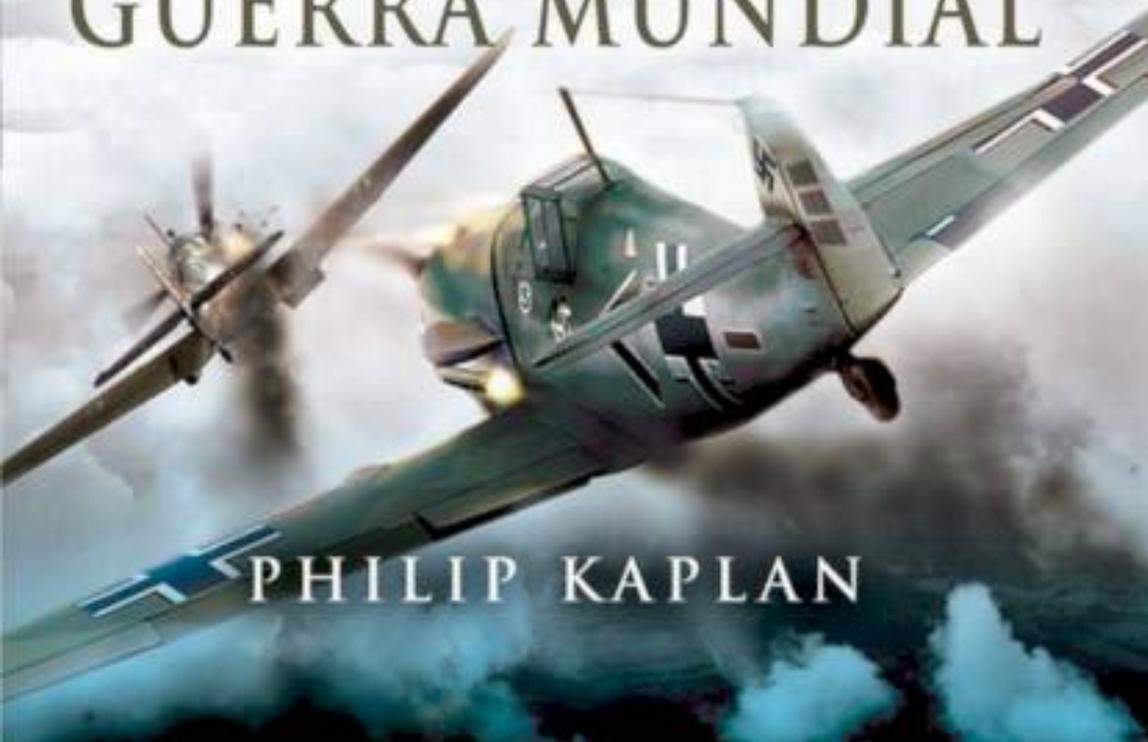




ASES DE LA LUFTWAFFE
EN LA SEGUNDA
GUERRA MUNDIAL



PHILIP KAPLAN

Este libro analiza la realidad que se esconde tras los mitos de los legendarios ases alemanes de la aviación de caza de la Segunda Guerra Mundial. El autor explica por qué solo unos pocos pilotos –aquellos para quienes el deseo de combatir se antepone a todo– acumularon tal cantidad de victorias. También analiza las habilidades que debe tener un buen piloto –una aptitud natural para el vuelo, puntería, agudeza visual– y el modo en que se desarrollaron las tácticas de caza. El libro recorre la historia de famosos y reputados modelos como el Messerschmitt Bf-109 y el Focke-Wulf Fw 190, y examina todas las características, ventajas y desventajas de cada uno de ellos en el combate aéreo. Philip Kaplan reúne magistralmente una valiosa documentación sobre las experiencias de pilotos como Werner Mölders, Gunther Rall, Adolf Galland, Erich Hartmann, Hans-Joachim Marseille o Johannes Steinhoff, basadas en investigaciones de archivo, diarios, cartas, memorias publicadas e inéditas y entrevistas personales a los veteranos. Este es uno de los grandes libros sobre el arma aérea alemana durante la Segunda Guerra Mundial.

Índice de contenido

Cubierta

Ases de la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial

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

Fotografías

Bibliografía

Notas

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 efícamísimo 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 desarrollo 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 di-

cho 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 mani-

festaciones 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 uni-

dad 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 JG3 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 reali-

dad 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 12000 pies sobre ocho Hurricane que volaban a 3000 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