 7.9 mm y accionado por el nuevo motor invertido V-12 de refrigeración líquida, iba a ser desarrollada de forma conjunta por Junkers y Daimler-Benz. Los otros competidores en la construcción del nuevo caza eran los fabricantes del Arado, el Focke-Wulf y el Heinkel. Erhard Milch, que seguía odiando a Messerschmitt, intentó impedir que la empresa BFW participara, pero Hermann Goering, el ministro del Aire del Reich, intervino a favor de Messerschmitt y, al final, la BFW obtuvo el contrato. Su primer aparato, llamado Bf-109V1, pasó las pruebas de vuelo preliminares en septiembre de 1935. Entonces, los pilotos de pruebas de la Luftwaffe se pusieron a los mandos del avión en Rechlin y le encontraron muchas pegas: la cabina era pequeña, angosta y cerrada; el tren de aterrizaje principal era estrecho y de aspecto sospechoso; tenía una gran carga alar y la vista hacia delante quedaba restringida durante el despegue debido al ángulo de

horizonte, extremadamente inclinado. Eran preocupaciones legítimas. Esas desventajas irían en menoscabo de los aspectos positivos del aparato a lo largo de su carrera como avión de caza.

El Bf-109 era un avión veloz para su época, bastante ágil y apto para el combate. Hasta el general Ernst Udet, el famoso as de la Primera Guerra Mundial, que había sido una de las voces más críticas con el primer 109, acabó valorando su aptitud y potencial y, con el tiempo, se convirtió en uno de sus mayores defensores.

El Focke-Wulf y el Arado, que competían por el contrato gubernamental, mostraron un rendimiento insuficiente y pusieron de manifiesto varios fallos mecánicos en las primeras pruebas. El Heinkel, por su parte, no era comparable al avión de la BFW. Un factor que contribuyó a que ganara la oferta de Messerschmitt fue la existencia de una serie de informes de la inteligencia alemana según los cuales los británicos estaban desarrollando un nuevo caza parecido al Bf-109 en varios elementos clave… el Spitfire.

Cuando en 1936 el Gobierno nazi decidió ayudar a las fuerzas nacionalistas del generalísimo Francisco Franco en la Guerra Civil Española, la aviación alemana consideró llegada la ocasión de probar y evaluar su nuevo caza Bf-109 en combate real. En diciembre de 1936 se trasladaron a Sevilla tres prototipos del 109 para participar en el conflicto, pilotados por miembros del grupo de «voluntarios» de la Legión Cóndor. A pesar de los habituales defectos ya detectados en operaciones de servicio anteriores, la Luftwaffe quedó satisfecha del rendimiento del avión y mostró su entusiasmo ante las perspectivas de desarrollo. Las lecciones aprendidas en España proporcionaron a la BFW los conocimientos y el estímulo necesarios para producir el Bf-109B, que empezó a fabricarse a principios de 1937. En cuanto los aviones llegaron a España para continuar combatiendo con la Legión Cóndor, los alemanes descubrieron que, a baja altura, su modelo B o Bertha estaba en clara desventaja frente a su principal oponente, el Polikarpov-I-16 soviético, y enseguida pasaron a combatir a mayor altura, donde el caza alemán era superior.

El comportamiento del Bf-109B en España pronto llevó a sustituir la hélice bipala de paso fijo de madera por una hélice bipala de paso variable de metal fabricada por la American Hamilton Standard en Alemania bajo licencia de la sociedad VDM. Para entonces, la Luftwaffe no tenía suficientes cazas Bf-109B y la BFW se apresuró a ampliar sus fábricas de Augsburgo al tiempo que autorizaba a Fiesler a construir el avión en su planta de Kassel. A continuación se introdujeron una serie de mejoras: unos motores Jumo más eficientes, inyección de combustible, sobrealimentador de dos velocidades para un mejor rendimiento a gran altura y un cañón de 20 mm que, además de mejorar la

potencia de fuego del avión, trajo consigo un problema de recalentamiento. En marzo de 1938, nada más salir de la cadena de montaje de Augsburgo, fueron enviados a España los primeros modelos C, que los pilotos de la Luftwaffe llamaban Clara. Aunque los modernos motores Jumo eran mejores que sus predecesores, no conseguían que el pequeño avión de caza superara las 300 mph, como necesitaba la Luftwaffe y deseaba el diseñador del avión, Messerschmitt. Lo que ansiaban era el motor Daimler-Benz DB-601, todavía no disponible, un motopropulsor sobrealimentado automáticamente que ofreciera el rendimiento deseado y que, al mismo tiempo, funcionara con eficacia durante las maniobras de combate con G negativa. Pero ese motor aún estaba muy verde y sufría los problemas propios de las maravillas mecánicas de más complejidad. Así que, como medida provisional, la BFW decidió utilizar dos variantes del motor Jumo 210 en la siguiente versión del Bf-109: el D o Dora. En España, los pilotos de la Legión Cóndor, como Adolf Galland, Werner Mölders y otros, demostraron que Dora era un caza significativamente mejor que los anteriores. Fue entonces cuando Mölders resultó decisivo al idear la formación *Finger Four* [en V asimétrica] o *Schwarm*, una táctica excelente y flexible que dio a los alemanes una considerable ventaja en el combate aéreo sobre los pilotos de la Royal Air Force en los primeros días de la batalla de Inglaterra. Mölders, con catorce derribos en la guerra aérea en España, fue el as que más victorias alcanzó en el conflicto.

El rendimiento del 109 en la guerra de España dio a Willy Messerschmitt relevancia internacional, hasta el punto de que el *Reichs Luftsfahrt Ministerium* (RLM), el Ministerio del Aire alemán, instó a la BFW a sacar partido de ello promoviendo un mayor reconocimiento internacional de la firma a través de un cambio de nombre. Los aviones que la empresa estaba fabricando en ese momento conservaron la denominación Bf, pero todas las nuevas aeronaves pasaron a denominarse Me, de Messerschmitt. El cambio supuso un importante logro para el Propagandameister [ministro de Propaganda] nazi Josef Göbbels.

En la factoría de Augsburgo continuaban trabajando en los aviones y, en 1939, la Luftwaffe recibía los primeros modelos E o Emil. Eran los primeros 109 que por fin empezaban a mostrar las aptitudes que sus diseñadores perseguían. El Emil tenía un motor DB-601A-1, una hélice tripala de paso variable y radiadores gemelos montados bajo las alas que lo hacían bastante más rápido, aunque un poco menos ágil que los modelos 109 anteriores. Fue uno de los cazas más eficaces y temidos de su tiempo. Llevaba cuatro cañones de 7.9 mm (dos en el capó y dos en las alas). A principios de 1939 llegaron a España algunos de los nuevos 109, pero, para entonces, la guerra casi había terminado y apenas entraron en acción. En esa temprana participación, aproximadamente doscientos

hombres de la Legión Cóndor adquirieron experiencia en situación de combate, lo que les iba a servir como preparación para convertirse en pilotos de caza experimentados en la guerra aérea que se avecinaba.

El modelo E siguió fabricándose a un ritmo cada vez mayor y fue trasladado a una planta en Ratisbona con objeto de liberar espacio para el montaje del caza bimotor Bf-110. Con la incorporación de otros fabricantes de aviones al programa, se incrementó la capacidad de producción del 109. Durante la invasión de Polonia, en septiembre de 1939, se utilizó una fuerza combinada de más de doscientos Bf-109D y E, de los cuales se perdieron sesenta y siete debido al fuego antiaéreo. Y el 18 de diciembre de 1939 se produjo uno de los primeros choques de los cazas de la Luftwaffe con los de la Royal Air Force. Una formación de bombarderos Wellington que atacaba un blanco en Wilhelmshaven a plena luz del día fue interceptada por cazas 109, que derribaron con facilidad doce bombarderos británicos y dañaron otros tres. Los alemanes, por su parte, perdieron dos cazas. Tras este combate, los británicos se vieron obligados a reconsiderar sus tácticas.

La RAF estaba muy preocupada con el 109 y necesitaba urgentemente conocer sus capacidades y sus debilidades para poder lidiar con él en combate. Los británicos hicieron una pausa en noviembre, cuando un piloto de la Luftwaffe aterrizó por error su Bf-109E en el lado francés de la frontera francoalemana. El avión fue trasladado a Inglaterra y, una vez allí, fue probado en vuelo y sometido a un simulacro de combate con cazas británicos, lo que proporcionó a la Luftwaffe un buen conocimiento del avión enemigo. Se llegó a la conclusión de que el pequeño caza alemán era superior al Hawker Hurricane en prácticamente todos los sentidos y superaba en muchos aspectos al tan cacareado Spitfire Mk 1 cuando estaba equipado con una hélice bipala. Sin embargo, un Spitfire Mk 1 con una hélice tripala Rotol era mejor avión a grandes alturas.

Se decía que el mejor de los Emil era el Bf-109E-4 que poseía una cabina reforzada, blindaje en el asiento y sobre la cabeza del piloto, y dos cañones de 20 mm MG-FF/M montados en el ala. El movimiento de retroceso «atenuado» de este cañón permitía disparar un proyectil «mina» potente y muy explosivo con una mayor cadencia de fuego. Durante la primavera de 1940 estos Emil fueron la punta de lanza aérea de la *Blitzkrieg* (guerra relámpago) alemana en los Países Bajos y Francia. En la campaña se dieron cuenta de que la Luftwaffe necesitaba un cazabombardero eficaz, un *Jagdbomber* o Jabo. Entonces se dotó a varios Bf-109 y Bf-110 de unos dispositivos portabombas experimentales situados en el eje central. El Jabo resultó muy útil en los ataques a los barcos de transporte aliados en el Canal de la Mancha, por lo que la Luftwaffe empezó a organizar

escuadrones Jabo de Bf-109.

Sin embargo, el diseño básico del 109 era deficiente, porque tenía muy corto alcance, al igual que el avión que pronto se convertiría en su principal adversario, el Supermarine Spitfire. Pero el Spitfire de 1940 era en esencia un caza defensivo, concebido fundamentalmente para librar batallas sobre Inglaterra y el Canal de la Mancha y regresar luego rápidamente a la base a repostar y recargar munición para volver al combate. En mayo de ese año, en los cielos de Dunkerque, los pilotos del Bf-109 de la Luftwaffe descubrieron que, en manos de alguno de los aviadores más entusiastas y capaces de la RAF, el Spitfire era un temible rival.

Con la llegada del verano y el inicio de lo que iba a convertirse en la batalla de Inglaterra, los largos y excepcionalmente calurosos días parecían favorecer a la Luftwaffe, que encadenaba los ataques sobre el Canal de la Mancha. Al principio, las tripulaciones aéreas se habían concentrado en los barcos en constante desplazamiento por la vía marítima que separa Francia de Inglaterra, pero, luego, su atención se centró en el sistema de radar en cadena, de vital importancia para los británicos, que se extendía a lo largo de la costa sur y este de Inglaterra. Durante todo el verano y hasta principios de septiembre, los cazas Bf-109 de la Luftwaffe obtuvieron éxitos considerables. Podían desplazarse libremente por donde consideraran conveniente, enfrentándose a los cazas de la RAF en los frecuentes ataques de la Luftwaffe contra Gran Bretaña. En esos combates ponían en práctica las tácticas desarrolladas en España por Werner Mölders, mientras los pilotos de caza británicos seguían volando en sus habituales formaciones tradicionales y obsoletas, que les colocaban en una enorme desventaja con respecto a los pilotos alemanes. En aquella época, la responsabilidad de escoltar a los bombarderos alemanes en sus ataques recaía en las tripulaciones de los cazas bimotores Bf-110. Era una tarea para la que no estaban adecuadamente preparadas, por lo que se veían muy afectadas por el fuego de los Spitfire y los Hurricane. En septiembre, el fracaso de los Bf-110 como aviones de escolta obligó a la Luftwaffe a centrarse en la defensa por primera vez. No hubo más remedio que sustituir los 110 por 109, mejorando, teóricamente, la situación de los bombarderos alemanes, pero, al mismo tiempo, debilitando a los pilotos de caza de los Bf-109, que se colocaban en clara desventaja frente a sus adversarios británicos. Como tenían órdenes de permanecer al lado de sus bombarderos, ya no podían moverse libremente para localizar y combatir al enemigo y, dada su escasísima autonomía, tampoco podían permanecer más de diez o quince minutos sobre Inglaterra para cumplir con su cometido. Pasado ese tiempo, el piloto del Bf-10 tenía que regresar rápidamente a su base en Francia para repostar. Si se equivocaba o intentaba

apurar el combustible, lo pagaba teniendo que saltar en paracaídas o aterrizando en las aguas del Canal.

Tras fracasar en su intento de bombardear las instalaciones de radar hasta aniquilarlas, inexplicablemente, los alemanes volvieron a cambiar de objetivo. Al parecer, creyeron que era más importante destruir la capacidad de caza de la RAF bombardeando sus bases cerca de la costa sur. Si hubieran insistido en esa campaña, sin duda hubieran podido obtener la superioridad aérea y, posiblemente, incluso la supremacía en el cielo que tanto necesitaban para culminar con éxito la invasión de Inglaterra, la Operación León Marino. Pero fracasaron de nuevo, porque no consiguieron dejar definitivamente fuera de combate las principales bases de la aviación de caza. Y la Luftwaffe volvió a recibir órdenes de cambiar de objetivos. Entonces fueron las ciudades de Inglaterra las que soportaron las acometidas de los ataques alemanes, dando lugar a los peores días y noches del *Blitz*.

El 31 de octubre, el día que generalmente se considera el último de la batalla de Inglaterra, los alemanes habían perdido seiscientos diez Bf-109, doscientos treinta y cinco Bf-110 y novecientos treinta y siete bombarderos, y las pérdidas de la RAF ascendían a cuatrocientos tres Spitfire, seiscientos treinta y un Hurricane y ciento quince Blenheim. Como casi todos los combates habían tenido lugar sobre Inglaterra y el Canal de la Mancha, los pilotos británicos derribados que sobrevivían generalmente volvían a la acción al cabo de uno o dos días, mientras que la mayoría de los pilotos alemanes y miembros de las tripulaciones de los bombarderos que se encontraban en la misma situación acababan convertidos en prisioneros de guerra. Por lo que respecta al avión de caza implicado, el Bf-109, demostró con creces ser un más que digno rival del Spitfire que, todo sea dicho, se lanzó a la lucha aérea armado con simples cañones del calibre de un rifle frente a los aviones alemanes con sus impresionantes cañones de gran potencia. Cifras aparte, muchos historiadores consideran que Gran Bretaña ganó la batalla al impedir que los alemanes lograran la supremacía aérea que necesitaban para invadir Inglaterra. Fue la primera nación que se enfrentó a Hitler y le obligó a dar marcha atrás y es preciso reconocer que, en esa campaña, Gran Bretaña llevó a Alemania y a su fuerza aérea a su primera derrota en la guerra. Sin embargo, la Luftwaffe salió de la experiencia con renovado entusiasmo por su principal avión de caza y continuó desarrollando variantes adicionales para tareas específicas. Se hizo una versión de reconocimiento que, en lugar de armas, llevaba una cámara en la parte trasera del fuselaje. También se introdujo un cambio que hubiera proporcionado una gran ventaja a los pilotos del Bf-109 durante la batalla de Inglaterra. Se dotó al Bf-109E-7 de largo alcance de una mayor capacidad de

carga, lo que hacía que pudiera llevar un depósito de combustible desechable de ochenta galones situado en el eje central o una bomba de 550 libras, como el Jabo. En el norte de África, al Bf-109E modificado se le instalaron filtros de arena en el motor y un kit de supervivencia para el desierto que, entre otras cosas, contenía comida, agua, un fusil de carabina ligero y un equipo de señalización. Estos aviones demostraron ser sumamente eficaces en los enfrentamientos con los Kittyhawk y los Hurricane de la Royal Air Force, a los que lograron derribar en muchas ocasiones. Pronto apareció una variante mejorada de la versión de largo alcance que utilizaba un motor DB-601E con una potencia de 1350 CV para el despegue, seguida del Bf-109E-9, una variante de reconocimiento de largo alcance equipado con una cámara en el fuselaje y dos cañones de 7.9 mm en la cubierta del motor. Estas últimas variantes representaron solo una parte muy pequeña de los más de cuatro mil Bf-109 Emil construidos.

Willy Messerschmitt aprovechó la ya considerable experiencia alcanzada con el Bf-109E para seguir perfeccionando su diseño básico, introduciendo importantes modificaciones que se tradujeron en las versiones F, G y K, más rápidas y eficaces. Gracias a la creciente potencia de los motores, el avión cambió de aspecto y empezó a rendir más. Las mejoras incluían una cubierta alargada y un cono de hélice más amplio que confería al conjunto un perfil de cigarro puro que conservaría para equilibrar la producción.

Los pilotos llamaban al modelo F del 109 «Friedrich». Las primeras unidades del F sufrieron una serie de accidentes provocados por una misteriosa pérdida de control. El origen del problema se encontró en uno de los últimos cambios de diseño: la eliminación de los montantes de refuerzo debajo del plano horizontal de cola. Enseguida se corrigió el problema y muchos consideraron el Friedrich, que alcanzaba las 390 mph, el mejor de los Bf-109, comparable al excelente Spitfire Mk V. Lo que más apreciaban los ases del modelo F del Bf-109 en combate era su armamento: al principio, dos cañones MG-17 de 7.9 mm en la capota y un *Motorkanone* (cañón) MG-FF/M de 20 mm detrás del motor que le otorgaba una enorme potencia de fuego. En el modelo posterior F-2, el MG-FF fue sustituido por el MG-151/15, un cañón de 15 mm accionado eléctricamente con mayor cadencia de fuego, más velocidad inicial y alimentado con cintas de doscientos cartuchos en lugar de un tambor. El F-2 se construyó como avión de caza normal y, para grandes alturas, se fabricaron las variantes Jabo y tropicalizado.

En la campaña nazi contra Rusia, que empezó el 22 de junio de 1941, el Bf-109 fue el caza principal de la Luftwaffe. Su número se había ampliado con muchos Emil que hacían las funciones de Jabo. En ese primer día, los 109

derribaron más de trescientos aviones rusos y destruyeron otros mil en tierra. Fue en la campaña del frente oriental donde los ases de caza más sobresalientes de la Luftwaffe, como Erich Hartmann, Gunther Rall, Gerhard Barkhorn y otros empezaron a acumular victorias. A principios de 1942, Messerschmitt ya estaba fabricando el Bf-109F-4, sin duda una de las mejores versiones. Muchos pilotos de caza de la Luftwaffe combatían con la nueva máquina, satisfechos de su potente motor BD-601E, su cañón de 20 mm y las mejoras introducidas en el blindaje de la cabina y en los depósitos de combustible de obturación automática.

Para la siguiente versión del 109, el G de Gustav, Daimler-Benz pudo desarrollar un motor de avión más potente, el DB-605, gracias al uso de los cilindros calibrados interiormente y a la mayor compresión que generaba 1.450 CV para el despegue. Además, algunos de los modelos G incorporaban la presurización de la cabina. Pero en 1942, a pesar de todas las mejoras y la evolución experimentada a lo largo de los años, al Bf-109 se le notaba la edad. La tecnología y el diseño que lo habían hecho especial se habían quedando obsoletos y, poco a poco, fueron reemplazados en los escuadrones de caza de la fuerza aérea alemana por los Focke-Wulf 190, mucho más sofisticados, auténticas obras maestras de la aviación de caza, provistos de un potente motor radial BMW, más veloces, de más alcance y capaces de ascender a mayor altura que los 109. Con sus 1.700 CV y sus 418 mph, el Focke-Wulf 190 gozaba de una excelente maniobrabilidad y, al principio, no tenía rival. El único problema era que no había suficientes. Los alemanes eran bastante lentos en la fabricación de los 190 y, lo que es más importante, en el desarrollo y producción de su prometedor caza a reacción, el Me-262. Detrás de los retrasos en hacer volar el reactor, producirlo y ponerlo en manos de los pilotos se escondían consideraciones burocráticas y técnicas. Si la Luftwaffe hubiera podido dotar a sus escuadrones con un gran número de estos fantásticos cazas, los pilotos hubieran gozado de una ventaja vital sobre cualquiera de los aviones aliados, incluso sobre los mejores.

En marzo de 1942, cuando los Bf-109G empezaron a llegar a los escuadrones de la Luftwaffe, ya estaba claro que este último modelo, que había sido el pilar de la aviación de caza alemana, iba a servir como solución provisional hasta que pudieran suministrar suficientes unidades del nuevo reactor, y el Fw-190 tomara el relevo como avión de caza principal. Las unidades eran tan dependientes del modelo G que, a pesar de los numerosos problemas de producción en tiempos de guerra y de los retrasos, el fabricante logró seguir construyendo y entregando un total de veinticuatro mil unidades y, solo en 1944, se fabricaron catorce mil. En realidad, Focke-Wulf nunca fue capaz de producir su excepcional caza en las

cantidades necesarias para relevar a los 109 en su papel principal. Mientras, al otro lado del Canal de la Mancha, los trabajadores de Vickers-Supermarine seguían produciendo su maravilloso Spitfire, mejorándolo versión tras versión, dotándolo de más caballos de potencia, mejor armamento y blindaje y, con la llegada del Mk IX, superando en rendimiento y capacidad al Bf-109G. Esta superioridad quedó de manifiesto en numerosos enfrentamientos entre los dos adversarios, así como en combates simulados entre un caza 109G que había aterrizado por error en el aeródromo de Manston de la RAF, en Kent, y varios aviones aliados, como los Spitfire Mk IX y Mk XIV y el P-51C Mustang norteamericano, que demostraron aventajar en mucho aspectos al avión de Messerschmitt.

A medida que se prolongaba la guerra, la suerte de los nazis se debilitaba. La Luftwaffe se vio obligada a dedicar su avión de caza principal a la defensa del territorio alemán para hacer frente a la creciente campaña de bombardeos masivos combinados de los británicos y los norteamericanos. El número de bombarderos de las dos fuerzas aéreas aliadas crecía a ojos vistas. En 1944, ambas fueron capaces de lanzar ataques constantes de quinientos a mil bombarderos, causando una destrucción sin precedentes en los blancos, incluida la industria de construcción aeronáutica, de vital importancia para Alemania. Para contrarrestar los ataques aliados, Messerschmitt se centró en realizar algunas modificaciones especiales en el Bf-109G. A partir de ese momento, muchos de los últimos G se construyeron como «bombarderos destructores», incrementando el armamento con un cañón MG-15 de 20 mm colocado en una góndola debajo de cada ala (sustituido luego por un cañón de 30 mm), hasta completar un total de cinco armas en el avión. El cambio afectó negativamente a las características de manipulación del aparato, porque el incremento de peso provocó inestabilidad y una velocidad de balanceo menor. Y eso ocurría en el modelo G, que ya todos los pilotos consideraban demasiado pesado de manejar, un avión «difícil» para los más expertos y «realmente peligroso» para los menos experimentados. Los pilotos alemanes llamaban a esta variante «cañonero». Además, los Gustav se utilizaron para lanzar bombas de fragmentación con cebo de retardo para intentar romper las formaciones aliadas, aunque con poco éxito.

En un nuevo intento por impedir que los bombarderos enemigos atacaran Alemania, se desarrolló otra versión del Bf-109G como «separador de formaciones». Los cañones de la góndola fueron sustituidos por racimos de tubos de lanzamiento que disparaban cohetes de 8.2 pulgadas que, en la práctica, casi nunca alcanzaban el avión enemigo, aunque que de vez en cuando lograban dispersar brevemente a los B-17 y B-24. Por la noche, un pocos Bf-109G llamados «Wild Saus» volaban por debajo de la fuerza de bombarderos de la

RAF confiando en que la luz de las ciudades que eran el objetivo del ataque y la de los incendios provocados por el bombardeo iluminasen y dejasen ver la silueta de los bombarderos, permitiendo así a los 109 lanzarse sobre ellos.

Se introdujeron otras modificaciones en el modelo G que incluían una radio perfeccionada que permitía una comunicación de más alcance, un timón más alto y manejable y una nuevo techo de cabina «Galland» combado para tener mayor visibilidad.

Entre las últimas variantes del G, había modelos equipados con motores Daimler-Benz DB-605AS y AM con una sobrealimentación muy mejorada. La última variante del Bf-109 fue la K de Konrad. Incluía prácticamente todas las mejoras de diseño realizadas hasta la fecha inicial de entrega, en octubre de 1944, además de una cabina presurizada y el motor DB más moderno, con un sobrealimentador de dos velocidades que le confería una velocidad punta de 450 mph.

Al final de la guerra, en mayo de 1945, se habían fabricado casi treinta y cuatro mil unidades del Bf-109. El avión había participado en todas las campañas importantes, pero, durante los últimos meses de la ofensiva aliada de bombardeos combinados, la Luftwaffe no logró enviar más de ochocientos de esos cazas a enfrentarse al enemigo, porque no siempre conseguía dotarlos de combustible y armas y reunir a los pilotos para tripularlos. En una de las últimas acciones a la desesperada, el 7 de abril, despegó una unidad de 109, con los accesorios no esenciales desmontados, con la intención expresa de embestir a algún avión de la procesión de bombarderos de la USAAF. En el ataque destruyeron ocho bombarderos estadounidenses.

Ray y Mark Hanna, fundadores de la Old Flying Machine Company, que operaba en el aeródromo de Duxford, cerca de Cambridge, en Inglaterra, eran famosos en la comunidad aeronáutica y en círculos más amplios por ser unos excelentes pilotos de aviones de la Segunda Guerra Mundial. Desgraciadamente, Mark murió a consecuencia de un accidente en Sabadell, en la provincia de Barcelona, en septiembre de 1999. Tenía 40 años. Pilotaba un Hispano Buchon, una versión del caza Bf-109 de la Segunda Guerra Mundial de fabricación española. Era uno de los pilotos más experimentados en exhibiciones aéreas de aviones militares históricos y fue director general y cofundador de la Old Flying Machine Company, una empresa que conserva y mantiene aviones de época en condiciones de volar. Mark había sido piloto de aviones a reacción de la RAF. Había realizado más de cuatro mil horas de vuelo, dos mil trecientas de ellas en aviones históricos. En una extraña jugada del destino, Mark escribió sus impresiones sobre el Bf-109 tras haberlo pilotado en numerosas ocasiones.

A mí el avión me parece peligroso, tanto para el enemigo como para los propios pilotos. Tiene fama de avión difícil. Desde el principio, eres consciente de que es un avión que hay que tratar con mucho respeto. Cuando hablas con la gente del 109, todos se preguntan cómo vas a gestionar el despegue o el aterrizaje. Cuando te acercas al 109, lo primero que te choca es lo pequeño que es el avión, especialmente si está estacionado junto a un caza norteamericano actual. Al estudiarlo más de cerca, descubres un tren de aterrizaje patizambo, de aspecto disparatado; una cabina muy encuadrada y abierta lateralmente, casi sin vista de frente en las tres posiciones de vuelo; un fuselaje trasero largo y planos de cola diminutos. Si rodeas el aparato, ves unas ingeniosas aletas de radiador dobles que se duplican como una extensión de las aletas hipersustentadoras, unos alerones con mucho movimiento y un área de equilibrio en la masa bastante anómalo. Y las aletas del borde de ataque, que operan de forma independiente. Estos instrumentos tienen que abrirse y cerrarse en tierra presionando con un solo dedo. Otras características insólitas son el desdoblamiento del plano fijo horizontal, el compensador del timón de altura y la inexistencia de un sistema de centrado de dirección. En conjunto, el acabado es una extraña mezcla de innovación y arcaísmo.

Cuando subes a bordo, tienes que llevar cuidado de no apoyarte en la aleta del radiador, luego debes agacharte poco a poco hacia abajo y hacia delante, soportando tu peso mientras te aferras al parabrisas. Una vez dentro, descubres que estás casi tumbado en el avión, como dentro de un coche de carreras. La carlinga es muy estrecha y, si tienes los hombros anchos (¿no los tienen todos los pilotos?), apenas queda margen. Una vez te has abrochado el cinturón y te has vendado los dedos para el combate, puedes hacer balance. La primera impresión es de sencillez y facilidad.

De izquierda a derecha, la rueda del compensador del timón de profundidad y la rueda del compensador de las aletas, colocadas una junto a la otra, se pueden manipular fácilmente. Hay que dar varias vueltas para bajar totalmente las aletas a 40°. Las ruedas están así dispuestas para poder girarlas a la vez. En la práctica, resulta un poco difícil y tiendo a manejarlas por separado. Luego está la palanca inmovilizadora de la rueda de cola, que sirve para hacer que la rueda trasera gire sobre el eje vertical o para bloquearla a proa. A continuación viene el sector de la palanca de gases, que consta de la palanca de la hélice y un enorme mando de gases. Hacia delante y abajo, en el suelo, hay un cebador ki-gass enorme y muy eficaz y una palanca en forma de T. Justo encima de estos elementos y en línea con la junta de la cúpula, se encuentra la palanca amarilla y negra de evacuación de la capucha. Al tirar de ella, se liberan dos resortes muy fuertes en la parte trasera de la cúpula, que hacen que la sección posterior se desprenda, de modo que la parte principal de la capucha se descuelga y puede ser impulsada a la corriente de aire. Mirando directamente hacia delante, se encuentra el panel de instrumentos de uso corriente con los magnetos de selección vertical a la izquierda, el mecanismo de puesta en marcha y bobina de arranque en el centro, ligeramente a la derecha, y los instrumentos del motor agrupados a la derecha. Esta parte del avión tiene una mezcla de instrumentos británicos, españoles y alemanes.

La consola central, situada debajo del tablero principal de instrumentos, consta de una radio con setecientas veinte bandas de frecuencia, una brújula E2B y un gran rótulo, cortesía de la dirección de aviación civil, advirtiendo de las nefastas consecuencias de realizar un aterrizaje con un viento lateral igual o mayor a 10 nudos, o compensar el avión a velocidades que superen los 250 nudos. A la izquierda de la consola central, cerca de la rodilla izquierda del piloto, está el selector de extracción y recogida del tren de aterrizaje y el indicador mecánico y eléctrico de posición del tren de aterrizaje. En este avión es un selector rotativo con una posición neutra. Hay que seleccionar el tren de aterrizaje arriba o abajo y luego activar el botón hidráulico en la parte delantera de la columna de control. Eso da al sistema instantáneamente 750 libras por pulgada cuadrada. Justo debajo del selector del tren de aterrizaje está el control de las aletas del radiador. Estas también están controladas hidráulicamente y pueden adoptar la posición abierta, cerrada y neutra. Se activan con el disparador de la palanca de mando, a 375 libras por pulgada cuadrada. Si el control de las aletas del radiador no está en posición neutra e intentas activar el tren de aterrizaje, no tendrás presión suficiente para permitir que el mecanismo avance.

En el lado derecho de la cabina están los conmutadores eléctricos, las bombas de impulsión principales de la batería, el calentador del tubo de pitot y el *pre-oil system* autónomo, ¡y eso es todo!

No hay centrado de dirección ni ajuste del pedal del timón de dirección; además, el asiento solo se puede ajustar antes del vuelo y tiene únicamente tres posiciones. Si mides más de 6 pies, te puedes sentir un poco encerrado. Una vez te has abrochado las correas y estás cómodo, tienes que cerrar la cúpula para comprobar la posición de asiento. Normalmente, si no has pilotado el 109 antes, te das un golpe en la cabeza cuando haces oscilar el pesado techo de la carlinga, ¡nadie se sienta tan bajo en un caza!

Se acerca peligrosamente el momento de volar. Muy bien: abres la capucha otra vez (por si se prende fuego y hay que salir a la carrera). Para arrancar: encendido ON, bombas de impulsión ON. Tres buenos golpes sobre el dispositivo de purga rígido. Ajustas el mando de gases a ½ pulgada aproximadamente. «HÉLICE LIBRE». Aprietas el pulsador de arranque, unas pocas vueltas de las aspas y reúnes los cargadores. Es un buen motor de arranque y con una breve llamarada, el 109 se enciende inmediatamente. El control de la presión del aceite aumenta enseguida. Primero funciona a poca potencia, a 700 rpm y luego va subiendo despacio hasta las 1000 rpm. A menos de 1.000 rpm, todo el avión empieza a bascular de lado a lado con una cierta armonía. Es una sensación totalmente inusual ¡y la mar de divertida! Nada más arrancar, te das cuenta de que al avión le gusta «menearse»: el motor, la cabina, el engranaje reductor… todo produce vibraciones y sacudidas que se transmiten directamente al piloto.

Cierras las aletas del radiador con el selector y activas el disparador hidráulico. Compruebas las 375 libras por pulgada cuadrada se aproximan. Vuelves a abrirlas para retardar el aumento de la temperatura del refrigerante. El 109 necesita mucha potencia para ponerse en movimiento por lo que hay que dejar que el motor se caliente un poco antes de que acumule la potencia. Aumentas hasta las 1800 rpm y, de pronto, estás rodando. Disminuyes la potencia… para girar, palanca hacia delante contra el tablero de instrumentos para levantar la cola. Una aceleración y un frenazo. Si le haces eso a un Spitfire, te das de morros. Sin embargo, el 109 tiene la cola muy pesada y no se voltea fácilmente. Puedes inmovilizar una rueda con facilidad. Si no utilizas la técnica que acabo de describir, saldrás disparado por el aeródromo en línea recta. La vista frontal solo puede calificarse de pésima y, debido a la disposición de cola/freno, es mucho más difícil llevar un rumbo zigzagueante que con otros aviones parecidos. Prefiero rodar por la pista con la capucha abierta, eso me ayuda un poco a hacerlo. Para cuando llego al final de la pista, el avión todavía está empezando a calentarse. Hay que calentar el motor lo antes posible. Vuelvo a cerrar la capucha con un buen golpe. Estoy sentado lo más alto que puedo, con la cabeza tocando la cúpula. No llevo gafas de vuelo porque, cuando te las colocas en la parte superior de la cabeza, rozan con la capucha y la rayan. Un casco protector está fuera de lugar y, a mi entender, volar en este avión es un riesgo para la seguridad. Capucha bien cerrada… la empujo para comprobarlo. La temperatura del aceite es de 30°, la del refrigerante es superior a 60°. Piso los frenos a fondo (no hay freno de estacionamiento), palanca atrás y aumento suavemente la potencia a 0 *boost* (30”) y 2.300 rpm. Pruebo la hélice al menos dos veces, disminuyendo cada vez a 1.800 rpm, y echo un vistazo a la presión del aceite. El ruido y la vibración han aumentado radicalmente. Disminuyo la potencia a 1.800 rpm y compruebo los sincronizadores. Caída insignificante de cada lado. Debo darme prisa porque la temperatura del refrigerante está a 98 °C y en ascenso. Hay que ponerse a rodar para que corra el aire a través de los radiadores y los refresque. Hago las comprobaciones antes del despegue… compensación del timón de altura en +1°, sin centrado de dirección, fricción del mando de gases ligera. Eso es vital, porque voy a tener que utilizar mi mano izquierda para realizar varias operaciones inmediatamente después del despegue. La mezcla es automática, la inclinación perfecta… sé que voy a tope de combustible (85 galones); el indicador vuelve a estar inservible y tengo un límite de una hora y quince minutos de vuelo a velocidad de crucero o de una hora si en algún momento utilizo altas potencias. La válvula de combustible/aceite está en *ON*, la presión es correcta, y la primera carga iniciadora efectuada. Aletas, manilla hacia abajo, a 20°, para el despegue. Compruebo que las aletas del radiador están totalmente abiertas; si despego con las aletas del radiador cerradas, quemaría el motor y la rotura del morro está garantizada. El giróscopo indica la pista de despegue de Duxford. Todos los instrumentos, temperaturas y presiones están en verde para el despegue. Ahora el radiador está a 102°. No tengo oxígeno. Compruebo otra vez que la capucha está bajada y cerrada, las correas ajustadas y

abrochadas, hidráulicos en posición hacia abajo en la instrumentación y presurizar el control del sistema a 750 libras por pulgada cuadrada. Todos los controles completados y francos, la rueda de cola bloqueada. Hay que despegar, 105°. No hay tiempo para dar vueltas al tema y pensar en el despegue. Allá voy… aumento ligeramente la potencia y mantengo ese suave incremento hasta +8 (46")… ¡qué ruidoso es! Al principio, mantengo la cola abajo, recta, guiándome más por las sensaciones que por ninguna buena técnica… ahora la cola se eleva… hasta que la dirección es eficaz. Corrijo inconscientemente la dirección todo el tiempo. Es muy entretenido mirar cómo despega y aterriza el 109. ¡El timón de dirección da literalmente la vuelta! La técnica alternativa (bastante jocosa) es la de Walter Eichorn, que consiste en utilizar el timón de dirección totalmente a la derecha durante todo el recorrido de despegue e ir variando el balanceo con el mando de gases.

Ahora, el pequeño caza va dando sacudidas mientras acelera rápidamente. Cuando elevas la cola, tiende a bascular hacia la izquierda. Pero eso es muy fácil de corregir, aunque si elevas la cola de forma realmente agresiva es difícil evitarlo y ocurre muy rápido. Ahora la cola ya está arriba y puedo ver vagamente adónde me dirijo. Es un recorrido agreste, salvaje y agotador por la hierba, acompañado de ruido y humo de los stacks, mientras el avión va dando tumbos; es muy emocionante.

Echo un vistazo rápido al ASI (indicador de la velocidad del aire): 100 mph. Vuelvo a comprobar el mando y ya estoy volando. Retiro la mano del mando de gases, giro la palanca de cambios y presiono el botón hidráulico. Los indicadores mecánicos motor up van muy rápido y oyes un «clonc, clonc» cuando la palanca de cambios vuelve a su lugar. Vuelvo a poner el selector del tren de aterrizaje en «neutro». Echo un rápido vistazo a las alas y veo que las aletas del borde de ataque totalmente desplegadas empiezan a retraerse cuando aumenta la velocidad del aire y se reduce el ángulo de ataque. 130 mph y realizo inmediatamente un volteo en ascenso y vuelo recto a favor del viento por si necesito aterrizar de urgencia. Nuestro procedimiento vigente de operaciones es volar siempre alrededor del aeródromo para que todo se estabilice antes de continuar. Este procedimiento ha salvado al menos a uno de nuestros aviones.

Giro enérgicamente la manivela de la aleta, aumento la velocidad hasta 150, hago descender la potencia a +6 (42") y 2.650 rpm para subir. Ahora fluye mucho aire por los estrechos radiadores, de modo que los cierro y controlo atentamente el indicador del refrigerante durante los siguientes minutos, hasta que la temperatura se estabiliza. Con las aletas del radiador cerradas, el avión acelera enormemente. Mientras asciendo, soy consciente de que tengo que rectificar una ligera tendencia del timón hacia la derecha para mantener la cola en medio, pero la carga en pies es ligera y no hay problema. Estabilizo y bajo la potencia a +4 (38") y 2.000 rpm. El 109 ha alcanzado su velocidad de crucero, unas 235 o 240 mph, y ahora la cola está justo en medio y ya no tiene que intervenir el timón.

Una vez estabilizado el avión, mi nivel de adrenalina baja a simplemente alto y ya puedo hacer balance de la situación. Mi primera reacción es de placer por estar pilotando un avión clásico y, luego, tomo conciencia de que es un caza de verdad. Al pilotarlo, sientes crecer la agresividad. Necesitas ir en busca de algo que atacar y derribar.

La velocidad de balanceo es buena y especialmente positiva por debajo de más o menos 250 mph. A una velocidad todavía menor, el balanceo sigue siendo bueno, especialmente con una pequeña ayuda del timón. Sin embargo, por encima de las 250 mph, la velocidad de balanceo empieza a aumentar más y más hasta aproximadamente 300, como en un P-51. Después, todo se vuelve bastante estable y, para cambiar a velocidades de balanceo significativas, hay que mover la palanca con las dos manos. Otra peculiaridad es que cuando has realizado un viraje cerrado con las aletas del borde de ataque desplegadas y luego te balanceas rápidamente en una dirección y te paras, durante más o menos un segundo tienes una extraña sensación, como una especie de zona de silencio sobre los alerones, ¡casi como si no estuvieran conectados! Y justo cuando empiezas a preocuparte, funcionan otra vez.

A 250 mph o menos, el cabeceo también es delicioso. Lo considero muy positivo y la fuerza que hay que hacer en la palanca de mando para conseguir un movimiento relevante del morro me parece adecuada. Cuando se alcanza CL max, se despliegan las aletas del borde de ataque (juntas si la bola está en medio, de forma algo asimétrica si existe algún tipo de deslizamiento). Al aparato le encanta

que le hagan realizar maniobras de viraje cerrado a baja velocidad. Cuando saltan las aletas del borde de ataque, notas un pequeño «aviso» en la palanca y puedes tirar más hasta que todo el aparato vibra con bastante fuerza. Un poco más y harás bajar un ala, pero hay que ser muy bruto para hacerlo de forma intencionada. Por encima de las 250 mph, el cabeceo tiende a aumentar, pero, hasta las 300 mph, sigue siendo fácil de manejar. El avión se siente muy a gusto realizando rizos a baja altura, a 300 mph o menos. Por encima de 300 mph se da una peculiaridad: cuando aceleras, el avión tiende a picar un poco. Eso significa que por encima de las 300 mph, el avión da una cierta sensación de repliegue, ¡como si quisiera bajar a nivel del suelo! Eso es fácil de controlar con la palanca o se puede compensar, pero al principio sorprende un poco. Cuando maniobras por encima de 300, puede que necesites utilizar las dos manos para un desempeño más agresivo. O eso, o tienes que ayudarte del compensador. A pesar del *heavy-up*, sigue siendo bastante fácil de manejar a 5G a esa velocidad.

El timón es eficaz y la sensación es correcta hasta los 300. Por encima de esa velocidad, se vuelve más pesado, pero, a pesar de eso, la falta de centrado de dirección no plantea problemas para el tipo de maniobras que se llevan a cabo con el avión. La aceleración inicial es rápida, especialmente con el morro hacia abajo, hasta unas 320 mph. A partir de ahí, el 109 empieza a mostrarse algo más reacio y hay que estar muy decidido para sobrepasar las 350-360 mph.

¿Que cómo es el avión en comparación con otros cazas de su época? Primero tengo que decir que todos mis comentarios se basan en maniobras por debajo de lo 10.000 pies y con ajustes de potencia que no superan +12 (54”) y 2700 rpm. El avión me gusta y, conociéndolo bien, creo que pondría en dificultades a la mayoría de los cazas aliados que he pilotado, especialmente en combates aéreos a poca distancia, con virajes cerrados y a baja velocidad. Sin duda aventajaría al P-51 en este tipo de vuelo, ya que en velocidad de balanceo y baja velocidad es mucho mejor. Por otro lado, el Spitfire es un serio rival del 109 y creo que es superior en el combate a corta distancia. Dicho esto, los aviones están lo suficientemente igualados como para que la habilidad del piloto sea el factor decisivo. A velocidades altas, el P-51 es claramente superior y, siempre que el Mustang ahorre energía y renuncie al combate aéreo, está bastante a salvo frente al 109. Otro factor que afecta al 109 como avión de combate es el pequeño tamaño y la estrechez de la cabina. Es un entorno de trabajo bastante fatigante, a pesar de que la visión externa (en vuelo) es mejor de lo que cabía esperar. La profusión de puntales en la cúpula no supone un problema especial. Además de lo dicho anteriormente, el pequeño tamaño de la cabina te hace sentir más aislado del avión y las reducidas dimensiones del conjunto complican más la observación. No cabe duda de que cuando pilotas un 109, al mirar hacia fuera y ver las cruces en las alas, te sientes agresivo. Si estás en un caza aliado, intimida mucho ver ese pequeño y peligroso avión viniendo hacia ti.

Volviendo a la pista, es casi imprescindible volar juntos para luego romper la formación a 50 pies y subir con el viento en cola a una velocidad de 4G. A una velocidad de 150 o menos y con el dispositivo en posición DOWN, pulso el botón y siento cómo baja el dispositivo de forma asimétrica. Compruebo los indicadores mecánicos (e ignoro los indicadores de posición eléctricos). El cabeceo, correcto; las dos bombas de impulsión del combustible encendidas. Si tienes menos de un cuarto de combustible y la bomba trasera no está encendida, el motor se puede parar en la posición «tres puntos». Aletas de radiador totalmente abiertas y los *flaps* de las alas a 10° a 15°. Cuando el viento pasa el umbral de viento de cola, hay que desconectar la potencia y hacer el viraje final, mientras haces chasquear el *flap* como un loco. Lo importante es establecer un régimen de descenso más bien alto y una aproximación curva. Al avión le cuesta perder velocidad en la fase final, por lo que lo ideal es iniciar el giro bastante despacio, a 100 o 105. Las aletas del borde de ataque normalmente se despliegan a mitad de la fase final pero tú, el piloto, no eres consciente de que ya están fuera. Lo mejor es seguir dando vueltas disminuyendo poco a poco la velocidad, enderezar la posición a unos 10 pies a la velocidad adecuada y entonces empezar la transición a la posición «tres puntos». La última velocidad que veo suele ser de unas 90. Por lo general, estoy demasiado ocupado para fijarme en eso.

El 109 es unos de los aviones más controlables que he pilotado a baja velocidad cerca de la fase final y, con tal de que no vayas demasiado despacio, es uno de los más fáciles de hacer aterrizar sobre tres puntos. ¡La sensación es perfecta! El único problema es si se lleva demasiado despacio. Si eso

ocurre, enseguida acabas con una intensidad de penetración muy alta y no tienes ninguna capacidad para comprobar o hacer destellos para acabar. Se te cae de las manos.

Una vez abajo, en tres puntos, el avión tiende a mantenerse estable, pero es cuando hay que llevar más cuidado. La vista frontal se ha ido al infierno y no puedes permitir que se produzca ningún balanceo. El problema es que, al principio, es más difícil detectarlo. El avión es totalmente impredecible y puede desviarse en cualquier dirección. Aparentemente no sigue ningún patrón. A veces el más impecable aterrizaje sobre tres puntos se convierte en un desastre potencial a mitad del recorrido de aterrizaje. Y otras veces un aterrizaje defectuoso lo hará rodar recto como una flecha.

Cuando mi padre y yo empezamos a pilotar el 109 hicimos muchos circuitos prácticos en la hierba antes de probar en una pista pavimentada. Es preferible maniobrar en la hierba. Aunque la carrera es mucho más suave en la superficie dura, el avión es claramente más sensible desde el punto de vista direccional. Es evidente que no puedes relajarte hasta que no estás totalmente parado. Nunca haría una rodadura desde una pista de aterrizaje con el 109. Es igual de probable averiar el avión a 25 mph que a 80. Otro problema es que tienes que llevar cuidado con los frenos. Como los acciones demasiado pronto en la pista de aterrizaje, se habrán desvanecido justo cuando los necesitas. El consejo final es aterrizar el avión sobre tres puntos. Si la intensidad del viento lo hace desaconsejable, es muy sencillo: el avión se queda en el hangar.

Después de todo lo dicho, confieso que el avión me gusta mucho, y creo que entiendo por qué tantos ases de la Luftwaffe lo tenían en alta estima y manifestaban sus preferencias por él.

Capítulo 4. ERICH HARTMANN

Hasta final de marzo no me acabé de creer que Hitler estuviera decidido a librar una guerra mortal contra Rusia ni imaginé lo cerca que estaba. Los informes de nuestros servicios de inteligencia revelaban con todo detalle los grandes movimientos de tropas alemanas hacia los países balcánicos y en el interior de los mismos durante los tres primeros meses de 1941. Nuestros agentes se movían con mucha libertad por esos países casi neutrales y pudieron mantenernos adecuadamente informados sobre la amplia presencia de fuerzas militares que se desplazaban en tren y por carretera hacia el sudeste. Pero eso no suponía necesariamente la invasión de Rusia. Podía explicarse fácilmente por los intereses alemanes, por la política en Rumanía y Bulgaria, por sus proyectos para Grecia y por sus acuerdos con Yugoslavia y Hungría. La información sobre el inmenso movimiento de tropas que se estaba produciendo a través de Alemania en dirección al frente principal de Rusia, que iba desde Rumanía hasta el Báltico, era mucho más difícil de obtener. Que en ese momento, antes de aclarar el panorama en los Balcanes, Alemania fuera a iniciar otra gran guerra contra Rusia me parecía demasiado bonito para ser verdad.

No conocíamos el tenor de las conversaciones que Molotov, Hitler y Ribbontrop habían mantenido en Berlín en noviembre de 1940, ni las negociaciones y pactos subsiguientes. Los alemanes no parecían dispuestos a disminuir la intensidad de sus ataques al otro lado del Canal de la Mancha. Seguían golpeando Inglaterra con intensidad. La forma en que se había pasado por alto la concentración de tropas alemanas en Rumanía y Bulgaria, aparentemente con el beneplácito del Gobierno soviético, las pruebas que teníamos del envío de ingentes cantidades de suministros de gran valor desde Rusia a Alemania y el evidente interés común de ambos países por invadir y dividir el Imperio británico en el este, llevaban a pensar que Hitler y Stalin negociarían a nuestra costa y no que iban a enfrentarse en una guerra el uno contra el otro. Hoy sabemos que esa negociación estaba dentro de los amplios límites del objetivo de Stalin.

Nuestro Comité de Inteligencia Conjunta compartía estas impresiones. El 7 de abril indicó que había una serie de informes circulando en Europa sobre un plan alemán de ataque a Rusia. Aunque, según decía, Alemania tenía muchas tropas disponibles en el este preparadas para enfrentarse a Rusia en algún momento, no era probable que quisiera abrir otro gran frente todavía. Según el comité, su principal objetivo en 1941 seguía siendo la derrota del Reino Unido. El 23 de mayo, este comité de los tres servicios comunicó que los rumores de un ataque inminente a Rusia habían amainado y que los informes apuntaban a la firma de un nuevo acuerdo entre los dos países, lo que consideraba verosímil, ya que la economía alemana necesitaba fortalecerse para hacer frente a las necesidades de una guerra larga. Alemania podía obtener la ayuda necesaria de Rusia por la fuerza o a través de un acuerdo. Los servicios de inteligencia creyeron que Alemania escogería esto último, aunque la amenaza del uso de la fuerza ayudara a conseguirlo. Se estaba forjando esa amenaza. Existían pruebas de la construcción de carreteras y apartaderos de ferrocarril en la Polonia alemana, de la preparación de aeródromos y de grandes concentraciones de tropas, que incluían unidades tanto terrestres como aéreas procedentes de los Balcanes.

Extracto de *The Second World War*. *The Grand Alliance*,
WINSTON CHURCHILL

El 22 de junio de 1941, a las 3.15 h, el gobierno nazi de Alemania invadió la Rusia comunista con el más poderoso ejército jamás visto en el mundo. Los

alemanes se desplegaron a lo largo de la extensa frontera rusa, entre el océano Ártico y el Mar Negro, con más de doscientas cincuenta divisiones. La Operación Barbarroja pretendía conquistar Rusia destruyendo al ejército soviético. Para lograrlo, los alemanes concentraron tres millones de hombres y toda la maquinaria, armamento y material necesarios en un frente que se extendía por el este de Prusia y Polonia. A estas fuerzas colosales se sumaron, en el norte, las tropas de Finlandia, aliada de Alemania, y en el sur, las fuerzas rumanas y húngaras. Y a la cabeza del asalto estaban los cazas, destructores y Stuka de la fuerza aérea alemana.

Hasta que fracasó, el pacto nazi-soviético había funcionado a gusto de las dos partes. El dictador alemán había culminado con éxito la guerra relámpago en Polonia, los Países Bajos y Francia sin tener que protegerse las espaldas para evitar una posible intervención soviética. Mientras, Josef Stalin había tenido vía libre para engullir ocho países del este de Europa. Pero con la pretendida invasión de Inglaterra en punto muerto y la abrumadora necesidad de Hitler de aplastar a los rusos y hacerse con su espacio vital y sus recursos, era inevitable que el Führer pusiera fin a esa peculiar relación con Stalin. Cuando ya estaba próximo el inicio de la invasión alemana, Hitler reunió a sus colaboradores inmediatos y les dijo: «Cuando empiece Barbarroja, el mundo contendrá la respiración y no hará ningún comentario».

Es interesante señalar que el *Reichsmarshall* Hermann Goering fue el único miembro del alto mando que se enfrentó al Führer e hizo constar su firme oposición a la invasión alemana de Rusia. Goering sabía que la aviación había llegado casi al límite de su capacidad en la campaña en el oeste y en la batalla de Inglaterra y necesitaba un descanso inmediato, reabastecimiento y reposición. No estaba en condiciones de desempeñar un papel primordial en una nueva guerra de gran calado en el este. Pero Hitler no tenía tiempo para atender a las preocupaciones de Goering. Su objetivo principal era derrotar a Rusia. Nada ni nadie se interpondría en su camino.

La primera misión importante de la aviación de caza de la Luftwaffe en la campaña rusa se centró en la destrucción de la mayor cantidad posible de aviones soviéticos en tierra y el derribo en el aire de cualquier aparato enemigo con implacable crueldad y efectividad. Destruyeron cientos de aviones rusos. Este éxito de la Luftwaffe hizo posible que el ejército alemán volviera a la táctica de la guerra relámpago sin encontrar demasiada resistencia por parte de la aviación soviética. Así, el ejército soviético al completo se vio obligado a replegarse.

Adolf Galland calificó a Erich Hartmann como «el mejor piloto de caza de todos

los tiempos», no solo por detentar el récord del mundo con trescientas cincuenta y dos victorias confirmadas, sino también por las tácticas extraordinariamente eficaces que desarrolló este hombre modesto y por el estimulante ejemplo que dio como soldado y como prisionero de la Unión Soviética durante más de diez años, una vez acabada la guerra. Hartmann nació el 19 de abril de 1922 en Weissach, en Württemberg. Era hijo de Elisabeth y Alfred Hartmann. Cuando Erich tenía tres años, sus padres decidieron seguir la firme recomendación de un primo del doctor Hartmann, cónsul alemán en Shangái, y huir de la carestía de alimentos, la galopante inflación y la agitación política y económica que padecía Alemania tras la Primera Guerra Mundial yendo a buscar una oportunidad a la comparativamente próspera China. El aventurero doctor Hartmann deseaba practicar la medicina en un país extranjero y decidió viajar primero él solo para ver lo que le esperaba en China antes de que se incorporara al resto de su familia. Se mostró encantado del buen trato y el alto aprecio del que fue objeto por parte de sus nuevos amigos y pacientes chinos. Se sintió bien acogido cuando se estableció en Changsha, a unas 600 millas remontando el río Yangtsé. Entonces se trajo a su joven familia desde Alemania y construyó una casa nueva para ellos en una islita encantadora que había comprado en medio del río. Era un maravilloso lugar virgen donde Erich podía jugar y crecer. Pero esa vida idílica se truncó cuando, a los pocos años, comenzaron a extenderse los sentimientos anticolonialistas y el malestar social en China. A medida que la situación empeoraba, en la década de 1920, el médico comprendió que ya no era seguro para su mujer, Erich y su hermano pequeño Alfred permanecer en el país, y los mandó de vuelta a Alemania en el Transiberiano. Fue un viaje horrible que duró varias semanas. Una vez en su país, *Frau* Hartmann y los niños se establecieron en Weil im Schönbuch, no lejos de Stuttgart. Llevaban allí seis meses cuando el doctor Hartmann escribió a su mujer diciendo que la situación en China se había normalizado y que ella y los niños podían volver en condiciones de seguridad. Ella, sin embargo, prefería criar a los chicos en Alemania y convenció a su marido para que volviera y abriera una consulta en Weil.

Elisabeth Hartmann era una mujer aventurera, como su marido. Era aficionada a la aeronáutica y le encantaba volar. El joven Erich también apuntaba buenas maneras y, cuando intentó construir y hacer funcionar un planeador que era evidente que no podía volar, su madre no lo desalentó. Mientras, Elizabeth decidió apuntarse a un club de vuelo local en el aeródromo de Böblingen, a pocas millas de Weil. Enseguida se convirtió en una gran aviadora y consiguió una licencia de piloto privado. Al cabo de un año, los Hartmann compraron, junto con otras personas, un avión ligero. Así, la familia pudo disfrutar volando de forma habitual en una época en la que poca gente ni tan siquiera había visto

un avión de cerca. Sin embargo, en 1932, la economía se estaba hundiendo y los Hartmann no tuvieron más remedio que vender el aeroplano.

Al año siguiente, los nazis llegaron al poder en Alemania y, con vistas a sentar las bases de una nueva fuerza aérea, fomentaron la creación de clubs de planeadores. La madre de Erich fundó uno de esos clubs en Weil im Schönbuch, en 1936, y llevaba a su hijo al aeródromo a ver competiciones de planeadores todos los fines de semana. Según recordaba su hermano pequeño, Alfred, Erich era un piloto excelente, con mucho talento y una habilidad natural. A los catorce años, Erich ya había obtenido su licencia y era instructor del grupo de planeadores de las Juventudes hitlerianas. Hartmann recordaba que, para él, volar fue algo natural, porque había visto pilotar a su madre, a su hermano y a muchos amigos y él mismo había volado tantas veces a los mandos de un avión que montarse en un aeroplano le resultaba tan natural como entrar en un coche. De los dos hermanos, Erich era el más dotado para el deporte. Tenía una coordinación excelente y bastante habilidad para el atletismo, la natación, el buceo, el esquí y la gimnasia. También era un líder nato y un firme defensor del juego limpio. Además, creía que había que afrontar los desafíos de la vida de forma directa y sin vacilación, una cualidad esencial para un buen piloto de caza. Era un joven apreciado por todos los que le conocían, abierto, honesto y tolerante. Era educado y respetuoso con sus mayores y siempre buscaba el lado positivo de la vida. Fue un estudiante mediocre, pero muy competitivo, que dedicaba casi todo su tiempo libre y sus energías al deporte y a la aviación.

En el colegio conoció a Ursula Paetsch, una niña de la que se enamoró inmediatamente y a la que llamaba «Usch». Era 1939. Erich tenía diecisiete años y el mundo estaba a punto de cambiar de forma drástica. La pareja nunca se separaba hasta que, poco después de su decimoctavo cumpleaños, en abril 1940, él se graduó en la Korntal Hochschule. Estaban en plena guerra y él sabía que pronto tendría que servir en el ejército, y se decidió por la fuerzas aéreas. Con su gran experiencia de vuelo, tanto de planeadores como de aviones a motor, se sentía más que preparado. Erich leía en los periódicos las hazañas de los pilotos de caza como Johannes Steinhoff y Werner Mölders que ya eran conocidos ases de la aviación, y ansiaba reunirse con ellos y compartir sus éxitos. El doctor Hartmann estaba en contra de la guerra y creía que Alemania la iba a perder. Ambos progenitores tenían sentimientos contradictorios sobre sus planes, pero creían que la decisión tenía que tomarla él. Usch compartía esa opinión y odiaba la idea de separarse de Erich, pero también ella estaba dispuesta a aceptar su decisión.

A mediados de octubre de 1940, la batalla de Inglaterra prácticamente había terminado y Erich Hartmann recibía formación en el décimo regimiento de

instrucción militar de las fuerzas aéreas alemanas en Neukuhren, cerca de Königsburg, decidido a convertirse en piloto militar. Allí cursaba teoría de vuelo, diseño y construcción de aviones y motores, historia de la aviación, ingeniería aeronáutica, aerodinámica y meteorología. En marzo de 1941 se trasladó al aeródromo de Berlín-Gatow para recibir instrucción de vuelo. Estudió mucho y obtuvo buenos resultados, pues estaba muy motivado. Su primer vuelo con un instructor tuvo lugar el 5 de marzo y el 24 ya estaba preparado para volar solo. Las muchas horas de vuelo que tenía a sus espaldas lo habían preparado bien y, en octubre, Hartmann ya había finalizado la formación básica de vuelo. Luego pasó sin problemas a la formación avanzada para pilotos. Tras completarla, el 31 de enero de 1942, fue destinado a la escuela de pilotos de caza de Zerbst/Anhalt, cerca de Magdeburgo. Ya había aprendido a pilotar diecisiete tipos distintos de aviones a motor, pero fue aquí donde vio por primera vez el Bf-109, el caza en el que destacaría durante el resto de la guerra. En la base de caza, Erich aprendió casi todo lo que el pequeño y hábil 109 podía hacer en el aire, una información y unas técnicas que le iban a ser de gran utilidad en muchos combates. Aprendió rápido y se hizo muy diestro en el manejo del excelente avión de caza. En junio de 1942 continuó su formación estudiando tiro aéreo y se convirtió en un experto en todos los aspectos de la habilidad, incluido el tiro a distancias lejanas del blanco, aunque eso no iba a tener un papel decisivo en sus futuros combates. Ya avanzado el mes, Hartmann se estrenó en el tiro aéreo a una manga remolcada como blanco. De las cincuenta descargas estipuladas que realizó con su ametralladora de 7.62 mm, consiguió alcanzar la manga veinticuatro veces. Era un impresionante comienzo. Hartmann realmente prometía.

Tras graduarse como instructor de pilotos de caza, el 31 de marzo de 1942 fue ascendido a alférez. Durante su instrucción de tiro, Erich tuvo ocasión de volar sobre Zerbst y desahogarse haciendo algunas acrobacias sobre el aeródromo. Después pagó la exhibición no autorizada con el confinamiento durante una semana en su habitación y con la confiscación de las dos terceras partes de su sueldo durante tres meses. Siempre había sido un espíritu libre y le seguía irritando la rutinaria disciplina militar. La uniformidad y el conformismo no iban con su carácter. Hartmann recordaba el incidente:

> En realidad, esa semana confinado en mi habitación me salvó la vida. La tarde en que me encerraron tenía que haber participado en un ejercicio de tiro. Mi compañero de habitación voló en mi lugar en un avión que tenía que haber pilotado yo. Poco después del despegue, mientras se dirigía al campo de tiro, tuvo problemas con el motor y se vio obligado a realizar un aterrizaje forzoso cerca del ferrocarril de Hindenburg-Kattowitz. Murió al estrellarse.

En su versión más respetuosa, el acrónimo SNAFU significa *Situation Normal All Fouled Up* [situación normal, todo igual de confuso]. Es una fórmula

utilizada normalmente en el ejército de tierra, en la marina y en las fuerzas aéreas del mundo entero. Erich Hartmann y otros tres jóvenes alféreces de la Luftwaffe llegaron a Krakau, al sur de Varsovia, de camino a su primer destino como pilotos de caza de la JG-52, en el frente oriental. El oficial al mando de la base de abastecimiento de la Luftwaffe en Krakau no encontraba registros de asignación de aviones de reemplazo Bf-109 para enviar a los hombres a la JG-52, que tenía su base en Maykop, en el Cáucaso. Lo único que les podía ofrecer eran varios cazabombarderos Ju-87 Stuka que había que enviar a Mariupol, cerca de Maykop. Aunque ninguno de los cuatro hombres había pilotado un Stuka, aceptaron llevar los aviones a la base en su camino a Maykop. Al poco, estaban sentados en las carlingas del extraño avión de alas invertidas, echando un vistazo a los instrumentos y a otros detalles del tablero. Tras poner en marcha el aparato y realizar la prueba de motor y otras comprobaciones, Hartmann sacó con cuidado el desgarbado avión de la zona de dispersión y lo llevó en dirección a la pista. Cuando estaba llegando al final de la pista de despegue, vio la caseta de madera del controlador aéreo y clavó el freno izquierdo para intentar rodear el obstáculo. El freno no respondió y Hartmann pisó con fuerza los dos frenos para detener el Stuka, pero tampoco lo consiguió. El controlador huyó inmediatamente y, unos segundos después, el avión se llevaba por delante la caseta, junto con los libros de registro que contenía.

De los otros tres pilotos, uno descubrió nada más despegar que tenía problemas con el motor. Luchó por controlar el avión, con el que no estaba familiarizado, para realizar un aterrizaje de emergencia y lo hizo bastante bien, pero, en la carrera de aterrizaje, presionó demasiado los frenos y el Stuka se dio de morros. El jefe de la base estaba furioso. Examinó los daños y comunicó a los jóvenes pilotos que prescindía de sus servicios para el envío de los aviones y que viajarían a Maykop con el servicio de transporte del Ju-52, en un avión pilotado por otro aviador de la Luftwaffe.

Durante el vuelo a la nueva base, Erich se enteró de que se estaba librando un combate aéreo importante en territorio soviético, a 750 millas de la frontera. Al aterrizar en Maykop, los cuatro jóvenes pilotos fueron recibidos por el ayudante de la JG-52 que los llevó ante su nuevo oficial al mando, el coronel Dieter Hrabak. La impresión que causó Hrabak en los jóvenes aviadores fue un poco sorprendente. Llevaba el uniforme arrugado, con manchas de aceite en los pantalones y las botas sucias de barro. Chocaba mucho en contraste con su esbelto ayudante, perfectamente vestido. Pero los saludó y les dio brevemente sus instrucciones de tal modo que los pilotos salieron convencidos de su competencia y profesionalidad. En ese momento, Hrabak tenía en su haber más de sesenta victorias confirmadas y poseía la Cruz de Caballero de la Cruz de

Hierro. Y les dio algo serio en que pensar:

> Hasta ahora, toda vuestra instrucción se ha centrado en controlar el avión durante el vuelo, es decir, en hacer que vuestros músculos obedezcan a vuestra voluntad en el pilotaje del avión. Para sobrevivir en Rusia y ser unos buenos pilotos de caza, ahora tenéis que desarrollar vuestra mentalidad. Tenéis que actuar siempre de forma agresiva, desde luego, o no saldréis victoriosos, pero hay que templar el espíritu agresivo con astucia, juicio y reflexión inteligente. Volad con la cabeza, no con los músculos.

En la campaña rusa, Hitler «volaba» con los músculos más que con la cabeza, confiando totalmente en otra *blitzkrieg* de corta duración que en seis u ocho semanas le diera la victoria. Pretendía ocupar Moscú en el plazo de dos meses. Pero como seguía sin tener un bombardero estratégico y en modo alguno había recuperado la plena capacidad tras las pérdidas sufridas en la batalla de Inglaterra, su fuerza aérea no podía llevar a cabo el tipo de destrucción necesaria para someter a un país del tamaño y diversidad de Rusia en un plazo razonable. La *blitzkrieg*, fuertemente armada y acorazada, tenía que triunfar. El Führer apostaba toda la guerra a una carta.

Prácticamente sin reservas, sin la potencia aérea necesaria y con los peores días y noches de invierno al llegar, el ataque relámpago iba a ser una de las más nefastas y costosas aventuras en las que se ha embarcado un ejército en toda la historia. Con poco efectivos y casi exhausta, la aviación alemana tenían que liderar el avance del ejército hacia Moscú. Como la operación Barbarroja comenzó más tarde de lo previsto, ni la infantería ni la fuerza aérea acudieron con un equipo adaptado para el invierno ni con ropa de abrigo adecuada para su personal, que iba a sufrir terriblemente en el frío brutal de Rusia. Su enemigo soviético, en cambio, estaba bien equipado y entrenado para el combate en esas condiciones. El paralizante frío del invierno llevó la ofensiva alemana a un punto muerto, dando tiempo a los rusos para reagruparse, rearmarse y prepararse para luchar por sus vidas.

Al inicio de la campaña, el tiempo todavía no era el enemigo en que se convertiría después, y los alemanes hicieron bastantes progresos en su carrera relámpago hacia la capital rusa, capturando cientos de miles de soldados enemigos junto con grandes cantidades de equipo y armamento. También asestaron un duro golpe a la fuerza aérea soviética, destruyéndola en gran medida durante las primeras semanas. Sin embargo, la mayor parte de la destrucción se centró en los aviones y las instalaciones, no en los pilotos ni en la tripulación aérea. Los rusos trasladaron enseguida fábricas enteras de producción de armamento vital y material de guerra al este, lejos de los frentes de batalla. Por entonces estaban construyendo aviones de caza en proporción de tres a uno con respecto a la producción alemana y recibieron más de quinientos aviones de caza adicionales gracias a los acuerdos de préstamo y arriendo suscritos con los

británicos y los norteamericanos. Además, no hay que olvidar que toda la producción rusa de cazas y los aviones recibidos en préstamo y arriendo se destinaban al frente oriental, mientras que la producción total de aviones de Alemania se tenía que repartir entre las operaciones en el canal de la Mancha, el Mediterráneo, el norte de África y el frente oriental, además de reservar aparatos para la aviación de caza nocturna. A finales de 1944, las fábricas de aeronaves soviéticas habían construido casi cien mil aviones y habían recibido catorce mil setecientos más de los aliados. La mayor parte de esos aviones en préstamo y arriendo eran cazas: Bell P-39 Aircobra y P-63 Kingcobra, Curtiss P-40 Tomahawk, Hawker Hurricane, Supermarine Spitfire y unos cuantos Republic P-47 Thunderbolt y P-51 Mustang norteamericanos. Desde el punto de vista tecnológico, casi todos estos aviones eran inferiores a sus adversarios alemanes, el Messerschmitt Bf-109 y el Focke-Wulf Fw-190, y los pilotos rusos, en su mayor parte, no estaban tan preparados ni eran tan idóneos como sus homólogos alemanes. Sin un bombardero pesado cuatrimotor de largo alcance, los alemanes no podían alcanzar las fábricas rusas de armamento para detener su producción. Al final, el enorme rendimiento de estas fábricas unido a las inclemencias meteorológicas que pronto iban a tener que afrontar los alemanes, impidieron alcanzar la victoria que Hitler había pronosticado.

Hartmann dijo sobre los aviones en préstamo y arriendo:

> En mi opinión, el Aircoba y el Kingcobra eran valiosos para los rusos, pero no por su rendimiento en vuelo, que era inferior tanto al de los cazas de diseño ruso como al de los Me-109. Sin embargo, eran claramente superiores en su armamento y en su sistema de armas. En ese sentido, tenían una clara ventaja con respecto a los aviones rusos del momento. En esa época, el visor de los cazas rusos solía ser un simple círculo en el parabrisas. Me refiero a un medio círculo pintado a mano en el parabrisas.
>
> Entonces llegaron el Aircobra, el Kingcobra, el Tomahawk y el Hurricane y todos tenían visores de diseño occidental moderno. A partir de entonces, los rusos empezaron a disparar del mismo modo que nosotros. En los primeros tiempos, aunque parezca increíble, no había por qué temer a los cazas rusos si volaban detrás de ti. Con sus «visores» pintados a mano no podían dirigir el plomo adecuadamente y alcanzarte como no fuera por pura suerte. Pero cuando llegaron los aviones en préstamo y arrendamiento y los rusos adoptaron los visores, la cosa cambió radicalmente, sobre todo en las distancias más largas.

Antes de convertirse en un reconocido as de la aviación de caza de la Luftwaffe con muchísimas victorias aéreas en su haber, Adolf Galland voló en misiones de apoyo directo y escribió un libro sobre esas operaciones para las fuerzas aéreas alemanas. Sobre el empleo de los bombarderos en la campaña rusa, Galland recordaba:

> La fuerza aérea alemana no se utilizaba como tal, sino como artillería avanzada. No era el modo adecuado de emplear los bombarderos, soltando bombas en el frente enemigo. Esa es la labor de la artillería. La fuerza aérea debe atacar allí donde confluye el tejido nervioso del enemigo. La Luftwaffe hacía un mal uso de los bombarderos porque el ejército quería resultados visibles inmediatos en el apoyo a sus operaciones. Los bombarderos hubieran debido estar atacando

aeródromos, vías férreas y puentes al otro lado, detrás de las líneas enemigas. Pero esos ataques no producen resultados reales inmediatos. Los efectos llegan más tarde, al cabo de varios días o semanas. Eso no era del agrado del ejército alemán.

La Luftwaffe enseñó al ejército de tierra a utilizar la aviación como apoyo directo, lo que es adecuado en determinadas circunstancias, pero no como principio universal. El potencial de la Luftwaffe se desaprovechaba en continuas operaciones de apoyo directo. De este modo era la fuerza aérea la que dirigía al ejército de tierra en lugar de limitarse a apoyarlo. Entonces, el ejército se veía obligado a avanzar y ocupar la zona atacada por el apoyo aéreo directo de modo que, en Rusia, muchas veces era la Luftwaffe y no el ejército de tierra el que comenzaba una ofensiva en un lugar determinado. A menudo Hitler ordenaba a Goering o a Jeschonneck que hicieran avanzar las tropas y estos transmitían la orden a von Richthofen o a otro jefe. Muchas veces, los mandos del ejército mostraban su desacuerdo y respondían: «No tenemos suficientes fuerzas, o artillería, o transportes». Cuando el mensaje llegaba a oídos de Hitler, este simplemente decía a la Luftwaffe: «Hagan avanzar al ejército».

Motivado por el coronel Hrabak, el 10 de octubre de 1942, Erich Hartmann esperaba con impaciencia que se le encomendara una misión con su nueva unidad, el III/JG-52, cuando subió a bordo del avión de transporte Ju-52 que le iba a llevar al aeródromo del grupo en Soldatskaya, al norte de las montañas del Cáucaso, cerca del río Térek. En el cuartel general de la unidad, él y los demás pilotos recién llegados se presentaron ante el jefe de su grupo, el mayor von Bonin, un curtido piloto de caza veterano de la época de la Legión Cóndor que, durante la Guerra Civil Española, había derribado cuatro aviones. Luego había abatido nueve más con la JG-26 durante la batalla de Inglaterra y, hasta ese momento, otros cuarenta en el frente oriental. Bonin, un viejo de treinta y dos años, impresionaba así a los jóvenes a los que daba la bienvenida en Soldatskaya:

Aquí no cuentan ni la graduación ni otras banalidades, solo las victorias aéreas. En tierra tenemos disciplina militar, pero, en el aire, todos los elementos los dirige el piloto con más victorias aéreas y más experiencia y capacidad de combate. Si vuelo con un sargento que tiene más victorias que yo, entonces él dirige el elemento. Así se eliminan las disputas entre los pilotos para decidir quién es el que manda. Nunca hay discusiones, porque solo cuentan las victorias.

En el aire, en la batalla, dices cosas que nunca dirías en tierra, especialmente a un oficial superior. Bajo el estrés y la presión del combate, eso es inevitable. En el aire, todo lo que ha sobrepasado el mero comentario, incluso el abuso, se olvida en el momento en que aterrizas.

Vosotros, los alféreces, volaréis sobre todo con sargentos. Serán vuestros líderes en el aire. Espero no oír nunca que no habéis obedecido sus órdenes en vuelo debido a su graduación.

Erich enseguida conoció al sargento Eduard «Paule» Rossmann, para el que iba a trabajar como escolta. El sargento era un hombre jovial, algo melodramático y con un gran sentido del humor. En realidad, no era el típico piloto de caza, pero demostró ser el mejor mentor que Erich podía tener. Rossmann, que tenía ochenta victorias aéreas en su haber, era muy valorado por los demás oficiales del III/JG-52, que lo admiraban por su gran habilidad. Erich también se llevó una impresión muy favorable de Heinz Mertens, el hombre que fue su jefe de equipo en tierra desde que se conocieron hasta el final de la guerra.

Llegó el día de la primera misión de combate de Erich con su nueva unidad. Era el 12 de octubre de 1942. A Rossmann y a él, que pilotaban sendos Bf-109 G-4 «Gustav», les encomendaron realizar un barrido de caza entre Digora y Grozni. Acababan de despegar cuando recibieron la orden por radio de atacar a siete cazas rusos y a tres
cazabombarderos Il-2 Stormovik que estaban ametrallando carreteras cerca de Prokhladny. Hartmann y Rossmann volaban a 12.000 pies de altura, siguiendo el río Térek en dirección a Prokhladny. Al cabo de quince minutos, el sargento vio un avión enemigo y pidió a Erich que se acercara a él cuando atacaran. Descendieron 5.000 pies hasta situarse a la misma altura. Por fin Erich divisó dos de los aviones rusos pintados de verde oscuro volando unas 100 yardas por delante y un poco por encima de él y Rossmann. Erich esperaba lograr su primer derribo. Con el regulador de gases totalmente abierto, adelantó a Rossmann y se acercó rápidamente a 300 yardas del avión enemigo. Inmediatamente empezó a disparar y quedó consternado al comprobar hasta qué punto se desviaban hacia la izquierda del blanco sus balas trazadoras. El avión enemigo iba ocupando rápidamente todo el parabrisas. Cuando parecía que iban a chocar en el aire, Erich logró ascender y alejarse en el último instante. No tuvo tiempo para pensar en su milagrosa huida, porque se encontró en medio de un enjambre de aviones rusos que trataban de colocarse en posición de tiro por detrás de él. Perdió de vista a Rossmann y solo podía pensar en escapar de sus perseguidores. Vio una capa de nubes por encima, aceleró su 109 y ascendió esperando que las nubes le ofrecieran refugio y la oportunidad de ordenar sus ideas. Pronto se encontró volando por el cielo azul. La radiotelefonía emitió un crujido y se oyó la voz de Rossmann: «No te preocupes. Te vigilaba por detrás. Ahora que has ascendido por encima de las nubes te he perdido. Vuelve a atravesar las nubes y baja para que pueda recogerte otra vez». Mientras bajaba atravesando la capa de nubes, a Erich le volvió a entrar el pánico al ver que otro avión le perseguía. Descendió a todo gas hasta la altura de los árboles. La voz de Rossmann seguía rompiendo el silencio, pero la transmisión estaba distorsionada y Erich no podía entender lo que decía su líder. Para exponerse menos al fuego, se encogió dentro de la cabina blindada ante la inminente llegada de las balas y los proyectiles enemigos. De algún modo, al cabo de unos minutos eludió al avión que le perseguía mientras Rossmann seguía emitiendo palabras ininteligibles por radiotelefonía. En ese momento, se encendió la luz roja del combustible en el tablero, indicando que solo quedaba carburante para cinco minutos.

Más que minutos, le parecieron segundos. Su potente motor Daimler-Benz empezó a carraspear y se paró. Descendía rápidamente desde tan solo 1.000 pies hacia una carretera llena de vehículos militares. No tenía tiempo de hacer nada

excepto dirigir el caza que caía hasta hacerlo aterrizar de panza al lado de la carretera. El serpenteante Messerschmitt levantó una enorme nube de polvo a su paso. Segundos después, unos soldados alemanes rescataban a Hartmann y, al cabo de unos minutos, un coche de servicio lo llevaba de vuelta a la base cercana de Soldatskaya, donde le esperaba una bronca monumental, primero del mayor von Bonin y luego del sargento Rossmann.

El sargento se despachó a gusto enumerando todos los errores y deslices de su primera experiencia en combate: separarse del líder sin permiso, volar hacia la posición de tiro del líder, desaparecer tras la capa de nubes, confundir el avión del líder con el de un piloto enemigo (el avión que Erich había estado persiguiendo cuando reapareció de entre las nubes era el de Rossmann), desobedecer la orden del líder de reunirse con él, perder la orientación y la posición y, no menos importante, destruir su propio avión sin tan siquiera haber dañado un aparato enemigo. Luego von Bonin castigó al mortificado Hartmann con tres días de trabajo en tierra junto a los mecánicos y armeros por sus múltiples infracciones de la disciplina aérea. No fue un buen comienzo para el futuro as de ases.

Con el tiempo, Erich tuvo muchas oportunidades de volar con Rossmann y aprender de él. Paule Rossmann, que se había formado con Dieter Hrabak, pilotaba más con la cabeza que con los músculos. Volaba con dedicación religiosa hacia el ataque sorpresa. Siempre abordaba los encuentros con el enemigo valorando brevemente la posibilidad de ataque y solo entraba en acción si contaba con el elemento sorpresa. Para Erich, el método de Rossmann era espectacular, no solo por las victorias aéreas que lograba, sino también por la seguridad que proporcionaba. El sargento obtenía victorias sin recibir impactos. Gracias a Rossmann, Hartmann fue desarrollando poco a poco la habilidad para divisar aviones enemigos a larga distancia, para valorar la situación y para actuar como equipo de líder y escolta, con eficacia y seguridad. Observó que, cuando llegaban nuevos pilotos a Soldatskaya a sustituir a los aviadores muertos, heridos o capturados, pocos de los pilotos ya curtidos se mostraban dispuestos a formar a los recién llegados y facilitarles la travesía por los duros métodos de aprendizaje y las prácticas del grupo. Siempre agradeció a Rossmann su maravilloso papel de tutor. Hartmann estaba convencido de que debía la vida y gran parte de su éxito en combate a Paule Rossmann, a su paciencia y a sus sabios consejos que, desde aquella primera experiencia, lo prepararon para cumplir con las exigencias de la larga guerra que iba a librar. A medida que ascendía de rango y adquiría más responsabilidad dentro de la unidad, Erich se propuso transmitir todo el conocimiento que pudiera a los nuevos hombres del escuadrón, en gratitud por todo lo que Rossmann le había dado a él:

> Tras mi experiencia con Rossmann, convertí esto en mi norma de vida. Era un chico joven, ciego como un gatito recién nacido. Supongamos que me hubiera iniciado un líder duro e implacable —y había muchos—. Tal como estaba la cosa, yo temblaba de miedo por lo que me pudiera pasar, incluso con la presencia tranquilizadora de Rossmann. No solo me acompañó en la travesía de ese periodo crítico, también me enseñó la técnica básica del ataque sorpresa sin el cual estoy convencido de que me hubiera convertido en un piloto de caza más, al no haber asumido que debía ser el primero en disparar.

Entonces llegó el día de la primera victoria aérea de Hartmann, el 5 de noviembre de 1942. Ese día volaba con el grupo del ayudante del comandante, el teniente Treppe. Volaban en formación *schwarm* de cuatro aviones cerca de Digora, hacia el mediodía. Erich fue el primero en divisar los dieciocho Il-2 Stormovik con su escolta de diez cazas Lagg-3. Como había sido el primero en ver los aviones enemigos, Treppe le ordenó dirigir el ataque alemán. Los 109 se separaron en elementos de dos aviones y luego se lanzaron por separado sobre los desprevenidos rusos que estaban ocupados atacando blancos de transporte alemanes. Cerca del nivel del suelo, los alemanes atacaron los Stormovik y Erich observó cómo las balas de su ametralladora y los proyectiles del cañón impactaban sobre el blindaje de los cazabombarderos enemigos y rebotaban. Erich había oído hablar de lo bien protegidos que estaban los Stormovik y lo difícil que era derribarlos. También sabía que eran vulnerables, que tenían un punto débil por debajo, y decidió aprovecharlo.

Erich dio una segunda vuelta alrededor de los aviones enemigos, hizo descender su Messerschmitt todo lo que pudo para colocarse por debajo del Stormovik que perseguía. Cuando calculó que estaba unos 200 pies por detrás y un poco por debajo del blanco, disparó y vio con satisfacción una espesa columna de humo negro que salía del refrigerador del aceite del Stormovik seguido, casi inmediatamente, por una llama que enseguida envolvió el robusto avión ruso. Erich siguió con la mirada al cazabombardero que se alejaba de la formación en su caída. Entonces se produjo una pequeña explosión bajo el ala del Stormovik. Varios pedazos salieron despedidos interponiéndose en la trayectoria del avión de Erich, que se tambaleó un momento y empezó a desprender humo por debajo del capó. Parte del humo se coló en la cabina. Iba a tener que aterrizar de panza otra vez y se preparó apagando el interruptor principal del combustible y la llave de contacto. Logró depositar el avión averiado en tierra y abandonó el aparato. Cuando salía, tuvo tiempo de ver el fin del Il-2 un poco más arriba, a una media milla. El teniente Treppe, testigo del primer derribo de Erich, volaba en círculos para asegurarse de que Hartmann estaba bien. Erich había caído muy por detrás de las líneas alemanas. Unos soldados de infantería lo acompañaron de regreso a su base. Durante las semanas siguientes, Hartmann analizó la misión e hizo autocrítica. Estaba aprendiendo

rápido y, mientras lo hacía, tomó una decisión: ningún piloto enemigo iba a derribar a su amigo y guía, Paule Rossmann, mientras estuviera él para protegerlo. Rossmann había enseñado a Erich que los ataques sorpresa se podían culminar con éxito, disparando con precisión desde la distancia, sin exponerse a los peligros del combate aéreo tradicional. A partir de ese momento, iba a pasar un tiempo volando en compañía de las mejores unidades de combate para acabar de completar su formación.

La mayor parte de los ases del III/JG-52 combatían de forma tradicional y Erich enseguida se familiarizó con sus técnicas y con los aspectos en los que diferían de Rossmann. Tenía una gran fe en los métodos de Rossmann, pero también aprendió muchos trucos útiles de los otros veteranos. Uno de esos hombres era Alfred Grislawski, hijo de un minero, que había ganado la Cruz de Caballero y que sobreviviría y acabaría obteniendo ciento treinta y tres victorias y la distinción de las Hojas de Roble en su Cruz de Caballero. Fue Grislawski el que descubrió a Erich lo vulnerable que era el refrigerador del aceite situado debajo del Il-2 Stormovik. Por entonces Erich, que pilotaba el avión escolta, estaba demasiado ocupado espantando aviones enemigos a sus líderes y no tenía muchas oportunidades de combatir. Grislawski solía burlarse y adular a Erich cuando estaban en el aire, y a menudo le lanzaba maldiciones para hacer de él el tipo de escolta que quería. Se mofaba de él, lo intimidaba e incluso lo llamaba «cara de niño» delante de los demás pilotos, lo que llevó a que acabaran llamándolo Bubi, «niño». El mayor von Bonin había colocado a Erich bajo las órdenes de Grislawski porque sabía que era el tipo de persona que le iba a imponer la severa disciplina que él necesitaba. Con el tiempo, Erich reconoció que la decisión del mayor había sido acertada. Pero el apodo se le quedó y, a partir de entonces, todos lo llamaban Erich «Bubi» Hartmann. Poco a poco, a base de observación y experiencia, empezaba a considerar que el mejor método para ser un buen piloto de combate podía ser una combinación de la táctica de ataque por sorpresa de Rossmann y el disparo a bocajarro al avión enemigo desde corta distancia.

Erich no logró su segunda victoria aérea hasta el 27 de febrero de 1943. El hecho coincidió aproximadamente con la llegada al escuadrón de Walter Krupinski, el nuevo jefe de la unidad, que desde hacía poco ocupaba la base de Taman Kuban. Erich había visto anteriormente a Krupinski el día en que él y otros tres pilotos llegaron a Maykop de camino a su primer destino. A Krupinski lo habían traído en avión ese día, después de participar en un combate aéreo en el que había sido derribado, aparentemente por fuego antiaéreo. Había realizado un aterrizaje forzoso en un aeródromo no muy alejado de donde estaba Erich y milagrosamente había salido de su caza Messerschmitt en llamas sonriendo y

con heridas leves. Una vez en Taman Kuban, no perdió el tiempo. Tras presentarse a los pilotos de la unidad, requisó un Bf-109 armado y listo para volar y despegó. En vuelo, se encontró con un avión enemigo, se enfrentó a él y fue derribado. Impertérrito, regresó al aeródromo, volvió a despegar en otro caza, localizó una formación de aviones enemigos, derribó dos y regresó triunfante a Taman donde le esperaban los demás pilotos, incluido Erich, impresionados por su actuación.

Walter Krupinski era un oficial complejo, en servicio desde finales de 1941. Antes había sido escolta del prestigioso Johannes «Macky» Steinhoff, y él mismo era un conocido as de caza con más de setenta victorias en su haber. Era una extraña combinación de playboy y piloto de caza duro y extremadamente serio que, al acabar la guerra, había logrado ciento noventa y siete derribos y había servido en el escuadrón de cazas a reacción de élite JV-44 de Adolf Galland. Antes de integrarse en la unidad de Erich, había sufrido bastantes más aterrizajes forzosos, saltos en paracaídas y heridas leves de los que le correspondían. Erich Hartmann se presentó ante él como su nuevo escolta con cierta inquietud. Krupinski le preguntó cuánto tiempo llevaba en el grupo y con quién había volado. Quedó satisfecho y le dijo a Erich que creía que iban a llevarse bien. Al principio, la relación fue un poco difícil, pero enseguida se compenetraron y se convirtieron en un equipo eficaz frente al enemigo. Krupinski pedía insistentemente a Erich que se acercara más al blanco y, cuanto más se acercaba su escolta, más certero era el disparo. Erich descubrió que la mayoría de los aviones enemigos que atacaba a corta distancia explotaba bajo el peso de las descargas. Enseguida perfeccionó su propio diseño del combate aéreo en cuatro tiempos: ver, decidir, atacar y marcharse. Esto significaba: divisar el avión enemigo, decidir si era posible un ataque sorpresa en esa situación, llevar a cabo el ataque y luego salir de allí inmediatamente. No entablar nunca un combate aéreo con un enemigo que sabe que estás ahí. Durante las numerosas misiones que llevó a cabo, siempre intentó no desviarse de esta táctica.

En sus relaciones personales, Erich y Krupinski se llevaban bien e iban juntos de fiesta allí donde estuvieran. Erich recuerda: «De Krupinski aprendí con impaciencia muchas cosas malas».

Durante la época en que voló con Walter Krupinski, Erich ganó la Cruz de Hierro de segunda clase después de derribar su quinto avión enemigo. Regresaba de las operaciones conjuntas con Krupinski con la idea de que la supervivencia era lo más importante y que nunca había que perder a un escolta. Durante toda su larga y destacada carrera aérea, Erich solo perdió a un escolta, un antiguo piloto de bombardero al que habían enviado a pilotar cazas poco antes del final de la

guerra. Erich creía que el hombre, el mayor Günther Capito, había sido derribado (sobrevivió) simplemente por falta de experiencia con los cazas. Capito llevaba mucho tiempo insistiendo a Erich para que le diera una oportunidad de volar como escolta, y Erich siempre lo había disuadido porque creía que Capito no estaba suficientemente formado para pilotar cazas y todavía no estaba preparado para la dificultad y las exigencias del trabajo. Pero Capito siguió luchando por obtener su oportunidad y, al final, Erich cedió. Le dijo que era de vital importancia permanecer cerca de él durante los marcados virajes del combate aéreo. Despegaron y, al poco, fueron atacados desde arriba por dos Aircobra rusos. Erich:

> Dejé que los cazas rusos se acercaran hasta estar al alcance del tiro y le dije a Capito que permaneciera cerca de mí. Era precisamente el tipo de situación de la que acababa de hablarle un poco antes. Cuando los rusos dispararon, me lancé hacia ellos horizontalmente describiendo una curva muy cerrada, pero Capito no pudo permanecer conmigo. Hizo un viraje de régimen normal de bombardero. Tras realizar un giro de 180º él y los Airacobra atacantes estaban frente a mí. Le pedí que virara mucho en sentido inverso para hacer el sándwich a los cazas rojos, pero cuando Capito realizó el viraje de régimen normal de bombardero por segunda vez, lo alcanzaron. Lo vi todo y le ordené que se lanzara en picado y saltara en paracaídas inmediatamente. Con gran alivio, vi cómo abandonaba el avión y se abría el paracaídas, pero estaba furioso por su incapacidad para seguir mis instrucciones. Me coloqué detrás del Airacobra, muy cerca, y tras un breve estallido, el caza enemigo cayó y se estrelló provocando una tremenda explosión a unas dos millas del lugar donde Capito había tocado tierra con el paracaídas y más o menos a una milla de nuestra base. Estaba contento de haber derribado el Airacobra, pero furioso conmigo mismo por no haber hecho caso de mi intuición que me decía que no debía volar con Günther Capito.

Al aterrizar, Erich cogió un coche y se fue a buscar a Capito. Juntos fueron adonde se había estrellado el Airacobra. Al chocar contra el suelo, el piloto ruso, un capitán, había salido despedido del avión y había muerto. De las más de mil cuatrocientas misiones de combate, esta fue la única en la que un escolta de Erich Hartmann sufrió una desgracia. Capito salió estremecido y humillado de la experiencia. Solo por la tarde, cuando los demás pilotos del escuadrón organizaron la tradicional «fiesta de cumpleaños» que se celebraba cuando uno de ellos salía vivo de un derribo, empezó a recuperarse Capito de los acontecimientos del día.

Günther Rall, que con doscientas setenta y cinco victorias confirmadas terminaría la guerra como el tercer as con más derribos de la historia, sustituyó a von Bonin como jefe de grupo. En julio, Hartmann ya contaba sus victorias por decenas. Rall lo ascendió a jefe del 9.º escuadrón en agosto de 1943. En una ocasión, derribó cuatro Lagg-5 y tres Stormovik, sumando siete victorias en un solo día. Seguía teniendo muy en cuenta lo que Rossmann le había enseñado y era reacio a aproximarse demasiado en sus ataques. Sin embargo, era consciente de que cuanto más se obligaba a sí mismo a acercarse antes de disparar, más

éxitos obtenía. El 3 de agosto alcanzó su victoria número cincuenta. Para sus compañeros seguía siendo «Bubi», pero para entonces ya era un piloto de combate hecho y derecho.

El 17 de agosto, Erich Hartmann llegaba a las ochenta victorias, igualando al mundialmente famoso barón Manfred von Richthofen, as de la Primera Guerra Mundial. Los días en que obtenía varias victorias en combate se convirtieron en algo relativamente habitual y, a final de septiembre, había superado la cifra de Mölders: ciento quince victorias. Su derribo número ciento cincuenta llegó el 29 de octubre. Por esa hazaña recibió la condecoración de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro. Sus distintivo de llamada abreviado en vuelo pasó a ser Karaya One (el adorado) y, sobre su Bf-109 de serio perfil, pintaron un gran corazón rojo con una flecha atravesada y el nombre «Usch».

Gran parte del éxito de un piloto de caza depende del mecánico de vuelo, el hombre que mantiene el avión en perfecto estado de funcionamiento. Heinz «Bimmel» Mertens era para Hartmann un mecánico y un amigo cuya entrega y asombrosa habilidad no tenían parangón.

> Con quien mantenía una relación más estrecha era con Heinz Mertens, mi mecánico de vuelo. Confías en tu escolta para que te cubra en el aire y en tus compañeros de equipo en la batalla aérea, pero el hombre que mantiene tu máquina en buen estado y hace que sea segura es la persona más importante que conoces. Nos hicimos muy buenos amigos. Ninguno de mis éxitos hubiera sido posible sin Mertens.

19 de agosto. Los rusos se desplazaban y progresaban rápido hacia la zona donde estaba la base de Erich. Por la mañana, el coronel Dieter Hrabak, jefe de la JG-52, puso en marcha una respuesta. Hrabak informó a Erich sobre la acción del enemigo. Los rusos habían atravesado las líneas alemanas y estaban a punto de rodear a un importante contingente del ejército alemán. Hrabak ordenó a Erich que volara con su escuadrón para realizar la primera misión del día: limpiar el cielo de cazabombarderos enemigos y proteger a los aviones alemanes de bombardeo en picado Stuka que hubiera en la zona. Si no aparecían aviones enemigos, Erich y sus pilotos tenían que ametrallar a la infantería rusa. Erich informó a sus hombres y partieron. El teniente Puls era su escolta y los otros seis pilotos de la unidad eran hombres expertos y seguros. Erich sabía que constituían una fuerza formidable.

Al acercarse a la zona de combate, los pilotos alemanes exploraron el cielo y divisaron unos cuarenta Stormovic bombardeando a la infantería alemana. Además, había alrededor de cuarenta cazas rusos, Yak-9 y Lagg-5, protegiendo a los aviones de bombardeo en picado. Erich dirigió a sus pilotos hacia abajo, atravesando como un cuchillo los cazas enemigos y disparando al mismo tiempo. Los 109 salieron ilesos del enjambre de cazas rusos y maniobraron para atacar a

los Stormovic. Erich escogió uno y se acercó a él, por debajo y por detrás. No disparó hasta que el avión enemigo ocupaba todo el parabrisas, cuando estaba a unas 75 yardas del ruso. Entonces, descargó una sola ráfaga corta y vio con satisfacción cómo explotaba el Stormovic mientras el ala derecha se separaba del fuselaje. Erich no se detuvo para saborear el momento, sino que retrocedió rápidamente y se puso a la cola de otro Il-2. Enseguida estuvo cerca del segundo avión, cuyo piloto estaba ocupado ametrallando a las tropas terrestres alemanas. A unas 50 yardas de distancia, estalló un cañonazo del Karaya One y la máquina rusa ardió en llamas. Erich voló por encima de su víctima y se sobresaltó al oír una rápida serie de golpes procedentes de su propio avión. Un gran trozo de la cubierta del motor salió volando y apareció un penacho de humo que, en parte, se coló en la cabina. Seguía teniendo el control del Messerschmitt, pero, cuando quiso hacer un viraje cerrado hacia el oeste, se dio cuenta de que el avión estaba acabado. Vio un gran campo de girasoles y llevó al pequeño caza hacia él con la mayor suavidad posible. El Karaya One se deslizó hasta pararse entre los tallos de las altas flores. Erich, convencido de que estaba detrás de las líneas alemanas, no prestó mucha atención al camión que se acercaba a su avión destrozado. Se dedicó a sacar el reloj del tablero de instrumentos, porque los relojes escaseaban y, al igual que los pilotos, tenían que ser rescatados.

Cuando el camión se paró cerca del lugar donde había aterrizado de panza, Erich se dio cuenta de que era un vehículo alemán incautado y conducido por dos soldados rusos. Como no había escapatoria posible, el piloto decidió simular que estaba herido a consecuencia del aterrizaje forzoso. Los rusos se bajaron del camión y caminaron hacia el Messerschmitt. Cuando fueron a sacarle de la cabina, Erich gritaba y gemía de dolor. Los soldados parecían convencidos de que el piloto estaba herido de verdad y lo sacaron con cuidado del avión. Entonces Erich se desplomó en el suelo. Los soldados fueron al camión a buscar una lona para utilizarla como camilla y colocaron al piloto en la cama del vehículo. Lo condujeron a su cuartel general y acudió un médico para atenderle. Erich se las arregló para convencerle de que estaba herido. Al cabo de unas horas, reaparecieron los dos soldados y lo subieron de nuevo al camión para llevarlo aún más al interior de las líneas rusas. Durante el camino, oyeron el ruido de unos aviones de bombardeo en picado Stuka que se acercaban y que pasaron por encima, a baja altura. Uno de los soldados conducía y el otro vigilaba a Erich, que estaba tumbado en la cama del vehículo. Cuando los Stuka pasaron por encima, el soldado que custodiaba al cautivo se distrajo unos segundos y Erich aprovechó la ocasión para atacar a su vigilante, cogiéndolo por sorpresa. Erich saltó del camión al campo de girasoles, que medían seis pies de altura. Mientras corría, oía disparos y las balas saltaban entre las plantas. Los dos

soldados lo perseguían, pero pronto perdieron el rastro. Erich continuó corriendo durante unos minutos, distanciándose de sus captores todo lo posible. Llegó a un vallecito muy agradable, lleno de flores, árboles y un arroyo serpenteante. Suponía que todavía estaba en el lado ruso de la línea del frente, pero relativamente cerca de las tropas alemanas más cercanas. Desde su escondite podía ver a muchos soldados rusos y campesinos. Decidió echarse durante el resto del día, hasta que cayera la noche y pudiera reanudar la caminata. Durmió hasta el anochecer.

El mecánico de vuelo de Hartmann, Bimmel Mertens, estaba muy contrariado porque su piloto no hubiera regresado de la misión y, aunque sabía que el combustible del Karaya One ya se habría agotado, seguía fuera, en la línea de vuelo. El escolta de Erich, el teniente Puls, había visto caer a su líder dejando un rastro de humo, pero, en el enfrentamiento con los ochenta aviones rusos, ninguno de los demás pilotos alemanes podía confirmar la pérdida de Hartmann. Horas después, seguían sin saber nada de Erich, y Mertens decidió actuar por su cuenta. Cogió un rifle y una cantimplora y les dijo a sus compañeros que se iba a buscar a su piloto y a traerlo de vuelta a la base. Quisieron convencerle de la insensatez de su decisión, pero Mertens dijo que hablaba ruso y que estaba seguro de que los campesinos que vivían cerca de la línea del frente lo ayudarían.

Cuando se hizo de noche, Erich empezó a caminar en dirección a las líneas alemanas, moviéndose despacio y con precaución por otro campo de girasoles gigantes. En un momento dado, oyó el sonido de la avanzadilla enemiga que se desplazaba por el campo y decidió seguirles, a una prudente distancia, con la esperanza de que se estuvieran dirigiendo hacia el frente. Al cabo de un rato, Erich oyó un sonido entrecortado de armas automáticas que venía de la parte delantera de la avanzadilla. Cuando se acercó, se encontró con los cuerpos de los soldados de la avanzadilla y supuso que la infantería alemana tenía que estar muy cerca. Erich calculó que debía de ser medianoche. Continuó caminando durante otras dos horas y empezó a oír sonidos lejanos de fuego de artillería. Luego, una orden perentoria: «*Halten!*», seguida inmediatamente por el chasquido del disparo de un rifle y una bala que le rasgaba la pernera del pantalón sin que afortunadamente le alcanzara la pierna. Gritó a quien le había disparado y luego lo insultó, chillándole que era un piloto alemán, que por Dios no le disparara. «Soy un piloto alemán. Me han derribado. Llevo horas caminando desde el otro lado de las líneas rusas. Por Dios, déjeme pasar». El centinela alemán clavó la boca del rifle en la espalda de Erich hasta que llegaron a un pozo de tirador ocupado por un oficial al mando de la pequeña unidad, un alférez, que lo interrogó. Desafortunadamente, los guardias rusos le habían

vaciado los bolsillos y no podía identificarse. Todo lo que podía hacer era informar al oficial sobre su nombre, graduación y lugar aproximado donde había sido derribado esa mañana. Pidió al alférez que llamara al cuartel general de su ala para que confirmaran su identidad, pero el oficial no tenía teléfono. Dio a Erich algo de comer y le dejó dormir en el pozo de tirador. Al amanecer, un cabo joven acompañó a Erich a la sede central de un cuartel general donde pudieron ponerse en contacto con el coronel Hrabak en Kuteynikovo, la base de la JG-52. Hrabak confirmó la identidad de Erich y el teniente de infantería mandó que lo llevaran de vuelta a la base. Una vez allí, se preocupó al enterarse de que Bimmel Mertens, su leal mecánico de vuelo, había salido a buscarlo poniendo en riesgo su propia vida. Al día siguiente, Mertens regresó, agotado y abatido, hasta que apareció Erich. Años después, Mertens dijo que el momento en que vio al piloto sano y salvo fue el más feliz de su vida.

En esa parte de Rusia, el invierno de 1943-1944 fue el más inhumano que se recuerda. A los soldados del ejército Rojo ese frío despiadado no les cogió por sorpresa. Llevaban ropas y equipo adecuados para afrontarlo. Estaban preparados física y psicológicamente. Pero para el enemigo invasor era algo salvaje y un desafío mucho mayor del que habían afrontado nunca. Los soldados alemanes, que no iban adecuadamente vestidos, sufrían y morían a millares solo por la climatología, mientras otros cientos de miles perdían las orejas, los dedos de las manos y de los pies o las extremidades por los efectos de la congelación. Los tanques, los camiones y demás vehículos a motor quedaban inservibles porque el aceite y los lubricantes se congelaban, y otros se quedaban atascados y totalmente inmovilizados en montañas de lodo. Los aviadores alemanes, cuyas condiciones de vida eran solo un poco mejores que las de los soldados de infantería, se encontraban con que los problemas de equipamiento a menudo les obligaban a quedarse en tierra. Ellos y sus mecánicos de vuelo se asombraban al ver que, día tras día, la temperatura se mantenía por debajo de cero. Algunas mañanas, cuando ni tan siquiera se podían poner en marcha los Bf-109 y los Ju-87, docenas de aviones de caza rusos sobrevolaban los aeródromos alemanes. Los problemas no se solucionaron hasta que capturaron a un piloto ruso y lo llevaron al escuadrón de Erich. Para el piloto fue un motivo de orgullo cooperar con sus captores enseñándoles cómo hacían frente los rusos a las tercas máquinas aéreas a temperaturas de 40 grados bajo cero. Pidió una pequeña cantidad de gasolina en un recipiente, la llevó a un caza Bf-109 cercano y escandalizó al personal de la JG-52 al echar la gasolina en el cárter de aceite. Los alemanes estaban convencidos de que el avión explotaría nada más poner en marcha el motor. Un piloto alemán muy nervioso se sentó en la cabina mientras

los mecánicos accionaban la manivela del motor y la gasolina se mezclaba con el aceite congelado. El ruso ordenó el encendido y el potente motor Daimler-Benz lanzó un rugido anunciando que había regresado a la vida con bastante normalidad. Sirviéndose de un intérprete, el aviador ruso dijo que el aceite «congelado» impedía que los motores de los aviones se pusieran en marcha, pero que la gasolina licuaba el aceite y, después de poner en marcha el motor, se evaporaba con el calentamiento. Luego explicó que, por razones de seguridad, cuando se usaba gasolina para poner en marcha el motor a temperaturas bajo cero, era necesario cambiar el aceite del motor con más frecuencia.

Posteriormente, otro aviador ruso capturado ofreció su consejo personal para arrancar un motor de avión en esas condiciones. Colocaba una bandeja de piezas de repuesto poco profunda en el suelo, debajo del compartimento abierto del motor de un 109. Luego llenaba la bandeja de gasolina, echaba una cerilla encendida y daba un salto hacia atrás cuando la gasolina prendía. Las llamas de la bandeja calentaban la zona del motor durante unos diez minutos. De nuevo, los escépticos pilotos y mecánicos de vuelo alemanes temían que el fuego dañara el sistema eléctrico del caza, pero, cuando al final las llamas se extinguieron, el prisionero ruso les dijo que arrancaran el motor. Se puso en marcha inmediatamente y funcionó a la perfección. Luego el prisionero explicó cómo mantener las armas del 109 en perfecto funcionamiento a bajísimas temperaturas. Hizo caso omiso de las recomendaciones del manual de armamento de la Luftwaffe que aconsejaba engrasar y lubricar las armas con cuidado, señalando la grasa congelada de una ametralladora que había sido extraída del avión. El ruso metió el arma entera en un tanque de agua hirviendo. El agua caliente eliminó la grasa y el aceite del arma. Luego se probó y funcionaba perfectamente.

En el otoño de 1943, muchos pilotos de la fuerza aérea rusa estaban ya familiarizados con algún Bf-109. Lo consideraban un experto exterminador al que llamaban «el Demonio Negro del Sur». Erich Hartmann se hizo pintar en el morro del Karaya One unos pétalos de tulipán con puntos negros que iban desde la caperuza de la hélice, siguiendo la circunferencia, hasta la cubierta del motor. Los rusos no conocían la identidad del piloto, pero la mayoría sabía que, si podía, debía evitar combatir contra él. Se creó una leyenda en torno al espectro de su Messerschmitt y pronto se ofreció una recompensa de diez mil rublos por el Demonio Negro. Pero, para la mayor parte de los pilotos rusos, el miedo a toparse con el Demonio superaba al incentivo económico, por lo que Erich cada vez tenía menos contactos con aviones enemigos. Lo evitaban claramente y su número de derribos disminuyó de forma notoria. Entonces decidió que la mejor

solución era el anonimato en el aire. Bimmel Mertens y él repintaron el Karaya One de modo que no se diferenciara de los otros Bf-109 de la unidad. Los efectos del cambio fueron espectaculares. Durante los sesenta días anteriores al final del mes de febrero de 1944, logró más de cincuenta victorias aéreas, alcanzando un total de ciento cincuenta en más de quinientas salidas desde su incorporación a la JG-52.

La JG-52 era el ala de caza con los mejores resultados de la fuerza aérea alemana. Tenía acreditadas más de diez mil victorias aéreas en los cuatro años de guerra. La naturaleza del ala y su entorno competitivo hicieron de ella un vivero de ases de la aviación, incluidos tres de los ases más destacados de Alemania: Erich Hartmann, con trescientas cincuenta y dos victorias; Gerhard Barkhorn, con trescientas una y Günther Rall, con doscientas setenta y cinco. Otros pilotos del ala que obtuvieron un gran número de victorias fueron Wilhelm Batz, doscientas treinta y siete; Hermann Graf, doscientas doce; Helmut Lipfert, doscientas tres; Walter Krupinski, ciento noventa y seis; Johannes Steinhoff, ciento setenta y seis y Heinz Schmidt, ciento setenta y tres. En conjunto, estos nueve pilotos destruyeron ellos solos un total de dos mil veinticinco aviones enemigos, una cifra espectacular.

El número de aviones enemigos derribados por los pilotos de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial puede parecer exagerado para aquellos que nos estén familiarizados con las diferencias en los procedimientos de confirmación y acreditación de las distintas fuerzas aéreas en conflicto. Trevor J. Constable y el coronel Raymond F. Toliver, autores del libro *Horrido!*, dedicaron años de investigación a determinar el rigor y la precisión del sistema alemán, así como su mecánica, y lo compararon con el de los norteamericanos y británicos. Muchos años después de la guerra, los historiadores británicos y norteamericanos se mostraban escépticos sobre el número de victorias acreditadas por los alemanes a los pilotos de caza de la Luftwaffe, pues sospechaban de unas cifras tan extremadamente elevadas. Para muchos historiadores, si no para la mayor parte, el trabajo de investigación de Constable y Toliver, que examinaron todos los documentos oficiales, registros, procedimientos, diarios e historias de las alas de caza alemanas y entrevistaron a los ases germanos, ha demostrado abiertamente la credibilidad del sistema alemán de atribución de victorias, que resultó ser bastante más rígido, preciso y válido que los sistemas británico o norteamericano.

Según el método británico o norteamericano de contabilización de las victorias, a menudo se concedía un reconocimiento parcial por la destrucción de un avión enemigo si se consideraba que en el derribo había intervenido más de un piloto. Según el sistema alemán, si había más de un piloto involucrado en la

acción, los pilotos tenían que decidir entre ellos a cuál se le atribuía la victoria. Si estaban en un callejón sin salida, el derribo se atribuía a la unidad del piloto, de manera que no se concedía a ningún hombre en concreto. Sin un testigo, un piloto de caza de la Luftwaffe no podía ver confirmada la reclamación de una victoria. La destrucción final, la explosión de un avión enemigo en el aire o el descenso del piloto en paracaídas tenía que ser observado o en la filmación de una ametralladora fotográfica o por al menos un testigo humano. El testigo podía ser el escolta del piloto, un compañero de escuadrón o alguien que observara el combate desde abajo. No había excepciones a la regla, ni siquiera para las reclamaciones del general de la aviación de caza Adolf Galland. Constable y Toliver consiguieron una copia de uno de los informes de combate de Galland en el que este reclama un derribo y que termina con esta frase del general: «Renuncio a la confirmación de esta victoria por falta de testigos». El sistema alemán de acreditación era imparcial e inflexible. Además, estaba directamente asociado a un sistema de puntos relacionado con la concesión de las más altas condecoraciones militares alemanas del que los británicos y norteamericanos carecían. El sistema de puntos alemán solo se utilizó en el frente occidental y únicamente se aplicaba a las condecoraciones, no a la acreditación de las reclamaciones de victoria de los pilotos. Los puntos se concedían del siguiente modo: avión monomotor destruido = 1 punto, avión bimotor destruido = 2 puntos, avión trimotor destruido = 3 puntos, avión cuatrimotor destruido = 3 puntos, avión bimotor dañado = 1 punto, avión trimotor o cuatrimotor dañado = 2 puntos, destrucción final de un avión bimotor dañado = ½ punto, destrucción final de un avión cuatrimotor = 1 punto. Toliver y Constable explican:

> Este sistema de condecoración por puntos solo se utilizaba en el frente occidental porque los alemanes creían que era más fácil derribar los cazas y bombarderos rusos en el frente oriental que abatir aviones Mustang, Thunderbolt y Mosquito en el oeste. Consideraban que las imponentes oleadas de bombarderos aliados, con sus cantidades letales de fuego protector y sus hordas de cazas de acompañamiento, constituían un desafío mucho mayor que el poder aéreo soviético. Aunque el sistema de condecoración por puntos no estaba pues vigente en el frente ruso, las normas de confirmación de un derribo eran las mismas. Más avanzada la guerra, hubo pilotos en el frente ruso con más de cien victorias confirmadas que no habían recibido la Cruz de Caballero que se concedía al obtener cuarenta puntos en el oeste.

Los historiadores y otros estudiosos se refieren a menudo a la JG-52 como un «ala de caza de élite» por la calidad de sus pilotos, por sus cuantiosas victorias, que la sitúan como la unidad de caza con más éxitos de la Luftwaffe y, no menos importante, por la calidad de su liderazgo durante la guerra, desde la inspiración de Dietrich Hrabak y Hubertus von Bonin hasta el dinamismo y rectitud de Gunther Rall y Jonhannes Steinhoff.

Dietrich Hrabak ocupa el puesto n.º 44 en la lista mundial de los ases de la

aviación de caza, pero para los que lo conocieron y volaron con él durante la guerra, está a un nivel muy superior. Dieter, como lo llamaban muchos de sus compañeros de entonces, era de un pueblecito cercano a Leipzig. Cuando era adolescente, le fascinaban las hazañas de Charles Lindbergh y de otros grandes aviadores de la época. A los veinte años se alistó en la marina alemana y recibió instrucción como marino hasta que, a finales de 1935, fue trasladado a la Luftwaffe para formarse como piloto. Al principio, parecía estar poco dotado para ser aviador. Durante su instrucción, destrozó varios aviones de entrenamiento. Pero superó el curso y obtuvo la licencia de piloto al año siguiente. Su primer destino fue un grupo de caza situado en Bernburg. Allí conoció y trabó amistad con dos futuros líderes muy destacados de la Luftwaffe: Adolf Galland y Hannes Trautloft.

Luego, Hrabak fue destinado a un nuevo escuadrón de caza en Bad Eibling, comandado por Trautloft. En enero de 1939, Hrabak tomó el mando de un escuadrón compuesto principalmente por personal de tierra y pilotos austriacos. La unidad se trasladó a Alta Silesia para participar en la invasión alemana de Polonia. A menudo, los pilotos de caza que se iniciaban en el combate aéreo eran derribados durante sus primeras cinco misiones. Muchos creían que si un hombre lograba sobrevivir a esas cinco primeras salidas, tenía muchas probabilidades de aguantar durante largo tiempo. A Dieter lo derribaron en su primer combate aéreo en Polonia, el 1 de septiembre de 1939. Fue uno de los primeros pilotos alemanes en ser abatido en la guerra. A lo largo de toda la contienda, fue alcanzado siete veces y siempre logró hacer un aterrizaje de emergencia de manera segura.

Tras la invasión de Polonia, el jefe de escuadrón Hrabak fue destinado a la JG-76, primero en Abbeville y después en Orleáns, en misiones de apoyo aéreo al ejército de tierra. Su primera victoria llegó el 13 de mayo de 1940, cerca del río Meuse y de Sedán. La unidad protegía el movimiento de tropas alemanas que estaban cruzando el río. Desde su base de Tréveris, Hrabak dirigía un *schwarm* de cuatro aviones cuando divisó un avión francés de reconocimiento Potez 63. Se colocó rápidamente en posición de disparar a la aeronave enemiga y dio en el blanco: el motor izquierdo del Potez empezó a lanzar humo negro y aterrizó de panza cerca de unas tropas alemanas. Cuando los cuatro aviones retomaron la formación para regresar a Tréveris, se les echaron encima nueve cazas Curtiss P-36, unos aviones norteamericanos comprados y pilotados por la fuerza aérea francesa. A los pilotos alemanes ya no les quedaba munición, por lo que no tuvieron más remedio que evitar el enfrentamiento. La experiencia fue una buena lección tanto para Hrabak como para sus pilotos, y el líder del *schwarm* se juró a sí mismo que nunca más gastaría todas las balas y los proyectiles en un solo

blanco, especialmente si era un objetivo de escaso valor.

A la aventura francesa le siguió la batalla de Inglaterra, durante la cual Hrabak sumó muchas victorias. En la primavera de 1941, acumulaba dieciocho. Entonces se convirtió en miembro fundador de la JG-54 Grunherz, el ala «corazón verde», cuyo jefe era Hannes Trautloft. Tras la batalla de Inglaterra, Hrabak participó en el apoyo al ejército alemán durante la invasión de Grecia. Luego su grupo fue enviado a Prusia Oriental con objeto de prepararse para la invasión de Rusia. Permaneció en la JG-54 hasta que, en octubre de 1942, fue ascendido a jefe de ala de combate de la JG-52, que volaba en el sector sur del frente ruso. En la JG-52 se puso de manifiesto su fuerte carácter y su capacidad de influencia en los jóvenes pilotos. Hrabak les decía: «Si volvéis de una operación con un derribo, pero sin vuestro escolta, habéis perdido la batalla». Este mensaje caló hondo en la conciencia de Erich Hartmann, que nunca perdió a un escolta en toda su carrera como piloto de caza.

La admiración que despertaba Hrabak entre los pilotos veteranos del ala era tal que cuando alcanzó las ciento veinte victorias acreditadas y solo le faltaban cinco para recibir las Hojas de Roble en su Cruz de Caballero, sus colegas se pusieron de acuerdo en secreto para volar con él en sus próximas misiones. Su intención era asegurarse de que tuviera las espaldas cubiertas mientras sumaba esas cinco victorias. Según Hartmann, era el mejor homenaje que podían dedicar al líder que tanto admiraban. Para ellos era un honor volar con él y asegurarse de que regresaba.

Después de la guerra, Dieter Hrabak, al igual que Gunther Rall, intentó entrar en la universidad, en Alemania. Pretendía estudiar arquitectura, y ejercer la profesión de su padre, pero, como le ocurrió a Rall, le negaron la solicitud por ser un «militarista». Entonces entró a trabajar en una empresa de maquinaria, donde llegó a ser jefe de ventas. Cuando comenzaron los trabajos de organización para crear una nueva fuerza aérea alemana durante el gobierno del canciller Konrad Adenauer, Hrabak acompañó a Johannes Steinhoff en el proyecto y fue uno de los primeros aviadores alemanes en seguir un curso de actualización para pilotar cazas a reacción en Estados Unidos, en 1955.

De los muchos grandes pilotos que surgieron de la JG-52, el rival más directo de Erich Hartmann en la carrera de ases alemanes y el piloto de caza con la segunda mejor marca de la historia fue Gerhard «Gerd» Barkhorn. Barkhorn, que tenía trescientas una victorias aéreas acreditadas, estaba altamente considerado por prácticamente toda el ala… como un padre o un hermano, como un amigo y, sin duda, como uno de los mejores pilotos de caza de todos los tiempos. Se ha escrito mucho sobre diferentes aviadores que, desde la Primera Guerra Mundial,

fueron admirados como galantes «caballeros del aire», pero esta denominación se utiliza sobre todo para referirse a Barkhorn que, además de por su evidente pericia como piloto, es recordado por su generosidad, honestidad, caballerosidad y carácter compasivo. A los pilotos de caza los instruyen para derribar aviones, claro está. En muchos casos, esa no es su motivación principal, pero es necesariamente una parte de su trabajo. Barkhorn era sin duda un buen piloto de caza. Constable y Toliver:

> En combate, su espíritu caballeresco se expresaba con frecuencia a través de una cualidad heroica a menudo olvidada: la piedad. Hartmann y otros aviadores han dejado constancia de cómo, tras inutilizar un avión soviético, Barkhorn intentaba convencer al piloto de que lo abandonara lanzándose en paracaídas y, para ello, volaba junto a su enemigo mientras hacía gestos indicándole que saltara. Gerd Barkhorn nunca perdió su humanidad en la amarga lucha en el frente oriental.

Seis décadas después del final de la Segunda Guerra Mundial, los historiadores siguen convencidos de que los pilotos rusos que se enfrentaban a los pilotos de caza de la Luftwaffe no estaban a la altura del desafío y de que sus aviones eran inferiores a los de los alemanes. Casi nunca mencionan que algunos de los aviones rusos eran iguales o mejores que los Bf-109; que, a medida que transcurría la guerra, los rusos fabricaron aviones bastante mejores que el 109 y que, en occidente, se ha escrito relativamente poco sobre la destreza y los logros de los ases de la fuerza aérea roja. Para comprender los éxitos de Erich y de otros ases de la JG-52, es importante tener en cuenta las características del adversario. Como ocurre en casi todas las fuerzas aéreas, la calidad de los pilotos de caza rusos no era uniforme. Muchos aviadores alemanes que sobrevivieron a la guerra manifestaron que, en muchos casos, los alemanes eran superiores tanto por las habilidades de los pilotos como por la tecnología de los aviones. Sin embargo, hay que hacer una distinción al considerar la calidad y carácter de las unidades rusas conocidas como Regimientos de Cazadores de la Guardia, que eran los cazas de élite del arma de caza de la fuerza aérea roja. Estas unidades eran lo mejor de lo mejor. Contaban con los pilotos de caza más agresivos, hábiles, intrépidos y competentes que había formado Rusia y estaban a los mandos de los aviones de más calidad del mundo en ese momento. Eran comparables a los mejores pilotos de la Royal Air Force en la batalla de Inglaterra y ello, en parte, por la misma razón fundamental: estaban defendiendo a su patria.

Aunque la gran mayoría de los pilotos de caza de la fuerza aérea roja estaba peor formada que la mayoría de sus adversarios alemanes, los rusos superaban a los alemanes tanto en pilotos bien formados como en aviones, hasta el punto de que al final ganaron la guerra de desgaste. De entre las filas de los pilotos de élite de ambos bandos surgieron muchos ases de un calibre tan alto, que parecía

que libraban una guerra particular dentro de la guerra general. El as ruso más destacado durante la guerra fue Iván Kozhedub que, al final de la contienda, tenía sesenta y dos victorias en su haber. Kozhedub había nacido en Ucrania en 1920 y aprendió a volar tras ingresar en uno de los muchos clubs de aviación que surgieron en Rusia en la década de 1930. A lo largo de su carrera como piloto en los Regimientos de la Guardia, sus éxitos le valieron tres estrellas de oro como Héroe de la Unión Soviética, el equivalente en Rusia a la Medalla de Honor del Congreso de Estados Unidos. Pero probablemente el as de caza soviético más conocido de la Segunda Guerra Mundial fue Alexander «Sacha» Pokryshkin, que también pertenecía a los Regimientos de Cazadores de la Guardia. Obtuvo cincuenta y nueve victorias aéreas y le fue otorgado el título de Héroe de la Unión Soviética. Pokryshkin tuvo muchos encuentros con los pilotos de la JG-52 en los cielos del frente oriental. Demostró ser un mecánico aeronáutico excelente y, con el tiempo, se le concedió el traslado a la instrucción de pilotos, al principio de planeadores. Pilotó su primer avión a motor en octubre de 1937. Al ser destinado por primera vez a una unidad de caza, Pokryshkin se encontró con que sus compañeros pilotos lo excluían de su círculo por su pasado como mecánico. Lo consideraban un inferior, pero sus conocimientos sobre mecánica y aeronáutica y su excepcional habilidad como piloto pronto hicieron posible que superara a los demás pilotos del escuadrón. Pokryshkin, como Erich Hartmann, también era un hábil estratega. Se inspiró en la obra de un as de caza francés de la Primera Guerra Mundial, el piloto aliado con mayor número de victorias durante ese conflicto, René Fonck, que había relatado detalladamente sus opiniones y logros en un libro titulado *Mes combats* [mis combates]. En sus largas horas de simulacros de combate, Pokryshkin practicó y pulió muchas de las tácticas y técnicas de Fonck, perfeccionándolas y adaptándolas a los profundos cambios experimentados por los aviones y la lucha aérea desde la Gran Guerra. Su preocupación por el detalle, unido a su determinación de imponerse en cada enfrentamiento aéreo, hicieron de él un adversario superior a lo largo de casi toda su carrera. Sin embargo, al principio, las cosas no eran así.

Aunque Pokryshkin progresó hasta convertirse en un experto piloto, en su fase de formación, cuando estaba recibiendo instrucción de tiro aéreo, descubrió que era un tirador muy deficiente. No conseguía dar en la manga remolcada como blanco y no entendía por qué. Se dedicó a solucionar el problema y al final lo consiguió, tanto matemática como mecánicamente. Para él, la respuesta era la misma que para Erich Hartmann: disparar a una distancia extremadamente corta. Como investigador de la lucha aérea, tomaba notas detalladas y hacía bocetos de sus combates, anotando no solo sus maniobras, sino también las de sus adversarios. Y no dejaba pasar la oportunidad de pilotar los aviones enemigos

capturados, escribiendo después extensas opiniones sobre los puntos fuertes y las deficiencias de los cazas alemanes. Al igual que Hartmann, Pokryshkin creía religiosamente en la doctrina según la cual había que avistar pronto al avión enemigo, aproximarse a él sin ser visto y a gran velocidad, esperar hasta estar extremadamente cerca antes de disparar y apartarse inmediatamente para ponerse a salvo. Otro paralelismo con Hartmann era su sentido de la responsabilidad con respecto a los jóvenes pilotos recién llegados, a los que quería mantener con vida proporcionándoles apoyo y haciendo que se beneficiaran de sus conocimientos sobre la táctica, las maniobras y el tiro. Muchos de ellos le deben sus éxitos o su supervivencia.

El orgullo de los pilotos de los Regimientos de la Guardia era altísimo y no perdían ocasión de advertir de su presencia en el aire. Sus aviones estaban pintados de colores brillantes, con predominio del rojo, y era práctica común entre los pilotos sintonizar las radiofrecuencias alemanas en sus trasmisores de radiotelefonía para emitir burlas como: «¡Cuidado, pilotos alemanes! ¡El as Pokryshkin está en el aire!».

En la guerra aérea del frente oriental, se desarrolló una amistosa rivalidad entre Erich Hartmann y Gerd Barkhorn. El 22 de agosto de 1944, el total de victorias logradas por ambos era muy similar. Erich sumaba doscientas ochenta y dos. El liderazgo cambió de manos varias veces hasta que, en junio, Barkhorn fue herido de gravedad y se vio obligado a guardar cama durante varias semanas en el hospital, mientras Erich seguía aumentando el marcador. Barkhorn iba ganando la partida hasta que las heridas lo apartaron de la acción. El 23 de agosto, Erich consiguió abatir ocho aviones enemigos, alcanzando un total de doscientos noventa y superando a Barkhorn por última vez. Cuando se recuperó, Barkhorn fue trasladado a Alemania, a la defensa del Reich, donde la naturaleza de los combates aéreos era muy diferente de la del frente ruso, y su marca personal de victorias creció a menor ritmo en comparación con la de Hartmann. En ese momento, el número total de victorias de Erich se acercaba a trescientas. Sus compañeros de la JG-52 estaban nerviosos por él, pero esperaban que la suerte de Hartmann y su habilidad se mantuvieran y que viviera para alcanzar y superar los trescientos derribos.

Al día siguiente, 24 de agosto, Erich realizó dos misiones y logró una proeza asombrosa: obtuvo once victorias aéreas, aumentando su total hasta trescientas una. Los miembros de su unidad recordaban su excitación y su júbilo al ver que su eterna pregunta, «¿Lo logrará Bubi?», había recibido una respuesta afirmativa. El tiempo no había sido bueno y seguía igual a mediodía hasta que, al final, empezó a despejar. Solo quedaba media jornada para la acción. Poco

después de comer, Hartmann y su escolta despegaron y regresaron justo una hora después. Erich hizo varias pasadas bamboleando las alas en cada ocasión para indicar el número de derribos obtenidos durante esa breve salida. Aterrizó con un nuevo total: doscientos noventa y seis, y se preparó para despegar de nuevo mientras rearmaba y repostaba su Bf-109 rápidamente. El personal de tierra y otros pilotos parecían deseosos de que superara la marca de los trescientos ese mismo día y eso precisamente era lo que él pretendía. Se anunció la segunda misión y Erich subió a bordo del 109. Lo ayudaron a abrocharse el cinturón y comprobó la cabina. Cuando estuvo listo, hizo una señal al mecánico para que arrancara el motor. Una vez alcanzado un alto nivel de revoluciones por minuto, la hélice empezó a girar y el motor de Erich, junto con el de su escolta, emitieron un rugido. Los Messerschmitt rodaron con el viento en contra y realizaron una última prueba de motor creando torbellinos de polvo tras de sí antes de ser liberados y salir hacia delante. Las colas se despegaron de la hierba casi de inmediato y enseguida estaban en vuelo, ascendiendo rápidamente para cazar aviones enemigos en las inmediaciones.

Transcurrida otra hora, ya estaban de vuelta, aproximándose al aeródromo para aterrizar. Los que desde tierra habían estado escuchando las conversaciones de avión a avión, ya sabían que ese día había ocurrido algo especial. Algunos acababan de terminar a toda prisa unas pancartas de felicitación elaboradas de forma bastante tosca y trataban de tener a punto las copas y el champán para cuando el Karaya One y el escolta de Erich rodaran por la zona de dispersión. Se repitió el ritual y Erich hizo una pasada por encima del aeródromo por cada derribo logrado durante la misión. Tras cinco pasadas, trepó y configuró el avión para realizar un aterrizaje suave. Una vez en la zona de dispersión, Erich no se dio mucha prisa por salir del Karaya One. Se quedó dentro un poco más, con el motor en marcha y la cúpula abierta. Bimmel Mertens, su mecánico de vuelo, fue el primero en felicitarle allí mismo, con un apretón de manos. Luego aparecieron los demás: el comandante del grupo, Willi Batz; los amigos y los pilotos compañeros de Erich y, por último, el jefe del ala de combate, Dieter Hrabak, que se subió de un salto al ala del 109 para felicitar al as de ases de todos los tiempos. Se hicieron fotografías y Erich fue llevado a hombros desde el avión por dos hombres del personal de tierra, uno de ellos Bimmel Mertens. Y entonces empezaron los brindis con champán.

La victoria aérea número trescientos de Erich Hartmann le valió la concesión de los Diamantes para su Cruz de Caballero. El piloto fue informado de que Adolf Hitler le entregaría personalmente la condecoración dos días después, en la guarida del lobo, en Insterburg. Erich sabía que solo siete pilotos de cazas

diurnos de la Luftwaffe había recibido los Diamantes.

El atentado fallido contra Hitler había tenido lugar el 20 de julio y el Fürher había actuado rápidamente para eliminar a todos aquellos implicados o remotamente conectados con el complot. El ambiente que se respiraba desde el atentado era de estricta seguridad y extrema precaución, lo que incluía la prohibición de armas de mano cerca del líder nazi. Aunque entendía la nueva norma, a Erich le indignaba la idea de que se pudiera sospechar de oficiales leales como él y tenía que luchar para controlar la rabia que le producía la medida. Pidió a un oficial de seguridad que por favor le dijera a Hitler que no deseaba recibir los Diamantes si el Führer no confiaba en sus oficiales de primera línea. El oficial, perplejo, transmitió el mensaje al edecán de Hitler, el coronel de la Luftwaffe Von Below, que ya en otras ocasiones había lidiado con lo que consideraba excentricidades de los jóvenes pilotos de caza. Von Below salió a hablar con Erich: «Hartmann, si insiste, puede llevar su pistola. Ahora pase a recibir sus Diamantes».

Cuando Erich entró en la gran sala, observó la postura encorvada de Hitler, con la mano derecha colgando inerte. También vio que parecía agotado y que le temblaba la mano izquierda. Tras la entrega de la condecoración, pasaron al comedor para el almuerzo. Fue entonces cuando Hitler le dijo que, desde el punto de vista militar, la guerra estaba perdida. Sin embargo, el Führer creía que pronto los británicos y los norteamericanos lucharían contra los rusos igual que hacían contra los alemanes, ya que existían diferencias políticas enormes entre el Este y el Oeste. Luego Hitler destacó lo poco fiable que había sido la información ofrecida por sus propios generales y le pidió a Erich su opinión sobre los bombardeos angloamericanos a Alemania que se estaban produciendo por entonces. Erich le dijo a Hitler que no estaba de acuerdo con la orden que el *Reichsmarshall* Goering había dado a los pilotos de caza de volar a cualquier hora contra los bombarderos enemigos: de día, de noche, si importar el tiempo y la visibilidad. «Perdemos demasiados pilotos innecesariamente forzándolos a despegar y aterrizar en condiciones meteorológicas tan malas, que lo normal es que se estrellen. Convertir a todos los pilotos en elementos perfectamente capacitados llevaría demasiado tiempo, por lo menos un año. Así que creo que deberíamos ahorrar esfuerzos para combatir duro contra los norteamericanos con tiempo despejado y en operaciones diurnas. Creo que de ese modo se podría impedir el bombardeo». Entonces Hitler preguntó a Hartmann si consideraba que la instrucción de los pilotos de caza era insuficiente y Erich contestó que sí. Dijo que los jóvenes pilotos se presentaban en su escuadrón en Rusia con menos de sesenta horas totales de vuelo, de las cuales solo veinte eran en un 109 y que, en su opinión, eso explicaba la mayoría de las pérdidas de cazas en el frente

oriental. Hundido en su silla, el Führer repitió su opinión de que la guerra ya estaba perdida. Dijo que la gente venía a él todos los días con ideas de armas, tanques, cohetes, submarinos, nuevos tipos de operaciones ofensivas… pero que se les había acabado el tiempo. De regreso al escuadrón, los demás pilotos brindaron a Erich una cálida bienvenida. Todos admiraron su condecoración de Diamantes y celebraron su éxito con un entusiasmo que él no compartía. Su único interés en ese momento eran los diez días de permiso asociados al premio y su boda con la mujer que lo esperaba en Weil.

Sin embargo, antes de iniciar el permiso, Erich tuvo que acudir al aeródromo de Berlín-Gatow para entrevistarse con el jefe de mando de la aviación de caza Adolf Galland. Galland quería destinar a Erich a la unidad del nuevo comando de pruebas del Messerschmitt Me-262 que combinaba vuelos de prueba del revolucionario caza a reacción con operaciones de combate limitadas. Erich era justo el tipo de piloto de alto rendimiento que Galland necesitaba para la unidad, pero él no deseaba ser trasladado. Le dijo a Galland que creía que era mucho más útil con su unidad en Rusia. Galland lo aceptó y dio por terminada la breve entrevista, no sin antes ordenar a Erich que pasara unos pocos días en el *Jagdfliegerheim*, el Hogar del Piloto de Caza, en Bad Wiessee, para descansar un poco y recuperarse antes de regresar al frente. Bad Wiessee podía ser un lugar ideal para la luna de miel y Erich empezó a pensar en su boda mientras viajaba en tren de Berlín a Stuttgart y luego a Weil, en la periferia.

Erich y Usch habían postergado su boda a causa de la guerra y ella se sorprendió cuando su pretendiente se bajó del tren y le dijo que se iban a casar inmediatamente, sin más demora. Hablaron del asunto y decidieron que ella iría a Bad Wiessee al cabo de dos días. Llegaría el viernes en el tren del mediodía, así tendrían tiempo suficiente para ocuparse de los detalles de última hora y del papeleo antes de la ceremonia, que se celebraría el sábado. Planearon una gran fiesta en la sala de banquetes principal del Hogar del Piloto de Caza y Erich estuvo muy ocupado escogiendo el menú, el champán, la orquesta para el baile y la licencia de matrimonio.

Cuando el primer tren de la mañana procedente de Weil en el que viajaba Usch entró en Múnich, el aullido de las sirenas antiaéreas anunció un bombardeo inminente de la aviación americana. Usch corrió hasta el refugio antiaéreo más cercano y tuvo que pasar allí tres horas. Mientras, Erich, que no conseguía contactar telefónicamente con Weil, se pasó el resto del día, hasta bien entrada la tarde, viendo llegar trenes de Stuttgart que no traían a la novia. Por fin, justo después de la medianoche, llegó Usch en el último tren, cansada pero de buen humor e impaciente por celebrar la boda al día siguiente.

Entre los invitados al enlace estaban Gerd Barkhorn, Willi Batz y Walter

Krupinski. Tras la ceremonia y la celebración posterior, Erich y Usch disfrutaron de su luna de miel en la agradable campiña cercana a Bad Wiessee, olvidando la guerra por unos días. Pero Erich pronto empezó a sentirse culpable de estar lejos de su grupo en el frente y decidió poner fin al viaje de novios para regresar a la JG-52.

Erich llegó a Stuttgart el día de Año Nuevo, con un permiso de diez días. Usch estaba embarazada y vivía con los padres de su marido en su casa de Weil. No descansaba mucho, porque los bombardeos sobre Stuttgart eran frecuentes, pero ella y Erich estaban contentos de poder pasar unos días juntos. Cuatro días después, Erich recibió la orden de regresar a la JG-52, esta vez en Hungría, donde los rusos mantenían a la Luftwaffe ocupada. Durante los combates aéreos de los siguientes días, Hartmann alcanzó las trescientas treinta y seis victorias, muy por delante de su rival, Gerd Barkhorn. La acción continuó durante el mes de marzo. Entonces Erich recibió un telegrama urgente ordenándole que cesara las operaciones de vuelo de inmediato y que se presentara directamente en Lechfeld para realizar un curso de adaptación al caza a reacción Me-262. Erich estaba absolutamente convencido de que Alemania había perdido la guerra y temía una llegada masiva de tropas y equipo rusos, por lo que decidió trasladar a Usch a un lugar más seguro que el área de Stuttgart, a algún lugar apartado en el campo. Su ayudante, el capitán Will Van de Kamp, acudió en su ayuda al ofrecer a Usch alojarse en su casa de Schongau. Tras presentarse en Lechfeld, Erich tomó prestada una furgoneta y llevó a Usch, junto con sus escasas pertenencias, a la casa de Van de Kamp, donde fue recibida por la mujer del ayudante. Erich estaba ya más conforme con la situación de su mujer y de su futuro hijo. El entorno rural de Schongau era tranquilo y casi ajeno a la guerra y Erich sintió alivio al dejar allí a su mujer.

Su nuevo hogar en Lechfeld, en cambio, no era precisamente un lugar relajado. El nuevo y tan cacareado caza a reacción que estaba aprendiendo a pilotar atraía la atención de los bombarderos norteamericanos casi todas las mañanas, impidiendo realizar actividades de vuelo hasta bien entrado el día, cuando se habían rellenado los cráteres de las bombas. Incluso entonces, solo se podía volar unas pocas horas, tras lo cual llegaban más formaciones de bombarderos estadounidenses para ametrallar el aeródromo. A menudo, ya avanzado el día, aparecían cazabombarderos Mosquito de la RAF para añadir sus bombas a la mezcla, seguidos, a última hora de la tarde, de más ataques de Mosquito. El aeródromo estaba en constante ebullición, por lo que, para los estudiantes, el aprendizaje en la escuela de Me-262 se convertía en una actividad peligrosa y difícil.

El teniente coronel Heinz «Pritzl» Baer, uno de los grandes ases de la Luftwaffe, estaba al mando de la instrucción del 262 en Lechfeld. Los pilotos respetaban muchísimo a Baer porque era un héroe simpático, con una personalidad encantadora y que, cuando Erich llegó para hacer el curso, tenía doscientas cuatro victorias en su haber. Al finalizar la guerra, su marca ascendía a doscientas veinte victorias, que incluían el derribo de dieciséis aviones británicos y norteamericanos mientras pilotaba el caza a reacción.

Erich disfrutó probando el nuevo Me-262, incluso en las difíciles condiciones que imponían los frecuentes ataques enemigos al aeródromo. Como era un aviador brillante, se adaptó enseguida al nuevo avión. Por eso no debió sorprenderse cuando Adolf Galland se presentó en Lechfeld a finales de marzo para hacerle una breve visita y hablar con él. El antiguo jefe de mando de la aviación de caza le explicó que en ese momento era un simple jefe de escuadrón (degradado por Goering) y estaba reuniendo a algunos pilotos de caza de élite para que los Me-262 entraran en acción contra las formaciones enemigas de bombarderos diurnos. Entre otros, estaban el coronel Steinhoff, el coronel Lützow, el mayor Krupinski y el mayor Hohagen. Galland invitó a Erich a unirse al escuadrón, pero este expresó su preocupación por tener que vérselas con esos superases de tan alto rango y añadió que no deseaba volar con otro escolta que no fuera el suyo. Otro telegrama urgente lo liberó del dilema. Era de Hermann Graf, el jefe del ala JG-52, que le pedía que regresara inmediatamente a la unidad, que en ese momento estaba operando en Checoslovaquia bajo una enorme presión enemiga. Le rogaba que volviera para tomar el mando del I/JG-52. Erich consiguió convencer a Gordon Gollob, el sustituto de Galland en la jefatura general de la aviación de caza, de que lo volviera a destinar a la JG-52 en el frente oriental. Al cabo de unas horas, viajaba de regreso a su antiguo grupo.

En ese momento, el I/JG-52 realizaba labores de protección de emergencia de campos petrolíferos en el frente rumano y operaba desde una pequeña pista aérea en Zilistea, cerca de Ploesti. Cuando Erich llegó al aeródromo improvisado, donde el personal de tierra acababa de repostar y armar los Bf-109 de la unidad, se recibió la orden de despegar de inmediato. El escolta de Hartmann en esta ocasión era Carl Junger. La segunda pareja que completaba el *schwarm* la formaban el teniente Puls y el sargento Wester. La formación despegó seguida de otro *schwarm*. Se les encomendó proteger a otros cazas de la JG-52 que perseguían a una procesión de bombarderos norteamericanos que se dirigía a los campos petrolíferos de Ploesti. Los bombarderos se encontraban bajo una intensa cortina de fuego antiaéreo en la zona del blanco. La procesión de bombarderos tenía una longitud de varias millas. Erich y sus camaradas

ascendieron ininterrumpidamente hasta los 25.000 pies para aventajar en altura a los bombarderos enemigos y se colocaron con el sol de espaldas, preparándose para un ataque desde una posición de ventaja. Al lanzarse en picado hacia los B-17, Erich divisó un vuelo de cuatro cazas Mustang P-51 a 3.000 pies por debajo de él. Ordenó a los demás alemanes atacar a los Mustang y él se dirigió hacia el caza que cerraba el vuelo. A una distancia de 100 yardas, disparó una ráfaga corta y el Mustang empezó a desintegrarse. Cuando se convirtió en una bola de fuego, él ya estaba a la cola de otro P-51. Esta vez no hubo explosión: las balas y los proyectiles atravesaron a la infortunada víctima que cayó girando sin control. Erich fue testigo de la destrucción de otros dos Mustang por parte de sus compañeros. Ya sin munición, reunió a los suyos y puso rumbo a la base.

Tras enfrentarse contra los Mustang, Erich fue consciente de que, en manos de pilotos americanos más competentes, hubieran tenido ventaja sobre él y su 109. Los días de los derribos relativamente sencillos se habían acabado. Hartmann se reafirmó en esta opinión durante los días siguientes, cuando llegaron unos cazas norteamericanos inmensamente mejores que proporcionaban una excelente protección a sus bombarderos. Aparecían Mustang en enormes cantidades y hacían algo más que defenderse de los cazas alemanes.

La mayor parte de los pilotos alemanes manifestó su preocupación por los cazas Mustang y su habilidad para guiar a los bombarderos enemigos hacia cualquier blanco alemán y luego regresar a las bases inglesas. Erich compartía esas preocupaciones cuando se subió al ala del Karaya One para salir en su quinta misión contra los formidables cazas norteamericanos. Los alemanes divisaron a los cazas enemigos por debajo de ellos, en buenas condiciones de visibilidad, ofreciendo cobertura superior a sus bombarderos, a 20.000 pies. Los aviones de Erich volaban a 23.000 pies. Estaba mirando cuatro Messerschmitt que se disponían a atacar un vuelo de Mustang cuando se sorprendió al ver aparecer unos cuantos Mustang más que se lanzaban en picado contra los alemanes desde una altura muy superior. Por suerte para Erich, los pilotos de los P-51 no les habían visto ni a él ni a sus pilotos, que volaban por encima de los 109 cubriendo su ataque. Erich dio un aviso por radiotelefonía y se lanzó en persecución de un P-51 que estaba haciendo saltar pedazos de un 109. El norteamericano no llegó a ver el 109 de Erich que se acercaba hasta colocarse a 100 yardas. Erich disparó y el Mustang explotó. Sin hacer pausa alguna, se colocó detrás de otro caza enemigo y lo acribilló con fuego de ametralladora y de cañón, incendiándolo. Y, entonces, la voz de su escolta restalló en sus oídos avisándole de que un Mustang le pisaba los talones. Erich se lanzó en picado bruscamente hacia la izquierda para evitar al avión enemigo, consciente de que él y sus compañeros estaban en inferioridad numérica con respecto a la fuerza de

Mustang y que lo más sensato era regresar a la base por el camino más corto. Entonces se dio cuenta de que le perseguía una hilera de Mustang y que le estaban dando alcance. En el combate aéreo, hay veces en que el vuelo desmañado es más adecuado que la maniobra elegante. Para Erich era una de esas ocasiones y empezó a realizar giros bruscos con el Messerschmitt a derecha e izquierda para intentar esquivar los tiros de balas trazadoras a ambos lados. Erich sentía la presión de los ocho inflexibles cazas norteamericanos que lo perseguían a través de Rumanía. Estaba completamente bañado en sudor. Los llevaba a su cola y él se concentraba en evitar las descargas del calibre 0.50, cada vez más cercanas. En un momento dado, durante la difícil maniobra, vio que estaba bien alineado para disparar a uno de sus perseguidores, pero entonces descubrió que se había quedado sin munición. Los pilotos americanos no llegaban a alcanzar a Erich, pero seguían junto a él y no daban señales de disminuir la presión. Erich esperaba que el fuego antiaéreo del aeródromo distrajera a los americanos lo suficiente para permitirle escapar.

Cuando estaba haciendo otro marcado giro de aceleración elevada, se encendió la luz roja del combustible. Casi no le quedaba carburante y estaba demasiado lejos de la base para arriesgarse a hacer un aterrizaje forzoso. Solo le quedaba una opción: lanzarse en paracaídas. Se preparó para abandonar el Karaya One lo más rápido posible, desabrochándose el cinturón y volteando el avión. Utilizó el desbloqueo de emergencia para expulsar la cúpula y saltó detrás. Mientras caía, vio el avión enemigo sobre él y buscó a tientas el anillo en forma de D del paracaídas. La violencia con la que se desplegó fue al mismo tiempo trepidante y tranquilizadora. Mientras flotaba en dirección al suelo, miró hacia arriba, a los Mustang que daban vueltas, y se preguntó si alguno de ellos aprovecharía la oportunidad para ametrallar al piloto enemigo que descendía en paracaídas. Uno de los P-51 se colocó en posición de disparar a Erich, pero, en el último momento, pasó como un relámpago y le saludó con la mano. De nuevo, la suerte sonrió a Hartmann.

Tocó tierra unos minutos después. Erich respiró tranquilo cuando, al cabo de una hora, le recogieron y le condujeron a la base. Pero sintió una gran tristeza cuando se enteró de que casi la mitad del grupo había sido derribado. Dos pilotos habían muerto y varios estaban heridos. Era evidente que la JG-52 había encontrado quien le hiciera sombra.

Había pasado casi un año desde aquella primera semana de combates aéreos con los Mustang. Alemania prácticamente había perdido la guerra. Durante las semanas finales antes de la capitulación, las fuerzas de combate que le quedaban luchaban desesperadamente. En aquel momento, la JG-52 se encontraba en

Deutsch Brod, en Checoslovaquia, luchando contra una fuerza aérea estadounidense mucho más poderosa que la primavera anterior. Cuando los bombarderos pesados B-17 y B-24 de la USAAF. aparecieron en los cielos europeos, lo hicieron acompañados por cientos de Mustang P-51, a menudo ochocientos o más cazas potentes, rápidos y eficaces que daban protección a sus ataques. Hacía tiempo que los norteamericanos habían asumido que el armamento que llevaban sus bombarderos cuatrimotores era insuficiente para defenderse por sí mismos de los cazas de la Luftwaffe. Las pérdidas que habían sufrido antes de la llegada de los cazas de escolta Mustang de largo alcance eran insostenibles. Cuando el Mustang estuvo plenamente operativo en la USAAF, todo cambió, y la desventaja de los alemanes creció exponencialmente. A menudo los P-51 aparecían sin pintar total o parcialmente, con un acabado de aluminio brillante que destellaba con el sol. Gracias a eso, los alemanes los divisaban desde muy lejos, pero también era una muestra de la total confianza de la fuerza aérea estadounidense en su dominio y superioridad en los cielos europeos. Esos fueron los últimos enfrentamientos entre los pilotos del I/JG-52 y los de los Mustang norteamericanos.

La última misión de Erich Hartmann el día en que cesaron las hostilidades en Europa, el 8 de mayo de 1945, fue un vuelo de reconocimiento para determinar las posiciones de las unidades del ejército ruso que avanzaban hacia la base de Deutsch Brod. Él y su escolta despegaron a las 8.30 h de la mañana y se dirigieron hacia el este mientras ascendían a 12.000 pies. De inmediato divisaron una columna de humo enorme que ascendía de la ciudad de Brünn, que aparentemente estaba siendo bombardeada por los rusos o ya bajo control de ese país. Cuando se acercaron a la ciudad, pudieron ver ocho cazas YAK-11 soviéticos rodeando la nube de humo. Los pilotos de los YAK aún no habían visto a los dos aviones alemanes y, sorprendentemente, unos de los pilotos rusos ascendió describiendo una curva por encima de la ciudad, toda una invitación que Erich no podía resistir. El Karaya One cayó sobre el YAK y disparó a 200 pies de distancia. El caza enemigo se incendió y cayó dando vueltas hasta estrellarse. Las llamas se unieron a la cortina de humo que cubría Brünn. Cuando ya se estaba alineando para atacar a otro YAK, Erich miró un instante hacia arriba y vio un grupo de doce Mustang brillantes que se dirigía a la zona desde el oeste. En lugar de encararse con la fuerza combinada de aviones rusos y norteamericanos, él y su escolta se refugiaron en la espesura de la nube de humo. La atravesaron, salieron por el otro lado y pusieron rumbo a Deutsch Brod a toda máquina. Tras aterrizar, Erich rodó por la pista hasta la zona de dispersión. No había tiempo para pensar en su victoria número trescientos cincuenta y dos, que

sería la última. Bimmel Mertens, su mecánico de vuelo, se había subido al ala y le informaba de que los rusos habían bombardeado el aeródromo. Mertens estaba preparado para repostar y rearmar el Karaya One, pero los dos sabían que, en realidad, el avión no iba a volar nunca más. Cuando se presentó ante el teniente coronel Hermann Graf, este le comunicó que, para ellos, la guerra había terminado. Había recibido órdenes de rendirse y se las leyó: «Graf y Hartmann deben volar inmediatamente a Dortmund y rendirse a las fuerzas británicas. El resto del personal de la JG-52 se rendirá en Deutsch Brod a las fuerzas soviéticas. Del general Seidemann, jefe de la flota aérea». Los dos hombres hablaron brevemente sobre el destino que les esperaba a los dos mil ancianos, mujeres y niños —los familiares del personal de la JG-52 que se encontraban en la base y que estaban intentando huir de los rusos que se acercaban— y decidieron que no podían obedecer las órdenes del general. Tenían que hacer todo lo posible por los refugiados. El plan de Graf era intentar llevarlos a la zona americana, donde podrían rendirse al ejército de Estados Unidos y, mientras él los preparaba para la marcha, Erich se ocuparía de la destrucción de todos los aviones de la JG-52, la munición y el carburante. Había que rociar de gasolina los veinticinco Bf-109, incluido el Karaya One, y prenderles fuego. Antes de marcharse con los demás, Erich supervisó el trabajo de destrucción y vio cómo se alzaba el denso humo negro sobre el aeródromo. Erich, el teniente coronel Graf y el mayor Hartmann Grasser encabezaron la columna de refugiados civiles que abandonó Deutsch Brod.

Bien avanzada la tarde, la columna se encontró con unos cuantos tanques estadounidenses que, al ver a los alemanes, les dieron el alto. Graf se presentó al jefe de carro del ejército de Estados Unidos y le explicó lo que intentaban hacer. Luego se rindió al desconcertado yanqui, que informó del encuentro al jefe del cuartel general por *walkie-talkie*. Enseguida llegaron unos camiones con tropas americanas para desarmar a los alemanes y tomarlos bajo su custodia. Erich se sintió aliviado porque sabía que, en manos de los americanos, los civiles no sufrirían los abusos de las tropas rusas, que gozaban de la peor reputación. Enseguida se enteró de que sus captores, la 90.ª división de infantería de Estados Unidos y la 16.ª división acorazada, estaban llevando a cabo avances no autorizados más allá de Pilsen, su objetivo situado más al este, vulnerando el acuerdo con los soviéticos, que eran los encargados de liberar Checoslovaquia. Los americanos tenían la obligación de entregar a todos los alemanes capturados al este de Pilsen a los rusos. Y el objetivo primordial de los rusos era apresar y castigar a todos los oficiales profesionales, soldados y aviadores alemanes que habían luchado contra la Unión Soviética, actuando en contra de los principios de los Convenios de Ginebra sobre prisioneros de guerra.

Al principio, instalaron a los oficiales alemanes, aviadores y civiles que se habían entregado en un recinto al aire libre. El número de prisioneros creció rápidamente hasta los cincuenta mil. Había gente de todas las edades: desde niños pequeños hasta ancianos. Las condiciones de vida del recinto se deterioraron enseguida. Algunos guardias estadounidenses compasivos hacían la vista gorda ante la huida de muchos prisioneros y, a menudo, los ayudaban proporcionándoles mapas, chocolate y otros productos incluidos en sus raciones. Por desgracia para los restantes alemanes del recinto, el cautiverio americano solo duró ocho días. Luego fueron trasladados en camiones a un campo situado a unas millas de distancia donde fueron entregados a los rusos. Lo primero que hicieron las tropas rusas fue separar a las mujeres y a las niñas de los hombres. Luego los soldados del ejército Rojo se entregaron a una orgía salvaje y brutal de violaciones y desenfreno. Aún estaba presente una numerosísima dotación de guardias americanos. Cuando los guardias intentaron intervenir, los rusos se lanzaron contra ellos, disparando al aire y amenazándolos con matarlos si lo hacían. Las violaciones continuaron durante toda la noche. Al día siguiente, llegó el general ruso al campamento y ordenó que cesara de inmediato el brutal comportamiento. Posteriormente, unos pocos soldados rusos desobedecieron la orden y asaltaron a una joven alemana. Entonces pidieron a la chica que identificara a los hombres de entre una fila de soldados. No hubo formalidades ni consejo de guerra. Los culpables fueron inmediatamente ahorcados delante de todos sus camaradas. La cuestión estaba zanjada.

La siguiente parada para Erich, Graf y otros oficiales y aviadores alemanes fue Neubistritz. Allí, durante tres semanas, los hombres pasaron un examen físico para determinar su estado de salud y su capacidad para realizar trabajos forzados. Luego, por extraño que parezca, los captores rusos les dijeron, a él y al resto de los alemanes, que los iban a llevar a Viena en tren y que, una vez allí, serían liberados y podrían volver a sus casas en Alemania. Más adelante, se les dijo que, en lugar de a Viena, irían a Budapest. Erich y sus compañeros enseguida se dieron cuenta de que iban camino de Rusia. Durante dos semanas, el tren traqueteó hacia el este, atravesando Kiev, Moscú y Kírov antes de aparecer en una región desolada cubierta de pantanos y marismas. Allí, en medio de la nada, los prisioneros alemanes recibieron la orden de construir unos toscos refugios con la turba que tenían que extraer de la ciénaga. Tras cinco semanas de trabajo agotador, los rusos transportaron a todos los oficiales alemanes que tuvieran una graduación de mayor para arriba a un campo especial para oficiales en Gryazovets, donde las condiciones eran bastante mejores que en las marismas. Pero la mejoría no iba a durar.

Los rusos mantuvieron a Erich como prisionero más de diez años, durante los

cuales sufrió todo tipo de privaciones y maltrato a manos de la NKVD (la policía secreta soviética) que administraba los campos. En un momento dado, le mostraron una lista de oficiales alemanes compañeros suyos que estaban acusados de «delitos graves contra el pueblo ruso» y le pidieron que los espiara y se convirtiera en informador de la policía secreta, para descubrir los «crímenes» de guerra de esos oficiales. Cuando se negó a cooperar y a convertirse en *stukatchka* o soplón, lo encerraron diez días en la celda de aislamiento del campo, una inmunda cavidad de cuatro pies de anchura, nueve de longitud y seis de altura sin apenas luz y ventilación. Le daban solo pan y agua y tenía que dormir en el frío suelo.

En otra ocasión en que seguía resistiéndose a las continuas peticiones para que colaborara con ellos, el oficial de la NKVD lo amenazó con presentarle las cabezas de su mujer y de su hijo en una bandeja. Le dijo que para ellos era muy fácil pedir a sus agentes en la Alemania del Este que fueran a Stuttgart e hicieran que su familia desapareciera del país. Fue solo una de las muchas estratagemas que utilizaron con Erich para quebrar su firme resistencia. A diferencia de la Gestapo alemana, la NKVD tenía terminantemente prohibido por las leyes soviéticas utilizar la tortura física con los prisioneros de guerra por lo que, para quebrar su voluntad, recurría a otros métodos mucho más insidiosos, como la inanición y la propaganda. Hartmann:

> La presión principal (…) y la auténtica fuerza del lavado de cerebro es el hambre. Priva de comida a un hombre y en la lucha posterior del individuo por su propia vida todo los demás queda rápidamente anulado. La inevitable elección de supervivencia «o tú o yo» destroza todos los vínculos de camaradería. Aunque esté rodeado de muchos compañeros, se aísla en los límites de su propia personalidad marchita. Temeroso y desamparado, privado del más tímido rayo de esperanza, se encierra en unos límites cada vez más reducidos. Las conexiones éticas con sus semejantes y con la cultura a la que pertenece, todo lo aprendido, las leyes, las normas y reglamentos se disuelven en el ácido del instinto de supervivencia. Así, despojado de sus medios de resistencia, el individuo desposeído se enfrenta a un régimen despiadado y cruel. Derrumbarse era prácticamente inevitable. Así doblegaba la NKVD a las masas de prisioneros y las convertía en instrumentos de la voluntad soviética.

Otra técnica empleada era la interceptación del correo a los prisioneros. Las cartas se destruían o se utilizaban para persuadirlos o para hacerles chantaje, una táctica en cierto modo más cruel que las palizas. A Erich no se le permitió enviar una postal a su casa hasta ocho meses después de su captura. Su mujer la recibió en enero de 1946: «Querida Usch: Puedo decirte que estoy vivo. Os deseo a todos unas felices Navidades y Año Nuevo. No te preocupes por mí. ¿Tengo que felicitarte por un niño o por una niña? No dejo nunca de pensar en ti. Un millón de besos, Erich». Durante dos años, a partir de 1947, los interrogadores de la NKVD intervinieron el correo de Erich, el que enviaba y el que recibía. Le provocaban ofreciéndole informaciones mínimas y reteniendo el grueso de las

comunicaciones. Incluso le ocultaron la noticia de la muerte de su hijo.

En el campo, Erich tenía a su favor su habilidades lingüísticas. Hablaba bien el ruso, el inglés y el francés, además de su lengua materna. Otros factores clave en su lucha por la supervivencia era su profunda fe y devoción que compartía con su mujer.

Al enterarse de que Erich había pilotado un caza a reacción Me-262, un interrogador de la policía secreta pasó horas haciéndole preguntas sobre el avión. Al ver que Erich se confesaba incapaz de ofrecer la detallada información que requería la NKVD, el entrevistador fue adoptando una actitud cada vez más hostil. Erich explicó que únicamente lo había revisado de forma superficial y que lo había pilotado solo unas diez veces. El interrogador, que consideraba a Hartmann el mejor piloto de caza del mundo, insistía en que le proporcionara una información técnica sobre el reactor que él no poseía. No era un hombre que supiera mucho de temas de aviación y decidió que Erich no estaba cooperando. Al final, perdió los nervios y le cruzó la cara con el bastón. Hasta ese momento, Hartmann se había contenido y había controlado su comportamiento con sus captores, que se habían abstenido de utilizar la violencia física. Pero eso era ya intolerable. Cogió una silla y la estampó en la cabeza del ruso, que se desplomó en el suelo inconsciente. Erich abrió la puerta y llamó a un guardia, totalmente convencido de que le iban a pegar o a disparar. Cuando el interrogador se recuperó, envió a Erich de vuelta a la celda de castigo. Tres días después lo sacaron del agujero infernal y lo llevaron a la misma sala y ante el mismo agente encargado de los interrogatorios. Sorprendentemente, el ruso parecía de buen humor. Ofreció a Erich algo de comer y de beber y se disculpó por haberle golpeado con el bastón.

Ante la poca predisposición de Erich a colaborar, la NKVD decidió considerarlo «criminal de guerra» y redactó unas minuciosas confesiones que él se negó a firmar, a pesar de las amenazas y sobornos que acompañaban a los papeles. Erich pasó gran parte de los nueve meses que duró la campaña para doblegarlo encerrado en la celda de castigo. Hacia el final de ese periodo, el as de la aviación, de veintisiete años, decidió emprender una huelga de hambre y, si era necesario, estaba dispuesto a suicidarse antes que claudicar. Cuatro días después de iniciado el ayuno, los rusos obligaron a Erich a ingerir una mezcla repugnante de huevos y azúcar para mantenerlo vivo. Lo tuvieron en el la celda de castigo veintisiete días, sin dejar de alimentarlo. Al cabo de ese tiempo, el interrogador mostró a Erich un fajo de cartas de Usch y le ofreció dejárselas leer si abandonaba la huelga de hambre y firmaba la confesión de haber cometido crímenes de guerra contra los soviéticos. Erich reunió toda la fuerza de voluntad

que le quedaba y volvió a negarse a comer y a firmar los papeles. Continuó resistiéndose dos días más hasta que decidió seguir viviendo por su mujer y por su hijo. Como recompensa por haber abandonado la huelga de hambre, le permitieron leer las cartas de Usch. Pero después de leerlas, siguió negándose a firmar la confesión falsa y le dijo al interrogador que nunca había asesinado a mujeres y niños como aseguraba el documento y que no se avergonzaba de haber servido como soldado a su país.

Los oficiales de la NKVD, contentos con que Erich hubiera decidido volver a comer, le permitieron recuperar la salud antes de volver a la carga. En esta ocasión le dijeron que la Unión Soviética estaba apoyando el desarrollo de una nueva y moderna fuerza aérea en la República Democrática Alemana, proporcionándole cazas a reacción soviéticos de última generación. Dados los registros de Erich como piloto de caza y como as de ases, les sería de gran ayuda para los rusos, tras recibir una breve instrucción en Moscú. Entonces podría decidir si quería trabajar como oficial en la fuerza aérea de la Alemania Oriental en el fin político de la organización. Erich insistió en que primero tenían que liberarlo y dejarle marchar como un hombre libre a reunirse con su familia en Alemania. «Si cuando esté ya en casa en el Oeste me hace una oferta normal de trabajo, un contrato laboral como los que la gente firma todos los días en todo el mundo y me interesa, volveré y trabajaré para usted de acuerdo con las condiciones del contrato. Pero si intenta que trabaje con medidas coercitivas de cualquier tipo, entonces me resistiré hasta el último suspiro». Esta vez, el interrogador consideró que Erich había llegado demasiado lejos. Le dijo al alemán que nunca más volvería a ver a su familia. Unas semanas después de esta conversación, mil cuatrocientos soldados alemanes fueron repatriados desde el campo, pero Erich no se contaba entre ellos. Su nombre estaba en cambio en una larga lista de alemanes acusados de «crímenes de guerra» por orden del gobierno soviético. A partir de ese momento, se les negó la protección de la Convención de Ginebra y de la Cruz Roja Internacional y fueron sentenciados a veinticinco años de trabajos forzados. Luego, él y otros oficiales alemanes comparecieron ante un juez ruso en una tosca sala de audiencias cerca del campamento. En la sala había unos cincuenta civiles rusos. Cuando lo llamaron para aproximarse al juez, Erich preguntó por qué lo habían acusado de crímenes de guerra. El juez leyó los cargos que aparecían en el expediente que tenía delante. A Erich se le acusaba de participar en ataques ilegales, brutales y no provocados a la Unión Soviética, y de destruir al menos trescientos cuarenta y cinco aviones rusos de gran valor. Además se lo acusó también de atacar a una fábrica de pan en el sector central del frente ruso, el 23 de mayo de 1943 y, por último, de matar a setecientos ochenta civiles, incluyendo mujeres y niños, en el pueblo ruso de

Briansk. Erich se defendió a sí mismo de los cargos que se le imputaban y solo aceptó la destrucción de los aviones rusos, lo que, como soldado alemán, solo era su deber, no un crimen de guerra. Su defensa fue una pérdida de tiempo y energías. Hasta el juez estaba de acuerdo e instó de nuevo a Hartmann a que firmara la confesión preparada para él. Erich se negó a firmar y esta vez pidió una bala. El juez, furioso, sentenció: «¡Criminal de guerra! Veinticinco años de trabajos forzados. Llévenselo».

A Erich y a los otros alemanes prisioneros condenados a trabajos forzados se los llevaron en tren a un campo llamado Shakhty donde juró que no se convertiría en un trabajador esclavo. En Shakhty, los prisioneros tenían que trabajar en las minas de carbón. El primer día en el campo, por la mañana, despertaron a Erich y a los demás para ir a la mina. Cuando el grupo comenzó a desfilar hacia el trabajo, Erich se quedó atrás. Un guardia le hizo señas con el rifle para que caminara con los demás, pero Erich contestó que era un oficial alemán y que, según las normas de la Convención de Ginebra, no tenía que trabajar. Pidió ver al comandante del campo que le dijo que la Convención de Ginebra no era aplicable en su caso. Luego lo encerró en régimen de aislamiento en una pequeña celda de castigo cerca del cuarto de guardia, junto a las puertas del campo. Mientras, el sargento de la guardia informó a los demás oficiales prisioneros que Erich había sido encerrado en la celda de castigo. Durante los cinco días siguientes, entre los alemanes se extendió el rencor por el trato que estaba recibiendo Erich, su líder indiscutible, hasta convertirse en furia y rabia. Al finalizar el quinto día, mientras los oficiales recorrían el camino de regreso de la mina, iban de un humor espantoso. A la mañana siguiente, en lugar de ponerse en fila para iniciar la marcha diaria al trabajo, salieron en tromba de los barracones, redujeron a los guardias y se encaminaron a la oficina del comandante. Por el camino, liberaron a Erich y encerraron a su guardia en la celda de castigo.

En la oficina del comandante ruso, Erich se separó de la enfurecida multitud de oficiales alemanes y les ordenó no hacer daño al comandante ni a sus ayudantes y guardias. Antes de que ninguno de los prisioneros alemanes pudiera llegar a las puertas del campo y correr hacia la libertad, Erich les gritó que permanecieran dentro de los límites del campo. Advirtió que, si abandonaban el campo, los rusos les dispararían como prófugos. Aunque anhelaban liberarse del cautiverio ruso, aceptaron la orden de Erich. Entonces Hartmann los condujo hasta el comandante y pidió a este que se pusiera en contacto con la más alta jefatura e informara a sus superiores sobre la revuelta de los prisioneros. Cuando un general ruso se puso al aparato, Erich cogió el teléfono y se identificó como

el responsable de la revuelta. Describió las intolerables condiciones del campo, la comida no apta ni para los cerdos, las doce horas de trabajo diarias bajo tierra que estaba matando a los prisioneros. Insistió en que acudiera un representante del gobierno de Moscú a examinar el campo y a llevar sus quejas ante un tribunal internacional. Al cabo de una hora, llegó al campo un gran contingente del ejército Rojo. Erich habló con ellos desde la alambrada. Poco a poco, se restableció el orden. Los prisioneros regresaron a los barracones y Erich se volvió a sentar con el comandante del campo. El ruso informó a Erich de que el trabajo en la mina quedaba suspendido durante cinco días y que él y los otros «cabecillas» de la revuelta iban a ser enviados a otro campo, a Novocherkassk. Allí, Erich pasó cinco meses en una celda de castigo, en régimen de aislamiento, hasta que los oficiales del campo aceptaron crear un tribunal especial para él.

En el juicio, Erich llevó su propia defensa. Dijo que el gobierno soviético lo había declarado culpable de crímenes de guerra sin ninguna prueba; que se habían ignorado las disposiciones de la Convención de Ginebra sobre el tratamiento a los prisioneros de guerra y lo habían sentenciado a trabajar como esclavo durante veinticinco años. Al final, el tribunal mantuvo la sentencia a trabajos forzados. Luego fue enviado a otro campo de prisioneros en Diaterka, en los Urales, donde su fama de «revolucionario» le precedía. Su nuevo comandante habló con él y sacó el tema de la revuelta del campo de Shakhty. Erich explicó que la revuelta se había producido porque a él, un oficial del Estado Mayor, lo habían obligado a realizar trabajos forzados (contraviniendo la Convención de Ginebra) y que, cuando se negó, lo habían encerrado en una celda de castigo. El comandante de Diaterka reconoció que los oficiales de Estado Mayor no debían trabajar y Erich se comprometió a no organizar más revueltas. Pero las condiciones en Diaterka eran pésimas. El hacinamiento era tal, que más de cuatro mil prisioneros tenían que vivir en barracones construidos para albergar a cuatrocientos. Las medidas de seguridad eran tan severas que era imposible escapar.

La liberación de Erich tras diez años y medio de cautiverio ruso se produjo gracias a los esfuerzos de su madre, Elisabeth Hartmann y a la intervención del recién elegido canciller Konrad Adenauer. En la década de 1950, Alemania se estaba reconstruyendo rápidamente y empezaba a mostrar indicios del milagro económico que iba a protagonizar durante la posguerra. La señora Hartmann escribió a Adenauer pidiéndole que la ayudara a liberar a su hijo. Cuando el doctor Adenauer se dispuso a negociar un nuevo acuerdo comercial con los soviéticos, puso como condición obligatoria del tratado el regreso de los más de dieciséis mil soldados alemanes que los rusos mantenían como prisioneros de

guerra. Los prisioneros de guerra alemanes se convirtieron para los rusos en una importante moneda de cambio en las negociaciones y, con la firma del acuerdo, llegó por fin la libertad. Erich recibió algo de ropa y, al cabo de unos días, lo liberaron y lo metieron en un tren en dirección a Alemania.

La Organización de Prisioneros de Guerra Alemanes planeaba un gran recibimiento a su regreso a Stuttgart. Al llegar a la estación, fue recibido por representantes de la organización. Erich les dijo que no quería celebraciones ni actos de bienvenida porque temía por los compañeros alemanes prisioneros de guerra que la NKVD mantenía encarcelados. Pidió que las celebraciones se aplazaran hasta que el último prisionero alemán fuera repatriado. Luego dio las gracias a los miembros del comité y se marchó en autobús a Weil. Al atravesar Stuttgart, quedó impresionado por los cambios que había experimentado la moda: la ropa de colores vivos, el diseño de los coches y otras transformaciones de la vida cotidiana que se habían producido durante esa década que él había pasado aislado del mundo occidental.

Su reencuentro con Usch fue un momento de gran felicidad y, en los días posteriores a su regreso, literalmente cientos de familiares y amigos acudieron a darle la bienvenida a su casa. Su hermano Alfred, que para entonces ya era médico como su padre, quedó impresionado por las condiciones físicas en que se encontraba Erich. Pesaba poco más de 100 libras y presentaba un aspecto demacrado, muy alejado de su habitual constitución atlética. Iba a necesitar muchas semanas de buena alimentación y ejercicio para recuperar el peso y la buena forma. Durante ese tiempo, leyó todo lo que pudo para intentar ponerse al día de ese mundo tan diferente que era el de la década de 1950. Ayudaba en el trabajo de casa, se ocupaba del jardín, hacía la compra y disfrutaba de los placeres sencillos de la vida doméstica con su mujer, libre de hacer lo que quisiera. Pero, por la noche, le asaltaban unas pesadillas muy vívidas y persistentes. Soñaba que lo vigilaban, como si aún estuviera en el campo de prisioneros ruso, algo que les ocurría a muchos antiguos prisioneros de guerra. Con tiempo, atención y amor, Erich superó esa difícil etapa y, a sus treinta y tres años, se dispuso a afrontar un nuevo reto: cómo ganarse la vida para mantener a su familia.

Su plan inicial era estudiar medicina, como su padre, pero la guerra se había interpuesto en su camino y el proyecto estaba fuera de lugar. No tenía experiencia en los negocios ni en ningún otro campo, salvo en de la aviación, en el que había destacado. Por ello, no es de sorprender que, solo unas semanas después de su repatriación, recibiera una llamada de su viejo amigo Walter Krupinski que, junto con Gerd Barkhorn, estaba a punto de iniciar un curso de reciclaje de vuelo a reacción en Inglaterra. Krupinski quería que Erich se uniera

a ellos. Hartmann dio las gracias a su antiguo compañero, pero declinó la invitación. Le pidió que lo llamara a su regreso y le contara cómo había ido el curso. El gobierno del canciller Adenauer estaba intentando reconstruir la fuerza aérea alemana y animaba a algunos de los grandes ases de la guerra a participar en la tarea. Durante las siguientes semanas, muchos de sus antiguos compañeros, como Barkhorn, Dieter Hrabak, Gunther Rall y Macky Steinhoff, se pusieron en contacto con él y le pidieron que se planteara en serio la posibilidad de pasar a formar parte, como ellos, de la nueva fuerza aérea alemana que iba a ingresar en la OTAN, la Organización del Tratado del Atlántico Norte, creada tras el bloqueo soviético de Berlín, en 1948. Erich y Usch eran conscientes de que lo único que él sabía hacer era pilotar aviones de caza, y eso les preocupaba, pero, ella, que solo deseaba la felicidad de su marido, dejó la decisión en sus manos. En 1956, se reincorporó al servicio y comenzó su segunda carrera militar.

Al principio, la oficina administrativa de la base propuso reintegrar a Erich con el grado de capitán, a pesar de que había sido ascendido a mayor unos meses antes de ser entregado a los rusos. Afirmaban que, como solo había sido mayor durante dos meses después del fin de la guerra, lo adecuado era que volviera como capitán. Pero amigos influyentes como Gunther Rall rechazaron ese razonamiento y Hartmann volvió a la fuerza aérea con el grado de mayor.

Erich se volvió a preparar para obtener la licencia de piloto de avioneta en un Piper Cub biplaza, una aeronave bastante menor que el caza Messerschmitt que había pilotado durante la guerra, o que los cazas a reacción que pilotaría en el futuro. En 1956 se trasladó a la base aérea de Landsberg, en Alemania, para volver a entrenarse con instructores de la fuerza aérea de Estados Unidos. Allí pilotó el avión de entrenamiento norteamericano T-6 Texan, que los británicos y canadienses llamaban el Harvard. Luego pasó al reactor de entrenamiento avanzado Lockheed T-33. Era el segundo reactor que pilotaba y, a diferencia del caza Me-262 bimotor, el T-33 era un reactor biplaza y monomotor de fiabilidad probada.

En febrero de 1957, Usch y Erich tuvieron una hija y, poco después, el piloto volvió a separarse de su pequeña familia porque la fuerza aérea lo envió a la Luke Air Force Base cerca de Phoenix, en Arizona, para realizar un entrenamiento avanzado de cazas a reacción. Recibió instrucción en bombardeo, balística y ametrallamiento en las condiciones meteorológicas ideales para el vuelo: el tiempo seco y agradable del desierto americano. Erich era muy popular entre los pilotos de entrenamiento estadounidenses de Luke. Les impresionaba mucho su experiencia de combate y sus registros en tiempos de guerra: más de ochocientos combates aéreos en más de mil cuatrocientas misiones de caza. Un

tiempo después, Erich pudo traerse a Usch y a la niña a Arizona para que le acompañaran durante su periodo de instrucción.

Tras finalizar el entrenamiento en Estados Unidos, el mayor Erich Hartmann regresó a Alemania, donde tomó el mando de la primera ala de cazas a reacción de la nueva fuerza aérea alemana, la JG-71, el ala Richthofen. Estaba equipada con reactores Sabre norteamericanos, los leales aviones de la USAAF en la guerra de Corea. El reto de Erich consistía en transformarla en una unidad operativa eficaz. Una de las primeras cosas que hizo fue seguir el rastro de un antiguo compañero prisionero de Diaterka, Sigi Graf von der Schulenburg, un piloto muy competente, al que fue a buscar a una escuela de adiestramiento para oficiales de Hamburgo. Luego organizó el traslado de Schulenburg a la JG-71 como segundo en el mando. Una vez juntos, los dos hombres pasaron las semanas siguientes celebrando consultas con oficiales de la OTAN, creando la nueva ala y adquiriendo el material necesario para su funcionamiento. Hartmann también se adelantó a la inminente adquisición del valiosísimo reactor de superioridad aérea Mach-2 Lockheed F-104, el Starfighter. Mientras se formaba en Estados Unidos, Erich se había dedicado a aprender todo lo posible sobre ese nuevo y desarrollado sistema de armamento y, en varias ocasiones, había visitado un escuadrón de entrenamiento de aviones F-104 en Nellis AFB, cerca de Las Vegas. Estaba impresionado por su rendimiento general, por su velocidad, por el régimen de ascenso y por la capacidad de las armas de este «Rolls Royce de los cielos». También había tomado nota de lo que comentaban los pilotos de caza de Nellis cuando, estando fuera de servicio, salía el tema de la utilidad del avión. Les había preguntado sobre los problemas asociados al Starfighter y le habían hablado de las dificultades del motor, de los problemas con los inyectores y las ruedas de morro, de la falta de piezas de repuesto, de los defectos en los equipos, de las dificultades de mantenimiento y de otros contratiempos que afectaban a la disposición de vuelo del avión. El aparato también había acumulado una oscura historia de accidentes hasta ese momento y, como creía que los escuadrones de caza de la OTAN pronto iban a adquirir el Starfighter, Erich estudió las conclusiones que los investigadores habían extraído de los accidentes debido a los muchos incidentes en los que el avión estaba implicado. Se dio cuenta de que los pilotos bajo su nuevo mando, relativamente inexpertos, necesitarían convertirse en consumados veteranos antes de manejar el candente F-104.

Erich Hartmann era esencialmente apolítico y estaba decidido a seguir siéndolo tras su reingreso en el ejército. Por desgracia para él, en la década de 1950, la fuerza aérea alemana estaba muy politizada y no era fácil que los

oficiales extremadamente independientes como Erich, que a su entender carecían por naturaleza de espíritu militar, prosperaran en la nueva fuerza aérea alemana. Sabía lo que había que hacer para que la JG-71 estuviera lista para operar y no tenía mucho tiempo para extravagantes tradicionalismos de patio de armas. Estaba decidido a no permitir que su ala sufriera nunca la destrucción que soportó la fuerza aérea soviética en tierra en junio de 1941 a manos de la Luftwaffe. Su firme determinación chocó a menudo con la de algunos de sus superiores, hombres poderosos, pero con una experiencia inadecuada, que ocupaban puestos de autoridad, dirigían en un clima de miedo y temían a los oficiales como Hartmann. Estos hombres hicieron correr la voz en la fuerza aérea alemana de que Erich «no era un buen oficial». Erich, que nunca fue muy diplomático, no pudo —ni quiso— mostrarse flexible, al considerar que eso podía interferir en una exposición más directa de su opinión sobre un asunto.

El asunto era la futura compra del F-104 Starfighter por parte de la fuerza aérea alemana, una adquisición que Erich ponía en entredicho. Basándose en su propio estudio del avión y en la historia del aparato en la fuerza aérea de Estados Unidos, creía firmemente que, a la larga, el Starfighter podía ser un buen sistema de armamento para la fuerza aérea alemana, pero no en ese momento. Hartmann creía en el avión, pero consideraba que los pilotos de su nueva fuerza aérea, que tenían relativamente poca experiencia, no podían manejarlo de forma segura. Expuso su punto de vista a su viejo amigo de los tiempos de la guerra, el general Josef Kammhuber, que era inspector de la Bundesluftwaffe, la nueva fuerza aérea alemana, y le comunicó lo que había averiguado sobre los problemas del Starfighter. Cuando Kammhuber preguntó a Erich qué avión creía él que tenía que comprar la fuerza aérea alemana en lugar del F-104, este sugirió el North American F-100 Super Sabre o el Convair F-102 Delta Dagger, ambos cazas de interceptación de última generación y de alta capacidad que, en su opinión, eran el tipo de avión intermedio ideal para sus pilotos hasta que estuvieran preparados para manejar el Starfighter.

Cuando el Lockheed F-104 Starfighter se sometió a las pruebas de vuelo y la fuerza aérea estadounidense empezó a utilizarlo, era un avión muy avanzado para su época. A finales de la década de 1950, estaba en servicio en varias fuerzas armadas de la OTAN, proporcionándoles importantes ventajas tácticas y tecnológicas sobre los mejores cazas soviéticos del momento. En la empresa multinacional de construcción de aviones militares más importante, fabricantes de aviones de siete países de la OTAN produjeron conjuntamente un total de dos mil setecientas ochenta unidades del caza F-104 en sus tres variantes: interceptación, adiestramiento y reconocimiento. Más del treinta y cinco por

ciento de los F-104 fabricados eran operados por la fuerza aérea alemana, que recibió novecientos diecisiete aparatos, que se repartían así: treinta
F-104F, noventa y seis F-104G, ciento treinta y seis TF-104G, doscientos cincuenta y cinco F/RF-104G del grupo norte, doscientos diez F-104G del grupo sur, ochenta y ocho F-104G del grupo oeste, cincuenta F/RF-104 del grupo italiano, más cincuenta F-104G de repuesto. Hacia mediados de la década de 1970, cinco alas de cazabombarderos provistos de armas nucleares, dos alas de interceptación y dos de reconocimiento de la fuerza aérea alemana, así como dos alas de ataque de la armada de la República Federal de Alemania estaban equipadas con aviones Starfighter.

El concepto en el que se basa el F-104 surgió de las conversaciones con los pilotos de la fuerza aérea estadounidense que habían pilotado cazas en misiones de combate en la guerra de Corea y habían llegado a la conclusión de que los requisitos principales del nuevo caza de interceptación eran una mayor velocidad y régimen ascensional. El Starfighter cumplía con esas necesidades. Era el primer avión capaz de ascender a una velocidad superior a la del sonido y, sacrificando autonomía, podía volar a 1.450 millas por hora o Mach 2.2 en vuelo horizontal.

Los primeros prototipos de Starfighter volaron en febrero de 1954 y la producción real de aviones se inició en 1956. Antes de entregarlos, el Comando de Defensa Aeroespacial y el Comando Aéreo Táctico de Estados Unidos probaron y evaluaron diecisiete YF-104 durante dos años. Los primeros ciento cincuenta y tres aviones F-104A llevaban un motor General Electric J-79-GE-3B y entraron en servicio con el 83.er escuadrón de cazas de interceptación en 1958 y con el Comando de Defensa Aeroespacial en España. Sin embargo, al cabo de un año, la limitada autonomía del avión y su escasa capacidad en condiciones meteorológicas adversas, así como la alta tasa de accidentes hicieron que fuera retirado del servicio operativo.

Algunos de los primeros aviones fueron a parar a Jordania y Pakistán como parte del plan de ayuda militar. Otros fueron reasignados a unidades de la Guardia Nacional Aérea de Estados Unidos que los utilizó hasta 1966. Cuando Estados Unidos entró en la guerra de Vietnam, envió un escuadrón de F-104 a ese país para hacer frente a la amenaza que suponían los nuevos cazas soviéticos MiG-21. Tras pasar un año estacionados allí, por fin empezaron a aparecer los famosos MiG, pero se produjeron muy pocos combates reales entre los dos tipos de aviones.

En 1955, la OTAN decidió adoptar un modelo de avión común que desempeñara las funciones de combate, interceptación y reconocimiento, y convocó un concurso de licitación para su diseño en el que participaron los

constructores de aviones Convair, Grumman, Saab, Northrup, Dassault y Lockheed. Esto dio lugar a un concurso final entre los modelos de Lockheed y de Dassault, el Starfighter y el Mirage III respectivamente. El ministro de Defensa de la República Federal Alemana, Franz-Josef Strauss, escogió el Starfighter y Alemania Federal se convirtió en el cliente más importante del avión.

Los primeros Starfighter alemanes estaban fabricados por Lockheed y eran los aviones de adiestramiento biplaza utilizados en Estados Unidos para la instrucción de pilotos alemanes. El 31 de julio de 1960, estos aviones pasaron a manos de la *Waffenschule* 10 de la fuerza aérea alemana, donde se utilizaron en el trabajo de capacitación de los pilotos de la JBG-31. La JBG-31, «Boelcke», fue la primera unidad operativa (un escuadrón de cazabombarderos) que contó con el Starfighter. Estos aviones estuvieron plenamente operativos en la unidad en 1963. Los otros escuadrones de cazabombarderos de la fuerza aérea alemana que recibieron el F-104G fueron la unidad JBG-32 en Lechfeld, la JBG-33 en Buchel, la JBG-34 en Memmingen y la JBG-36 en Rheine-Hopsten. Los F-104G fueron a los escuadrones de caza de la JG-71 en Wittmundhafen y de la JG-74 en Neuburg. Los escuadrones de reconocimiento de la AKG-51 en Ingoldstadt/Manching y de la AKG-52 en Leck también fueron dotados con aviones F-104, mientras que los escuadrones de la armada alemana de la MGF-1 en Schleswig y de la MGF-2 en Eggebeck recibieron aparatos F-104 para utilizar como aviones de reconocimiento armado y como aviones de ataque contra buques.

Cuando de las cadenas de montaje empezaron a salir grandes cantidades de aviones F-104 para cubrir la demanda de los países de la OTAN, empezando por Alemania, su comprador principal, hubo que poner en marcha rápidamente un programa de capacitación para pilotos. El programa se vio seriamente dificultado por las condiciones meteorológicas adversas predominantes en el norte de Europa, lo que limitaba radicalmente las horas de entrenamiento. Entonces las fuerzas aéreas estadounidense y alemana establecieron un programa estándar de entrenamiento de pilotos en Luke AFB en Arizona, donde casi siempre hacía buen tiempo y las áreas de prácticas eran inmensas. Los aviones de instrucción eran F-104 pertenecientes a la fuerza aérea alemana. En la *Waffenschule* 10, se llevaba a cabo un entrenamiento final de capacitación operativa para el vuelo en el entorno europeo.

Los pilotos del Starfighter calificaban el avión de «implacable». Con el fin de lograr un alto empuje con poca resistencia, la aeronave tenía un largo fuselaje en forma de bala con un diámetro estrecho y mínima resistencia al aire y llevaba un solo motor con gran potencia de salida. Las alas eran extremadamente cortas y

gruesas, de tan solo siete pies y medio de longitud, y proporcionaban poca elevación. Estaban colocadas muy a popa, cerca de la cola del avión, para obtener un efecto elevador general a través de la combinación de las alas y de las superficies horizontales de la cola. Para contrarrestar el efecto negativo en el movimiento vertical causado por la proximidad de las alas al plano de cola, el avión estaba dotado de una superficie de cola horizontal móvil bastante ancha que se accionaba como una aleta única bastante grande. Pero, a veces, las soluciones provocan nuevos problemas y, en este caso, el avión se volvió más proclive al alabeo que otros aviones con diseños más convencionales. Para contrarrestar esta tendencia, Lockheed convirtió el borde delantero del ala del Starfighter en un filo, reduciendo aún más la resistencia al aire. También rebajó el ángulo descendente del ala a un diedro negativo de diez grados. Ambas medidas ayudaban a superar la tendencia al alabeo. Aun así, a muchos pilotos les costaba mantener el avión nivelado y la vertical en vuelo normal.

En la época en que la fuerza aérea alemana operaba con el Starfighter, se perdieron doscientos setenta aparatos por causa de los accidentes y murieron ciento diez pilotos. El avión cogió muy mala fama en el servicio de la fuerza aérea alemana y la prensa del país se refería a él despectivamente como el «enviudador» y el «ataúd volante». Cuando el avión empezó a operar, en 1961, solo se produjeron dos accidentes aéreos con aviones F-104 implicados, pero luego la tasa de accidentes empezó a crecer. Hubo siete en 1962, doce en 1964 y veintiocho en 1965. En el verano de 1965, los Starfighter alemanes habían sufrido sesenta y un accidentes y habían muerto treinta y cinco pilotos. En realidad, las pérdidas de aparatos en la fuerza aérea alemana no eran mucho mayores que en otras fuerzas aéreas, incluidas la de Canadá y Estados Unidos. De hecho, la real fuerza aérea canadiense perdió más del cincuenta por ciento de sus doscientos CF-104 en accidentes de aviación. Sin embargo, la prensa alemana hizo creer a la gente que había algo intrínsecamente erróneo en el Starfighter y que era un avión demasiado difícil y exigente para los jóvenes e inexpertos pilotos de la fuerza aérea alemana. En el escándalo provocado por la alta siniestralidad, los críticos con el Gobierno de la Alemania Federal en Bonn denunciaron que el programa Starfighter tenía una motivación política y pidieron la cancelación inmediata del mismo.

El Starfighter era un interceptor de alta velocidad bien diseñado que fue obligado a desempeñar papeles adicionales para los que no estaba tan bien preparado. Estaba concebido para alcanzar altas velocidades y permanecer en el aire casi solo por el empuje hacia delante de su motor, volviéndose más estable en vuelo horizontal cuando aumentaba la velocidad. Su ala pequeña ofrecía muy poca capacidad de planeo estable en caso de perder potencia o sufrir un apagado

del motor. Requería un control preciso y delicado y no era un avión apropiado para un piloto corriente o inexperto. Aun siendo cierto que el avión no estaba exento de problemas técnicos, algunos de los cuales contribuyeron a provocar los accidentes que sufrieron las unidades que los operaban, parece que muchos, sino la mayoría, de los accidentes de los Starfighter de la fuerza aérea alemana eran atribuibles al peligro intrínseco de las misiones a gran velocidad y baja altura que se llevaban a cabo en el norte de Europa, a menudo en condiciones meteorológicas adversas.

Otros factores que sin duda contribuyeron a la alta tasa de pérdida de aviones F-104 fue el reducido número de horas de vuelo que acumulaban los pilotos de la fuerza aérea alemana con el avión en comparación con los pilotos de otras fuerzas aéreas de la OTAN, y el alto índice de mantenimiento necesario por hora volada con el Starfighter, ya que el personal de tierra alemán que llevaba a cabo esas tareas probablemente se había preparado para ello de manera apresurada. Además, pasar de pilotar, durante el entrenamiento de vuelo, en las condiciones meteorológicas casi perfectas del sudoeste de Estados Unidos a hacerlo con la climatología del norte de Europa, que estaba muy lejos de la perfección, pudo también influir en la tasa de accidentes. En conjunto, parece probable que el error humano desempeñara un papel principal en la mayor parte de los accidentes del Starfighter.

Estas son algunas opiniones sobre el avión:

La gente solía decir: «Sonaban como dinosaurios llamando a sus parejas». Y es lo que oí cuando vi un 104 por primera vez en el circuito de la Luke Air Force Base, en Arizona, en 1957.

Oberst a. D. Gerd GLOYSTEIN, *Memories*

Bellezas brillantes, bien alineadas. No es perjudicial que la dama no tenga cintura (la aerodinámica de la época no lo contempla). Su tubo de pitot se proyecta hacia delante como una lanza, su cuerpo es liso y bien torneado y tiene afilados los bordes delanteros de sus cortas alas. La cola alta inspira respeto y el gran chorro del motor a reacción simboliza la energía. Vemos en la aeronave llamada Gustav (el F-104G de la fuerza aérea alemana) una máquina genial, una idea muy adelantada a su tiempo, un compendio excepcional de potencia, elegancia y belleza.

Estoy a punto de pilotarla. Los múltiples interruptores, palancas, instrumentos y luces ya no suponen una amenaza. Me he familiarizado con la cabina. El motor está en marcha. He completado las verificaciones técnicas finales y he recibido la autorización para despegar. Confieso que mi relación con la dama no ha sido fácil. Una vez cerrada la cúpula, ruedo por la pista y piso los frenos. El enorme estruendo exterior se convierte en silencio absoluto dentro del avión. Al acelerar el motor, el 104 se inclina un poco hacia un lado, con el morro hacia abajo y el fuselaje temblando impaciente. Suelto los frenos y activo el primer incremento de postcombustión. El postquemador se enciende. Acciono el acelerador al segundo, tercer y cuarto incremento: a toda potencia. La velocidad aumenta de forma impresionante: 170 nudos. Sigo un poco a popa. El morro se levanta hacia el cielo y despega a 185 nudos en la fresca mañana. Las ruedas continúan retumbando. El tren de aterrizaje se pliega enseguida y, un momento después, desactivo la postcombustión. Retraso los alerones de despegue: estoy pilotando el 104.

Mi respiración se hace más lenta y el campo de visión mejora. Al alcanzar la velocidad de crucero

desacelero. A 400 nudos, la nave flota por el cielo tan estable como una tabla. Durante los veinte años en los que piloté el 104, siempre lo «sentí» igual, independientemente de la velocidad que alcanzara. Solo las fuertes turbulencias alteran su estabilidad. En la década de 1970, volábamos muy rápido y muy bajo sobre el desierto de Arizona e incluso a una velocidad anemométrica de 831 nudos apenas temblaba.

Generalmajor a. D. Peter VOGLER, *Offener Brief an die F-104*

El 17 de julio de 1973, despegamos de Luke, en Arizona, en una misión llamada «maniobras básicas de caza» o, lo que es lo mismo, combate aéreo con una configuración estándar muy original. Yo pilotaba un biplaza (TF-104G). Mi buen amigo «Yogi» Soeldner iba en el asiento de atrás. Era uno de esos típicos días de julio en Arizona, con una temperatura en tierra de más de 100 ºF. Despegamos a las 10.35 a.m.

El vuelo transcurría con normalidad hasta que, durante un combate, nuestro adversario se situó en una posición superior y yo decidí eludirlo con una «separación». En el Starfighter eso se hacía volando en espiral hacia abajo de forma abrupta y luego avanzando a gravedad nula mientras se aceleraba con toda la potencia de postcombustión. Enseguida llegamos a Mach 1 y alcanzamos los 840 nudos mientras descendíamos 13.000 pies. A 8.500 pies y 829 nudos de velocidad anemométrica, empecé a recuperar la altura del descenso en picado realizando una espiral ascendente de gravedad 6. Para mi sorpresa, la palanca no se movió. Pregunté a Yogi si la estaba sujetando y entonces vi que sus brazos descansaban en los asideros de la carlinga. Miré rápidamente el panel de emergencia y solo vi indicadores iluminados en rojo y amarillo, ya que casi todos los sistemas estaban en fallo masivo. Disminuí el gas para funcionar a marcha lenta y extendí los frenos neumáticos en un solo movimiento —fue como chocar contra una pared—, pero la inclinación del avión no varió. Intenté con el estabilizador eléctrico. El morro se empezó a levantar muy despacio. Le mencioné a Yogi la posibilidad de pulsar el mecanismo de eyección y me contestó: «¡Ni loco! ¡A esta velocidad, no!». Nos acercábamos a los 4.000 pies con una compensación ascendente y el suelo marrón del desierto se acercaba hacia nosotros a una velocidad pavorosa. Mi nivel de adrenalina subía al mismo tiempo que disminuía la altura. A 2.000 pies, vimos una colina grande que se alzaba frente a nosotros. Con una cierta compensación del alerón derecho, logramos evitar el pico de la colina de milagro y por fin empezamos a ascender. Debimos levantar una nube enorme de polvo del desierto. Mientras subíamos, la palanca seguía rígida. Pilotando con equilibro, ascendí a 16.000 pies y me puse en contacto con un aeródromo auxiliar para hacer un aterrizaje de emergencia. Todo estaba dispuesto. Penetré en el circuito de emergencia a 16.000 pies cuando, de repente, la palanca se empezó a mover: había recuperado el control.

«Rebajando» el nivel de la emergencia, abandoné el circuito, llamé a la torre de Luke y pedí ayuda para un acercamiento final largo y directo. Todo fue bien, lo que nos permitió tranquilizarnos. Como nuestros amigos del aeródromo de emergencia habían informado a Luke de nuestras dificultades, tras el aterrizaje fuimos recibidos por el gran «comité de bienvenida»: el personal del servicio de incendios, el jefe de la base, el médico de aviación y el capellán. El informe de vuelo se llevó a cabo con el jefe técnico de Lockheed, Dan MacEvoy, «Mister 104». No sirvió de nada porque mantenimiento «no podía reproducir la situación». Esa noche, Yogi y yo celebramos nuestro particular «cumpleaños» en el bar del comedor de oficiales de Luke, con nuestros jefes y amigos.

Unos días después, McEvoy nos dijo que se había producido un incidente del mismo tipo sobre el mar, en Taiwán, y que se habían encontrado con que, en condiciones de gravedad cero, se formaban burbujas de gas que bloqueaban las tuberías hidráulicas. También nos enteramos de otros accidentes mortales parecidos ocurridos «por causas no determinadas».

Oberst a. D. GERD GLOYSTEIN, *Memories*

La cabina de pilotaje del Starfighter se ajusta como si estuviera hecha a medida. Reacciona al mando de presión como un caballo de pura raza: con delicadeza, vigor e inmediatez, y con nervio. Su carrera de despegue es tan rápida como el pensamiento, puede girar sobre su propio eje dos veces por segundo Se puede ajustar con exactitud su equilibrio en vuelo, reacciona instantáneamente al movimiento del mando de gases y su posición de vuelo es equilibrada y estable. Aprendí a valorar

todas estas características cuando me encontraba el aeródromo en las peores condiciones atmosféricas.

En esas situaciones, su comportamiento no tenía igual y, todavía hoy, más de cincuenta años después de su «nacimiento», se consideraría muy respetable. Duplicaba la velocidad del sonido en poco más de cinco minutos desde el arranque, volaba casi a Mach 1.3 a nivel del suelo y se elevaba a 43.000 pies en poco más de dos minutos. El F-104 demostró fehacientemente el enorme salto hacia delante del diseño aeronáutico occidental.

El Starfighter era una maestra estricta. Toleraba las negligencias y el engreimiento dentro de unos límites muy estrechos. Nos enseñó a razonar de forma flexible, a tomar decisiones con rapidez, a ser independientes y a mostrar a la vez orgullo y modestia.

Desde luego, el F-104 no era un juguete volador, sino un sistema de armamento muy eficaz para su época. Diseñado en origen como un interceptor diurno ligero, tuvo que desempeñar todo tipo de tareas tácticas de vuelo en la Luftwaffe. Eso lo hizo más pesado y complejo, pero no le restó singularidad. Con el F-104 ganamos codiciados trofeos en competiciones serias contra destacados expertos de otras fuerzas aéreas amigas y demostramos que la nueva Luftwaffe estaba a la altura de las exigencias de la época moderna.

El F-104 era un caza que, cuando hacía mal tiempo, podía volar pegado al terreno gracias al radar, tenía ordenadores (analógicos) eficaces para todas sus armas, un sistema de navegación independiente de las estaciones terrestres, un motor muy fiable con una relación peso/empuje sin precedentes, un tratamiento de materiales de la más alta precisión y calidad (el arranque encastre del ala de 3,9 pulgadas de grosor podía soportar cargas de avión de 8+g), un visor de misil y cañón de rayos infrarrojos, una ubicación de subsistemas de mantenimiento accesible y una estructura modular que reducía el cambio de las piezas inservibles a un único movimiento. En muchos sentidos fue un avión pionero, un precursor de la fuerza aérea alemana actual.

Generalmajor a.D. Peter VOGLER, *Offener Brief and die F-104*

Era un día como casi todos los demás. Brillaba el sol y el aire del valle de Phoenix era seco y cálido. La vieja zona de estacionamiento del antiguo «Kraut Field» tenía el mismo aspecto de siempre, salvo por un podio nuevo que se levantaba en el lado sur. Habían invitado a tres generales de la Luftwaffe y a un almirante alemán. Estaban presentes mucho oficiales famosos que habían dirigido al escuadrón de entrenamiento alemán del F-104 o habían participado de algún modo en nuestro adiestramiento desde 1967. Los demás asientos estaban ocupados por los miembros del escuadrón Starfighter alemán «Cactus». Se pronunciaron los discursos en medio del viento del desierto y, dejando una traza de humo apenas visible, ocho Starfighter dirigidos por el teniente coronel «Heini» Thüringer, oficial responsable del 1.er escuadrón de entrenamiento/EE. UU. de las fuerzas aéreas alemanas, aparecieron en la distancia. En el podio, los ojos de los pilotos de todas las edades se empañaron de lágrimas al ver pasar a los aviones. Terminaba una era. Los F-104 aterrizaron y por la tarde se celebró una gala. Nuestra aventura con el Starfighter había terminado.

La Luftwaffe eliminó gradualmente su último F-104G operativo de la *Jagdbombergeschwader* 34 «Allgäu» en Memmingen, en Baviera, en 1987. El último avión fue retirado del servicio en la *Wehrtechnische Dienststelle* 61 (unidad de pruebas técnicas) en Ingolstadt en 1991.

Oberst a. D. Gerd GLOYSTEIN, *Memories*

El general Kammhuber escuchó atentamente el consejo de Erich Hartmann y la recomendación de postergar la compra del Starfighter para la fuerza aérea alemana hasta que los nuevos pilotos estuvieran a la altura del desafío del moderno avión. Al final le dio una respuesta, advirtiéndole de que no debía hablar nunca del tema con nadie. Le dijo que la fuerza aérea alemana estaba dispuesta a comprar el F-104 y que era una decisión política. Sin embargo, el punto de vista sobre el Starfighter que Erich había expuesto en privado se fue

extendiendo por las altas esferas de la fuerza aérea, reafirmando la opinión de que no era un buen oficial.

Las características de los accidentes y los fallecimientos de pilotos del Starfighter alemán que se produjeron posteriormente confirmaron la exactitud del parecer de Erich. Las trágicas pérdidas continuaron y aumentaron hasta mediados de 1966, cuando el jefe de la fuerza aérea alemana, el general Wernher Panitzki, nombrado en sustitución de Kammhuber, fue reemplazado a su vez tras criticar que el programa del F-104 alemán tenía motivos políticos. El sucesor de Panitzki fue un famoso as de la Segunda Guerra Mundial, el *Lieutenant General* Johaness Steinhoff, que había pilotado y dirigido los reactores Messerschmitt Me-262 durante los últimos meses de la guerra. El genial Steinhoff era un organizador con talento y, al acceder a la inspectoría de la fuerza aérea alemana, insistió en que se le concediera la autoridad apropiada para el cargo, lo que le llevó a resolver la crítica situación del Starfighter alemán. En su momento, Steinhoff no se había mostrado favorable a la adquisición del Starfighter para la fuerza aérea alemana. Cuando la compra se realizó, propuso mejoras en el sistema de eyección del avión que el Ministerio de Defensa alemán no realizó. Ahora, como jefe de la fuerza aérea, Steinhoff ordenó que se revisara el sistema de eyección del Starfighter para aumentar las probabilidades de supervivencia de sus pilotos. En origen, el F-104G estaba provisto de un asiento eyectable Lockheed que había demostrado tener un efecto desestabilizador después de la eyección. Steinhoff mandó cambiarlo por un asiento Martin-Baker GQ7 con capacidad cero-cero que, junto con la aplicación de técnicas y procedimientos de entrenamiento revisados a fondo, rebajaron inmediatamente el número de pérdidas de pilotos del Starfighter. Sin embargo, siguieron produciéndose accidentes con el F-104 a un ritmo de diez al año hasta principios de la década de 1980, cuando la flota de Starfighter alemana había sido ampliamente sustituida por el McDonnell-Douglas F-4 Phantom y, más tarde, por el Panavia Tornado. La JBG-34 pilotó los últimos F-104G Starfighter operativos de la fuerza aérea alemana hasta que los retiró en 1987.

Ocupado en el desarrollo de la JG-71, Erich Hartmann se olvidó de renovar su licencia anual de piloto. El descuido llamó la atención de uno de sus celosos detractores políticos en la fuerza aérea alemana, que llevó el asunto a los tribunales. Los jueces militares lo absolvieron, pero el asunto se tradujo en más difamación, alimentando la persistente opinión de muchos compañeros de que Erich no era un buen oficial. Al final, esa opinión negativa provocó que fuera relevado del mando de la JG-71 y pasara a desempeñar un trabajo de oficina en el cuartel general del Estado Mayor, cerca de Colonia. Pasó varios años casi en

la oscuridad, sin que se le reconocieran los servicios prestados a su país. En 1968, gracias a la recomendación de un amigo de los tiempos de la guerra, el *General* Gunther Rall, Erich fue por fin ascendido al grado de *Colonel*. Se retiró del servicio activo en la fuerza aérea alemana en septiembre de 1970. Murió en septiembre de 1993.

Capítulo 5. JOHANNES STEINHOFF

Abril de 1945. La Segunda Guerra Mundial tocaba a su fin en Europa. Con la presencia de varios cientos de cazas de escolta Mustang, Lightning y Thunderbolt guiando a las gigantescas formaciones de bombarderos norteamericanos sobre los cielos de Alemania durante el día, y los ataques también masivos de los Lancaster y Halifax de la Royal Air Force por la noche, los aliados por fin habían alcanzado la supremacía aérea sobre los alemanes. Los errores monumentales de Hitler y Goering en su gestión de la guerra aérea habían contribuido a la derrota nazi por lo menos tanto como la extraordinaria productividad de la industria aeronáutica de los aliados, que había poblado los cielos de aviones.

El 18 de abril, los coroneles Johannes Steinhoff y Franz Lützow visitaron la sala de operaciones de su unidad, el JV-44. El escuadrón de élite de cazas a reacción, a veces llamado «el escuadrón de los expertos», había sido creado por el anterior jefe de mando de la aviación de caza Adolf Galland siguiendo las órdenes de Hitler para demostrar la capacidad del Messerschmitt Me-262 cuando se enfrentaba a los B-17 y B-24 fuertemente armados de la fuerza de bombarderos norteamericana. La sala de operaciones estaba en Feldkirchen, cerca de Riem, su base de Múnich. Steinhoff y Lützow sabía que alrededor del mediodía iban a despegar para interceptar a los bombarderos enemigos y, como muchos otros oficiales del escuadrón, eran perfectamente conscientes de que las probabilidades estaban en su contra. Su único consuelo era pensar que, a partir del día siguiente, los Focke-Wulf Fw-190 que formaban el *schwarm* del teniente Heinz Sachsenberg iban a protegerlos en los momentos en los que eran más vulnerables: durante el despegue y el aterrizaje. Y es que era alarmante la efectividad mostrada por los cazas enemigos para destruir los reactores cerca de su aeródromo. Los Fw-190 iban a proporcionar a los pilotos del JV-44 mayores posibilidades de supervivencia. Galland, Steinhoff y Lützow se subieron a un *jeep* para desplazarse al aeródromo.

Desde la pista que rodeaba el aeródromo, vieron los numerosos agujeros del terreno, donde el personal de tierra no paraba de trabajar rellenando los cráteres causados por las frecuentes visitas de los cazabombarderos aliados. También observaron una escena que recordaba a la de los aeródromos ingleses durante la

batalla de Inglaterra: los pilotos alemanes descansando en tumbonas en la hierba, cerca de sus reactores desperdigados, leyendo y bebiendo café a pequeños sorbos, disfrutando del aire fresco de la mañana y recuperándose de las copas bebidas la noche anterior.

Sonó el teléfono del aeródromo y se difundió la noticia de que una procesión de bombarderos enemigos estaba sobrevolando Stuttgart. Era la última hora de la mañana y no soplaba el aire por lo que los reactores, que cargaban con mucho peso, iban a tener que a realizar una carrera de despegue bastante larga antes de alzar el vuelo. Estaba previsto que llevaran los cargadores llenos de proyectiles de cañón, veinticuatro cohetes aéreos y los depósitos de carburante a tope, de modo que el recorrido de despegue prometía ser aún más lento de lo habitual. En la misión de ese día, el general Galland iba a dirigir el primer vuelo y Steinhoff el segundo. Tenían que encontrarse con los bombarderos norteamericanos en algún punto entre Stuttgart y Múnich. Anticipándose al enfrentamiento, Macky Steinhoff pensó en la inmensa potencia de fuego de los bombarderos enemigos, siempre agrupados en su peculiar formación de combate, con los aviones a diferente altitud, concebida para que sus ametralladoras del calibre 50 tuvieran la máxima cobertura en todas direcciones. Se preguntó qué pasaría si tuviera que lanzarse en paracaídas desde el reactor, a 26 000 pies y a temperaturas de 50 °F bajo cero. Se corrió la voz de que iban a despegar en diez minutos. Era hora de que el personal de tierra preparara los reactores para la misión.

Steinhoff fijó su atención en las maniobras del Me-262, diciéndose a sí mismo que tenía que mantener el avión inmóvil hasta que los motores biturbina estuvieran funcionando al máximo de revoluciones. Hubo otra llamada telefónica y un grito avisando de que una inmensa fuerza de bombarderos enemigos se dirigía a Regensburg. Galland gritó a su vez: «¡Vamos!».

Steinhoff hizo una rápida inspección del reactor en tierra. Tiró de los slats, unas superficies hipersustentadoras que se despliegan desde el borde delantero del ala para volar a baja velocidad. Se subió al ala y se instaló en la pequeña cabina, dando palmaditas a la piel de aluminio de la máquina, justo por debajo de la cúpula. Llevaba pilotando este mismo avión desde la creación de la unidad, en Brandeburgo. Se retorció sobre su paracaídas, en la base del asiento, intentando encontrar la postura más cómoda y asegurándose de que la altura del asiento estaba bien regulada, con el visor exactamente al nivel de sus ojos. Se ató las correas del hombro y la cintura y las ajustó de modo que resultaran cómodas. Luego se puso el casco y la máscara de oxígeno y supervisó el indicador de paso de oxígeno y los demás instrumentos. Se aseguró de que el alerón se podía mover libremente y comprobó los mandos de dirección, ajustó el altímetro y encendió la radio. Entonces Galland hizo un círculo con la mano para indicar

que había llegado el momento de poner en marcha los motores. Los pequeños motores auxiliares de arranque gimieron y los turborreactores empezaron a rotar. Los pilotos comprobaron la temperatura y presión antes de cerrar la cúpula de la cabina. Galland salió rodando despacio de su zona de dispersión, con los motores de la turbina rugiendo, y los demás reactores de su vuelo lo siguieron hasta el aeródromo. El aire apestaba a queroseno.

Cuando Galland y los otros dos reactores de su vuelo despegaron, Macky Steinhoff realizó junto a los suyos el recorrido de despegue. Los tres cazas Messerschmitt iban dando tumbos y sacudidas por el campo de hierba, cobrando impulso. Las irregularidades del terreno unidas a las de los cráteres de las bombas rellenados toscamente, convertían el despegue en una experiencia abrupta e inquietante.

Steinhoff vio partir a los tres aviones del vuelo del general y cómo recogían el tren de aterrizaje. De pronto, su propio avión dio un bandazo hacia la derecha. El piloto reaccionó utilizando el timón para corregir el movimiento. El reactor derrapó y, al hacerlo, uno de sus motores de turbina se incendió. Había superado el punto en el que aún era posible detener el avión. El reactor estaba a menos de 200 yardas del terraplén de la pista perimétrica e iba rápido. Su única posibilidad era intentar despegar. Tiró con fuerza de la palanca hacia atrás, pero el caza, que iba muy cargado, no llevaba velocidad ni impulso suficientes para volar.

El tren de aterrizaje del 262 se estrelló en el terraplén. El reactor se elevó brevemente, como si hubiera tropezado… y cayó con fuerza, desintegrándose alrededor de Steinhoff. Los trozos del avión salían despedidos y los restos de la cabina, donde él estaba sentado, daban vueltas, ardiendo en llamas.

Johannes Steinhoff era de Bottendorf, Turingia, un estado del centro de Alemania. Nació el 15 de septiembre de 1913. Era hijo de un molinero agrícola. Tenía dos hermanos, Wolf, que se hizo médico, y Bernd, un ingeniero que se trasladó a Columbus, Ohio; y dos hermanas, unas de las cuales murió. Recibió una buena educación y aprendió francés, inglés, latín y griego. Su excelente inglés se debía, en parte, a sus muchas conversaciones con los aviadores aliados capturados durante la guerra.

Quería ser profesor, pero, en la en Alemania de 1930, no logró encontrar trabajo y se alistó en la marina de su país para recibir formación como oficial. Allí conoció y trabó amistad con Dieter Hrabak, que también llegaría a ser un legendario as de la Luftwaffe. Los dos sirvieron un año en la marina antes de convertirse en cadetes de la aviación naval y trasladarse después a la floreciente fuerza aérea alemana. Durante su instrucción de vuelo, Steinhoff y Hrabak conocieron a otros jóvenes aviadores que en el futuro iban a constituir el cuerpo

de élite del arma de caza de la Luftwaffe, incluyendo a Adolf Galland, Hannes Trautloft y Günther Lützow.

Steinhoff sirvió desde el principio hasta el fin de la Segunda Guerra Mundial. Luchó en la campaña de Polonia en 1939, en la Batalla de Francia y en la de Inglaterra en 1940, en el norte de África, en Sicilia, en la campaña de Rusia y, por último, otra vez en el oeste, durante la defensa del Reich. Obtuvo ciento setenta y seis victorias aéreas acreditadas en novecientas noventa y tres salidas. Fue derribado doce veces y herido una vez. Contra los pronósticos de los médicos, sobrevivió a un horrible accidente que le produjo unas quemaduras que lo desfiguraron de forma espantosa. Después de la guerra, fue nombrado inspector de la fuerza aérea alemana, su jefe máximo. En su nuevo cargo, insistió en estar capacitado para el combate con todos los aviones a reacción del momento, y a lo largo de su ilustre y prolongada carrera, pilotó más de cien tipos diferentes de aviones, desde biplanos hasta los cazas a reacción de más alto rendimiento.

Hombre sobresaliente dentro y fuera del combate, Macky Steinhoff supo sacar enormes beneficios tanto de su formación como oficial de la marina como de la Luftwaffe, convirtiéndose en un oficial y un caballero dotado de las más altas cualidades: decencia, honestidad, caballerosidad y honor. Su código de conducta quedó plasmado en un episodio ocurrido a finales de 1943, durante la campaña de Italia. En un enfrentamiento con un P-38 Lightning, derribó al avión norteamericano y, al aterrizar, localizó al piloto, que no había resultado herido. Steinhoff se lo llevó al aeródromo alemán, compartió la comida y la bebida con él y luego le ofreció pasar la noche en su propia tienda. Según la leyenda, algunos de los hombres del *Kommodore* Steinhoff insistieron para que atara al americano con una cuerda y la anudara a su dedo gordo del pie. En lugar de eso, Steinhoff pidió al yanqui que diera su palabra de oficial de que no se escaparía durante la noche y el americano accedió. Los dos pilotos, que unas horas antes habían intentado eliminarse en el cielo, compartieron tranquilamente la tienda del vencedor, confiando plenamente en el respeto que inspira, por tradición, la palabra de un prisionero militar. Bebieron mucho alcohol y, a la mañana siguiente, compartieron el desayuno, que incluía una buena taza de café fuerte y negro. El piloto estadounidense preguntó al *Kommodore* si se podía quedar algún tiempo en la base, porque dudaba de que en el campo de prisioneros le dieran *schnapps* y un café tan bueno.

Así resumía el propio teniente general Steinhoff la guerra aérea en Europa:

> El 15 de septiembre de 1940 fue el día de nuestra victoria. Puede que para mucha gente estas palabras de Churchill, pronunciadas después del hundimiento de Alemania, sean difíciles de entender a la primera. Pero para nosotros, los aviadores, que tuvimos que desempeñar nuestro papel ese 15 de

septiembre tan importante, contiene una gran verdad.

A lo largo del interminable y cálido verano de la llamada «batalla de Inglaterra» no dejamos de sobrevolar la isla de modo que, en la lucha por la supremacía en el aire, utilizamos la mayor parte de nuestros cazas y, sobre todo, de nuestros bombarderos. Durante un mes, pareció que habíamos alcanzado el objetivo: la superioridad aérea. Volábamos con la seguridad que nos daba el control del espacio aéreo desde Calais a Londres. Es cierto que ese enorme esfuerzo llevó al agotamiento casi absoluto de nuestras reservas físicas y morales. Pero el hecho es que, al final del mes de julio, la fuerza de caza inglesa se había reducido considerablemente.

Pero, entonces, la situación cambió. La sorpresa vino literalmente del cielo, y nos encontramos diciendo: «¡Están aquí otra vez!». En la isla no se habían dormido, no, habían hecho justo lo contrario.

El 15 de septiembre escoltamos a una formación de bombarderos que se disponía a atacar las terminales del ferrocarril del sur de Londres. Al mismo tiempo, con fines demostrativos, hicimos despegar a todos los bombarderos y cazas de los que disponíamos. Una vez reunida, nuestra formación puso rumbo a Inglaterra. Por entonces no teníamos ni idea de que tres años después la «otra parte» nos iba a hacer una demostración práctica de las teorías del gran estratega del aire Douhet, pionero de la supremacía aérea. Los aliados nos hicieron una demostración de la táctica del general Douhet, consistente en establecer una «sólida formación de fortalezas voladoras», que tuvo terribles consecuencias para Alemania.

Mientras sobrevolábamos el Paso de Calais, vimos una cantidad inusitada de Spitfire (el mejor caza inglés) sobre nosotros. Nos observaban desde una altura inalcanzable para nuestros aviones. El cielo estaba tachonado de innumerables estelas blancas. De pronto, lo entendimos todo: los ingleses habían comenzado el contraataque. Cuando alcanzamos el blanco, sabíamos que las cosas irían mal, porque el número de «compañeros silenciosos» crecía de manera incontrolable.

En el camino de regreso, tuvimos que dejar los bombarderos atrás. Lo hicimos con la sensación de que había que dar tiempo al tiempo. A los cazas casi no les quedaba combustible. Habíamos volado durante una hora sin rumbo fijo y la fuerza de caza al completo corría el peligro de no alcanzar la costa francesa. Podíamos quedarnos sin carburante y estrellarnos en el Canal de la Mancha.

Esa noche, la radio inglesa informó del derribo de noventa y nueve bombarderos alemanes. Era la venganza por la derrota sufrida en la batalla aérea sobre el «Deutsche Bucht» [la Bahía de Heligoland] en diciembre de 1939. Este demoledor resultado, fruto de una conducta irresponsable en la guerra aérea, tuvo efectos devastadores para nosotros, los pilotos. Pero no es seguro que tuviera el mismo efecto en Hitler o en Goering. El 15 de septiembre hubiera debido servir para que Hitler empezara a organizarse defensivamente, al menos en el aire.

Los ingleses habían encontrado un modo ingenioso de defender la isla. Todos los pilotos, excepto un pequeño grupo de aviadores nocturnos y pilotos de bombarderos que constituían el núcleo de la futura flota de bombarderos nocturnos, se capacitaron como pilotos de caza. Todos se reciclaban, independientemente de que fueran pilotos de aviones de enlace, de bombarderos o de cazabombarderos. Se ordenó a la industria que se concentrara en los cazas. Y de ese modo fue posible sellar la brecha. De un solo golpe, se recuperó la superioridad aérea perdida y, a partir de entonces, no volvimos a ser dueños del espacio aéreo entre Calais y Londres.

El declive de los cazas

Toda una serie de malas decisiones y acuerdos se abrieron paso a través de cada medida adoptada en la planificación y producción de la industria aeronáutica alemana, como siguiendo un hilo conductor. Los jefes no estaban dispuestos a admitir que «la fuerza aérea más grande del mundo», después de un inicio tan prometedor, había perdido la hegemonía. Las innumerables victorias posteriores en el frente ruso contribuyeron al engaño de los responsables, así como al de las unidades que operaban allí con éxito tan notable. Hitler parecía dispuesto a permanecer ajeno a la lucha aérea en la costa del Canal de la Mancha, donde quedaron primero tres alas y luego solo dos librando una batalla dura y a la postre desesperada.

Entonces, durante un tiempo, pareció que Hitler había tomado conciencia de la necesidad de crear nuevas alas de caza. En el frente, recuperamos la esperanza. Pero si un día se daba prioridad máxima a la producción de cazas, no era raro que, al siguiente, ese programa se cancelara o se modificara. Los aviadores que luchábamos en el frente no éramos los únicos afectados. Los responsables de las decisiones económicas tampoco podían entender esa falta de planificación y de previsión tan desastrosa. Con el tiempo, simplemente se resignaron y obedecieron las órdenes. Y muchas veces intentaron evitar lo peor actuando por su propia iniciativa.

Luego llegó lo inevitable. Ocurrió antes de lo esperado y se subestimó de forma desastrosa: la primera formación de bombarderos cuatrimotores norteamericanos sobrevoló la costa del Canal de la Mancha. Fue un acontecimiento inquietante que Goering consideró una bagatela. El advenimiento de los «*heavies*» cuatrimotores asestó un duro golpe a los cazas alemanes e inquietó a los mandos de la aviación de caza.

Comenzó la época de los ataques masivos y de los bombardeos hasta la saturación. En el espacio de un año, esa arma decisiva nos redujo a los cazas a desempeñar un papel de apagafuegos en constante movimiento de una llamada a otra. Al final, los grandes bombarderos sobrevolaban toda Europa, incluyendo la fortaleza de Hitler, provocando el agotamiento total tanto de los hombres como de las máquinas.

Churchill dijo en 1944: «Hitler convirtió Europa en una fortaleza, pero se olvidó del tejado».

En la primavera de 1943, un rumor se extendió como la pólvora en el frente: se decía que la industria había creado un avión totalmente nuevo. Esa máquina no se impulsaba con el viejo sistema del motor de pistones que acciona una hélice, sino que utilizaba aire comprimido por turbinas para volar. Y alcanzaba velocidades nunca vistas hasta la fecha.

El rumor resultó ser cierto. El piloto jefe de la fábrica de Messerschmitt había realizado los primeros vuelos con el aparato y, poco después, el jefe de mando de la aviación de caza, Galland, lo probó y habló con entusiasmo del caza del futuro. Hubo que resolver interminables problemas técnicos antes de que se pusiera en marcha la producción y el aparato entrara en combate. Pero antes de llegar a este estadio, había que autorizar los medios para incrementar la producción. ¡Y para eso se necesitaba la aprobación de Hitler!

Ni el constructor, el profesor Messerschmitt, ni los jefes de la Luftwaffe imaginaron ni por un momento que la nueva aeronave pudiera ser otra cosa que un avión de caza. El uso indebido que posteriormente se hizo de este tipo de Me-262, al que llamábamos «Turbo», fue increíble. Se utilizaba de cualquier modo menos como avión de caza. La situación demostró hasta qué punto Hitler y Goering desconocían sus posibilidades. También dejó claro que, en los últimos tres años de guerra, con la ciega hostilidad de Hitler, había que abandonar hasta las mejores ideas y opiniones.

En el otoño de 1943, en la base aérea de Insterburg, en Prusia Oriental, tuvo lugar una de esas exhibiciones del nuevo armamento que tanto apreciaban los notables del ejército y de la industria. Entre las armas recién aparecidas estaba el Me-262. Tras la impresionante exhibición aérea, todos los allí reunidos, los pilotos, los líderes que defendían la producción, los miembros del Estado Mayor, los oficiales de escolta y los ingenieros, admiramos atentamente el aparato y esperamos el veredicto procedente de lo más alto.

Hitler consultó a Messerschmitt sobre su rendimiento, alcance y consumo de carburante y, luego, quiso saber si el avión podía llevar bombas. Cuando, a regañadientes, le respondieron que sí, Hitler se volvió hacia los jefes de la Luftwaffe con un gesto afectado: «Este es el bombardero con el que repeleré la invasión; este es el bombardero de la venganza. A ninguno de ustedes se les había ocurrido, por supuesto».

Estas palabras acabaron con las esperanzas de Galland. La orden de Hitler significaba abandonar la idea de que los cazas pudieran desempeñar de nuevo el papel de firmes defensores. Los pilotos de bombarderos pasaron al primer plano, como había ocurrido con los bombarderos en 1940, con la diferencia de que, llegados a este punto, ya no existía la posibilidad de realizar ataques efectivos contra Gran Bretaña. Tras la batalla de Inglaterra, la Luftwaffe se sumió en un profundo sueño, un sueño que tuvo un cruel despertar.

El gran juego de la cuerda

De este modo que las alas de bombarderos se sentaron a esperar el nacimiento del nuevo bombardero que Hitler les había prometido. Pero el bombardero no llegaba.

Tras la exhibición de Insterburg, comenzó a disputarse una partida del «juego de la cuerda» en el que Me-262 era la soga de cuyos extremos, desgraciadamente, no solo tiraban los mandos, sino también los pilotos de combate. Se produjeron enfrentamientos enconados e implacables entre los pilotos de los bombarderos y los de los aviones de caza para conseguir los nuevos aviones tanto tiempo esperados. Mientras tanto, Galland, como había hecho antes Udet, trataba insistentemente de convencer a Goering de que la moral de los pilotos de caza no bastaba para detener los ataques de los bombarderos pesados cuatrimotores en la batalla aérea. Pidió aviones mejores, quería el «Turbo».

Escuadrón de expertos

Durante los últimos meses de la guerra, nuestro sueño de formar un equipo de ases de caza se hizo realidad. Ya no dependíamos del cuartel general. Berlín, al igual que Goering, bastante tenían con ocuparse de sí mismos. Se corrió la voz de que necesitábamos «grandes armas». A los que no se presentaban voluntarios los sacábamos de las casas de reposo y de los hospitales, donde la mayor parte de la gente estaba esperando el final de la guerra. «Galland» y la milagrosa palabra «Turbo» movían a la acción a cualquier piloto. Íbamos a experimentar de nuevo la superioridad aérea, seríamos la «Gran Aviación».

No soñábamos con la gran victoria o con un cambio de rumbo, como creían algunos locos, pero era una oportunidad para volver a demostrar lo que se podía hacer con experiencia de vuelo y superioridad técnica. Esa perspectiva atraía a hombres que, en opinión del médico de aviación, no estaban en absoluto en condiciones de volar.

Los oficiales que acudieron a visitarnos a Riem durante esos últimos días, tanto si venían del cuartel general como de otros puntos, quedaron deslumbrados al ver semejante despliegue de altas condecoraciones de guerra concentrado en un solo lugar. La Cruz de Caballero era casi el emblema de nuestro escuadrón. La singular composición del equipo también producía sorpresa. Nuestros pilotos eran: un general (un general como jefe de escuadrón es realmente algo único), dos coroneles, un teniente coronel, tres mayores, dos capitanes y ocho tenientes, además de un número parecido de suboficiales.

Estaba el coronel Günther Lützow, exiliado de Alemania hasta ese momento debido a su valiente oposición a Goering. Se sumó el mayor Heinz Baer, un magnífico tirador y destacado piloto de caza. Y Gerd Barkhorn, que tenía trescientos un derribos en su haber en el frente oriental. Con Barkhorn llegaron también Hohagen, Schnell y Krupinski, a los que convencimos para que vinieran desde los hospitales. Todos llevaban luchando en la guerra desde el primer día. Todos habían sido heridos al menos una vez y, algunos, en múltiples ocasiones. Todos poseían altas condecoraciones.

Después de años volando en condiciones agobiantes, todos querían sentir una vez más que poseían la superioridad aérea. Querían tener esa experiencia aunque fuera a costa de sus propias vidas. Ese era el espíritu del «Escuadrón de Expertos».

Los preparativos para la misión siguieron adelante con actividad febril. Nuestras acciones se regían por la urgencia. Los norteamericanos estaban luchando cerca de Crailsheim, pero no había una línea de combate clara. Todo estaba en marcha.

La noche de nuestra llegada a Riem hablamos de la misión contra la procesión de bombarderos cuatrimotores. Los cazas a reacción que habían permanecido en Brandeburgo ya habían pasado por eso. Ese escuadrón, dirigido por Weissenberger, había salido victorioso, lo que demostraba el daño que se podía hacer con una misión planeada en el momento adecuado.

Sin embargo, Galland dijo: «Dejad que pasen los Mustang y los Thunderbolt, no os enfrentéis a ellos aunque estén justo delante de vuestro visor. Quiero saber las oportunidades que tenemos frente al Flying Fortress que provoca la muerte de miles de personas indefensas en tierra».

A la mañana siguiente, de los diez reactores disponibles, había tres listos para despegar. Estaba a punto de embarcarme en mi primera misión en uno de esos tres aviones. Conmigo iba Fährmann, mi escolta durante dos años, un piloto muy elegante y natural capaz de seguir instintivamente todas mis decisiones. También me acompañaba otro hombre, Krupinski, al que habían herido cinco veces y que

había sufrido grandes quemaduras, pero que seguía subiéndose una y otra vez a la cabina con envidiable despreocupación.

La radio retumbaba: «Aviones Lightning aproximándose desde los Alpes».

Empezó la invasión de los Mustang y el centro de control informó: «Se acercan muchos Mustang desde el oeste».

Galland dijo: «Parece una invasión de cazas, pero creo que los bombarderos cuatrimotores irán detrás».

Núremberg informó: «Dos aviones bimotores han lanzado bombas. Mantengan la calma, sin duda vienen hacia aquí».

Alrededor del mediodía, la situación estaba clara: «Formación de bombarderos de largo alcance cerca de Frankfurt volando hacia el este».

Ya estaban ahí. Una hora después, Galland ordenó a Steinhoff: «¡Despegue!».

La primera formación se localizó justo al norte de Múnich y entre Múnich y el Danubio. Luego Fährmann informó de una gran formación a las nueve. Allí, la procesión volaba entre los 6.000 y los 8.000 metros. Mientras volábamos por encima de los primeros bombarderos no podíamos ver el final de la formación. En cabeza iban los Liberator, unos bombarderos de tipo más antiguo que eran un poco más vulnerables que los Fort, y que por eso volaban al frente de la formación. Luego venían los B-17 que, por experiencia, nos inspiraban un cierto respeto.

Al llegar al final de la formación, describí un amplio giro que me elevó a 9.000 metros de altitud y me colocó a la cabeza de la formación de bombarderos. Dije «prepárense» y luego nos lanzamos en picado para atacar a la pequeña formación final. El indicador de velocidad marcaba 900 kilómetros por hora cuando vi unos puntitos enfrente de mí que se movían a una velocidad increíble.

Realicé un corto disparo de mis cuatro cañones al avión de la izquierda y tuve que tirar de la palanca hacia atrás para evitar el choque. Al mirar hacia atrás, vi humo negro y llamas que salían de los motores del bombardero.

Al mismo tiempo, el avión del centro ardía en llamas. Era el que Fährmann había atacado. ¡Acercarse y derribar! Todo terminaba en unos segundos. Krupinski, nuestro tercer hombre, trabajaba solo, a su modo particular. Escogía un Boeing. Los Mustang y Thunderbolt que volaban por encima de la formación en correcta posición de ataque se preparaban para lanzarse en picado hacia nosotros desde todas direcciones. Era una imagen grotesca. Parecían globos flotando en el aire, ya que nosotros volábamos al menos a 400 o 500 kilómetros por hora más rápido que ellos. Nos paseábamos literalmente a través de los bombarderos. No conseguía saber cuántos aviones habíamos derribado, porque habíamos pasado demasiado rápido. Entonces, mientras Fährmann derribaba a otro bombardero, mis armas se atascaron. Él subió en candelero, diciendo por la radio: «Mi motor derecho ha muerto».

Fährmann iba cada vez más despacio. Se produjo otra llamada de emergencia: «Mi motor izquierdo también está agonizando». En esas condiciones, muchos Thunderbolt se lanzaron en su persecución. Cuando di la vuelta para ayudarlo, mi motor derecho se paró. No tenía más remedio que pensar en mí mismo, y me desvié en dirección a Múnich. Informé al centro de control por el camino y les dije en qué condiciones estaba volando. Recibí una respuesta inquietante: «Si es posible, no aterrice en Riem. Los Mustang vigilan el aeródromo».

Seguía teniendo carburante suficiente y, sin embargo, quería convencerme a mí mismo de que la situación era realmente precaria. Entonces vi las lustrosas alas de cuatro Mustang que volaban a través del aeródromo en perfecta formación.

No podía dejar pasar esa oportunidad, aunque me faltase un motor. Ningún piloto de los Mustang me vio llegar. Solo uno de mis cañones de 30 milímetros estaba operativo, pero atravesó el ala del Mustang como una sierra de arco. Los otros tres Mustang soltaron sus depósitos y desaparecieron.

Cuando yo ya había aterrizado, Fährmann llamó a la base e informó de que había saltado en paracaídas al Danubio. Krupinski ya estaba en la base y dije con desenfado: «Ha sido muy divertido. ¿Por qué no repostamos y salimos otra vez? Todavía podemos pillarlos».

La prueba

A mediados de abril, por fin recibimos más armas para nuestros reactores. El asunto prometía. Debajo de cada ala se podían montar veinticuatro cohetes. La trayectoria de esos cohetes era prácticamente recta hasta una distancia de 1200 metros y, durante el recorrido de esa distancia, la velocidad subía a 15x30 metros. Según nuestros cálculos, si disparáramos todos los cohetes a la vez contra una formación de bombarderos, no podíamos fallar.

Solo unos pocos aviones podían llevar este equipo. Los cohetes se producían en el norte de Alemania mientras que la fábrica de lanzacohetes estaba en Checoslovaquia. No se podía lograr un apoyo logístico adecuado. Durante la noche, un avión de transporte traía munición de la costa báltica, pero solo consiguió salir un avión antes de que el aeródromo del norte cayera en manos enemigas.

La primera vez que disparamos cohetes en formación cerrada, cuando Alemania ya agonizaba, Galland demostró que por fin teníamos los medios para destruir las formaciones de bombarderos, algo que hasta entonces parecía inalcanzable.

Los cohetes rugían entre los bombarderos como un disparo de escopeta en una bandada de patos. Dos bombarderos se acercaron el uno al otro hasta que los fuselajes chocaron. Los dos se precipitaron a tierra. En la formación de bombarderos reinaba la confusión. Otros dos cohetes estallaron destruyendo dos Flying Fortress más.

Trabajábamos día y noche para restañar las heridas de nuestros reactores. Nosotros también recibimos impactos, pero no perdimos a ningún piloto. No teníamos piezas de recambio y, durante la noche, se oía el zumbido familiar de los temibles aviones Mosquito dando vueltas alrededor del aeródromo.

Discutíamos por ver a quién se le permitía volar a continuación. Los pocos aviones que teníamos no podían aguantar el uso continuado por lo que, cuando teníamos seis reactores en el aire, nos sentíamos muy orgullosos. Cerca de Núremberg, cerca de Augsburgo, sobre el Danubio y los Alpes, disparábamos a los Flying Fortress desde el cielo.

Puede que solo fuésemos dos o tres aviones en cada misión, pero, antes de despegar, sabíamos que no regresarían sin un derribo.

Los problemas de suministro se resolvieron de golpe. A mediados de abril recibimos reactores de todas partes, como si fueran regalos. Los escuadrones de reconocimiento, los de bombarderos y los de cazabombarderos estacionaban sus aviones junto a los nuestros. «Aquí tenéis un regalo», nos decían, «los podéis usar».

Ojalá los norteamericanos no nos hubieran hecho la vida tan imposible. Era una lucha constante entre el refugio antibombas y el avión. El acoso destrozaba los nervios. Siempre estábamos soñando con tener tiempo suficiente para despegar sin ser vistos. No estábamos a salvo hasta que el indicador de la velocidad alcanzaba los 500 kilómetros por hora.

Aterrizaron cuatro Me-262. Se trataba de unos aparatos especiales, dotados de un cañón de 5 cm. Era una de las ideas de Hitler. Sus méritos se pusieron de manifiesto en muchos combates y tuvo su papel en la defensa aérea, pero, mientras tanto, demostramos que el tiempo de esta arma había quedado atrás.

Pronto reunimos setenta reactores en el aeródromo. Solo un mes antes teníamos que suplicar de rodillas para conseguir uno. Estos hechos nos inspiraron amargas reflexiones.

JUNIO DE 1943. SICILIA. CUARTEL GENERAL, 77.ª ALA DE CAZA
Steinhoff:

Nosotros, los oficiales del cuartel general, vivíamos y comíamos en una villa pequeña y discreta. Se encontraba en un viñedo y tenía la fachada de un rosa descolorido. Eran los dominios del cabo Rieber, mi asistente, mi desastroso cocinero y mi ordenanza, en resumen: mi hombre para todo. En la vida civil era soplador y no había en todo el grupo quien lo superara en peso y medida de pecho. Por eso no necesitaba nombre ni rango y todos lo llamaban simplemente «Tubby».

A la tenue luz, sus caras aparecían como discos planos, de un verde azulado. ¡Qué derrengados estábamos todos! Habían transcurrido dos meses desde la precipitada evacuación del norte de África. En ese preciso momento, la palidez de las caras revelaba lo que nadie quería admitir: nos habían vencido. Todos ellos —excepto Bernhard— habían llegado a Sicilia en el último momento, mental y

físicamente agotados. Y había pocas esperanzas de que las circunstancias fuesen a cambiar.

Había sido más un repliegue precipitado que un movimiento. Los Messerschmitt del grupo habían aterrizado en Trapani el 8 de mayo. Estaban acribillados a balazos y llevaban días fuera de servicio. Dentro del fuselaje de cada avión había viajado un mecánico arrodillado, vigilando por encima del hombro del piloto. Adoptar esa posición no les había resultado nada fácil, habían tenido que meterse a presión por la escotilla sin cables. Sin paracaídas y sin esperanzas de huir de esa prisión en caso de emergencia, los mecánicos estuvieron a merced del destino y de la destreza del piloto.

Las tumbonas estaban dispuestas en semicírculo bajo los olivos, detrás del refugio. Permanecíamos allí sentados, contándonos lo que nos había ocurrido desde la última vez que nos habíamos visto. Hubiera sido totalmente inconcebible privar de esos objetos de mobiliario a unos pilotos siempre disponibles. ¿Cuántas horas pasé yo en una tumbona desde que comenzó la guerra? Empezó en el oeste, durante la *Sitzkrieg* contra Francia, cuando, en ocasiones, ahuyentábamos a un avión de reconocimiento. Una ocupación inofensiva en comparación con lo que hacíamos en ese momento. Pero, desde entonces, estuvimos prácticamente siempre listos para atacar: en «alerta en la cabina», sentados en el avión o en tumbonas, cerca del aparato. Los días se hacen muy largos cuando transcurren esperando, sin nada en que ocupar la imaginación salvo la guerra en el aire.

El general llevaba mucho tiempo pidiendo más grupos de caza en vano. Pero no se pueden crear por arte de magia. Siempre habíamos sabido que esos bombarderos cuatrimotores eran auténticas fortalezas contra las que solo se podía competir individualmente. Se presentaron algunas propuestas absurdas para enfrentarse a ellos. Pronto íbamos a disponer de algunos cohetes del ejército de tierra, llamados *Nebelwerfer*. Eran misiles de gran calibre que iban montados debajo de cada ala. Se disparaban de modo que estallasen en medio de los bombarderos, provocando su dispersión. Con ellos, se podían destruir los Fortress sin dificultad. Otros sugerían lanzar bombas de gran tamaño por encima de las formaciones para que explotaran a la altura del enemigo. En ese caso, lo que se pretendía era destruir toda la formación de una vez, o al menos lograr que se dispersara. Pero era extraordinariamente difícil posicionarse correctamente sobre los Fortress. Había que calcular la altitud con absoluta precisión, porque la bomba tenía una espoleta de tiempo y apenas surtía efecto si explotaba a una altura inadecuada.

Fijé la vista en el parabrisas delantero, dirigiendo el visor réflex iluminado hacia el avión situado en el centro de la formación. «Tienes que apuntar a la cabina de cristal del Fortress…». No sé cuándo abrí fuego exactamente. Fue mi pulgar el que transmitió de forma automática a la palanca el momento de hacerlo. En esa breve fase final del ataque, de pronto me sentí como en una secuencia de un ejercicio conocido. Elevé el «Me» a la altura de los bombarderos como si lo hubiera hecho cientos de veces antes. Tenía que cubrir la resplandeciente cabina con una ráfaga de disparos. La incendiaria trazadora salió disparada de las ametralladoras describiendo una trayectoria curva en dirección al bombardero gigante, atravesando las manchas azules de humo trazador. En mis visores aparecieron los trazos luminosos verticales y respondí al «pop, pop, pop» de los cañones. Se veían perfectamente los paneles de cristal centelleantes. Entonces lancé el aparato hacia arriba. La fuerza de la gravedad tiraba de mí hacia abajo, clavándome en el asiento. El impulso de ese acelerón me llevó muy por encima de los bombarderos. Notaba la boca seca y mi saliva tenía un regusto amargo. La cabina olía a cordita. Al ladearme vi que estaba solo, el vuelo del cuartel general se había deshecho. Al mirar atrás, en el lugar donde el bombardero se había estrellado vi una columna de agua blanca que se elevaba a una altura equivalente a la de una casa.

No podemos seguir así. La respuesta a los bombarderos pesados es el ataque masivo. Mientras confiemos en dotaciones mínimas e intentemos repeler a cada intruso, no vamos a salir victoriosos. Ha llegado la hora de aprender a enfrentarse a los bombarderos: hay que acercarse a ellos en formación cerrada y atacarlos de frente. Ustedes dudan y no se acercan lo suficiente….

ADOLF GALLAND

Al jefe de mando de la aviación de caza, Sicilia. Durante la acción defensiva contra el bombardeo en el estrecho de Mesina, la aviación de caza fracasó en su misión. Un tribunal militar juzgará a un piloto da cada una de las alas de caza participantes por cobardía frente al enemigo.

GOERING, *Reichsmarshall*

Ahora casi lamentaba haberme ido al grupo del norte de África cuando el general me dio a escoger entre una jefatura en el Reich o una en el sur. Dejé mi ala de caza en Crimea para disfrutar de un permiso corto. Volé a Berlín en un Storch. Allí me esperaba el jefe de mando de la aviación de caza (Galland). Me recibió con humor sombrío. Al principio quiso saber cómo nos iban las cosas en la defensa de caza en el este, pero enseguida me di cuenta de que su preocupación más inmediata era otra. Enseguida sacó el tema de los Flying Fortress. Me habló de sus primeros ataques en la costa del Canal de la Mancha y de la sorpresa que había causado en los pilotos de caza alemanes su aparente invulnerabilidad. Me dijo que se lo había advertido al *Reichsmarshall* y que había pedido un incremento de la aviación de caza. En el mismo contexto, le había señalado que el armamento del Messerschmitt 109 y del Focke-Wulf 190 era inadecuado y había sugerido ciertas mejoras. Al predecir que algún día los Fortress volarían sobre el mismísimo Berlín, el *Reichsmarshall* había hecho caso omiso del asunto de forma brusca, diciendo que se negaba a escuchar un chisme tan derrotista.

«Se hará cargo del 77.º Grupo de Caza en el norte de África. Han matado al oficial al mando". No era muy alentador, pero así avanzábamos en el escalafón en tiempos de guerra. Todos ascendíamos ocupando el lugar de los hombres muertos, y lo mismo ocurría en el otro lado, con los enemigos a los que intentábamos derribar en cada oportunidad.

«Ya no me cabe ninguna duda [me dijo Galland] de que están allanando la isla para un aterrizaje. Ahora que Pantelaria se ha rendido sin un solo disparo, ya no necesitan más portaaviones. Malta y Pantelaria son plataformas ideales para sus cazas. Se podría decir que son portaaviones insumergibles. Los bombarderos están siendo trasladados desde más lejos, desde Túnez, Bizerta y Trípoli».

JOHANNES STEINHOFF

Critica al Alto Mando y al *Reichsmarshall* y sabe tan bien como yo que hay omisiones que ya no tienen marcha atrás. Describe a los mandos altos y medios como distantes e inhumanos y sostiene que no entienden «su», o mejor dicho «nuestra», guerra. ¿Pero de dónde tiene que venir la experiencia de la guerra aérea moderna si los jefes de más alto nivel se niegan a servir en el Estado Mayor o en el Alto Estado Mayor? Una unidad dirigida con fanatismo temerario, pero con un poder débil y que padece ansiedad es una unidad mal dirigida, Steinhoff. Imagine por un momento a lo que yo me enfrento: pido un incremento del arma de caza y tengo motivos para creer que mi petición será satisfecha. Pero, al mismo tiempo, soy plenamente consciente de que el número de jefes debidamente cualificados y experimentados se pueden contar con los dedos de una mano. Actualmente, muchos grupos y alas están dirigidos por personas que en realidad no son más que jefes de escuadrón competentes. Están los que cazan y combaten y los que simplemente ametrallan, como usted bien sabe…

ADOLF GALLAND

Hasta ahora hemos fracasado en los ataques contra los Flying Fortress, el arma de guerra más eficaz del enemigo con gran diferencia. El *Reichsmarshall* está enfadado con eso y no le falta razón. Tienen que concentrarse todos en una sola cosa: derribar bombarderos. Olvídense de los cazas. Lo único que cuenta es la destrucción de los bombarderos y de los diez hombres que viajan en cada uno de ellos.

ADOLF GALLAND

El contacto con tierra firme es vital para nuestra supervivencia si, en caso de aterrizaje, conseguimos mantener la isla o si tenemos que evacuarla. El flujo de suministros no debe interrumpirse. Y si tenemos que evacuar Sicilia, hay que mantener el tráfico de transbordadores hasta el último minuto. A esta altura de la guerra, el estrecho de Mesina es crucial para nuestra suerte.

ADOLF GALLAND

Steinhoff:

Fue un alivio volver a estar en el aire. Tras las dudas sobre si podríamos salir ilesos de allí, teníamos ante nosotros un corto periodo de vuelo despreocupado. Habíamos evitado que nos bombardearan en

tierra y todavía no habíamos interceptado al enemigo en el aire. Solo teníamos que concentrarnos en la mecánica del vuelo, en la navegación y en el intercambio de mensajes con el controlador, pero ese momento pasó enseguida y ya empezábamos a mirar el cielo, a prestar atención a posibles ataques sorpresa.

A menudo, poco después del despegue, antes de que existiera un peligro real, algún piloto informaba de que estaba regresando. El comunicado iba siempre acompañado de una expresión de pesar, como por ejemplo: «¡Joder!, el motor se está parando, tengo que volver». En algunos casos, las disculpas eran totalmente genuinas pero, en otros, lo eran menos. Había que tener mucha experiencia de mando para distinguirlos.

Lanzados frente a nosotros, a la misma altura, los elegantes cazas iban atravesando la formación. Durante una fracción de segundo creí ver —aunque podía ser solo fruto de mi imaginación— la colorida insignia del fuselaje de los Spitfire, los extremos puntiagudos de las alas y las panzas de un azul lechoso, como las de los peces.

Se oyó un golpe seco en el fuselaje y volví la cabeza. Mirando más allá de la chapa de blindaje vi un Spitfire que estaba describiendo una curva cerrada a unas pocas yardas por detrás de mí. El humo de su trazador se deslizaba en mi dirección como si fueran dedos. El motor tembló violentamente. Las balas impactaban en la chapa de blindaje, por detrás de mi cabeza, abriendo terribles fisuras. La cabina se llenó enseguida de olor a cordita. ¡Disparaba condenadamente bien! Casi como si estuviera haciendo un ejercicio, salí del círculo, hice un medio tonel y me lancé en picado. Mientras realizaba la clásica maniobra evasiva, iba muy rígido en el asiento y me sentía casi como si el avión y yo fuésemos uno solo. Descendí rápidamente en espiral hacia el suelo como un torbellino. Casi con total indiferencia, mis ojos tomaron nota de los instrumentos que oscilaban descontrolados, del motor que fallaba. Era inquietante lo pesados de manejar que se habían vuelto los mandos, y los alerones revestidos de tela empezaron a ondear como un globo, provocando una caída en barrena casi incontrolable. El refrigerante que se escapaba formaba una capa lechosa y opaca en el parabrisas. Estaba en un estado de fría y calculada determinación, como si observara el comportamiento de alguien que se ha metido en una situación desesperada. Los pensamientos del tipo «es el fin» o «se acabó» solo se impusieron durante uno o dos segundos al poderoso instinto de supervivencia. A 6.000 pies, ya era evidente que habían dejado de dispararme. El parabrisas estaba un poco más despejado. Lo que veía venir dando tumbos hacia mí eran seguramente las laderas del Etna. Desconecté el motor porque las temperaturas del aceite y el refrigerante eran peligrosamente elevadas. La hélice giraba perezosamente impulsada por la corriente de aire. Pero el avión descendía a gran velocidad. Ya podía discernir pequeños detalles: franjas estrechas de tierra cultivada rodeaban los viñedos. No era el mejor terreno para hacer un aterrizaje de panza. Sin embargo, realicé una buena aproximación entre unos árboles altos en dirección a un campo largo y estrecho que ascendía hacia el Etna. No me di cuenta de que la tierra estaba sembrada de trozos de roca hasta que los extremos de la hélice del avión golpearon el suelo. Pero ya era demasiado tarde para hacer nada. Me había ceñido las correas de sujeción de los hombros poco antes de tocar tierra. El impacto fue duro. La cubierta salió disparada describiendo un gran arco mientras caía una lluvia de terrones sobre las alas, el parabrisas y el fuselaje. Sentí un fuerte tirón hacia delante, pero las correas aguantaron. Por fin el avión se paró dando una rápida sacudida. El aparato se inclinó hacia el buje de la hélice y casi provoca una vuelta de campana. Cuando el fuselaje volvió hacia atrás e impactó sobre el suelo pedregoso, se produjo un último y descomunal choque.

18 de abril de 1945

Estaba sentado entre las llamas. El fuego me iba a dejar marcas para toda la vida. «Había ocurrido». Mientras miraba a través de unas gafas rojas, atrapado en el reactor que tanto quería, solo tenía una idea: «¡Salir!, ¡salir!». Entonces, mis manos empezaron a trabajar a una velocidad frenética, tan rápido y con tanta precisión como si fueran piezas de una máquina: «Desabrochar el cinturón del asiento, sujetar el cierre del paracaídas con la mano derecha, girarlo en el sentido de las agujas del reloj y presionar». Se desprendió la cúpula y allí estaba yo, mirando al campo, a la turbina que se había separado del ala y rebotaba en el suelo blando, a los charcos de combustible que se extendían

> sobre la hierba verde y estallaban produciendo altas llamaradas anaranjadas. Dos, tres respiraciones y estaba inhalando fuego. Sentí como si me oprimieran el pecho con unas tenazas de hierro. No sé cómo salí, pero me alejé del avión corriendo a ciegas, consciente de que en cualquier momento explotarían la munición y los cohetes. Lo último que recuerdo en medio del suplicio insoportable de las quemaduras es la explosión.

Los cohetes empezaron a estallar debajo de las alas y a precipitarse al campo de forma incontrolada. Steinhoff corrió a lo largo del ala, se alejó del fuego jadeando por falta de aire y se desplomó en el suelo cerca de los restos del avión. Se obligó a sí mismo a ponerse en pie y caminó tambaleándose unas yardas más, incapaz de ver hacia dónde se dirigía. El dolor se disparó. Le dolía sobre todo la parte de los brazos que se había quemado, entre los guantes y los puños de la cazadora de cuero. Una voz reconfortante le dijo que lo iban a trasladar a un coche para llevarlo al hospital.

Octubre de 1944. La unidad de Steinhoff, el 77.º Grupo de Caza, operaba desde un campo de aterrizaje avanzado en Transilvania cuando llegó la orden de trasladarse inmediatamente a un aeródromo en Schönwalde donde debía participar en la defensa del Reich. La artillería enemiga aumentaba tanto en volumen como en cantidad. El personal de la Luftwaffe y los habitantes del pueblo se prepararon rápidamente para evacuar la zona, cargando lo que podían antes de que los proyectiles de la artillería empezaran a caer en el aeródromo y las casas. Hacía poco que la teckel de pelo corto del guarda forestal había parido una camada de alegres cachorritos. Cuando Steinhoff estaba a punto de marcharse, le regalaron uno. Lo llamó Piefke. El aviador instaló al perrito en un pequeño espacio detrás del reposacabezas de su caza Bf-109 para realizar el corto viaje hasta el nuevo aeródromo.

Justo después de despegar, la radio crujió y una voz anunció que se estaba produciendo un combate aéreo cerca de Klausenburg. Steinhoff decidió volar al nuevo aeródromo vía Klausenburg, esperando que el enfrentamiento no se hubiera terminado. Cuando los 109 que ascendían sobrepasaron los 13 000 pies, Steinhoff se dio cuenta de que no sabía si Piefke sobreviviría al combate a esa gran altitud y decidió no seguir subiendo.

Para cuando los seis Bf-109 llegaron a las inmediaciones de Klausenburg, aparentemente la refriega había terminado, pero uno de los pilotos divisó una fila de Messerschmitt cerca de su ala, describiendo una curva para alinearse por detrás del vuelo de Steinhoff. Fährmann, su escolta, gritó a través del micrófono: «¡Los Me están atacando! ¡Cuidado, son rumanos!». Los 109 que atacaban eran modelos E, «Emil», y llevaban la insignia de la real fuerza aérea rumana. Una semana antes habían estado combatiendo del lado de los alemanes, pero ahora eran enemigos. Al principio, los pilotos de Steinhoff estaban confusos y se

mostraban reacios a enfrentarse a otros 109, pero él los llevó a un combate breve y decisivo en el que el propio Steinhoff derribó a uno de los cazas rumanos. Los pilotos alemanes ascendieron para reagruparse y continuar el viaje a la nueva base. Entonces Steinhoff se acordó del cachorrito que llevaba detrás. Ya en tierra, el aviador sacó al pobre Piefke de su escondite. Cuando lo depositó en la hierba estaba temblando.

Octubre de 1944. Hermann Goering convocó a una reunión a todos los jefes de unidad que pudieran ausentarse de su deber en el frente. Los líderes estaban citados en la Escuela Imperial de Defensa Aérea de la Luftwaffe, en el aeródromo de Gatow, al sudoeste de Berlín. El *Reichsmarshall* iba a hablarles sobre el estado del Reich. Cuando Goering entró en la sala, no quedaba un asiento libre.

No hubo introducción. El *Reichsmarshall* lanzó una salva dirigida directamente a sus pilotos de caza. Dijo que la situación era crítica. Que el pueblo alemán quería saber por qué sus pilotos de caza eran unos cobardes fracasados. Aseguró que, formación tras formación, los Flying Fortress llevaban a cabo su trabajo de destrucción volando por cielos azules y claros sin que se viera un solo caza alemán.

> Os he echado a perder. Os he dado demasiadas condecoraciones. Os habéis vuelto gordos y perezosos. Todos esos aviones que ibais a derribar eran una burda mentira. ¿Pensáis que alguien se cree esas cifras astronómicas? Una sarta de mentiras, ¡os lo aseguro! Hemos hecho el más espantoso ridículo ante los británicos. No habéis realizado ni de lejos los derribos que os atribuís.

Steinhoff se fijó en los cables que iban de los micrófonos situados en la tarima del orador a la sala de control, donde se sentaban los técnicos, tras unos cristales de insonorización. Estaban grabando la diatriba de Goering. Luego se enteró de que las grabaciones se distribuían a todas las unidades de la Luftwaffe. El *Reichsmarshall* calificó a los pilotos de caza de cobardes, mentirosos y cuentistas que fingían enfermedades. Luego continuó: «No digo que todos sean unos cobardes… pero hay muchos sargentos que son un ejemplo para sus oficiales».

Entonces Lützow le dijo a Steinhoff: «Tenemos que hacer algo, Macky. El Gordo tiene que irse».

Noviembre de 1944. Steinhoff recibió la orden de asistir a otra conferencia presidida por el *Reichsmarshall* Goering en Gatow. También iban a estar presentes los oficiales más condecorados de los mandos de bombardeo, caza y reconocimiento. En representación de los pilotos de caza acudían Steinhoff, Lützow y el jefe de mando de la aviación de caza Galland. Goering apareció ataviado de un modo poco usual en él, con un simple uniforme gris pálido, sin

medallas y con unas botas rojas de cuero de Rusia. Dijo a los presentes que esperaba que expusieran desde un punto de vista crítico cualquier cuestión sobre la Luftwaffe que, a su entender, necesitara mejorar, sin tocar la figura del comandante en jefe. También quedaba prohibido analizar críticamente el nuevo reactor Me-262 y si tenía que utilizarse como caza o como bombardero, pues la decisión estaba tomada desde hacía tiempo a favor de los pilotos de bombardero. Goering afirmó:

> Quiero que me ayudéis a devolver a la Luftwaffe su reputación. Es lo que espera el pueblo alemán, porque hemos fracasado, hemos fracasado estrepitosamente. Es el momento más oscuro de la Luftwaffe. La nación no entiende por qué los bombarderos aliados pueden pasearse sobre el Reich como lo hicieron el día del congreso de nuestro partido sin que los cazas despeguen, por culpa de la niebla, o porque no están listos, o porque están indispuestos…

Entonces anunció: «¡Estamos a las puertas de la batalla que nos hará ganar la guerra!». Luego dijo que sentía no poder quedarse al debate, pero que otros compromisos se lo impedían y que el general de pilotos de bombarderos presidiría el acto. Terminó anunciando que el general de la aviación de caza había sido ascendido a *Generalleutnant*: «Mi querido Galland, comparto su alegría». Al oír esto, Galland susurró al oído de Steinhoff: «Mala señal». Eso significa que pronto me pondrán de patitas en la calle».

Goering abandonó la sala y, a partir de ese momento, la discusión giró en torno a los habituales informes sobre la situación presentados por los diferentes departamentos, centrándose especialmente en el desabastecimiento e interrupciones en todos los servicios. Se pasó por alto la defensa del Reich, dada la prohibición de hablar sobre el Me-262. En lugar de eso, el general de bombarderos centró la discusión en el «castigo» que había que infligir a Inglaterra mediante una nueva campaña de bombardeos de represalia. Y ello con un puñado de Heinkel, cuatro años después del *Blitz* en Gran Bretaña y en un momento en el que la defensa enemiga de las ciudades y de los puertos era impenetrable. Los pilotos de caza presentes en la sala estaban asombrados de tan ridículo planteamiento, dado que la Luftwaffe carecía de bombarderos cuatrimotores eficaces y la fuerza aérea era incapaz de proporcionar suficientes cazas para defender el Reich y aún menos para escoltar adecuadamente a los bombarderos alemanes en nuevas incursiones en Gran Bretaña.

Luego la reunión se centró en el desarrollo e implementación de un nuevo programa para volver a adoctrinar a toda la Luftwaffe en la ideología nacional socialista y los progresos que se habían hecho en ese sentido con los pilotos de bombarderos. Entonces los desconcertados pilotos de caza llegaron al escalofriante convencimiento de que, tras cinco años de guerra sin cuartel, se estaban dando pasos muy serios para eliminar de la fuerza aérea a todos los

oficiales y personal de tropa «cuya vida pasada y conducta presente no estuviera en consonancia con el modelo nacionalsocialista y que no se mantuvieran firmes en los principios nacionalsocialistas». A continuación se formó un comité editorial y se aplazó la redacción de una nueva «profesión de fe» en el Führer y en los ideales nazis para una reunión a puerta cerrada. Justo antes de que se levantara la peculiar sesión, Galland le pasó una nota a Steinhoff: «El *Reichsmarshall*, presionado por el Führer, ha dado permiso para crear el primer grupo de cazas a reacción. ¿Quiere dirigirlo?».

Steinhoff se enfrentaba al desafío de reunir al nuevo grupo de cazas a reacción y entrenarlo para luchar contra los *viermot*, los bombarderos cuatrimotores de los norteamericanos que sobrevolaban Alemania. La nueva unidad, el 7º. Grupo de Caza, se componía de tres alas y sus bases estaban en Brandeburgo, Parchim y Kaltenkirchen, al norte de Hamburgo. A finales de noviembre, los primeros Me-262, entregados por tren en varias piezas y luego montados por los nuevos mecánicos del grupo, ya volaban y se utilizaban como elementos de capacitación en vuelos de instrucción cortos. Los ataques cada vez más intensos de los bombarderos norteamericanos durante el día y de los británicos por las noches obligaban a Steinhoff y a sus pilotos a alojarse en zonas muy alejadas de los aeródromos. Los continuos ataques aéreos sobre Berlín y sus alrededores les hacían suponer que iba a haber incursiones en sus aeródromos aunque, hasta ese momento, estaban intactos. Sorprendentemente, las numerosas y variadas necesidades de la recién nacida unidad de cazas a reacción fueron satisfechas con diligencia y de forma incondicional.

Fue un periodo de relativa calma antes de la tormenta. Mientras ponían a prueba la nueva organización, Steinhoff y sus hombres descubrieron que podían seguir disfrutando de los privilegios de su comedor de oficiales donde se servía buena comida, cantidades generosas de vino, coñac y champán, así como cigarrillos y puros. Tampoco les faltaba compañía femenina. A las chicas del lugar les gustaba frecuentar a esos jóvenes y heroicos aviadores.

Pero no todo era tan sencillo. El nuevo y sofisticado reactor trajo consigo un buen número de problemas técnicos y mecánicos: fallos con riesgo potencial de diversa consideración que requerían muchas horas de intensos esfuerzos de localización, resolución y corrección. Tras seis semanas de trabajo conjunto, Steinhoff pudo comunicar a sus superiores que el nuevo grupo estaba razonablemente preparado para entrar en acción. Sin embargo, los jefes de ala, que debían convertir a sus jóvenes aviadores en pilotos de caza eficaces, tenían poca experiencia de combate real frente a los *viermot.* Para entonces, los bombarderos pesados norteamericanos castigaban las ciudades de Alemania todos los días sin apenas injerencias de la fuerza aérea alemana. Y todas las

noches, los bombarderos de la Royal Air Force provocaban efectos devastadores en sus objetivos del Reich casi con total impunidad. Los pilotos del nuevo grupo de Steinhoff esperaban con impaciencia la primera oportunidad para probar el Me-262 contra los bombarderos pesados de los aliados, convencidos de que serían capaces de rechazar los ataques enemigos y salvar lo que quedaba de su país natal. Se iba acercando el momento y el grupo seguía sin ponerse de acuerdo sobre el método ideal para atacar a los grandes bombarderos que volaban en la peligrosa formación de combate con los aviones a diferente altitud. Los hombres de Steinhoff sabían que el Me-262 era un arma importante, muy veloz y con una enorme potencia de fuego de 3 cm por cañón. Pero los alemanes tenían que ser prudentes. El 262 no tenía frenos de picado, lo que impedía los ataques a gran altitud. Y los ataques frontales también estaban descartados debido a la velocidad de cierre extraordinariamente alta del reactor. Tendrían que llevar a cabo ataques convencionales, por detrás de las formaciones enemigas, volando a través del fuego defensivo de los ametralladores de cola de los bombarderos y disparando su propio cañón a corta distancia.

A finales de noviembre, Galland le pidió a Steinhoff que se reuniera con él en el aeródromo de Parchim, donde se estaba formando uno de los grupos de las nuevas alas. El estado de ánimo de Galland era sombrío. En pocas palabras, informó a Steinhoff de lo mal que estaban las cosas para los alemanes y de que Goering ya no quería verle ni escucharle. Galland le dijo que, a partir de ese momento, les juzgaría la historia. Aunque tenían los medios (con el Me-262) para evitarlo, las ciudades alemanas estaban siendo destruidas. Advirtió a Steinhoff de que los dos estaban ya en la lista negra de Goering.

Avanzado el mes de diciembre, el ala del grupo de Brandeburgo se reforzó al lograr reunir en los hangares suficientes aviones para atacar por primera vez a los bombarderos norteamericanos. Pero el tiempo en el norte de Europa, con nubes pesadas y bajas, niebla y nevadas persistentes, hizo prácticamente imposible asestar el primer golpe. Mientras, Galland seguía formando su reserva de cazas, desarrollando una considerable aviación de caza compuesta tanto por reactores como por aviones de hélice para utilizar en gran número contra las enormes formaciones de *viermot*. El mal tiempo continuó durante todo el mes, pero para principios de enero la previsión meteorológica anunciaba una mejoría que ofrecía la oportunidad ideal para atacar. Galland mandó a Steinhoff al nuevo grupo de reactores con base en el oeste de Alemania donde, en enero, a la primera oportunidad, debía disponerlos para un importante ataque contra la procesión de bombarderos norteamericanos. Steinhoff se marchó al oeste a reconocer nuevos aeródromos para sus tres alas. Luego regresó a Brandeburgo

en tren. En la estación, llamó al centro de medios de transporte del cuartel general de su grupo. Cuando el sargento contestó, Steinhoff le pidió que enviara su coche a recogerlo a la estación. El suboficial, cohibido, contestó que el nuevo jefe se había llevado el coche a Berlín. Así se enteró Steinhoff de que había sido destituido como jefe de grupo. Galland tenía razón. Cuando Steinhoff estuvo de vuelta en su alojamiento, se encontró con un simple télex: «Oberst Steinhoff, Johannes, transfiera inmediatamente 7º. Grupo de Caza al mayor W. Destino posterior a determinar a su debido tiempo. Firmado: el jefe de personal». En enero de 1945 se produjo la «revuelta de los pilotos de caza» ya comentada en el capítulo sobre Galland. Empezó cuando Galland y Steinhoff fueron despedidos con unos pocos días de diferencia.

El despido despertaba sentimientos contradictorios en Macky Steinhoff. No estaba muy molesto por haber tenido que romper su relación con los hombres de su nueva unidad, de la que solo había sido jefe durante dos meses. Su enfado y resentimiento se disiparon tras una semana de permiso en Greifswald. Regresó a Berlín, donde permaneció otra semana en los barracones para invitados de Gatow, esperando un nuevo destino. Como a principios de febrero no había recibido noticias, decidió visitar a Lützow, al que habían exiliado concediéndole un puesto de mando en Italia. Cuando el tren llegó a Verona, justo antes de la medianoche, un mayor de la policía militar alemana le pidió los papeles y la orden de viaje. Como no tenía el permiso, pidió hablar con el general al mando. Cuando le pasaron la llamada, el general preguntó a Steinhoff con qué órdenes estaba viajando. Este contestó que todavía no tenía destino y que iba a visitar a su viejo amigo Lützow. El general repuso que, dado que no tenía orden de viaje, debía volver a Alemania inmediatamente e informar al jefe de personal de la Luftwaffe. Durante el trayecto de regreso, a las cuatro de la tarde, el tren se paró cerca de Erlangen. Steinhoff oyó los motores Merlin de los cazas norteamericanos Mustang y gritó a todo el mundo que saliera del tren rápidamente porque estaba a punto de ser atacado. Nada más hacerlo, un policía militar alemán corrió por el pasillo gritando que nadie se bajara del tren. Muchos pasajeros hicieron caso a Steinhoff y se echaron al suelo, en el campo, cerca del tren, mientras los Mustang atacaban la locomotora en un primer pase. Los pasajeros, aterrorizados, echaron a correr hacia un bosquecillo cercano. Los Mustang escoltaban una gran fuerza de bombarderos estadounidenses de la Octava Fuerza Aérea que regresaban a sus bases en Inglaterra tras un ataque en el sur de Alemania. A los cazas de escolta se les había permitido ir en busca de blancos de oportunidad. Los cazas estadounidenses regresaban con intención de realizar algunos pases más, ametrallando el tren a todo lo largo. El ataque

terminó a los pocos minutos, dejando un reguero de heridos y muertos a su paso. Steinhoff fue de los afortunados supervivientes que más tarde fueron trasladados a otro tren.

Al llegar a la estación de Anhalt, en Berlín, Steinhoff creía que iba a tener que comparecer ante el jefe de personal y que iba a ser acusado de conspiración junto a Lützow. En lugar de eso, recibió un mensaje comunicándole que tenía que llamar al general Galland inmediatamente. Galland le explicó que Albert Speer, el ministro de Armamento del Reich, le había hablado a Hitler del empeño de los pilotos por lograr reformas vitales en la Luftwaffe. Hitler llamó a Goering y le preguntó qué estaban haciendo Galland y los supuestos «amotinados». Cuando Goering le contestó que la mayoría de ellos no tenía destino, Hitler ordenó que le diera a Galland la oportunidad de demostrar que el Me-262 era un caza superior, que le dejara formar y liderar un escuadrón de reactores. Entonces Galland, a su vez, ofreció a Steinhoff un puesto en su nueva unidad.

Esta es la historia de una gran huida. Ocurrió el 25 de julio de 1944 en los cielos del sur de Alemania. Un teniente de la Royal Air Force llamado A. E. Wall iba a los mandos de un elegante avión de reconocimiento de Havilland Mosquito bimotor desarmado. A una altura de 30.000 pies, Wall vio que se estaban desarrollando pesados cúmulos en dirección al sur, sobre los Alpes bávaros, cerca de Salzburgo. Le resultaba extraño volar sobre el corazón del tercer Reich sin encontrar oposición. ¿Dónde estaba la Luftwaffe? Desde que los aliados habían desembarcado en las playas de Normandía a principios de junio, apenas había habido oposición en el aire sobre el territorio Alemán y, aparentemente, ese día no había ninguna. Unos minutos después, cerca de Múnich, el copiloto de Wall descubrió un avión enemigo que se acercaba a gran velocidad por detrás. Ni el piloto ni su acompañante fueron capaces de identificar la aeronave, pero Wall reaccionó inmediatamente realizando un profundo viraje en picado.

Ese Mosquito en concreto era un cazabombardero al que le habían quitado todas las armas para reducir su peso y posibilitar así una mayor velocidad. Descendía a más de 400 mph y seguía acelerando, pero, por increíble que parezca, el avión enemigo era aún más veloz. Pasó como una exhalación ante el Mosquito, el avión más rápido que Wall y su copiloto conocían. El Mosquito, desprovisto de sus accesorios no esenciales, era ágil y manejable, por lo que Wall lo obligó a realizar una serie de maniobras vertiginosas para esquivar al aparato enemigo que intentaba alinearse con él una y otra vez. Pero, por alguna extraña razón, no lo conseguía. Los proyectiles del cañón pasaban describiendo un arco, sin lograr un solo impacto. El extraño avión seguía reapareciendo, siempre por detrás, pero los proyectiles enemigos fallaban en cada ocasión. A

veces, el cañonazo empezaba a una considerable distancia —entre 800 y 1.000 yardas—, por lo que el objetivo quedaba fuera de alcance. La agotadora persecución de cola se prolongó durante casi 15 minutos. En un momento dado, Wall maniobró el Mosquito de tal modo que, de haber estado armado, tal vez hubiera podido realizar algunos disparos contra el adversario.

La lucha llevó a los dos aviones cerca de los Alpes, circunstancia que aprovechó Wall para zambullirse en la cobertura de cúmulos. Se escondió en ese refugio durante unos minutos y, cuando salió, el otro avión había desaparecido. Luego se enteró de que se había topado y casi se había convertido en la víctima del pequeño y elegante birreactor Me-262 *Schwalbe* (golondrina) de Willy Messerschmitt. Fue el primer combate aéreo documentado en el que se vio implicado el 262.

El caza monoplaza de ala en flecha recordaba a un tiburón. Llevaba dos turborreactores Junkers Jumo 004 que generaban una fuerza propulsora combinada algo inferior a las 4.000 libras; no era mucho, en realidad, y era insuficiente para el trabajo que debía desempeñar el avión. La versión de fabricación del Me-262 *Schwalbe* podía alcanzar las 540 mph en vuelo horizontal y, entre el combustible y la munición, podía soportar una carga de casi 6.000 libras.

¿Por qué un reactor? Los aviones de caza con motor de pistones y hélice de finales de 1930 y principios de 1940 tenían la velocidad limitada por las hélices. En general, cuanto más deprisa gira una hélice, más rápido propulsan al avión, hasta un cierto punto. Cuando la velocidad de la punta de las palas se acerca a la velocidad del sonido, la capacidad de la hélice para impulsar el avión hacia delante alcanza el límite. Un simple motor de reacción como el turborreactor Jumo 004 genera mucha potencia en proporción a su peso y tamaño. Los rotores de la turbina o las turbohélices del motor giran a miles de revoluciones por minuto, pero tienen un diámetro más pequeño que el de una hélice y, en su rotación, cubren una distancia mucho menor, por lo que las puntas de los rotores de la turbina nunca se acercan a la velocidad del sonido cuando giran. Una característica negativa del motor Jumo 004 era su relativamente alta velocidad de consumo de combustible que, a baja altura, era el doble que la de un motor de pistón con una potencia disponible similar.

Hacia mediados der 1930, Frank Whittle en Gran Bretaña y Hans-Joachim Pabst von Ohain en Alemania, empezaron a concebir y desarrollar los primeros motores de reacción. Von Ohain aún era un estudiante de la universidad de Gottingen cuando comenzó a trabajar en una turbina de combustión interna para propulsar un avión y descubrió que ese sistema propulsor pesaba demasiado para

dicho uso. Continuó trabajando en esa línea, colaborando con un mecánico llamado Max Hahn en la construcción de un turborreactor de prueba. El trabajo impresionó al profesor de von Ohain, que recomendó al joven al constructor aeronáutico Ernst Heinkel. Heinkel le dio la oportunidad de formar un equipo de diseño para construir un motor de reacción funcional.

En 1937, con una diferencia de pocos meses, tanto von Ohain como Whittle habían logrado construir en el banco de pruebas unos motores prototipo viables. Al principio, el motor de von Ohain funcionaba con hidrógeno, pero gracias a la ayuda permanente de Max Hahn, derivó en un motor que quemaba queroseno. Entonces Heinkel dio luz verde a la construcción de un motor de pruebas en vuelo instalado en un avión de bombardeo en picado He-118. En mayo de 1939 se iniciaron las pruebas en vuelo. El constructor del avión confiaba tanto en el diseño del motor de reacción que las pruebas llevaron a la construcción de un avión experimental propulsado únicamente por reactores, el Heinkel He-178. El primer motor utilizado producía solo 835 libras de empuje, pero pronto se creó una versión mejorada que alcanzaba las 1.300. El
He-178 era un simple avión de ala alta de diseño convencional. Tenía el tren de aterrizaje en la rueda trasera y alcanzaba una velocidad de 435 mph. Su bautismo del aire tuvo lugar el 27 de agosto de 1939, justo antes del inicio de la Segunda Guerra Mundial. Tras el vuelo, el piloto de pruebas comentó que el avión no tenía vibraciones ni par… era un maravilloso y delicado artista. Von Ohain adelantó a Whittle. El clima de guerra y la falta de entusiasmo del gobierno británico por el proyecto retrasaron el primer vuelo experimental del Gloster-Whittle G-40 hasta mayo de 1941. Al otro lado del mar del Norte, ni el ministro del Aire alemán ni la Luftwaffe, que asistieron a una demostración en noviembre de 1939, mostraron mucho entusiasmo por las perspectivas del He-178. El pequeño avión tenía una velocidad máxima menor que su caza de hélice más rápido y le dijeron a Heinkel que no necesitaban su turborreactor, que ganarían la guerra utilizando aviones con motores de pistones. El único He-178 finalizó la fase de prueba y fue entregado al Museo Nacional del Aire de Alemania donde fue destruido en 1943, a consecuencia de un ataque aliado.

A pesar de la aparente indiferencia del Ministerio del Aire alemán por el reactor experimental de Heinkel, los constructores aeronáuticos alemanes recibieron estímulos para experimentar con armamento aéreo avanzado para el Reich. De hecho, a mediados de 1938, el Ministerio del Aire alemán ya había establecido un programa de alta prioridad para motores de reacción, turborreactores y desarrollo de la turbopropulsión.

El Ministerio del Aire pidió a un constructor de motores alemán llamado Bramo que fabricara un motor de flujo axial que utilizaba un anillo de aspas para

conducir el aire directamente a las cámaras de combustión del motor, no como los motores de flujo centrífugo de Whittle y de von Ohain, en los que una bomba compresora impulsora empujaba el aire hacia las cámaras de combustión que rodean el motor. En 1939, BMW compró la fábrica de Bramo en Spandau y dejó de lado el desarrollo de su propio turborreactor para centrarse en los diseños de Bramo. El primer motor que pasó las pruebas con éxito, el BMW-003, se fabricó en 1940. La empresa de Junkers, por su parte, llevaba trabajando en su propio prototipo de turborreactor de flujo axial desde 1936 y firmó con el Ministerio del Aire un contrato para fabricar el Jumo-004, que había pasado las pruebas en banco en noviembre de 1940.

Después de las pruebas de vuelo del He-178, Heinkel trabajó duro en el proyecto del He-280, un caza bimotor con motores Heinkel. Y, en 1938, la empresa Messerschmitt entró en la competición por la fabricación de un turborreactor con su propio proyecto: un caza de interceptación bimotor y turborreactor. Se trataba de un avión con fuselaje aerodinámico de perfil triangular, alas en flecha y con una cuerda estrecha para un buen desempeño a alta velocidad, un motor turborreactor BMW-003 de montaje central debajo de cada ala y unos «slats» que se extendían automáticamente a baja velocidad para mejorar la fuerza ascensional y la maniobra. En julio de 1940, el Ministerio del Aire encargó tres prototipos de este caza.

El primer prototipo experimental completo fue el Me-262-V-1, que poseía un único motor de pistón Jumo 210G y dos hélices bipala. Las pruebas preliminares comenzaron el 18 de abril de 1941. Los prometedores resultados llevaron al Ministerio del Aire a encargar otros cinco aviones prototipo. En esta ocasión, se dotó a la aeroestructura de dos motores de reacción BMW-003 de 1200 libras de fuerza impulsora cada uno, con el motor de pistón Jumo 210G colocado en el fuselaje para mayor seguridad, una buena medida de precaución. El 25 de marzo de 1942, el jefe de pilotos de prueba de Messerschmitt, Fritz Wendel, despegó de Leipheim a los mandos del nuevo avión. En cuanto estuvo en el aire, el turborreactor de babor falló y, entonces, el de estribor se incendió. Wendel consiguió aterrizar el avión sobrecargado utilizando solo el motor de pistón. El aparato estaba dañado, pero Wendel salió ileso. El motor BMW-003 todavía no era fiable, pero el Jumo-004 prometía más, por lo que se utilizó para el tercer prototipo. Cada motor Jumo-004 producía 1.850 libras de fuerza impulsora. Para alojar los motores Jumo, más grandes y pesados, hubo que introducir cambios en el diseño del fuselaje. Uno de ellos fue desplazar las alas hacia atrás para reequilibrar o compensar el peso adicional del motor. El cambio hizo que el avión aumentara su rendimiento, lo que ayudó a contrarrestar los efectos ralentizadores de compresibilidad, un fenómeno que aumenta exponencialmente

la resistencia del aire cuando el avión se acerca a la velocidad del sonido.

El 18 de julio de 1942, Fritz Wendel, al mando del Me-262, rodó por la corta pista de Leipheim, de tan solo 3.600 pies y, cuando alcanzó la velocidad de despegue, a 112 mph, impulsó la palanca de mando para levantar la rueda de cola. No hubo respuesta. El avión permaneció firme en la pista, corriendo hacia el final de la misma. La configuración de la rueda de cola hacía que el fuselaje del 262 se inclinara hacia arriba. El escape del motor formaba un ángulo hacia abajo y, cuando el avión aceleró, rebotó en la superficie de la pista, creando una turbulencia que interrumpió el flujo de aire a través de la cola. Eso eliminó el efecto de las superficies del mando de altura que levantaban y bajaban la cola. Wendel redujo velocidad y consiguió detener el avión al final de la pista. Luego se reunió con los ingenieros de Messerschmitt que propusieron una solución para lograr alzar el vuelo con el reactor. El piloto de pruebas volvió a subirse a la cabina para intentar despegar de nuevo. En esa ocasión, al alcanzar las 112 mph, presionó los frenos en un solo movimiento corto, haciendo que el avión se encabritara ligeramente y obligando a la cola a levantarse del suelo. Wendel ascendió y dio una vuelta al aeródromo describiendo unos arcos bien trazados durante doce minutos. Luego realizó un aterrizaje suave y sin incidencias. Estaba impresionado con el rendimiento del avión. Tres semanas después, Willy Messerschmitt decidió que había llegado la hora de que un piloto de pruebas de la Luftwaffe se pusiera a los mandos del nuevo reactor. Heinrich Beauvais, un ingeniero civil y piloto de pruebas de la Luftwaffe, viajó a Leipheim, donde fue recibido por Wendel, que le puso al corriente de las características conocidas del 262, y le explicó cómo había que dar gases despacio para evitar que los motores ardieran por un exceso repentino de carburante. Le habló del método que había improvisado para hacer despegar al avión y se colocó junto a la pista, en el lugar donde creía que Beauvais tenía que clavar los frenos. El piloto de la Luftwaffe comenzó el recorrido de despegue. Cuando llegó a la altura de Wendel iba demasiado despacio, por lo que la cola se levantó un momento y volvió a tocar la superficie de la pista. Regresó al punto de despegue para intentarlo de nuevo. Ocurrió lo mismo. En el tercer intento, el reactor se separó de la pista durante unos segundos, pero no llevaba suficiente velocidad para continuar volando. Tocó el suelo otra vez, rugió a través de un campo y desmochó un montón de estiércol con el ala derecha. El avión fue balanceándose hasta pararse. Beauvais salió ileso, pero el reactor quedó gravemente dañado. Finalmente, el aparato fue reconstruido y volvió a volar.

Al aeródromo de Messerschmitt llegaron otros pilotos de la Luftwaffe para ponerse a los mandos del reactor y lograron aprender las complicadas técnicas de pilotaje. Al cabo de unos meses ya volaban a velocidades cercanas a las 600

mph, pero no intentaron sobrepasar esa marca. A ese nivel, próximo a la velocidad del sonido, el avión empezaba a cabecear y a estremecerse y, al final, se volvía prácticamente incontrolable.

Las pruebas de vuelo avanzaban despacio, pero de forma ininterrumpida. En el mes de octubre, el ministro alemán del Aire quedó lo suficientemente impresionado como para ordenar una preproducción de cuarenta y cinco aviones. En el Ministerio del Aire tenía lugar un debate interno sobre si encargar la plena producción del Me-262 o del nuevo Me-209, la versión mejorada del caza Bf-109 de motor de pistón. Cuando el jefe de mando de la aviación de caza Galland probó el prototipo Me-262-V-4, se llevó una impresión muy favorable y propuso que se cancelara la fabricación del Me-209 para volcarse en la plena producción del caza a reacción. A los pocos días, el Ministerio del Aire dio luz verde a la fabricación de los primeros cien Me-262. Aun así, el profesor Willy Messerschmitt siguió presionando para que se produjera el Me-209 además del 262 hasta que, en noviembre de 1943, el proyecto del Me-209 fue definitivamente abandonado.

Entonces los políticos empezaron a restar importancia al desarrollo técnico del reactor. La preocupación de Adolf Hitler por las victorias aliadas en el norte de África e Italia avivaron su deseo de crear un Jagdbomber/Jabo o cazabombardero rápido para enfrentarse a la amenaza de la invasión aliada al continente europeo. Necesitaba un arma aérea especializada capaz de hacer retroceder a los británicos y norteamericanos al mar. A principios de noviembre de 1943, el *Reichsmarshall* Goering y el mariscal de campo Erhard Milch fueron a la planta de Augsburgo de Willy Messerschmitt para preguntar al profesor si el Me-262 podría llevar bombas. Messerschmitt contestó que podía cargar con al menos 1.100 libras de bombas y, probablemente, con el doble de esa cantidad si se llevaba a cabo una sencilla adaptación de la versión Jabo del avión. Luego vino la famosa demostración e inspección en Insterburg, durante la cual Hitler planteó a Goering la misma pregunta sobre la capacidad del 262 para transportar bombas y recibió la misma respuesta que este ya le había dado anteriormente. El Führer ordenó que se fabricara el Me-262 como cazabombardero. Pero Messerschmitt ignoró la orden en gran medida y empezó inmediatamente a producir el aparato como avión de caza. Consciente de la amenaza que suponía el desarrollo del bombardero B-29 norteamericano, Milch continuó apoyando la producción del 262 como avión de caza.

A principios de la primavera de 1944, una unidad especial de la Luftwaffe evaluaba varios Me-262 para el combate. Esta actividad coincidió con la introducción a gran escala del caza de escolta de largo alcance P-51 Mustang norteamericano por parte de la Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos en

Inglaterra. Los Mustang eran los primeros y únicos cazas aliados capaces de acompañar a los bombarderos pesados norteamericanos durante todo el trayecto hasta los objetivos más lejanos en Alemania y durante el viaje de regreso a Inglaterra, haciendo que la defensa aérea del Reich fuera más difícil que nunca. El general Galland y los pilotos de caza de la Luftwaffe consideraban que el Me-262 era la última esperanza que le quedaba a Alemania en la guerra. Mientras, Willy Messerschmitt tenía que lidiar con serios problemas. La planta de montaje de Ratisbona, de vital importancia, había quedado prácticamente destruida durante un bombardeo aliado el 17 de agosto de 1943, por lo que se vio obligado a trasladar la producción de la planta a Baviera, cerca de los Alpes. La situación empeoró por la lentitud en el ritmo de entrega de los turborreactores Jumo-004. La situación política que rodeaba a los Me-262 alcanzó su punto álgido el 23 de mayo de 1944, cuando Goering, Galland, Milch y el ministro de Armamento Albert Speer se reunieron con Hitler en Berchtesgaden para hablar del programa de producción de aviones. Cuando se abordó el tema del caza 262, Hitler dijo que creía que el avión se estaba fabricando como bombardero rápido. Preguntó a Milch cuántos aviones capaces de transportar bombas se habían construido. Milch contestó: «Ninguno, *mein* Führer. El Me-262 se está fabricando solo como avión de caza». Continuó explicando que el avión no se podía reconvertir en un bombardero sin realizar cambios de diseño de gran calado y que, incluso entonces, tan solo podría cargar con una bomba de 1.100 libras. Hitler estaba furioso. En noviembre, en Insterburg, le habían dicho que el avión se podía adaptar para desempeñar el papel de bombardero y él había ordenado fabricarlo como cazabombardero. Nadie cuestionó su decisión en ese momento. Todos sus planes para rechazar la esperada invasión aliada del continente se basaban en el uso del Jabo Me-262 contra los desembarcos anfibios. No había reactores Jabo y nadie se lo había comunicado hasta ese momento. Dijo furioso: «¿Quién presta la más mínima atención a las órdenes que doy? ¡Di una orden tajante y quedó meridianamente claro que el avión tenía que ser equipado como cazabombardero!». Milch cargó con el peso de la responsabilidad del asunto y fue inmediatamente destituido de su cargo. El ya de por sí menguante aprecio del Führer por Goering continuó disminuyendo. Al término de la reunión, Hitler ordenó que el fabricante del reactor se concentrara en la entrega del modelo adaptado como bombardero. Aun así, consintió en continuar probando el 262 como avión de caza, siempre que no retrasara la producción y la entrega del Jabo. Messerschmitt se puso a trabajar en la versión del Jabo que, en el mejor de los casos, solo iba a servir como equipamiento provisional hasta que estuviera listo el cazabombardero Ar-234 que estaba desarrollando la empresa Arado a tal efecto.

Se formó una pequeña unidad de nueve Jabo Me-262 al mando del mayor Wolfgang Schenk que debía operar desde el norte de Francia, oponiéndose a las fuerzas aliadas que iban a desembarcar en junio. Los alemanes esperaban a los aliados en el Paso de Calais y dispusieron los reactores de acuerdo con esa hipótesis. No sucedió así, por lo que, cuando los aliados llevaron a cabo la invasión desde Normandía, ellos se retiraron a un aeródromo en Bélgica. Tras esta operación, la orden de Hitler de construir el 262 en la versión Jabo quedó anulada y de nuevo se volvió a fabricar el aparato principalmente como avión de caza.

Existen evidencias históricas de que un hombre llamado Herón de Alejandría diseñó una máquina que llamó eolípila, una simple turbina movida por propulsión a chorro. En 1794, John Barber, de Nuneaton, Inglaterra, avanzó en este terreno al inventar un tipo de aparato de turbina de combustión interna. Y en la década de 1930, el joven Frank Whittle, graduado con honores en ingeniería por la universidad de Cambridge, empezó a trabajar en este campo. Whittle había sido cadete de vuelo en la escuela de la RAF en Cranwell, en 1926. En 1930, una vez terminado el curso de instructor de vuelo en la estación de Wittering de la RAF, se casó con Dorothy Mary Lee. En 1932 ya era oficial al mando de la sección de pruebas de motores en la estación de la RAF en Henlow y patentó el diseño de un motor de avión con una turbina de combustión interna que proporcionaba un potente chorro propulsor. Cuarenta y siete años después, Whittle voló como pasajero, a 1340 mph, en un avión llamado Concorde, atravesando el Atlántico desde Londres hasta Washington DC en 3 horas y 37 minutos, un viaje que en gran parte fue posible gracias a él.

Whittle nació el 1 de junio de 1907 en Lancashire. Era hijo del encargado de una fábrica de herramientas. Whittle recordaba que ya a los cuatro años le encantaban los aviones y todo lo relacionado con los vuelos. Era inevitable que, al hacerse mayor, ingresara en la Royal Air Force. Allí aprendió a volar y empezó a trabajar en la idea que cambiaría el mundo. Partiendo de un concepto desarrollado en la tesis doctoral que presentó en Cranwell en 1929 y que llevaba por título *Avances futuros del diseño aeronáutico*, Whittle propuso un nuevo tipo de turbina de combustión interna que produjera un chorro propulsor en lugar de accionar una hélice.

El oficial piloto Whittle expuso su idea al comandante de Cranwell que quedó impresionado por la propuesta y la presentó al Ministerio del Aire británico. El ministerio pidió a Whittle que viajara a Londres con sus bocetos y sus cálculos. Whittle se reunió en el laboratorio que el ministerio tenía en South Kensington con varios científicos, entre los que se encontraban el doctor A.A. Griffith, cuyo

campo de investigación era la turbina de combustión interna para accionar hélices. Tras escuchar la presentación de Whittle, Griffith dijo que las conjeturas del joven oficial eran demasiado optimistas y que sus cálculos eran erróneos. Después de la reunión, Whittle recibió una carta del Ministerio del Aire manifestando que la idea que proponía era irrealizable. Aún no existían materiales capaces de soportar las altas temperaturas y el esfuerzo necesario para que la turbina de combustión interna funcionara de forma eficaz.

En enero de 1936, Frank Whittle firmó un acuerdo a cuatro partes con el Consejo Aéreo (la Secretaría de Estado del Aire) para crear una empresa con el fin de desarrollar un motor turborreactor. La compañía recibió el nombre de Power Jets Limited. En Alemania, más o menos por las mismas fechas, se unían dos empresas de Heinkel hasta entonces independientes: la de fuselajes y la de motores de avión. Y se creó un departamento secreto para el desarrollo y construcción de un turborreactor. El Ministerio del Aire británico no estaba al corriente de su existencia.

Tanto en Gran Bretaña como en Alemania, los fabricantes de motores de avión tenían una visión tradicional y conservadora del negocio y de su desarrollo científico. Estaban centrados en la fabricación de motores de pistón para los aviones de caza, de transporte y de reconocimiento, así como para los bombarderos de sus países, y no tenían interés en aprender nuevas tecnologías o prescindir de su producción básica para dedicarse a la realización de un turborreactor que aún no se había probado. La experiencia demostraba que las turbinas de combustión interna no funcionaban. En Alemania, sin embargo, el *Reichsluftministerium* (Ministerio del Aire) presionaba para que la industria de motores de avión, puntera en su país, dedicara un importante esfuerzo al desarrollo de la tecnología de la turbina de combustión interna a reacción para aviones. En Inglaterra no se realizó un esfuerzo tan grande.

12 de abril de 1937. Con la ayuda de tres mecánicos, Frank Whittle se dispuso a iniciar la construcción del turborreactor WU (Whittle Unit). El aparato se montó en un banco de pruebas en las instalaciones de Power Jets. El tubo de escape asomaba por una ventana. Alrededor del motor se colocaron verticalmente tres capas de chapado de acero de una pulgada de grosor como barrera de seguridad. Si el motor se excedía en la velocidad, podían salir fragmentos despedidos con una fuerza y una velocidad superiores a las de las balas. El tablero de instrumentos y controles estaba en un lado, montado en el extremo delantero del camión de arranque, donde se situaba el motor. Cuando Whittle estuvo preparado, ordenó que se activara la bomba de alimentación de combustible independiente e hizo una señal para que encendieran el motor de arranque. Miró sus indicadores y, cuando el motor de arranque alcanzó las 1.000

rpm, abrió la válvula que enviaba combustible a un quemador en la cámara de combustión. Al mismo tiempo, giró la manivela de la magneto para que prendiera el combustible finamente pulverizado emitido por el quemador. La luz del piloto se encendió.

Cuando la velocidad del motor de arranque alcanzó las 2.000 rpm, Whittle abrió la válvula principal de combustible. Se oyó una aullido creciente a medida que aumentaba rápidamente la velocidad del motor y la cubierta de la cámara de combustión empezó a brillar formando manchas de color rojo anaranjado. La máquina estaba fuera de control. Los ayudantes se alejaron corriendo de la zona, pero Whittle, a pesar de lo asustado que estaba, se quedó para enroscar la tuerca de control de la válvula. La ruidosa aceleración continuó aumentando y alcanzó las 8.000 rpm antes de que las revoluciones empezaran a bajar. Más tarde, Whittle confesó que nunca en su vida había pasado tanto miedo como en ese momento. Fue una entrada poco afortunada en la era del motor de reacción.

Siguió un largo periodo de ensayo y error de gran confusión tecnológica y financiera. La determinación de Whittle para resolver los problemas con el motor se vio afectada por su mala salud y el exceso de trabajo. Se realizaron decenas de diseños y modificaciones de material —la mayoría de ellos menores, pero alguno fundamental— hasta que se solucionaron los problemas. Durante el verano de 1939, cuando ya estaba claro que la guerra era inevitable, el Ministerio del Aire británico pasó del desinterés por el turborreactor de Whittle a mostrarse entusiasmado. Le pidieron que siguiera trabajando en el motor de reacción aunque estallara la guerra. Los trabajos de desarrollo habían ido bien en las últimas semanas y, aunque Whittle vivía atormentado por los problemas de combustión, había alcanzado con éxito una velocidad de motor de 16.650 rpm o el noventa y cinco por ciento de la máxima velocidad según el diseño.

Junio de 1940. Frank había sido ascendido temporalmente al grado de teniente coronel. Francia había caído y era evidente que Inglaterra era el siguiente objetivo de Hitler. Era probable una invasión. En la Batalla de Francia los alemanes habían perdido más de mil aviones y los británicos casi otros tantos. La RAF estaba extremadamente necesitada tanto de aviones como de pilotos de caza. Whittle se reunió con lord Beaverbrook, el ministro de Producción Aeronáutica de Churchill, cuya labor más inmediata era la fabricación urgente y la entrega de aviones Hurricane y Spitfire a «the Few» [los pocos], que debían pilotarlos en la defensa de Gran Bretaña. Gracias a este editor de prensa de origen canadiense convertido en jefe de producción de aviones, a principios del verano de 1940 los constructores aeronáuticos británicos producían quinientos cazas al mes para la Royal Air Force y el arma aérea naval. En un momento en que se daba prioridad a los aviones que ya se estaban fabricando y la mayor

parte de los nuevos proyectos se cancelaban, Beaverbrook dio un trato preferencial al turborreactor de Whittle y a la construcción del Gloster/Whittle E.28, el pequeño avión que se convertiría en el primer caza a reacción británico.

Abril de 1941. Una vez terminado el fuselaje del Gloster/Whittle E.28/39 a principios de mes, Frank Whittle mandó instalar el motor de reacción W.1X (prototipo) en el primero de los dos prototipos E.28 con la única intención de hacer pruebas de rodaje por la pista. Se montó el primer motor W.1 definitivo, pero todavía no había pasado la prueba de banco y no quería ponerlo en riesgo hasta no estar seguro de que se habían localizado y subsanado todos los fallos importantes del W.1X. Mientras, el W.1 viajó a Brockworth (Gloster) para adaptarlo al otro fuselaje del prototipo E.28. Al terminar el trabajo, el prototipo de avión, ya con su motor, fue trasladado en secreto a un lugar seguro, un enorme garaje en Cheltenham (un emplazamiento ahora ocupado por un centro comercial), lejos de la renovada amenaza de bombardeos alemanes. En el nuevo avión trabajó un pequeño grupo de cualificados artesanos. El 7 de abril, el jefe de pilotos de pruebas de Gloster, Gerry Sayer, estaba preparado para realizar una prueba de rodaje con el prototipo E.2 no apto para volar y dotado de un motor W.1X, pero, para cuando todo estuvo listo, casi no quedaba luz de día y el aeródromo estaba empapado por la lluvia. A la mañana siguiente, Whittle decidió realizar algunas pruebas de rodaje y consiguió hacer rodar el E.28 a una velocidad de 60 mph. Tras la experiencia, alabó la ausencia de vibraciones, el escaso ruido en comparación con un avión convencional, la simplicidad de los dispositivos de control y la excelente visibilidad de la cabina. No fue tan positiva su opinión sobre la instrumentación del motor, pero, en general, su valoración del avión fue positiva. Después de comer, Sayer continuó con las pruebas. Whittle le recordó que el motor de este prototipo no era apto para volar. En el siguiente rodaje por la pista, Sayer incrementó la potencia, soltó los frenos y empezó a rodar. Hacia el final de la pista de Brockworth, el E.28 elevó el morro ligeramente y se separó del suelo durante unos segundos en los que recorrió 200 yardas. Sayer repitió el «vuelo» dos veces más ese mismo día, recorriendo en ambas ocasiones entre 200 y 300 yardas.Luego dijo que el aparato era muy suave, que en la cabina no se notaban las vibraciones, pero que el control de gases era demasiado burdo, porque con un pequeñísimo movimiento hacia delante de la palanca, se producía un incremento demasiado grande de las revoluciones del motor. A su entender, el motor había funcionado muy bien en las pruebas de rodaje en pista.

Tres días después, el motor W.1 se sometió a las primeras pruebas de funcionamiento. Antes del test, se incorporó al W.1 una modificación detectada en la eliminación de errores del W.1X, que pasó fácilmente la prueba de

aceptación. A principios de mayo se instaló el motor W.1 en el Gloster/Whittle E.28/39. Entonces el Ministerio de Producción Aeronáutica autorizó diez horas de pruebas de vuelo. Como la pista de rodaje de Brockworth era muy corta, se consideró poco adecuada para el bautismo del aire del E.28, por lo que el avión fue trasladado de nuevo en secreto. Esta vez viajó a Cranwell, en Lincolnshire. Fue un gran acierto que Whittle fuera a presentar los resultados de su creación al lugar donde, cuando era cadete, había escrito la tesis que le había llevado a trabajar en la propulsión a chorro. Pero, para entonces, Whittle ya estaba profundamente inmerso en la planificación del caza bimotor Gloster Meteor que iba a ser impulsado por el turborreactor Whittle W.2B. Por eso no dio mucha importancia al primer vuelo del E.28. El 15 de mayo, Gerry Sayer rodó el avión hasta el extremo de la larga pista de Cranwell. Sayer realizó las últimas comprobaciones en la cabina y se aseguró de que la capota estaba totalmente abierta. Hacía un frío tremendo y mucho viento. El piloto pulsó el mando de gases y el avión empezó a rodar. Lo mantuvo recto sobre la línea central de la pista y, tras recorrer 600 yardas, el avión despegó. Cuando ascendió hasta los 1.000 pies, Sayer recogió el tren de aterrizaje y, en cuestión de segundos, desapareció en un grupo de nubes, dejando tras de sí un hilillo de humo apenas visible. Se seguía oyendo el ruido del motor de reacción y, al poco, el avión reapareció de entre las nubes y dio una vuelta amplia al circuito del aeródromo. Tras diecisiete minutos de bautismo del aire, Sayer realizó un aterrizaje perfecto. Frank Whittle comentó: «Estaba muy tenso…».

Cuando Adolf Galland pilotó el Me-262 por primera vez, se llevó una grata impresión, pero criticó un poco el diseño. Recomendó que se sustituyera el tren de aterrizaje situado en la rueda trasera por un tren de aterrizaje triciclo para paliar la mala visibilidad en tierra. El prototipo V-6 fabricado en octubre de 1943 tenía un tren de aterrizaje triciclo totalmente retráctil. Durante los vuelos de prueba del prototipo, se realizaron algunos experimentos y modificaciones para crear una versión ultraveloz del avión con una cabina especialmente pequeña. Para la modificación se utilizó el prototipo V-12, que alcanzó una velocidad máxima de 624 mph, es decir, 84 mph más que el Me-262 estándar.

El Me-262A-1A *Schwalbe* fue equipado con dos turborreactores Jumo-004 de 1980 libras de fuerza propulsora cada uno. El avión tenía un sistema de arranque inusual compuesto de un pequeño motor de gasolina de dos tiempos colocado detrás de la carcasa del inyector del motor. Para poner en marcha el motor de gasolina se utilizaba un aparato de arranque eléctrico, aunque también disponía de una palanca de arranque de seguridad. El cristal frontal y el respaldo del asiento blindados protegían al piloto. No había asiento eyectable como los que

llevan los modernos cazas a reacción. El avión iba armado con cuatro cañones cortos montados en el morro. Eran cañones de poca velocidad y corto alcance, pero bastante potentes. Inicialmente tenían un visor de punto rojo Revi 16B, pero luego se sustituyó por un visor giroscópico Askania EX42.

A la versión del Me-262 como cazabombardero Jabo la llamaban el *Sturmvogel* (ave de las tempestades). Su diseño de adaptación consistía principalmente en dos voladizos para las bombas colocados debajo de la parte delantera del fuselaje para sujetar dos bombas de uso múltiple de 550 libras, y la eliminación de los dos cañones superiores. El *Sturmvogel*, de líneas muy puras, resultó ser un avión de bombardeo en picado mediocre, que cogía demasiada velocidad y que a menudo llegaba a ser incontrolable durante el picado. Tampoco era adecuado para el bombardeo en vuelo horizontal, ya que no tenía una mira de bombardeo aéreo. Sin embargo era razonablemente práctico en los ataques a baja altitud, pues estaba armado con bombas de fragmentación. La adaptación también suponía la eliminación de la mayor parte del blindaje de la cabina y la incorporación de un depósito de combustible adicional en la parte trasera del fuselaje para incrementar el radio de alcance. En la práctica, había que agotar primero el combustible del depósito adicional para evitar la tendencia a elevar el morro una vez lanzadas las bombas.

En general, es sabido que al Me-262A-1A le faltaba potencia en relación a su peso y a las necesidades de las misiones, y que además precisaba de una carrera de despegue bastante larga. Era considerablemente rápido en comparación con cualquier otra aeronave en 1944-1945 y relativamente fácil de manejar, aunque a gran velocidad tendía a serpentear un poco, lo que reducía su estabilidad como plataforma de tiro. Había que manejar los mandos de gases con mucho cuidado, ya que los motores eran un verdadero peligro en todo momento. Los motores no eran nada fiables, a menudo se incendiaban o se quemaban. Los Jumo-004, diseñados con la menor cantidad posible de metales de gran resistencia, eran totalmente inadecuados para uso operativo porque las paletas se caían a menudo. Muchas veces había que desecharlos al cabo de tan solo diez horas de vuelo. Perder la potencia de un motor en el aire era un problema grave, porque el avión apenas podía mantener el vuelo con el otro. Y si eso ocurría a una velocidad inferior a 180 mph, era casi seguro que también se perdía el avión. El alto consumo de carburante limitaba considerablemente el tiempo que el avión podía permanecer en el aire que, en condiciones óptimas, tenía un alcance máximo de 650 millas. El avión pesaba 8.340 libras vacío y 14.080 libras cuando iba totalmente cargado. Medía 34 pies y 9 pulgadas de longitud, 12 pies y 7 pulgadas de altura y tenía una envergadura de 40 pies y 7 pulgadas.

La evaluación de operatividad de este nuevo avión totalmente atípico fue un

proceso lento y arduo, habida cuenta de los incesantes ataques enemigos a los aeródromos alemanes, a los que el 262 llegó hacia el final de la guerra. El funcionamiento se complicaba aún más por una limitación que surgió cuando se descubrió que el chorro ardiente del motor de reacción de los primeros 262 con rueda de cola quemaba las pistas de asfalto, por lo que solo podían utilizar las pistas de hormigón.

Operar contra las formaciones de bombarderos pesados diurnos norteamericanos implicaba un alto nivel de bajas de pilotos y de reactores. Las unidades que combatían con el 262 estaban formadas por muchos pilotos de caza relativamente inexpertos (así como por un unos cuantos muy experimentados de la élite superviviente). Los más jóvenes, aunque eran entusiastas y animosos, tenían que pilotar un avión de altísimo rendimiento que suponía un reto incluso para los veteranos pilotos de caza más destacados de la fuerza aérea alemana. No se habían diseñado tácticas precisas para enfrentarse a las formaciones de B-17 y B-24 y el control de los aviones mientras atravesaban o rodeaban las formaciones de bombarderos enemigos hacía que fuera muy difícil disparar con precisión. Si un piloto de un 262 se acercaba a los bombarderos a una velocidad menor para tener más posibilidades de hacer blanco, se convertía en un objetivo más fácil para los ametralladores de los aviones enemigos. Aun así, unos cuantos pilotos del Me-262 de la unidad de élite de Galland, el JV-44, lograron anotarse varios derribos antes de que terminara la guerra en Europa el 8 de mayo de 1945. El Me-262A-1B, equipado con cohetes, fue especialmente eficaz en sus ataques aéreos. Para poder entrenar a los inexpertos pilotos de la fuerza aérea alemana y lograr que se adaptaran al Me-262, hubo que crear un modelo de instrucción biplaza, el Me-262B-1A, que entró en servicio durante el verano de 1944. Solo se fabricaron quince unidades. Era un versión tándem del 262 dotada de doble mando, en la que el asiento trasero sustituía a uno de los depósitos de combustible. Conservaba el alcance original gracias a dos depósitos de combustible externos de 80 galones americanos de capacidad cada uno situados debajo de la parte delantera del fuselaje. También se construyó una versión nocturna y, durante los últimos meses de la guerra, la fábrica de Messerschmitt estaba desarrollando un prototipo de caza nocturno perfeccionado, el Me-262B-2A con más capacidad de combustible y al que se pretendía instalar un radar muy mejorado. También se consideraba la posibilidad de instalar un cañón de tiro ascendente en la parte posterior del fuselaje para atacar a los bombarderos de la RAF desde el ángulo muerto situado debajo de sus fuselajes.

Uno de los riesgos que corrían a menudo los pilotos del 262 era el ataque de los cazas enemigos –especialmente de los P-51- a los reactores estacionados en los aeródromos. Los alemanes intentaban defender los Me-262 durante el

despegue y el aterrizaje proporcionando cobertura a los aeródromos con cazas de vigilancia Focke-Wulf Fw-190. Pero la escasez de aviones y de carburante limitaban al mínimo estas operaciones. Los aeródromos también estaban rodeados de baterías antiaéreas, aunque a menudo contaban con un personal ineficaz que a veces disparaba a sus propios aviones por error.

Durante los últimos meses de la guerra, solo entraron en acción contra el enemigo un número reducido de los Me-262 fabricados. No es probable que la fuerza aérea alemana tuviera más de doscientas unidades operativas a la vez. Los registros de los combates indican que los pilotos de los Me-262 derribaron aproximadamente ciento cincuenta aviones enemigos y perdieron cien Me-262. Después de la guerra, la fuerza aérea de Estados Unidos reunió varios reactores alemanes en la pista aérea de Lechfeld, en Baviera, para que fueran evaluados por el grupo de inteligencia técnica del aire de la USAAF. Los pilotos de pruebas y el personal de tierra del Me-262 ayudaron a los americanos en las pruebas en Alemania. Los aparatos viajaron luego a Estados Unidos en un portaaviones. Una vez allí, los llevaron a unas instalaciones de pruebas de la fuerza aérea en Wright Field, en Ohio, para realizar más evaluaciones, incluyendo una prueba contra el caza Lockheed P-80 Shooting Star. El Me-262 fue considerado superior al P-80.

Además del caza Me-262 estándar y de los cazabombarderos Jabo, hacia el final de la guerra se fabricaron toda una serie de versiones en pequeñas cantidades. Entre ellas estaba la del avión armado con dos cañones de 30 mm Mk-108 de baja velocidad y dos cañones de 20 mm; una versión todo tiempo; una variante de ataque al suelo del *Schwalbe* con blindaje y armamento extra (este último diseñado, pero no fabricado); un bombardero *Sturmvogel* con una mira de bombardeo experimental; unos pocas unidades de *Sturmvogel* con un morro transparente y con disposiciones propias del bombardero; una versión del *Schwalbe* armado con un cañón de carro *Rheinmetall* de 50 mm para utilizar contra los bombarderos aliados (en pruebas de combate experimentales el arma se atascó repetidas veces y el brillante fogonazo deslumbraba al piloto); versiones desarmadas de reconocimiento así como un avión con dos cañones de 30 mm en una o dos cámaras montadas en el morro; una variante de interceptor con un cohete acelerador Walther en la cola para mejorar el régimen de ascenso; y, por último, un *Schwalbe* con motores de reacción BMW-003R y cohetes aceleradores que, a decir de los pilotos de pruebas, era complicado y peligroso pilotar.

En la década de 1990, un grupo privado de aviación estadounidense proyectó la construcción de cinco réplicas de auténticos aviones Me-262 capaces de volar;

auténticos en todo salvo en el uso de modernos motores de reacción General Electric J85 sin postcombustión en lugar de los peligrosos y poco fiables generadores eléctricos de los antiguos Jumo-004. Aunque eran más pequeños que los motores Jumo, los J85 se colocaron en las barquillas correspondientes del Me-262 sin cambiar la apariencia externa del avión. El bautismo del aire de la primera réplica del 262 tuvo lugar el 20 de diciembre de 2003. En su segundo vuelo, el avión sufrió el desplome del tren de aterrizaje y estuvo en reparación durante los seis meses posteriores. El piloto de pruebas salió ileso. En 2005, se estaban acabando de construir otras dos réplicas del avión, un monoplaza y un tándem de instrucción.

A finales de la guerra aparecieron otros dos importantes aviones alemanes de gran velocidad. Mucho antes de que el turborreactor Messerschmitt Me-262 realizara su primer vuelo en julio de 1942, los diseñadores de la empresa aeronáutica alemana Arado trabajaban en el primer bombardero verdaderamente reactor de Alemania y del mundo, el Ar-234, un reactor más grande y más sofisticado que el 262. Trabajaron en la construcción de más de treinta prototipos de avión para presentar una serie asombrosa de versiones concebidas para el bombardero. En el verano de 1944, el nuevo bombardero, el Ar-234B, llamado Blitz, estaba en plena producción. En las pruebas alcanzó una velocidad máxima de 461 mph a 33.000 pies y, desde el punto de vista de la realización, era mucho más avanzado que ningún otro bombardero. En cuanto a la operatividad, el 234B podía transportar 3.300 libras de bombas y llevaba dos turborreactores que generaban algo menos de 2.000 libras de fuerza propulsora cada uno. Hubo otra versión, el Ar-234C, que era un avión cuatrimotor. Los prototipos servían para ensayar en la práctica una serie de ideas avanzadas como el avión que despegaba impulsado por cohetes en pistas cortas, una versión montada sobre patines que despegaba tras soltar un carrito de tres ruedas eliminando así el peso y la resistencia aerodinámica de un tren de aterrizaje convencional, una cabina presurizada e incluso uno de los primeros asientos eyectables.

* * *

El Messerschmitt Me-163 Komet, aún más veloz que el Me-262, era un diminuto y revolucionario caza impulsado por cohetes con un fuselaje rechoncho y alas en flecha hechas de madera. El Komet llevaba un propulsor de cohete de 3.750 libras de fuerza propulsora que le permitían alcanzar una velocidad máxima de 600 mph. Hacia el final de la guerra, los nazis lo promocionaban como «el arma milagrosa». Los primeros aliados en enfrentarse al Komet fueron las tripulaciones de los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea, en el verano de

1944. Los 437 galones de capacidad de combustible del Komet solo le permitían volar entre cuatro y seis minutos después del despegue. Con un régimen de ascenso de casi 12.000 pies por minuto, podía subir casi en vertical y en menos de dos minutos a su máxima altura, por encima de las formaciones aliadas, desde donde se daba la vuelta y atacaba lanzándose en picado, utilizando la devastadora potencia de fuego de sus dos cañones de 30 mm. En solo unos minutos más, agotado el combustible, el motor del Me-163 se paraba y el piloto regresaba planeando a la base más cercana. La principal desventaja del avión propulsado por cohetes era la altísima volatilidad de la mezcla de carburante que utilizaba, una solución de alcohol metílico y peróxido de hidrógeno concentrado, una combinación a menudo explosiva que hacía que muchos Komet estallaran mientras aún estaban en la pista. La extrema acidez de la mezcla de carburante llegó incluso a desintegrar los músculos de un desafortunado piloto de la Luftwaffe al que se le rompió la tubería del combustible, llenando la cabina de gases. Uno de sus pilotos, calificó al Komet como el avión más peligroso jamás construido. La producción del avión propulsado por cohetes alcanzó las doscientas setenta y nueve unidades, de las que solo unas pocas entraron en combate. Fueron responsables de la desaparición de nueve bombarderos norteamericanos.

Por fin, ya en el hospital, unas inyecciones de un fuerte analgésico calmaron el agudísimo dolor de esas terribles quemaduras. Tenía la cabeza y gran parte del cuerpo envueltos en innumerables capas de gasa blanca. Pasó las siguientes semanas sin ver nada y tan sedado que apenas oía.

Transcurrieron los días, largos y sombríos, uno tras otro. Las enfermeras entraban a tomarle la temperatura o a colocarle una paja en el comisura de los labios para que pudiera aspirar un líquido nutritivo. Y más calmantes. Muchos calmantes.

Los ataques aéreos se sucedían cada vez con más frecuencia y, en cada ocasión, lo llevaban en la silla de ruedas por los pasillos hasta el refugio antiaéreo.

Cuando pudo recibir visitas, Galland fue a verle. Le habló del escuadrón y le dijo que creía que la guerra casi había terminado. Los aliados habían tomado el valle del Po y avanzaban hacia el paso de Brennero. Steinhoff no podía hablar ni responder. Al cabo de un rato, Galland susurró: «Hasta la vista, Macky», y salió de la habitación.

Cada día estaba más débil, el dolor era irresistible. Y el picor… bajo el vendaje sentía como si las hormigas pulularan por su cara. Llegó su asistente, Rieber, y dijo: «Lo vamos a trasladar, señor. No se puede quedar aquí. Los

americanos pronto llegarán a Múnich y, de todos modos, el personal aquí está hundido. Vamos a llevarle a Bad Wiessee. Allí hay un hospital estupendo».

Tras el viaje en ambulancia a Bad Wiessee, le pusieron inyecciones para que durmiera.

Su nuevo médico lo visitó y le dijo que no se preocupara, que lo curarían bien. Había una enfermera muy amable y Rieber regresó para ocuparse de él. El asistente le describió el hospital, una antigua casa de campo cerca del lago. Le dijo que los médicos eran extraordinarios y que la comida también era buena. A veces volvían a su mente los terribles momentos en el aeródromo —el despegue fallido, el tufo a queroseno, las llamas—. Galland volvió a visitarle. «Macky, ayer me ingresaron aquí. Recibí un poco de metralla atacando *viermots*. En la rodilla. No es grave. Me han dicho que estás mejorando, curándote bien. No te preocupes por nada. Oye, Macky, Lützow no regresó de una misión contra los *viermots* en la sierra del Jura de Suabia. Lo siento…».

Capítulo 6. HANS-JOACHIM MARSEILLE

Hans-Joachim Marseille fue uno de los pilotos de caza más originales y carismáticos de la Luftwaffe. El jefe de mando de la aviación de caza Galland dijo de él: «Era un virtuoso sin igual entre los pilotos de caza de la Segunda Guerra Mundial. Sus hazañas se consideraban imposibles hasta que él las realizó». Como ocurría con algunos de los pilotos de caza más brillantes de todas las fuerzas armadas implicadas en el conflicto, Marseille era un individualista, un inconformista, un innovador genial y un espíritu libre. Eduard Neumann, *Kommodore* de la JG27, la unidad de Marseille, lo recuerda como «…una mezcla de aire fresco de Berlín y de champán francés, un caballero». Se alistó en la Luftwaffe a los dieciocho años. Murió a los veintidós.

Nacido el 13 de noviembre de 1919, Hans-Joachim Marseille, como Galland, era un alemán descendiente de hugonotes franceses. Su padre era oficial del ejército, pero, desde pequeño, Hans sintió una profunda aversión por los ideales militares. Esta actitud se mantuvo intacta durante su carrera militar, añadiendo otro elemento a su fama: el de ser el más «antimilitar» de los grandes ases de la aviación alemana. Tras el divorcio de sus padres, su madre lo consentía y casi nunca castigaba sus travesuras.

En la adolescencia, Marseille se apuntó a una de las escuelas de vuelo de la *Deutsche Lufthansa* e ingresó en la Luftwaffe en noviembre de 1939. Allí pasó por la escuela de pilotos de caza, beneficiándose de un programa de capacitación en tiempos de paz, en el que no había premuras. Como sargento mayor en la batalla de Inglaterra, Marseille derribó siete aviones y fue derribado en cuatro ocasiones. Tenía un gran encanto personal y era un asiduo de la deslumbrante vida nocturna, lo que le trajo problemas con sus oficiales superiores. Al final, su afición al *swing* americano y al *jazz*, y su éxito con las mujeres allí donde estuviera, le llevaron a ser transferido del IV/JG 52 por «insubordinación». El jefe de la unidad, Johannes Steinhoff recordaba:

> Marseille era un hombre bien parecido. Era un piloto con talento y un gran cazador, pero no se podía confiar en él. Tenía novias en todas partes a las que dedicaba tanto tiempo que, a menudo, estaba demasiado cansado como para permitirle volar. La razón principal por la que le mandé hacer las maletas fue su irresponsable modo de entender el deber. Pero tenía un encanto irresistible.

Cuando abandonó el IV/JG 52, su ficha personal se reducía prácticamente a

una serie de anotaciones que detallaban sus infracciones disciplinarias, su obstinación y su comportamiento poco militar.

Marseille, al que sus amigos llamaban «Jochen», estaba destinado en el I/JG 27 en Döberitz, cerca de Berlín, a las órdenes de Edu Neumann. En abril de 1941 la unidad fue trasladada al desierto, en el norte de África, para dar apoyo aéreo al *Afrika Korps* del mariscal de campo Erwin Rommel. En el desierto, Neumann, que apreciaba a Marseille por lo que era y reconocía su considerable potencial, sus excepcionales habilidades como aviador, su magnífica vista y su genial sentido de la táctica, toleraba su indomable carácter. Neumann soportaba con paciencia el comportamiento inmaduro de Jochen en tierra, toleraba su pelo largo que infringía las normas y su fama de *playboy*. Trabajaba con Jochen para ayudarle a superar aquellos aspectos de su personalidad que interferían en su desempeño como piloto de caza. Con el tiempo, Marseille pasó a ser un aviador mucho más serio y profesional. Se convirtió en un piloto de caza mejor que elaboró un programa de adiestramiento intensivo muy analítico para alcanzar el mayor grado posible de perfeccionamiento y profesionalidad. Su programa se centraba en diferentes aspectos.

Para mejorar su técnica de vuelo, aprovechó cualquier oportunidad de practicar complicadas acrobacias aéreas, lo que mejoró mucho su confianza y control en el manejo del caza Messerschmitt Bf-109. Se concentraba en afinar la puntería ametrallando varios objetos situados en tierra y perfeccionaba su habilidad en la difícil ciencia del disparo de deflexión. Trabajó en el fortalecimiento de las piernas y de los músculos abdominales para incrementar el nivel de tolerancia a las fuerzas G excesivas que había que soportar en los combates entre cazas. Su intención era mejorar su habilidad para hacer frente a esas tensiones durante periodos más prolongados de combate aéreo, lo que le ayudaría a desgastar y vencer a sus oponentes. Procuró aguzar su magnífica vista evitando utilizar gafas de sol en el seco y caluroso desierto. También descubrió que si bebía más leche y menos alcohol su visión mejoraba.

Jochen se interesaba por el enemigo. Leía con voracidad centrándose en el desarrollo y perfeccionamiento de las tácticas aéreas innovadoras de sus oponentes. Su modelo se basaba en operar con el pequeño y competente equipo formado por el líder y su escolta. A su entender, era el modo más seguro y eficaz de combatir en el aire en las condiciones de gran visibilidad del desierto. Prefería trabajar solo, con su escolta volando a una distancia prudencial, pero lo suficientemente cerca para dar la alerta y proporcionar cobertura. Creía que su forma de operar como «lobo solitario» reducía enormemente el riesgo de alcanzar accidentalmente a su escolta mientras disparaba a un avión enemigo y alejaba el peligro de chocar con él. Incluso diseñó un heterodoxo método propio

para disparar a un avión enemigo a corta distancia en un combate entre cazas. Dado que disponía de muy poco tiempo y a veces de una oportunidad mínima para orientar el disparo, intentó perfeccionar el tiro con un elevado ángulo de deflexión, disparando una ráfaga muy corta en la fracción de segundo en la que el borde delantero (la hélice) del avión enemigo sobrepasaba el morro de su 109. Renunciando a utilizar el visor, lanzaba una sola descarga al oponente con intención de lograr impactos en el motor y la cabina. Practicó esta táctica (sin fuego real) y luego se sirvió de ella con éxito en el combate. Era aficionado a realizar maniobras fuertes y extremas a alta velocidad durante el combate aéreo y, en lugar de acelerar al máximo durante todo el combate como se suele hacer cuando se trabaja en grupo, a menudo reducía gases o incluso bajaba los alerones para disminuir la velocidad y acortar el radio de sus giros.

En los primeros tiempos en el I/JG27, Jochen no era ni por asomo el piloto de caza que llegaría a ser. Todavía no se había adaptado a la tremenda diferencia entre volar en Europa y en el norte de África. Nada más llegar al escuadrón fue derribado por el piloto de un Hurricane de la Francia libre. Sin embargo, al terminar el programa personal de reentrenamiento, Jochen se había convertido en un piloto de caza brillante, con una enorme confianza en sí mismo y muy capaz. Su resistencia en combate era extraordinaria, como también lo era su habilidad para ver al enemigo antes que sus compañeros, desde una distancia mucho mayor. Su destreza y su dominio del caza Bf-109 no tenían paragón en el grupo. Nadie en el norte de África podía igualar su puntería o su técnica de tiro con un elevado ángulo de deflexión, que le permitía disparar tan solo quince ráfagas de media por derribo. Era universalmente admirado por su habilidad para «desaparecer» cuando maniobraba alrededor de un avión enemigo para luego reaparecer por detrás, en perfecta posición de tiro, por encima o por debajo de su víctima.

Mientras tanto, en Alemania, el doctor Josef Goebbels, el ministro de Propaganda de Hitler, se aseguraba de que la prensa alemana hiciera públicas las hazañas de Marseille. Goebbels utilizaba las numerosas victorias del as para compensar en parte los erráticos resultados de Rommel en ese escenario de la guerra. Jochen se estaba convirtiendo en una estrella y una bocanada de aire fresco para las apasionadas jóvenes alemanas que lo bombardeaban con fajos de cartas, provocando la burla de los demás pilotos. Los periódicos alemanes lo llamaban el «águila africana» y la «estrella del desierto». Y, en Italia, Mussolini le concedió la Medalla de Oro al Valor, lo que le convertía en uno de los dos únicos alemanes galardonados con esta condecoración en la Segunda Guerra Mundial.

Cuando Jochen finalizó el curso de perfeccionamiento que él mismo se había impuesto, comenzó a acumular un historial de éxitos que ofrecía a Goebbels el tipo de relato que estaba buscando. El 24 de septiembre de 1941, el «nuevo» Jochen empezó demostrando lo que era capaz de hacer en un barrido de caza. Derribó rápidamente a un bombardero británico y se reincorporó a su formación de Bf-109 de seis aviones. Pronto se encontraron con dieciséis Hawker Hurricane. Jochen y su escolta recibieron la orden de dar cobertura a otros cuatro 109 que estaban atacando a los Hurricane. Al ver que tres de los Hurricane habían sido derribados, Jochen ordenó a su escolta que lo cubriera mientras se lanzaba en picado hacia una formación de cuatro aviones de caza aliados. Levantó el vuelo hasta situarse a la altura de los aviones enemigos y se las arregló para deshacerse de dos de una sola andanada mientras trazaba un arco en curva cerrada. Volvió a lanzarse en picado para tomar velocidad y realizó un abrupto viraje ascendente, disparando y destruyendo un tercer Hurricane. La batalla aérea había terminado y las dos formaciones se habían deshecho, pero Jochen no había terminado. Alcanzó a los Hurricane que iban de retirada y derribó uno más, anotándose su quinta victoria del día.

Todos los ases de caza del mundo están de acuerdo en considerar que su éxito real empezó en el momento (que la mayoría recuerda de inmediato) en que lograron una victoria rápida y espectacular gracias a su puntería, el momento en que «llegó la vista de disparo». Cuando esto le ocurrió a Jochen, todo cambió para él y sus oponentes. Al parecer, su momento llegó mientras perfeccionaba su capacidad para ver, evaluar y reaccionar de forma instantánea mientras se movía en las tres dimensiones del combate aéreo para ejecutar el ataque con precisión digna de un ordenador. Combinaba esa precisión con agresividad, una vista prodigiosa, arrojo y una eficacia en la batalla que sorprendía a los demás pilotos y a los suministradores de armas que observaban cómo, a menudo, Jochen regresaba de una misión habiendo consumido menos de la mitad de la munición después de haber derribado hasta seis aviones enemigos.

El as de caza que ocupa el tercer puesto de todos los tiempos, el general de división Gunther Rall, miembro durante un tiempo del Estado Mayor de Galland y responsable de evaluar a los pilotos alemanes, asegura:

> Los informes de los combates librados por los pilotos de caza de la Luftwaffe durante la guerra eran muy detallados. (Incluían) testigos, testigos en vuelo, testigos en tierra, el propio informe del piloto, el tipo de avión enemigo implicado, el tipo de munición que disparaba, el armamento del avión y cuántas rondas de munición se habían utilizado. Para nosotros, [los pilotos], esos informes eran una molestia, pero cuando estuve en el Estado Mayor con Galland, me di cuenta de lo valiosos que eran.
>
> Nos dimos cuenta de que Marseille necesitaba una media de tan solo quince balas por derribo, algo increíble. Ningún otro (piloto de) caza se le acercaba ni remotamente en ese terreno. Marseille era un verdadero modelo; un piloto excelente y un tirador genial. Creo que era el mejor tirador de la

Luftwaffe.

El método de ataque favorito de Jochen cuando se encontraba con una formación de aviones británicos en los cielos del desierto era lanzarse en medio de los aparatos enemigos a gran velocidad provocando sorpresa, confusión y desconcierto entre los pilotos rivales, que reaccionaban invariablemente rompiendo la formación. Eso proporcionaba a Marseille al menos una víctima, a todas luces atemorizada, sobre la que se abalanzaba inmediatamente, derribándola. Luego regresaba a la pelea y repetía el proceso.

Un ejemplo de su asombrosa destreza se produjo durante una misión de escolta a bombarderos que realizó el 6 de junio de 1942. Los pilotos alemanes divisaron una formación de dieciséis cazas Curtiss P-40 Tomahawk y aviones de ataque al suelo. Jochen permaneció junto a los bombarderos alemanes durante diez minutos y luego abandonó la formación acompañado de su escolta. Los dos aviones descendieron en picado hacia los Tomahawk. Jochen se acercó a 150 pies de uno de ellos y luego realizó un disparo repentino que envió al caza aliado al suelo. Ascendió y dio la vuelta rápidamente. Encontró un segundo avión enemigo situado en un ángulo de deflexión razonable, lo despachó con la misma facilidad que al primero y regresó a por más. A 3500 pies, atrapó a su tercera víctima del combate, acertó otro disparo con deflexión y derribó al tercer avión enemigo. Fue a por la cuarta victoria del día: destruyó el aparato con la misma facilidad que los anteriores. El P-40 estalló dejando un largo rastro de humo negro. Atravesando el humo y los restos del cuarto aparato, Jochen se lanzó otra vez en picado para alcanzar a los cazas enemigos restantes que habían descendido a baja altura. Se puso a su nivel y los adelantó ligeramente. Vio que estaba al lado de uno de los Tomahawk. Describió un arco parcial y disparó, alcanzando al avión en el motor y la cabina. El resto de los Tomahawk seguían descendiendo y Jochen los persiguió durante varios minutos antes de derribar al sexto y último del día, casi a nivel del suelo. El combate aéreo había durado once minutos, y había logrado cinco de las seis victorias en los cinco primeros minutos de la acción.

El día más importante de la carrera de Jochen como combatiente aéreo quedó recogido en el libro *Die Wehrmacht*, publicado por el alto mando alemán en 1942.

> Cuando algún día se escriba la historia de esta guerra, los logros de la Luftwaffe en la campaña del norte de África merecerán una página de gloria. Igualan en grandeza a las hazañas de los hombres que luchaban en tierra. Pero, sin la Luftwaffe —los pilotos de caza, los pilotos de bombarderos, los pilotos de reconocimiento local y de largo alcance, los pilotos de transporte táctico—, hubiera sido inconcebible todo lo que lograron los hombres de Rommel y los soldados italianos.
>
> Hay que tener en cuenta que se encontraban en una tierra muy distinta, con un clima al que no estaban acostumbrados. A eso hay que añadir el apoyo indirecto de los soldados del eje que luchaban

en la arena y en las rocas del desierto de Libia, es decir, los que combatían contra los convoyes mediterráneos que debían abastecer al enemigo de municiones, material y provisiones; o la neutralización de Malta, la base aérea insular desde la que los aviones tácticos amenazaban con interrumpir el sistema de abastecimiento de Alemania e Italia.

A continuación, el teniente Fritz Dettman, corresponsal de guerra, nos habla de uno de esos hombres, el que más éxitos logró, el capitán Hans-Joachim Marseille, jefe de escuadrón en el ala de caza. Dio su vida por Alemania tras ciento cincuenta y ocho victorias aéreas. Vamos a describir un solo día de la vida de este aviador: el 1 de septiembre de 1942, el día en que Marseille logró derribar él solo diecisiete aviones enemigos, una hazaña que no tiene parangón en la breve historia de la guerra aérea y que probablemente no sea igualada en mucho tiempo… Hay que decir que, aunque nadie más ha igualado esta hazaña, es ilustrativa del espíritu que reinaba en la Luftwaffe. La Luftwaffe tenía que luchar en condiciones que, como ocurría en el norte de África, exigían mucho de cada individuo.

Tenemos ante nosotros un documento oficial. Es un testimonio silencioso de las mayores proezas realizadas por el piloto de caza hasta la fecha en esa guerra. La documentación nos narra, de forma desapasionada, la acción del escuadrón el 1 de septiembre de 1942, cuando Hans-Joachim Marseille, de veintidós años de edad, despegó tres veces y destruyó diecisiete aeronaves británicas y norteamericanas enemigas, todas ellas aviones de caza. Esta es la historia de un hombre solo combatiendo en una batalla, un soldado en el cielo, sobre El Alamein, que voló hacia los enjambres de enemigos como un Marte alado.

Cuando el 1 de septiembre, a las 7.30 h, el capitán Marseille, por entonces todavía teniente, se dirigió al avión estacionado, nada hacía pensar que iba a ser una jornada especial. Marseille llevaba días lleno de energía. Ese verano el tiempo estaba más despejado que nunca en el norte de África. Por la mañana temprano, el sol brillaba de tal modo que empezaba a molestar el calor y solo soplaba una suave brisa procedente del mar.

El escuadrón tenía órdenes de escoltar una misión de aviones Stuka que se dirigía a un objetivo en el sur de El Imayid. A las 7.50 h, el escuadrón se había reunido con los Stuka, no lejos del aeródromo. Los aviones volaron hacia el este a través del claro cielo azul del área de combate.

Ya cerca del objetivo, ascendieron a 3.500 metros y, entonces, el jefe informó por radio de que se aproximaban unos cazas enemigos. Contó diez aviones, unos puntitos diminutos que venían rápidamente hacia ellos. Cuando estuvieron cerca del blanco, los Stuka se prepararon para atacar.

Marseille ascendió describiendo una curva cerrada a la derecha. Entonces los demás le oyeron decir: «¡Estoy atacando!». Tres segundos después, su escolta vio cómo el jefe de escuadrón daba una vuelta hacia la izquierda para colocarse detrás de la cola de un caza Curtiss de la formación que se alejaba. Disparó desde una distancia de 100 metros.

Como si un puño le hubiera agarrado y lo hubiera sujetado interrumpiendo su rápido vuelo, el avión enemigo se inclinó sobre su ala izquierda y cayó al suelo casi en posición vertical, como una roca. Al impactar, ardió en llamas. El piloto no pudo salvarse. Cuando se elevó la nube de humo en forma de hongo, el escolta de Marseille miró la hora: eran las 8.20 h. Luego comprobó el sector cartográfico: 18 km SSE de El Imayid.

El escolta no tuvo que buscar a su líder durante mucho tiempo. Justo después del primer ataque, Marseille repetía el giro a la izquierda tras el cual había derribado al Curtiss. Dos kilómetros más al este, un avión caía dejando un rastro negro. Eran las 8.30 h. Las llamas del segundo avión estrellado brotaron a tan solo unos cientos de metros del avión destruido dos minutos antes. De nuevo las balas habían alcanzado directamente la cabina.

Para entonces, los Stuka ya habían descargado sus bombas. Los compañeros se dirigían a la base volando a una altura de unos 100 metros. El escuadrón, que mientras tanto se había vuelto a reunir, descendió en un picado pronunciado. Un Curtiss que había pasado inadvertido había girado hacia el norte y, volando bajo, intentaba acercarse a los aviones de bombardeo en picado.

A las 8.33 h, mientras el aparato enemigo se preparaba para atacar, el capitán consideró que era su oportunidad. Tras realizar un abrupto giro a la izquierda, la ráfaga de fuego alcanzó el blanco con una precisión milimétrica. De pronto, solo 100 metros más abajo, un gran destello iluminó la superficie

del suelo y el fuego devoró al hombre y el aparato. Esto ocurría a un kilómetro al SE de El Imayid.

Justo cuando el escuadrón iba a alejarse hacia el oeste, en la radio resonó el grito de «¡Spitfire!». Los demás estaban ya en frente de los Stuka. Solo con su escolta, Marseille parecía vulnerable cuando los seis aviones enemigos, juntos como una falange, se dirigieron hacia él desde cierta altura a las seis. Pero Marseille sabía cuál era el momento adecuado para actuar. Esperó a que llegara ese instante perfecto. Mirando hacia atrás por encima del hombro izquierdo, observó cómo el avión líder enemigo, que se había separado del resto, se acercaba hasta situarse casi al alcance del tiro.

Podía ver claramente las bocas del cañón y de las ametralladoras, pero se decía: «Mientras mire directamente a las bocas, nada me puede pasar. Solo si lanza plomo estoy en peligro». Las llamas salieron a chorros de las bocas, los rastros de humo sedoso sajaron el aire hacia abajo y luego quedaron flotando. El inglés, sin dejar de disparar, se había acercado a menos de 150 metros del joven capitán. De pronto, Marseille realizó un brusco giro a la izquierda. Los Spitfire se desvanecían por debajo de Marseille y su escolta a una velocidad enorme. Esta era su oportunidad.

Los alemanes podían ahora invertir los papeles aprovechando el gran radio de giro que los británicos tenían que describir para poder volver a colocarse en posición de ataque. La suposición de Marseille era correcta: giró hacia la derecha y, a los pocos segundos, estaba a ochenta metros por detrás del último inglés. Le disparó y lo alcanzó. El piloto derrotado tampoco tuvo tiempo en esta ocasión de levantar la cabina y lanzarse en paracaídas.

Eran las 8.39 h. Los restos del Spitfire ardían a 20 kilómetros ESE de El Imayid.

A las 9.14, el escuadrón de Marseille aterrizó. Los mecánicos de aviación y los armeros se acercaron al jefe y lo felicitaron, aunque sin mucha emoción, porque, para Marseille, derribar cuatro adversarios en una misión era algo habitual. Cuando el armero fue a reponer la munición en el cinturón, se encontró con que el jefe había consumido veinte rondas de proyectiles de cañón y sesenta rondas de munición de ametralladora. Esto tampoco era nada especial. Era el consumo de munición habitual para Marseille.

Alam El Halfa no es ni una ciudad ni un asentamiento. Este punto en el desierto, situado a 30 o 40 kilómetros al sudeste de la costa, tiene un pozo y unas pocas cabañas nativas azotadas por el viento. En ese lugar, unas dos horas después de lo relatado, Marseille iba a vivir su mayor triunfo.

Su escuadrón recibió de nuevo la orden de escoltar a unos bombarderos Stuka en la zona. A las 10.20 h, el jefe despegó con un único vuelo. Justo antes del objetivo de los Stuka, a solo 8 o 10 kilómetros al sur de su posición, Marseille descubrió de pronto dos formaciones de bombarderos británicos —con quince y dieciocho aviones respectivamente— y dos formaciones de cazas de escolta, una con veinticinco y otra con treinta aviones.

A Marseille nunca le impresionó la superioridad numérica de sus enemigos. Desde su llegada a África estaba acostumbrado a que los británicos siempre fueran más. Marseille sabía que no es el número de aviones lo que decide el resultado, sino ser mejor. Aguardó unos minutos hasta que vio lo que estaba esperando.

Un escuadrón de cazas de escolta británicos con ocho Curtiss P-36 abandonó su labor de acompañamiento para perseguir a los Stuka. Marseille y su escolta se encontraron con ellos a medio camino. Los británicos vieron lo que ocurría. Giraron y formaron un círculo defensivo. Normalmente esta medida táctica hubiera bastado, pero no contra Marseille.

Ajustó la velocidad y, de pronto, se encontró en medio del carrusel enemigo. Realizó un giro brusco a la izquierda y derribó un Curtiss desde una distancia de 50 metros. Medio minuto después, cayó el segundo enemigo tras una maniobra casi idéntica. De pronto, los aviones que formaban el círculo defensivo se dispersaron. El líder había perdido el valor.

Los demás cazas británicos se dividieron en elementos de dos aviones y se dirigieron hacia el noroeste. Diez minutos después, Marseille volvía a estar a menos de 100 metros. Cayó otro avión. Los otros cinco cazas Curtiss giraron hacia el este y volvieron a reunirse. Marseille persiguió a sus enemigos.

Para cuando tomaron rumbo al noreste, hacia el Mediterráneo, descendiendo suavemente desde 3.500 metros, ya solo quedaban cuatro. Dos minutos después, a las 11.01 h, cayó el quinto P-36. Los impactos directos de las ametralladoras de Marseille hicieron que el aparato británico explotara en el

aire. El sexto caza cayó a las 11.02 h, cuando el tenaz Marseille realizó un giro ascendente a la izquierda y lo derribó.

Mientras tanto, los combatientes seguían su camino hacia el este. La formación de dos elementos de Marseille volaba muy junta y en ascenso cuando, por debajo, aparecieron más cazas Curtiss que se dirigían hacia el este. No habían visto a los alemanes. Marseille voló en línea recta y se lanzó hacia ellos como una flecha, sorprendiéndolos justo por detrás y por la derecha. El fuselaje de los Curtiss explotó bajo el impacto de las ametralladoras de Marseille.

El joven capitán dirigió el vuelo de los dos aviones hacia el norte para regresar al aeródromo. Y de nuevo aparecieron unos cuantos Curtiss a unos cientos de metros por debajo de ellos, volando hacia el este y dejando a su paso un rastro de humo blanco. Marseille atacó de inmediato, disparando desde una distancia de 80 metros, y vio cómo se separaba el fuselaje de la cola. El cuerpo del avión giró hacia abajo y, cuando el alemán pasó volando junto a él, pudo ver al piloto muerto en su asiento.

Ocho aviones enemigos habían sucumbido a sus disparos. Marseille había vencido a todo un escuadrón en diez minutos de combate aéreo. Hasta que no pusimos los horarios de los derribos uno al lado del otro, no tuvimos una imagen real de la increíble hazaña: 10.55 h, 10.56 h, 10.58 h, 10.59 h, 11.01 h, 11.02 h, 11.03 h, 11.05 h.

Media hora después, Marseille se presentó en el escuadrón operativo JQ. El mariscal de campo Kesselring lo estaba esperando. Marseille informó de que su escuadrón regresaba de la misión habiendo logrado doce victorias.

«¿Y cuántas de esas doce son suyas?», preguntó el mariscal de campo.

«Doce, señor».

Kesselring dio un apretón de manos al joven oficial, cogió una silla y se sentó sin decir una palabra.

A esa hora el calor era ya insoportable. Cualquier otro hubiera dado la jornada por finalizada. Puede que, en otras circunstancias, Marseille también lo hubiera hecho. Pero ese día se sentía lleno de energía, con fuerzas suficientes para volver a volar. Esperó a la siguiente misión en el refugio subterráneo de su escuadrón. Pero, cuando se produjo el despegue, a las 13.58 h, tuvo que quedarse en tierra. Su avión tenía una rueda pinchada.

Eran casi las 17.00 h cuando despegó de nuevo con su escuadrón en su tercera misión. De nuevo, los cazas tenía que escoltar a los bombarderos —esta vez eran Ju-88— hasta El Imayid. Lo que ocurrió a continuación se asemejó mucho a la acción de la mañana.

Una formación de quince Curtiss P-40 intentaba atacar a los JU-88 mientras los grandes bombarderos se lanzaban en picado hacia sus blancos. Marseille irrumpió entre los cazas británicos con su escuadrón y dispersó la formación enemiga. El combate aéreo que se desencadenó a continuación se prolongó durante seis minutos. Durante ese tiempo, entre los 1.500 y los 100 metros de altura, Marseille derribó cinco aviones británicos.

Los cuatro primeros cayeron en intervalos exactos de un minuto, entre las 17.45 h y las 17.50 h. El quinto fue derribado a las 17.53 h. Las victorias tuvieron lugar a siete kilómetros al sur-suroeste de El Imayid.

El capitán Marseille había obtenido diecisiete victorias en un día (aunque en el informe de la Wehrmatch solo aparecían dieciséis, porque hubo un derribo que no se confirmó hasta doce horas después, gracias a las declaraciones de un testigo), algo sin parangón. Fue una actuación de singular grandeza, una victoria magnífica realzada por la ausencia de bajas en el escuadrón. En un día de intensos combates, no habían perdido ni a un solo hombre, ni un solo avión.

Durante el mes de septiembre de 1942, Hans-Joachim Marseille derribó sesenta y un aviones enemigos, una cifra extraordinaria. El número total de victorias a lo largo de su carrera fue de ciento cincuenta y ocho. Tras lograr el derribo número ciento veinticinco, le concedieron los Diamantes en su Cruz de Caballero con Hojas de Roble. Lo iba a condecorar el propio Hitler un poco más tarde. El 30 de septiembre, el *Afrika Korps*, la fuerza militar de élite de Rommel,

estaba prácticamente derrotada cuando los aliados amenazaron con atacar El Alamein. Los pilotos de la JG 27 seguían luchando. Esa mañana, a las 10.47 h, Jochen despegó de nuevo en otra misión de escolta a los obsoletos aviones de bombardeo en picado Stuka Ju-87 que iban a atacar objetivos en Egipto. Después de que los Stuka lanzaran sus bombas, Jochen y su escuadrón volvían a su base cuando se les ordenó interceptar un vuelo de aviones enemigos el sur de El Imayid. No lograron localizar los aviones y continuaron el vuelo de regreso al aeródromo. A las 11.35 h, algunos pilotos vieron un fino hilillo de humo negro en la cola del nuevo Bf-109 de Jochen, especialmente modificado para él. En ese momento, lo oyeron decir por la radio: «Hay humo en mi cabina», seguido de una tos. El rastro de humo se espesó. Salía en nubes compactas. Lo vieron retorcerse en la cabina, perdiendo el control. «No veo. No veo». Sus compañeros intentaron ayudarle dándole indicaciones y animándole a permanecer en el avión un poco más, hasta llegar a territorio ocupado por los alemanes. Transcurrían los segundos y Jochen empezó a asfixiarse. Invirtió el avión para liberar la cúpula de la cabina. Se había desabrochado las correas de sujeción, pero, en lugar de aspirarlo hacia fuera, la estela lo sujetó a la cabina llena de humo. El piloto, debilitado, intentó salir de la trampa. Los demás pilotos primero respiraron aliviados al ver que abría la cabina, pero luego quedaron estupefactos al ver que su cuerpo golpeaba la cola del avión y se precipitaba. Marseille estaba inconsciente y su cuerpo cayó en el suelo del desierto con el paracaídas cerrado.

Enterraron a la Estrella de África en el lugar de la caída. Un pequeño monumento, situado a siete kilómetros al sur de Sidi Barani, señala la tumba en la que se lee el siguiente epitafio: «Invicto».

Tiempo después, el coronel Eduard Neumann, el oficial al mando de Jochen, dijo:

> La reputación militar de Marseille al llegar a la JG 27 era pésima, y no era un individuo empático. Intentaba presumir y daba mucha importancia a su familiaridad con muchas estrellas de cine. En África, se volvió ambicioso en un sentido positivo y cambió totalmente de carácter. Al cabo de un tiempo de estar allí, fueron las estrellas de cine las que consideraron importante conocerlo a ÉL. Era demasiado rápido y voluble para ser un buen líder y maestro, pero sus pilotos le adoraban. Él se lo agradecía protegiéndoles y devolviéndoles a casa sanos y salvos.

Capítulo 7. OTROS PILOTOS DE LA LUFTWAFFE

Durante la Segunda Guerra Mundial, la Luftwaffe dio al país cientos de pilotos de caza bien instruidos y de alto nivel que, en muchos casos, volaron y lucharon desde el primer hasta el último día de la guerra. Participaron en los primeros ataques de la *Blitzkrieg*, en las Batallas de Francia e Inglaterra, en el norte de África, en el Mediterráneo, en la Unión Soviética y en la defensa final de Alemania. Volaron y lucharon hasta morir, hasta que la gravedad de las heridas les impedía pilotar otra vez o hasta que terminó la guerra. Igual que sus camaradas más conocidos, cuyas carreras durante la guerra constituyen el grueso de este libro, fueron acusados y ridiculizados injustamente por el *Reichsmarshall* Hermann Goering por cada campaña fallida en la que la Luftwaffe participó.

Por lo demás, sus adversarios norteamericanos y británicos reconocieron de buen grado que el valor y la destreza de los pilotos de caza alemanes estaba fuera de toda duda. Como dijo el piloto de un bombardero norteamericano: «Tenían infinitas agallas y eran muy buenos».

El *Feldwebel* [sargento] Horst Walter Petzschler nació en Berlín el 1 de septiembre de 1921. Tras terminar el bachillerato, trabajó como aprendiz para un constructor de aviones. En abril de 1942, se presentó como voluntario para servir en la Luftwaffe. Recibió entrenamiento de piloto en Grottkau, en Alta Silesia, en la *Flugzeugführerschule* A/B-9 y estuvo a punto de ser piloto de bombardero de un Heinkel He-111, pero, a finales de 1942, le cambiaron el destino y lo trasladaron a una escuela de pilotos de caza en Prenzlau, cerca de Berlín. Su primera ala de caza operativa fue la JG 105, en el 1.er escuadrón de la escuela de aviones de caza, con base en Villacoublay, cerca de París, en marzo de 1943. En abril, Horst participó en un enfrentamiento contra más de doscientos B-17 de la Octava Fuerza Aérea sobre París. Fue su primera misión de combate aéreo.

A finales de agosto, terminó su instrucción como piloto del Focke-Wulf 190A-2 en el sur de Francia, en la base de Toulouse-Blagnac del grupo este de entrenamiento de pilotos de caza. El 23 de agosto de 1943, Petzschler fue transferido a la JG51 «Mölders», que operaba en el frente ruso al mando del *Oberst* (coronel) Karlfried Nordmann. Desde ese momento hasta abril de 1944, Horst pilotó el Fw 190A-4 en ciento veintiséis misiones de cazabombarderos contra tanques, depósitos de municiones y puentes en la región de Smolensk-

Terespol.

En la primera de esas misiones, fue derribado mientras volaba a través del intenso fuego antiaéreo ruso, pero evitó ser capturado y fue rescatado por la dotación de un tanque alemán de la 3.ª división Panzer.

El 5 de noviembre, Horst logró su primera victoria aérea al derribar un Yak-7 y, cinco días después, sumó dos derribos más al alcanzar a dos IL-2. En marzo de 1944 recibió las condecoraciones de la Cruz de Hierro de segunda clase y, unos días después, la Cruz de Hierro de primera clase.

Con el aumento en tamaño y alcance de los ataques diurnos de los bombarderos pesados norteamericanos a objetivos alemanes, se dio alta prioridad a la defensa del Reich. Horst Petzschler fue uno de los muchos pilotos de caza de la Luftwaffe trasladados en la primavera de 1944 para participar en esa empresa. Su nueva unidad era la JG 3 «Udet», donde fue asignado al 4.º escuadrón del 2.º grupo, dirigido por el *Oberleutnant* Walter Bohatsch. La cuarta y quinta victorias de Horst llegaron el 12 de mayo, cuando atacó y derribó un B-17 Flying Fortress y un
P-51 Mustang, ambos en la zona de Frankfurt-am-Main. Horst, que pilotaba un Messerschmitt Bf-109, llevó a cabo un ataque frontal contra el bombardero y vio cómo las balas y proyectiles de cañón impactaban en los depósitos de carburante del ala del gran avión. Un motor interior del B-17 explotó y la cámara de Horst grabó la escena cuando el ala del bombardero empezó a desprenderse. Un pequeño grupo de paracaídas formó una estela junto al avión norteamericano alcanzado. Entonces, una escuadrilla de Mustang de cobertura superior se lanzó sobre él. El alemán reaccionó ascendiendo y girando para enfrentarse a los cazas enemigos de frente. Empezó a disparar inmediatamente y vio cómo impactaban los proyectiles en el primer Mustang, que explotó convirtiéndose en una enorme bola de fuego.

28 de mayo de 1944. En el mayor asalto hasta la fecha, llegaron mil doscientos ochenta y dos bombarderos pesados norteamericanos para atacar la industria petrolera alemana. Su escolta, igual de masiva, era una fuerza de más de mil doscientos cazas P-38 Lighting, P-47 Thunderbolt y P-51 Mustang. Para oponerse a los norteamericanos había una fuerza de cazas combinada de trescientos Bf-109, Fw 190 y Me 410 reunidos en la zona de Magdeburgo, esperando la oleada de bombarderos norteamericanos.

Horst, en Black 14, y su escolta volaban a 32.000 pies cuando una gran bandada de Mustang se lanzó en picado hacia los cazas alemanes. La pareja ascendió en dirección a los Mustang a toda potencia. Cuando estuvieron más cerca, el piloto que lideraba a los aviones enemigos empezó a disparar. Las balas impactaron en el Messerschmitt del escolta de Horst y lo derribaron. Cuando el

mismo Mustang pasó sobre Horst, este logró realizar unos disparos repentinos con su cañón y vio cómo el P-51 caía brevemente mientras empezaba a perder refrigerante. El piloto del Mustang abrió la cúpula e invirtió el avión por dos veces, intentando abandonar la cabina. Lo logró al tercer intento. Horst consignó que eran las 2.20 h de la tarde. El piloto norteamericano descendió en paracaídas y tocó el suelo un momento después, cerca de Eichenbarleben, al sur de Magdeburgo. Luego fue hecho prisionero de guerra.

Pero, para Petzschler, la acción no había terminado. El escolta del Mustang derribado disparó al 109 de Horst y dio en el blanco varias veces. El alemán descendió en paracaídas y aterrizó cerca de un grupo de aviadores norteamericanos que también se habían lanzado en paracaídas desde su bombardero dañado. De los restos del 109 de Horst se extrajo la ametralladora fotográfica. La película que contenía confirmó su victoria sobre el Mustang. Ese día, los cazas de defensa y la artillería antiaérea alemanes derribaron treinta y dos bombarderos pesados norteamericanos y catorce cazas de escolta.

A finales de septiembre de 1944, Horst se integró en el grupo norte de entrenamiento de pilotos de caza en Liegnitz, en Baja Silesia, como instructor de pilotos de caza, donde formaba a pilotos de bombarderos en el manejo de aviones de caza. Sirvió en Liegnitz hasta que, en febrero de 1945, pidió que lo enviaran de nuevo al frente oriental. Se le concedió el traslado y, el 15 de febrero, se presentó ante el *Oberleutnant* Anton Lindner, jefe de la 10/JG 51 en Danzing. Lo nombraron jefe de escuadrilla y su unidad pilotaba los mejores y más modernos Bf-109, los G-10. En la nueva unidad, aumentó su cuenta de victorias hasta alcanzar las veintiséis. La última de ellas fue un Pe-2 ruso derribado el 27 de abril de 1945, menos de dos semanas antes del fin de la contienda.

Durante los últimos días de la guerra, el jefe del grupo de Horst ordenó a quince pilotos que volaran a Copenhague y se rindieran a las fuerzas británicas. Cuando ya había despegado, Horst se dio cuenta de que el depósito externo situado en el ala perdía combustible. Como no podía llegar a Copenhague, se vio obligado a hacer un aterrizaje sin motor en Bulltofta, en Suecia. En Bulltofta le dijeron que él y su avión permanecerían recluidos mientras durara la guerra y recibió garantías de que sería tratado de acuerdo con lo dispuesto en las Convenciones de Ginebra. Se le pidió que entregara su pistola Browning de 7.65 mm belga y que no saboteara su avión activando la carga explosiva colocada entre la palanca de mando y el depósito de combustible. Luego fue escoltado al comedor de oficiales donde se le ofreció una excelente cena.

La guerra en Europa terminó formalmente el 8 de mayo de 1945, pero Horst permaneció bajo custodia sueca hasta enero de 1946. Luego, para su horror, él y

otros internos alemanes fueron entregados a los rusos. Primero lo llevaron a Letonia y luego a Rusia, donde estuvo encarcelado hasta su liberación, el 22 de septiembre de 1949.

A lo largo de sus doscientas noventa y siete misiones durante la Segunda Guerra Mundial, Horst Petzschler obtuvo veintiséis victorias aéreas y fue derribado trece veces, doce de ellas por fuego antiaéreo y, la otra, por un caza enemigo.

Después de la guerra, Horst vivió un tiempo en Canadá trabajando como mecánico de automóviles. Luego se trasladó a Estados Unidos, donde trabajó en la industria aeronáutica para Boeing, Lear, Northrop y Beechcraft.

20 de julio de 1940. En el cielo nocturno, sobre el Ruhr, un Messerschmitt bimotor Me-110, un avión que había demostrado ser un rotundo fracaso como caza de escolta de largo alcance, iba a determinar su capacidad como caza nocturno para la defensa. El *Oberleutnant* Werner Strieb iba a los mandos. Durante los cinco años siguientes, Strieb sumó sesenta y seis derribos de aviones aliados en campañas de combate nocturno, una modalidad de combate que para muchos historiadores fue uno de los aspectos más satisfactorios del poder aéreo alemán en el conflicto. Durante los bombardeos de la *Royal Air Force* a Núremberg en la noche del 30 al 31 de marzo de 1944, los cazas nocturnos de la Luftwaffe derribaron ciento siete bombarderos británicos, logrando la mayor victoria nocturna de la guerra.

En los años previos al conflicto armado, ninguna de las fuerzas aéreas de los principales contendientes de la Segunda Guerra Mundial mostró demasiado interés en el combate nocturno. La apatía de Gran Bretaña y Alemania en ese terreno perjudicó seriamente a ambas naciones cuando se vieron forzadas a defenderse de los bombardeos durante la noche. Esta actitud estaba directamente relacionada con la opinión, muy extendida, de que el bombardeo era mucho más importante que la persecución y que los cazas tenían una importancia secundaria frente al diseño, desarrollo y fabricación de bombarderos. En la fuerza aérea de Estados Unidos esta negligencia era tal que el país entró en la guerra sin un solo tipo de avión de caza con una capacidad equivalente a las armas de caza alemanas y japonesas de la época: el Messerschmitt Bf-109 y el A6M Zero respectivamente.

Werner Strieb intentó ignorar los focos reflectores cegadores que iluminaban el trozo de cielo por el que volaban los bombarderos Whitley de la RAF rumbo al valle del Ruhr, el corazón industrial de Alemania. Tenía a su favor la altura y la velocidad frente a los Whitley. Mientras descendía en picado a través de los intensos rayos de luz, Strieb se concentró en uno de los aviones enemigos.

Alrededor de su Me-110 y del Whitley arreciaba el fuego antiaéreo alemán. Gracias a su mayor velocidad, pronto se colocó en posición de disparo y fue acercándose al avión británico. Disparó los cañones de 20 mm y se enojó al ver que los proyectiles pasaban lejos del bombardero. El Whitley continuaba su camino. Strieb se inclinó mucho y dio la vuelta. Pasó de nuevo por delante de los rayos de los focos reflectores para volver a alinearse con el bombardero. En su segundo intento, varios proyectiles letales impactaron en el fuselaje y en el compartimento para las bombas del Whitley, que vertió gasolina para aviación antes de explotar con violencia. La acción fue el primer derribo de un caza nocturno sobre Alemania.

A principios de 1943, la moral de la Luftwaffe languidecía. Y es que muchos de sus oficiales eran conscientes de lo inútil que resultaba la decisión de Hitler y Goering de que la fuerza aérea siguiera siendo un arma estrictamente ofensiva. Se intensificaba la fabricación de bombarderos en detrimento de la producción de cazas, a la que daban mucha menos prioridad. De resultas de ello, había una desesperada necesidad de pilotos y aviones para la defensa de Alemania, pues la capacidad de bombardeo estratégico de los aliados había aumentado. A principios de año, la aviación de caza diurna de defensa alemana era de tan solo doscientos aviones monoplaza. Aunque eran buenos cazas —el Focke-Wulf Fw 190 y el Messerschmitt Bf-109— constituían una cantidad ridícula de aviones para hacer frente a los grandes y cada vez más numerosos bombarderos norteamericanos atacantes. El Fw 190A-3, un avión muy manejable recientemente incorporado a la fuerza aérea alemana, llevaba un motor radial BMW de 1.700 caballos que le proporcionaba una velocidad punta de 418 mph. Desafortunadamente para los alemanes, no tenían aparatos suficientes. La aviación nocturna de la Luftwaffe estaba un poco mejor preparada. Tenía trescientos noventa aviones, sobre todo cazas bimotores Messerschmitt Me-110.

Esa primavera, el general de división Josef Kammhuber, jefe de los cazas nocturnos de defensa, convenció al Reichsmarshall Hermann Goering de la necesidad de aumentar la aviación de defensa nocturna hasta los dos mil cien aparatos. Kammhuber creía que el Reich iba a sufrir pronto los efectos de las fuerzas aéreas aliadas, cuya capacidad de bombardeo crecía rápidamente. Pero cuando sometió el plan a la aprobación de Hitler, el Führer se negó a escucharle. Durante los meses siguientes quedó demostrado que Kammhuber tenía razón.

Como recordaba el jefe del mando de la aviación de caza Adolf Galland:

> Llevábamos dos años errando el camino. Después de la batalla de Inglaterra hubiéramos debido pasar a la defensa en el oeste. Tendríamos que haber dado prioridad al caza frente al bombardero, como hicieron los británicos cuando vivían bajo la amenaza de los ataques alemanes, antes de que pasaran a la ofensiva. Solo la recuperación de la superioridad aérea sobre nuestro territorio nos hubiera

colocado en posición de reanudar algún día la ofensiva.

Wolfgang Falck, conocido como «el halcón» logró solo siete victorias en toda su carrera como piloto del caza nocturno Me-110, pero fue mucho más importante para la Luftwaffe de lo que esa cifra hace suponer. Este aviador se convirtió en el «padre de la aviación de caza nocturna de Alemania».

Falck se formó en la escuela alemana de transporte aéreo en Schleissheim, donde ingresó en 1931, a los veintiún años. Luego fue seleccionado para recibir instrucción como piloto de caza en Lipetsk, en la Unión Soviética, como parte de un acuerdo de formación germano-ruso. Falck:

> El Estado Mayor era alemán, pero el personal de mantenimiento y todos los mecánicos y los empleados del hangar eran rusos —soldados rusos—, pues era una base del Ejército Rojo. Volábamos con el Fokker P-3, un avión de diseño alemán con un motor británico Napier Lion, pilotado por alemanes en Rusia, utilizando manuales técnicos escritos en español. Con esos manuales perdimos muchísimo tiempo. Alemania tenía prohibido (por las disposiciones del Tratado de Versalles firmado tras la Primera Guerra Mundial) poseer aviones, por lo que los aparatos los había comprado un gobierno sudamericano, no sé cuál, y luego los había vendido y reenviado a Rusia para que los utilizasen los alemanes. De modo que al menos cinco países estaban implicados en la instrucción «secreta» de los pilotos alemanes en Rusia.

A los veinticuatro años, Falck ascendió a teniente e inmediatamente se le ordenó que escribiera al ministro de la Guerra y presentara su dimisión del servicio militar. Una vez aceptada la dimisión lo hicieron instructor de la escuela de pilotos de caza de Schleissheim. Tras la reocupación alemana de Renania, Falck y otros instructores de Schleissheim se unieron a un nuevo grupo de caza que se había creado en Kitzingen, cerca de Frankfurt. Falck:

> En esa época éramos el único grupo que tenía metralletas y munición real. Los demás grupos eran tan inofensivos como polillas. Por entonces, un ala de caza francesa podría haber eliminado a toda la fuerza aérea alemana.

El Halcón pronto fue trasladado al ala de caza Richthofen como jefe del primer escuadrón. Cuando se creó el III Gruppe [grupo] del ala Richthofen, se le entregó el mando de un escuadrón de la nueva unidad y, justo antes del comienzo de la Segunda Guerra Mundial, el III Gruppe fue trasladado a un ala destructora, la ZG-26 (*Zerstörergeschwader*), que volaba con el Me-110.

Los doce 110 del escuadrón de Falck fueron los primeros aviones alemanes que volaron en la guerra, que empezó el 1 de septiembre de 1939. Tras participar en la campaña de Polonia, su unidad se trasladó a la bahía de Heligoland, donde, el 18 de diciembre, participó en la mayor batalla aérea desde la Primera Guerra Mundial entre alemanes y británicos. En el enfrentamiento, los cazas de la Luftwaffe interceptaron una gran fuerza de bombarderos Wellington de la RAF que atacaban Wilhelmshaven. El ataque resultó desastroso para los británicos, convirtiéndose en un golpe maestro de propaganda para los alemanes. Las

autoridades explotaron a fondo la victoria de la Luftwaffe que, según contaban los periódicos y las revistas alemanas, había dado lugar a tres nuevos héroes de las fuerzas aéreas: el teniente coronel Carl Schumacher (comandante de ala), y Johannes Steinhoff y Wolfgang Falck, dos de los mejores jefes de escuadrón de Schumacher. Steinhoff había dirigido los cazas Bf-109 y Falck los Me-110. El editor del periódico de aviación *The Aeroplane* dijo de Falck, al que conocía de antes de la guerra:

> Parece un halcón. No es lo suficientemente grande para ser un águila. Pero tiene los rasgos aguileños que los artistas y novelistas suelen atribuir a los heroicos hombres pájaro. Habla un inglés excelente y es un compañero encantador.

La participación de Falck en la batalla aérea de Wilhelmshaven lo convirtió en unos de los jefes de escuadrón más famosos de la Luftwaffe. Pocos meses después, el general Albert Kesselring le ordenó viajar a Düsseldorf para hacerse cargo del I/ZG-1.

La unidad de Falck, tenía su base en Aalborg, cerca de la frontera danesa en 1940, y a menudo era víctima de bombardeos previos a los derribos y de ametrallamientos desde el aire de la RAF. Por eso, cuando llegaban aviones enemigos, el Halcón, junto con sus compañeros pilotos, se encontraban a menudo tumbados en el suelo, con la cara en el barro de una trinchera refugio.

> Ahí estábamos los pilotos de caza, tumbados en zanjas. Cómo lo odiábamos. Había un joven oficial de radar con nosotros que nos ofrecía sus predicciones: «Los británicos se acercan por la bahía. Estarán aquí dentro de diez minutos… ocho minutos… tres minutos». Luego se desataba un infierno. Por entonces, el radar era un sistema nuevo para nosotros, es algo que olvidamos fácilmente ahora que es una herramienta tan común. Por entonces aún no se había hallado la forma de utilizar ese instrumento adecuadamente. Pero yo pensaba que si sabíamos dónde estaban los bombarderos y cuándo era probable que llegaran, tendríamos una buena oportunidad de interceptarlos. Cualquier cosa era mejor que estar en una zanja esperando que me cayera una bomba en la cabeza. Yo pensaba que tenía que haber un modo de despegar antes de que llegaran y, después del ataque, volar hacia el mar con ellos en la oscuridad y acompañarlos hasta que se hiciera de día. Entonces podríamos derribarlos. Elaboré un sistema para poner eso en práctica después de reunirme con el jefe de reflectores y el encargado del radar. Establecimos un mapa especialmente codificado. Primero lo probé con tres tripulaciones para ver si podíamos volar de noche con el Me-110. Ahora parece increíble, pero demuestra lo poco que sabíamos por entonces y lo poco preparados que estábamos para lo que iba a venir.

Durante uno de los ataques nocturnos de la RAF, Falck se puso tan furioso al verse impotente frente a la aviación enemiga que dijo a sus pilotos: «Vamos a despegar y a pillar a esos ingleses». Corrieron a sus aviones y despegaron sin cascos, ni paracaídas, ni siquiera radios. Los pilotos de los Me-110 no podían comunicarse. Persiguieron y alcanzaron a los bombarderos británicos y entablaron breves intercambios de cañonazos sin resultados aparentes. Pero el ejercicio demostró a Falck que, con radar y buenas comunicaciones, era posible interceptar y derribar a los aviones incursores. Posteriormente, el jefe de

escuadrón redactó un informe en el que exponía la experiencia y sus conclusiones y teorías sobre el combate nocturno. El informe llegó al Ministerio del Aire y dio lugar a medidas inmediatas. Falck recibió la visita de Ernst Udet, del coronel general Erhard Milch y del general Albert Kesselring. Parecía que había llegado la hora de que la Luftwaffe tuviera una aviación de caza nocturna eficaz.

La Batalla de Francia archivó esos planes. Wolfgang Falck y la ZG-1 lucharon en ella operando desde una base en Le Havre. Tras el victorioso final, Kesselring ordenó a Falck que llevara un escuadrón a Düsseldorf para formar una nueva ala de caza nocturna que defendiera la zona de los ataques de la RAF. En Düsseldorf, Falck contó con la cooperación del teniente coronel que dirigía el funcionamiento de los reflectores, pero se metió en problemas cuando se reunió con el jefe de un escuadrón de Bf-109 que había estado experimentando con operaciones de caza nocturna. El jefe era un obstruccionista, pero era comandante y él era un simple capitán. Mientras Falck trabajaba en la organización de la nueva ala de aviones Me-110 de caza nocturna, le convocaron a una reunión en La Haya para discutir sus teorías sobre la caza nocturna con Goering, Kesselring, Udet, el general Kastener (jefe de personal), y el general Bruno Loerzer, amigo y mentor de Goering.

En la reunión, Goering nombró a Falck jefe de ala de la *Nachtjagdgeschwader* 1 (NJG-1), pero no lo ascendió. Fue el único capitán en la historia de la Luftwaffe que sirvió como jefe de ala. Falck le habló a Goering del problema que tenía en Düsseldorf con el mayor, que no quería colaborar con él, y el *Reichsmarshall* le dijo que regresara y lo echara. «Escoja un nuevo oficial para dirigir el grupo 109. También necesita un buen encargado de radar y otro del fuego antiaéreo. Puede elegir entre los oficiales de la Luftwaffe». De vuelta a la base, Falck despidió al reacio mayor y convirtió a Johannes Steinhoff en jefe del II/NJG-1. El siguiente problema para Falck fue el jefe de la unidad antiaérea, que también se mostraba poco colaborador, hasta el punto de cuestionar el valor de los pilotos de caza nocturna. Entonces, a la noche siguiente, Falck envió al hombre a una misión nocturna en un Me-110: «Coronel, quiero que vea lo que es estar allí arriba, en la oscuridad, soportando el fuego antiaéreo propio mientras los británicos te disparan ametralladoras múltiples». El coronel declinó la invitación y, a partir de ese momento, se mostró más cooperativo.

Poco a poco, el ala de caza nocturna de Falck empezó a crecer hasta ser mucho más numerosa que un ala de caza normal. Recibió dos escuadrones de Dornier Do-17 para volar como incursor en operaciones de caza nocturna sobre las bases de la RAF en Inglaterra. Los combates nocturnos fueron aumentando y las victorias de la unidad crecieron. Entonces Kesselring decidió nombrar al

coronel Josef Kammhuber del Estado Mayor jefe de la división de cazas nocturnos, responsable de la coordinación de proyectores, radar y operaciones aéreas. Falck:

> Por entonces no conocía muy bien a Kammhuber. Vino a mi oficina y me dijo: «Por favor, ¿puede decirme cuál es su opinión sobre estas operaciones?». Me pidió que me sentara y fue todo amabilidad. A los pocos días, todo eso cambió, claro, pero, durante los tres años siguientes, estuvimos tan unidos como hermanos gemelos. Kammhuber era excepcional, capaz y realista. Lo admiraba.

La evolución experimentada por la organización de los cazas nocturnos de la Luftwaffe dirigida por Kammhuber y Falck, produjo un desarrollo innovador que la llevó a alcanzar un funcionamiento altamente eficaz. En lugar de dirigir tres grupos de caza, como era habitual para un jefe de ala, Falck se hizo cargo de ocho grupos repartidos geográficamente desde Noruega hasta la península de Brest. Ascendió al grado de coronel, sirviendo, en la práctica, como jefe de división, y se convirtió en adjunto de Kammhuber, que ascendió a general. Finalmente, después de tres años trabajando juntos con éxito, las diferencias de enfoque ante los enormes problemas planteados por las operaciones de caza nocturna acabaron provocando su separación.

Tras dejar su puesto junto a Kammhuber, Wolfgang Falck asumió un papel de responsabilidad en la defensa de caza diurna y nocturna del Reich, hasta que, en el verano de 1944, se puso en contacto con su viejo amigo Adolf Galland y le pidió un puesto como piloto. Galland le ofreció ser jefe de cazas en los Balcanes, con cuartel general cerca de Belgrado, pero el puesto quedó anulado a los pocos días, cuando Rumanía y Bulgaria cambiaron de bando en la guerra. En marzo de 1945 fue nombrado jefe de cazas en Renania, pero, al llegar a la zona, fue incapaz de localizar al Estado Mayor ni su cuartel general. Pasó las últimas semanas de la guerra en el sur de Alemania y se convirtió en prisionero de guerra de los norteamericanos el 3 de mayo de 1945.

Más tarde, los británicos llevaron al Halcón a Bielefeld a trabajar con el cuerpo de ingenieros reales que supervisaban a los trabajadores alemanes. A la larga, eso le llevó a trabajar como asesor de la North American Aviation en Bonn. Adolf Galland, que en su magnífico libro *The First and The Last* relató el nacimiento y el ocaso de la Luftwaffe, dijo de él:

> Wolfgang Falck no solo fue unos de los primeros en volar en 1939, sino también uno de los más grandes por su papel como pionero e innovador en el nuevo arte de la caza nocturna. Fue uno de nuestros mejores hombres.

BIBLIOGRAFÍA

BAUMBACH, Wener, *The Life and Death of the Luftwaffe*, Coward-McCann, 1960.

BEKKER, Cajus, *The Luftwaffe War Diaries*, Doubleday&Co., 1968.

BERGEL, Hugh, *Flying Wartime Aircraft*, David and Charles, 1972.

BISHOP, Edward, *The Battle of Britain*, George Allen and Unwin, 1960.

BRICKHILL, Paul, *Reach for the Sky*, Collins, 1954.

BROWN, Eric, *Wings of the Luftwaffe*, Airlife Publishing, 1993.

CALDWELL, Donald L., *Top Guns of the Luftwaffe*, Ivy Books, 1991.

COLLIER, Richard, *Eagle Day*, Pan Books, 1968.

CROOK, D.M., *Spitfire Pilot*, Faber&Faber.

DEIGHTON, Len, *Fighter*, Ballantine Books, 1977.

EMDE, Heiner, *Conquerers of the Air*, The Viking Press, 1968.

FABER, Harold, *Luftwaffe: A History,* Quadrangle-New York Times Books, 1977.

FORRESTER, Larry, *Fly for your Life*, Bantam Books, 1973.

FREEMAN, Roger A., *Mighty Eighth War Diary*, Jane's, 1981.

GALLAND, Adolf, *The First and the Last*, Ballantine Books, 1954.

GALLICO, Paul, *The Hurricane History*, Four Square Books, 1967.

GELB, Norman, *Scramble*, Michael Joseph, 1986.

GILBERT, James, *The Great Planes*, Ridge Press, 1970.

GOLLEY, John, *Whittle*, Airlife, 1987.

GUNSTON, Bill, *Fighter!*, Parragon, 1997.

GURNEY, Gene, *Five Down and Glory*, Ballantine Books, 1958.

HALL, Roger, *Clouds of Fear*, Coronet Books, 1975.

HEILMANN, Willi, *I Fought You From The Skies*, Award Books, 1966.

HESS, William e Ivie y THOMAS, G., *Fighters of the Mighty Eighth*, Motorbooks International, 1990.

INFIELD, Glenn, *Big Week!*, Pinnacle Books, 1974.

JOHNSON, J.E., *Wing Leader*, Ballentine Books, 1957.

KENT, J.A., *One of the Few*, Corgi, 1975.

LAMING, Tim, *RAF Fighter Pilot*, W.H. Allen, 1991.

LEE, Asher, *Goering-Air Leader*, Hippocrene Books, 1972.

LYALL, Gavin, *The War in the Air*, Ballantine Books, 1968.

MASON, F.K., *Battle Over Britain*, McWhirter Twins, 1969.
MOSLEY, Leonard, *The Reich Marshal*, Doubleday, 1974.
NESBITT-DUFORT, John, *Scramble: Flying the Aircraft of WW2*, Speed and Sports Publications, 1970.
O'LEARY, Michael, *Mustang, A Living Legend*, Osprey, 1987.
QUILL, Jeffrey, *Spitfire*, Arrow Books, 1985.
STEINHOFF, Johannes, *The Final Hours*, Nautical and Aviation Publishing, 1977.
—, *The Last Chance*, Hutchinson&Co., 1977.
—, *Messerschmitts Over Sicily*, Stackpole Books, 2004.
TIME-LIFE BOOKS, *The Luftwaffe*, 1982.
TOLIVER, Raymond F. y CONSTABLE, Trevor J., *Fighter Aces*, Macmillan, 1965.
—, *Horrido!*, Macmillan, 1968.
—, *The Blond Knight of Germany*, Ballentine Books, 1970.
TOWNSEND, Peter, *Duel of Eagles*, Simon and Schuster, 1970.
TURNER, John Frayn, *The Bader Tapes*, The Kensal Press, 1986.
WAGNER, Ray, *Mustang Designer*, Orion Books, 1990.
WEAL, John, *Bf 109F/G Aces of the Western Front*, Osprey, 1999.

Table of Contents

AGRADECIMIENTOS
INTRODUCCIÓN
Capítulo 1. ADOLF GALLAND
Capítulo 2. WERNER MÖLDERS
Capítulo 3. GUNTHER RALL
Capítulo 4. ERICH HARTMANN
Capítulo 5. JOHANNES STEINHOFF
Capítulo 6. HANS-JOACHIM MARSEILLE
Capítulo 7. OTROS PILOTOS DE LA LUFTWAFFE
BIBLIOGRAFÍA