

¿Qué pasó en Alemania con los aviones a reacción?

Conferencia pronunciada en Buenos Aires por el Teniente General de Aviación alemán Adolfo Galland, Inspector de las Fuerzas de Caza durante la segunda guerra mundial. Se da a conocer a nuestros lectores por concesión especial de la "Revista Nacional de Aeronáutica", argentina, que posee los derechos de publicación.

La prioridad de Alemania en el desarrollo de los aviones a reacción y la equivocada apreciación de sus posibilidades estratégicas en la segunda guerra mundial.

Prólogo.

En la presente exposición se tratará de examinar de una ojeada un interesante complejo de interrogantes que se sucedieron durante la segunda guerra mundial, y que aún hoy en día se presentan envueltos en tinieblas.

El espacio de tiempo transcurrido desde tales acontecimientos hasta la fecha servirá para conseguir mayor objetividad.

Sin detenernos siquiera un momento en consideraciones o resentimientos políticos, hay que hacer notar que durante el régimen autoritario que reinaba en Alemania en ese entonces, sólo tenía validez una decisión final. A veces tal decisión era acertada. De ella, por ende, no se habla más hoy en día. Pero a veces la decisión era errónea, y, sumada al error, sobrevinía una sucesión dramática de dificultades, con sus terribles consecuencias. En tal caso, se trata ahora de reconstruir el desarrollo de los acontecimientos y las condiciones que reinaban en el momento de producirse la decisión equivocada, a fin de llegar lo más cerca posible al "porqué" de la cuestión.

Aun cuando se haga acopio de más puntos de vista o premisas, sacadas de las esferas políticas, económicas o ideológicas, a fin de analizar las causas que motivaron el "porqué" de haber sido tomada la decisión final de tal o cual forma, seguirán siendo los motivos un secreto del conductor, al cual no puede llegar aún hoy en día el juicio sereno de la Historia.

Rogamos a todos se trasladen con el pensamiento a la época en que la propulsión a reacción hizo su aparición.

La propulsión de aviones sin hélice dió lugar a una transformación revolucionaria, y con ello comenzó una nueva época muy diferente y bien destacada en el desarrollo aeronáutico.

Los trabajos científicos de investigaciones en el campo de la propulsión por reacción datan de la época que limita con el final de la primera guerra mundial.

Desde los años 1937-38 se efectuaron intensas pruebas en Alemania.

Los aviones a reacción se construyeron en la segunda mitad de la última contienda, con un éxito sensacional, que sólo volvemos a encontrar en la invención del radar y de la bomba atómica.

¿Cómo fué posible que a la Aviación alemana no le fuera dable utilizar estratégicamente en forma acertada esta enorme ventaja técnica que se le presentaba?

El primer avión cohete de intercepción del mundo.

En otoño de 1940, cuando ya se estaba eclipsando la batalla sobre Inglaterra, me mostró un día Udet, en el Cuartel Principal de Goering, los planos de proyectos del constructor profesor doctor Alejandro Lippisch (1), para la construcción de un caza de intercepción por cohete.

Udet, en su carácter de Director general del Material, era el responsable de todo el equipo aéreo alemán. No constituía un secreto para nadie que su corazón latía principalmente para aquella Arma, que lo apasionó e hizo famoso cuando era un joven piloto durante la primera guerra mundial. Extravagante, arriesgado y deportista, no había cambiado un ápice, pese al alto y responsable puesto que ocupaba.

(1) Actualmente en los Estados Unidos de Norteamérica.

Ya en ese entonces me habló Udet de la necesidad de contar con una defensa aérea alemana. Dos razones eran las que, según su opinión, retrasaban el desarrollo de nuevos aviones revolucionarios y, en general, el progreso de la Aviación de caza:

a) La orden fundamental del Führer y Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, de que, en razón a las perspectivas de una guerra que se auguraba de corta duración, debían ser dejadas de lado todas las tareas de investigación y desarrollo que no pudieran estar terminadas en el plazo de un año, prefiriéndose los proyectos que se hallaran próximos a ser terminados.

b) La prioridad absoluta que gozaba la idea ofensiva, sin trabas en la conducción de la guerra aérea alemana.

Udet sostenía la opinión irrevocable de que el caza, y no el bombardero, decidiría la guerra aérea. En Otoño de 1941 se permitió, incluso, exteriorizar la siguiente opinión: "Si esto sigue así vamos a perder la guerra, como perdimos la última. ¡Ningún caza! ¡Ningún caza! ¡Siempre solo bombarderos y sólo bombarderos! ¡Es una locura! Si yo pudiera hacer salir cada día 1.000 cazas, no volvería bien pronto ningún avión enemigo sobre el Reich. Si no aumentamos la Aviación de caza en forma sensible para colocarnos a la defensiva, si eso no lo hacemos para el año 1942, perderemos la guerra."

Por supuesto, él solo no pudo imprimir a tales cosas la urgencia que luego se tornaría decisiva. Pero con toda seguridad fué un mérito de Udet el hecho de que estos trabajos no fueran totalmente dejados de lado.

En mayo de 1940 se podían ya efectuar los primeros vuelos de prueba con la construcción Lippisch, el Me-163, construido por la Casa Messerschmitt.

Se sobrepasa por primera vez el límite de los 1.000 km-h.

En mayo de 1941 se había reunido un pequeño número de hombres de Ciencia y técnicos en el aeródromo de Peenemunde, situado en la provincia de Mecklenburgo. Entre ellos se hallaba el doctor Lippisch, constructor del avión cohete Messerschmitt 163. El record absoluto de velocidad para aviones terrestres, con 755 km-h., ha-

bía sido superado hacía tiempo por este pequeño avión, aunque se mantenía en secreto.

El vuelo fué registrado con 880 km-h., y el siguiente con 920 km-h. A esta velocidad, debido a la vibración, se desprendió el timón de dirección. El aterrizaje, no obstante, pudo efectuarse sin novedad.

En adelante debían ponerse más serias las cosas. Todavía eran necesarios tres o cuatro vuelos más para alcanzar la meta deseada, ya que siempre, al llegar a los 900 km-h., se terminaba el combustible y se paraba el motor motopropulsor. Evaluadas exactamente las mediciones efectuadas, se comprobó que la velocidad lograda había sido de 1.004 km-h. Esto sucedió el 10 de mayo de 1941.

Al lado de Dittmar se destacaron en forma muy meritoria los pilotos Opitz y Spate en las pruebas del primer caza-cohete interceptor.

Pruebas y empleo del Me-163.

Los primeros vuelos de la serie previa fueron dados a un comando de pruebas táctico (bajo las órdenes de Spate), un eximio piloto de planeadores y Mayor del Arma de caza. Las dificultades se sucedían al hacer despegar este pequeño avión con unos 2.000 kilogramos de combustible y con un tren que, una vez efectuado el despegue, constituyó en especial una gran desventaja. Por tal motivo se efectuaron luego pruebas para su despegue desde un carril catapulta, o por medio del remolque de otro avión. Tácticamente se evidenció este avión como sumamente útil para efectuar la defensa aérea local de objetivos.

El radio de empleo fué confirmado en la práctica con una altura de subida hasta 10.000 metros en un radio de 80 kilómetros. La conducción se efectuaba desde una pequeña central de interceptación que pertenecía a la unidad directa, y el resto de la red en forma conjunta y de manera informativa. Al entrar una formación o un avión aislado enemigo dentro del radio de los 80 kilómetros, se producía el despegue de los aviones cohete de la unidad, en forma aislada y en rápida sucesión, calculando exactamente los segundos necesarios.

Tomaban altura en bandada, con un rumbo que les era dado por la central de interceptación, y con un ángulo de subida increi-

ble hasta tener a la vista a la unidad enemiga y poseer unos 1.000 metros más de altura que ella. Todo eso sucedía en un espacio de tiempo increíblemente corto (dos o cuatro minutos).

A través de interrogatorios efectuados a prisioneros y de ciertos informes, se conoció la enorme impresión que habían causado los primeros empleos y las victorias logradas por los interceptores cohete alemanes a principios de 1944.

Un punto débil del Me-163 lo constituía su armamento fijo, de sólo dos cañones, insuficiente en relación al escaso tiempo de que se disponía para disparar en virtud de la alta velocidad de aproximación al blanco.

De acuerdo con los planes existentes, se había previsto la creación de unidades de caza interceptoras cohete, distribuidas en forma de semicírculo frente al NW. de la bahía alemana, y en dos círculos concéntricos alrededor de Berlín y del territorio del Ruhr. Aparte de eso se emplearon dos escuadrillas reforzadas para la protección de las instalaciones de gasolina sintética de Leuna (en Leipzig) y de la super-instalación de nafta sintética de Poelitz (en Stettin), respectivamente.

El éxito quedó de lado.

Las series que fueron terminadas en 1944 sobrepasan a veces los 100 aviones mensuales de este tipo. Pero en tal estado de cosas sobrevino una escasez tal de combustible líquido para cohetes, que ni siquiera se pudo continuar con la instrucción necesaria para preparar la cantidad de pilotos de Me-163 que era menester.

Sin ningún lugar a dudas, se habían cometido errores en la planificación integral de armamentos, puesto que los mismos combustibles fueron de repente necesarios también para una gran cantidad de otros fines y en especial para las V-2.

Así se derrochó, sin ningún resultado o efecto positivo, una de las conquistas técnicas alemanas de la última guerra más revolucionaria. Hubiera sido adecuada, para proporcionar en la defensa aérea una nueva posibilidad a la lucha de masa contra masa que, para entonces, con la entrada de los Estados Unidos de Norteamérica en la guerra, se hallaba perdida para Alemania.

Dicha posibilidad se hallaría enunciada de la siguiente manera: "Una capacidad técnica sobresaliente, tácticamente bien empleada, se impone a una masa superior en número, pero técnicamente inferior."

La mayoría de los aviones de este tipo cayeron en manos rusas al finalizar la guerra. Los informes de Corea nos muestran que los constructores aeronáuticos rusos han sabido sacar provecho de las experiencias alemanas. La combinación de propulsión por turbina y cohete, que ya a principios de 1945 fué probada con éxito en el Me-262, la volvemos a hallar hoy día en el Mig-15.

En especial, la construcción subsiguiente del Me-163, el Junkers 263 B, siguió el camino directo del Dessau a Moscú, y vuelve a aparecer en el Jak 21, que, según informes, ya ha sobrepasado en amplia escala el límite del sonido.

El Messerschmitt 262, el primer caza a turbina de la segunda guerra mundial.

Mirada histórica retrospectiva.

El 27 de agosto de 1939 voló el piloto von Chaimb el primer prototipo con turbina alemán, el Heinkel 178.

Mientras los ingleses llevaban al aire en 1941 el primer prototipo mototurbina, el Gloster-Whittle E 28/39, las fábricas Messerschmitt y Heinkel habían diseñado cada una un avión de caza, con dos turbinas Junkers o Heinkel-Hirth. Los proyectos datan de los años 1938 y 1939. Un año después se efectuaron las primeras pruebas en vuelo con el Me-262, aunque todavía con motores convencionales. La turbina Junkers, mientras tanto, había adelantado un poco más en su desarrollo. Todas estas tareas habían sido mantenidas en el más estricto secreto.

Ya bien entrado el Otoño de 1942 voló por primera vez la construcción Messerschmitt-Junkers, es decir, el Me-262.

Las dificultades técnicas no estribaban entonces tanto en el avión y en sus condiciones de pilotaje como en la poca seguridad de funcionamiento que ofrecían las turbinas de reacción.

Mientras tanto, con motivo de la muerte de Udet, lo había sucedido en su cargo el Mariscal de campo Milch. El también trató desde los primeros momentos de dar la

prioridad en la fabricación aérea a la producción de aviones de caza. Pero no contaba con la aquiescencia de la conducción suprema; más aún, tropezó con una fuerte oposición.

Sus afanes eran, por tanto, cumplimentar los programas ordenados para los bombarderos, y con respecto a los cazas, salirse de las cantidades especificadas en los programas, aumentando las cifras según propia iniciativa. Aunque ni siquiera logró eso en parte, gracias a su iniciativa y energía consiguió al principio que no bajara más la producción de cazas en provecho de la de bombarderos, y posteriormente consiguió que subiera paulatinamente.

El profesor Willi Messerschmitt me informó un día, en marzo del año 1943, acerca del estado de desarrollo y prueba de su Me-262. Eso, por supuesto, volcó todo mi interés hacia esta nueva máquina futura, y más aún cuando él me pidió que pronto la probara yo personalmente en vuelo.

El Mariscal de campo Milch autorizó sin mayores trámites nuestro plan. Las unidades aéreas alemanas combatían para ese entonces en todos los frentes, y en la nascente defensa aérea del Reich, no solamente en condiciones numéricas siempre inferiores, con respecto al enemigo, sino que —en relación con sus enemigos occidentales— también en una inferioridad de condiciones técnicas que día a día se acentuaba más.

Al poco tiempo informó Messerschmitt que poseía dos prototipos del Me-262 listos para poder volar. La primera máquina, que me fué dada el 22 de mayo de 1943, comenzó por incendiarse en una turbina al ser puesta en marcha, en virtud de haberle sido inyectada nafta en forma excesiva. Pero como veterano piloto de caza, me hallaba acostumbrado a cambiar rápidamente de una máquina a otra.

Aparte de lo que acabamos de narrar, no sucedió ninguna novedad.

Los primeros cuatro prototipos se hallaron listos para marzo de 1943. Todavía no contaban en ese entonces con tren triciclo.

¿Qué posibilidades de empleo ofrecía el Me-262?

Con una velocidad de por lo menos 200 kilómetros-hora más que cualquier caza de

acompañamiento norteamericano, y unos 400 km-h. con respecto a las formaciones diurnas de bombardeo, debió constituirse este caza con turbina en un arma devastadora contra las "Fortalezas Volantes". Por otra parte, se podía contar con la posibilidad táctica de enredar, retener y vencer con estos cazas al acompañamiento enemigo en una forma tal, que las otras formaciones de cazas alemanas, integradas por aviones de tipo convencional, pudieran llegar con éxito hasta los bombarderos. Poseía la R. A. F. (con las diversas variantes del "Mosquito") un avión que directamente no podía ser alcanzado por los cazas convencionales alemanes. En todas estas reflexiones se nos presenta el Me 262 como "un rayo de luz en el horizonte".

Nadie podía decir entonces que fuera un optimista exagerado aquel que previese un cambio fundamental en la situación aérea, utilizando el Me-262 en masa para la defensa aérea.

Nosotros, los cazadores, apostamos por esta máquina.

Sobre la marcha se confeccionó rápidamente un proyecto para que se iniciase la construcción en serie de 100 aviones de ese tipo. Con esta serie queríamos continuar al mismo tiempo las pruebas de índole técnica y táctica. El Me-209, continuación más moderna del Me-109, fué retirado del programa de construcciones en beneficio del Me-262.

El mismo día se le presentó a Goering, llevando un informe del vuelo y del proyecto en cuestión, mientras que un duplicado de ambos le fué entregado a Milch.

Goering telefoneó a Milch que ya tenía el informe en sus manos. Todo fué aceptado y decidido con una rapidez y alegría asombrosa, de acuerdo con nuestro proyecto. Pero Goering planteó un inconveniente: que él, en estas cosas tan decisivas, necesitaba el visto bueno de Hitler. A continuación expresó que al día siguiente iría al Cuartel Principal del Führer a fin de informarle personalmente sobre esta cuestión. A mí me ordenó mantenerme a la espera en Berlín, a fin de informar eventualmente de mis impresiones y de mi dictamen en forma personal al Führer. Yo tenía en aquel entonces

la impresión de que Goering podía y debería haber resuelto tal asunto en forma absolutamente independiente. Pero dentro de las costumbres del Comandante en Jefe de la Luftwaffe se hallaba la de transmitir en forma personal e inmediata al Führer cualquier noticia positiva y alegre. El prestigio de Goering estaba ya desapareciendo; acerca de ello no existía ninguna duda.

Lo que sucedió fué distinto.

Hitler, empero, reaccionó de forma inesperada. Se mostró muy desconfiado y manifestó—no muy injustamente—que la Luftwaffe lo había engañado más de una vez anunciándole innovaciones técnicas y mejoras que luego no lo eran. El bombardero pesado, el Heinkel 177, por ejemplo, le había sido prometido para el año 1941 a más tardar, y todavía no se podía prever para cuándo podría ser empleada dicha aeronave.

Acto seguido ordenó el Führer una reunión con los más importantes expertos en el desarrollo de aviones de turbina en su Cuartel Principal. No autorizó la presencia del Comandante en Jefe de la Luftwaffe ni de su Jefe de equipos a tal reunión. Asimismo, no dejó asistir a ningún representante del Estado Mayor General de la Luftwaffe y prohibió en absoluto la presencia de cualquier representante de la misma. Indudablemente, no podía darse una mayor evidencia de desconfianza. Goering no dijo nada a todo esto.

Hitler exigió promesas y garantías, no ya de la propia Luftwaffe, sino de los ingenieros constructores y especialistas que trabajaban en ella. Después de esa conferencia, tomó el Führer la decisión de permitir, por el momento, que se verificasen las pruebas técnicas con unos pocos prototipos, sin autorizar todavía ninguna clase de preparativos para la construcción en serie. Goering aceptó también esta decisión. En tal ocasión me puse inmediatamente al habla con el profesor Messerschmitt y con los responsables del desarrollo de los nuevos motopropulsores, y les eché en cara que no se hubieran exhibido ante Hitler con respecto a nuestro proyecto. Pero me aclararon en seguida que los constructores apenas habían podido abrir la boca, y que Hitler les había atropellado directamente con su decisión.

Así fué cómo el caza turbina, que en ese momento se hallaba casi maduro y al alcance de la mano, y pese a que ya en otra ocasión anterior había sido suprimido del programa a desarrollar, sufrió de nuevo una exclusión de la urgencia primaria que le iba a ser acordada.

Se tardó todavía casi medio año en poder sortear esta fatal orden de demora. Durante ese ínterin se afianzó la superioridad aérea sobre el Reich de las Fuerzas norteamericanas durante el día, y de la R. A. F. durante la noche, en una forma tal, que sus ataques ya podían tener trascendencias estratégicas. La situación en los frentes terrestres se hallaba caracterizada por los serios reveses sufridos. En el Oeste amenazaba la invasión aliada. La iniciativa se hallaba, pues, en manos del enemigo en todos los frentes de superficie y en el aire.

De repente, a fines de 1943, hubo que extraer de la nada lo necesario para la producción en serie del caza a turbina Me 262. Mientras tanto, había empeorado sensiblemente la capacidad de producción del país. Comenzaron a aparecer las primeras crisis de escasez de materiales, debidas al bombardeo estratégico que día y noche efectuaban los aliados. Más incisivo aún fué el hecho de que, en virtud de las pérdidas que sufría la Luftwaffe en su personal, había que reponerlo, atrayéndolo el suyo a la Industria. Las reservas ocultas desaparecieron. Las cifras de producción, siempre en aumento y llevadas al máximo de presión, exigían de por sí extraer también personal de las industrias aeronáuticas.

Así comenzó la época de la adopción de medidas extraordinarias de las misiones excepcionales, de las recomendaciones de orden especial del Führer, de las urgencias estipuladas por el Führer, etc.

Las medidas extraordinarias habían diezmado precisamente el personal de la industria aeronáutica. Las nuevas medidas extraordinarias que ahora se tomaban, a fin de preparar la serie del Me-262, debían hacer retornar los especialistas necesarios nuevamente a las fábricas militares de aviones. Fueron extraídos de los frentes de Rusia, Finlandia, Noruega, Italia y los Balcanes, o sea de allí donde hacía poco habían sido enviados para cubrir los claros producidos en la Luftwaffe.

- Ese es, finalmente, el bombardero relámpago.

En diciembre de 1943 fueron presentados ante el Führer, en el aeródromo Interburg (Prusia Oriental), cerca de su Cuartel Principal, los últimos y nuevos desarrollos de la Luftwaffe.

Yo me hallaba situado inmediatamente al lado de Hitler, cuando éste, en forma sor-

otra parte, y en virtud del excesivo consumo de combustible a baja altura, hubiera sido casi absurdo utilizarlo precisamente como bombardero.

La única táctica posible para efectuar un lanzamiento de bombas hubiese sido con ataque en vuelo en picado, lo cual no podía entrar en consideración por la incrementación de velocidad que ello representaría, pues el avión no poseía frenos para vuelo



El Messerschmitt "Me-262", caza de reacción.

prendida, preguntó a Goering: "¿Puede llevar bombas este avión?". El profesor Messerschmitt dió la respuesta: "Sí, mi Führer; en principio, sí. Con respecto a la capacidad de carga, puede llevar 500 kilogramos en forma segura, y quizá llegar hasta 1.000 kilogramos."

Dicha respuesta fué muy peligrosa, como se pudo comprobar poco tiempo después, pues conducía a que pudiera formarse concepciones erróneas una persona que no fuera experta. Además, era muy difícil explicarle a Hitler cuestiones aeronáuticas. Goering aseguró varias veces que a Hitler le faltaba el concepto de la tercera dimensión.

La carga adicional de bombas que se concedía así a este avión era exagerada, y visto desde el lado constructivo, no se hallaba ni siquiera prevista una instalación para la suspensión de las bombas, como tampoco para su lanzamiento y encendido. Además, no poseía aparatos o visores de puntería. En cuanto a pilotaje, y a la visión en sí, no era un avión adecuado en absoluto para efectuar el bombardeo en vuelo horizontal. Por

en picado. Para efectuar el bombardeo horizontal desde grandes alturas, sólo podían tomarse en consideración blancos extensos.

Pero nadie se hubiera atrevido a decirle todo eso al Führer.

Teniendo el primer caza con turbina listo para entrar en acción de guerra ante sus ojos y ante la aplastante superioridad aérea enemiga (sobre el Reich y sobre los frentes), decidió Hitler en forma doctrinaria lo siguiente: "Desde años exijo de la Luftwaffe el "achnell-bomber (bombardero rápido), que sin parar mientes en la caza enemiga llegue con seguridad sobre su blanco. En este avión (Me-262) que ustedes me presentan como caza, creo ver el primer modelo "Blitz bomber" (bombardero relámpago), con el cual rechazará la invasión. Este avión, sin importársele la sombrilla aérea protectora que destaque el enemigo, podrá golpear dentro de la masa del material y tropa que hubieran desembarcado, sembrando el pánico, la muerte y el caos. Este es, finalmente, el "Blitz bomber". En eso, naturalmente, no pensó ninguno de ustedes."

En esos momentos nadie pudo replicar nada en contra de tales argumentos. Pero tampoco nadie tomó esas palabras tan en serio ni les dió tanto trascendencia, como al poco tiempo se demostró que tenían.

Por el momento no se modificó en nada el programa de construcción y de pruebas seguido hasta ese momento. A partir de diciembre de 1943 se hizo cargo de las tareas antedichas un comando de pruebas táctico-técnicas, compuesto por los más expertos pilotos de caza y bajo la supervisión común del Comandante de pruebas de la Luftwaffe y del Inspector General de la Aviación de Caza (quien expone todas estas consideraciones).

Durante los períodos de prueba, hasta octubre de 1944, se habían obtenido las nueve primeras victorias aéreas, especialmente sobre aviones de exploración diurna "Mosquito". Estos aviones, con una velocidad de hasta 750 km-h., a 8.000-10.000 metros de altura, habían sido prácticamente inalcanzables para los aviones de caza alemanes hasta entonces.

El comando de pruebas trabajaba de una manera tal, que a toda experiencia de carácter técnico del avión se unía inmediatamente la correspondiente prueba táctica. Esto se llevaba a cabo con un destacamento del antedicho comando de pruebas que se hallaba en la fábrica Messerschmitt, en Augsburg, y otro destacado ante el comando de pruebas de la Luftwaffe, en Rechlin (al norte de Berlín).

Luchas contra la incomprensión.

En la práctica se contaba con muy pocos aviones para efectuar las pruebas. La serie previa, que en ese ínterin había sido ordenada, consistente en 100 Me-262, no pudo ser llevada a la realidad en las fábricas de Augsburg y Regensburg, debido a los ataques diurnos norteamericanos contra las mismas. La puesta en marcha de la serie definitiva se postergó más aún, debido a las dificultades de orden material y personal que se presentaron desde mediados de enero de 1944 hasta fines de mayo del mismo año.

Pero el 24 de abril de 1944 atacó la Fuerza Aérea norteamericana las fábricas Messerschmitt de Leipheim. Con ello se perjudicó enormemente la fase de montaje final

del Me-262, precisamente en el momento en que se estaban terminando los primeros aviones de la serie.

En Pentecostés de 1944 se tomó una trágica decisión (por supuesto, equivocada), que motivó que el maravilloso Me-262 fuera retirado de la batalla decisiva. Para ese entonces se le presentó a Goering, en su residencia de Obersalzberg, un nuevo programa de producción aérea con un evidente centro de gravedad hacia las armas y aviones defensivos. Goering, en largas disertaciones, se dejó convencer principalmente por los directores de producción de la urgencia forzada que existía para llevar a cabo este programa. Dentro de esta planificación fué cobrando el Me-262 de mes en mes mayor importancia, hasta ser el centro de gravedad de la misma. Después de un trimestre había de sobrepasarse ya la cantidad de 1.000 Me por mes.

Lo que sucedió en ese momento suena hoy en día como cosa increíble.

Hitler derogó en principio y en forma total este programa forzado y de urgencia de la Luftwaffe. Rechazó nuevamente la idea de estructurar una defensiva aérea planificada y ordenó que la medula de la fabricación aérea alemana debía hallarse representada por el bombardero operativo, con por lo menos unos 400 cuatrimotores Heinkel 177 y 500 bimotores Junkers 88 por mes.

Aquí brota esta pregunta: ¿Cómo pudo llegar Hitler a tomar esa decisión? Yo creo que se basó en las siguientes reflexiones:

a) La defensiva estratégica le era fundamentalmente odiosa, debido a que siempre le otorga al enemigo la facultad de decidir.

b) En general, él tenía sus dudas con respecto a la eficacia decisiva de una defensiva aérea activa; creía que el pasar por una etapa defensiva antes de volver a encarar una ofensiva aérea de carácter estratégico era un camino muy largo e incluso de éxitos problemáticos.

c) Bajo ninguna circunstancia deseaba quedarse estancado en una defensiva aérea.

d) Nuevamente volvió a subestimar el poder de la defensa aérea inglesa y la capacidad de resistencia, tanto física como moral, de los británicos.

e) Finalmente, y con toda seguridad, te-

nía su pensamiento puesto en la inminente ofensiva que proyectaba con las armas de represalia V-1 y V-2 y en la combinación de éstas con los ataques de los "bombarderos relámpagos".

En el posterior transcurso de la conferencia volvió a tocar Hitler el tema Me-262 (bombardero relámpago); requirió noticias exactas acerca de cuantos aviones de este tipo había entregado la industria hasta ese entonces y dónde habían sido empleados. Luego preguntó, por sorpresa, qué cantidad de los aviones ya terminados podía llevar bombas. El Mariscal de Campo Milch respondió: "Ninguno, mi Führer; el avión se construye exclusivamente como caza."

Eso dijo Milch, que no había estado presente cuando Hitler concibió durante la reunión en Insterburg la idea del "Blitz bomber". Todos los que habían estado presentes en la misma se esforzaban en olvidar reiteradamente, y lo más pronto posible, la "derivación de Hitler hacia el "bombardero relámpago". Hasta ese día había terminado la industria 120 Me-262. Un elevado porcentaje de los mismos había sido dañado por accidentes o ataques aéreos que los destruyeron en tierra. Pero ninguno de estos aviones se hallaba equipado en forma tal que pudiera llevar bombas. Hitler, ante ese estado de cosas, entró en una excitación tal que los oficiales que usualmente lo rodeaban manifestaron que sólo en contadas ocasiones lo habían visto poseído de tanta vehemencia. A Goering le hizo los cargos de infidelidad y desobediencia con respecto a sus órdenes, e insultó a la Luftwaffe en general, tratándola de inepta y no merecedora de su confianza.

Yo pude comprobar, horas después, la reacción sufrida por nuestro Comandante en jefe. A pesar de hallarse íntimamente convencido que se trataba de una funesta y errónea decisión del Führer, dejó de lado toda resistencia contra tales argumentos en cuanto Hitler tocó la cuestión lealtad. Visto psicológicamente, había dado este último en la llaga en forma por demás exacta.

Acto seguido impartió Goering la orden de modificar el programa de fabricación de la Luftwaffe en beneficio de los bombarderos pesados y, lo que fué más decisivo aún, transformar y readaptar toda la serie de Me-262, sin excepciones, hacia el empleo del

mismo como "bombardero relámpago". Todo lo que hasta ese momento había sido conseguido en relación al empleo del caza Me-262, como tal caza, debía ser abandonado. Fué así como de un solo golpe quedaron los pilotos y la defensa aérea del Reich sin el caza con turbina y sin ninguna posibilidad de obtenerlo en mucho tiempo, en una desproporción de casi 1 a 20 con respecto al enemigo. El Inspector general de la aviación de bombardeo recibió el Me-262, a fin de probarlo para el lanzamiento de bombas, determinar procedimientos tácticos, formar pilotos de bombardeo de este nuevo tipo de avión y, en general, presentar los numerosos requerimientos sin los cuales sería inutilizable aquel caza turbina como bombardero.

Así transcurrieron semanas y meses. En este ínterin, las ciudades, las más importantes fábricas de la producción de guerra, las instalaciones ferroviarias y los talleres fueron reducidos a escombros.

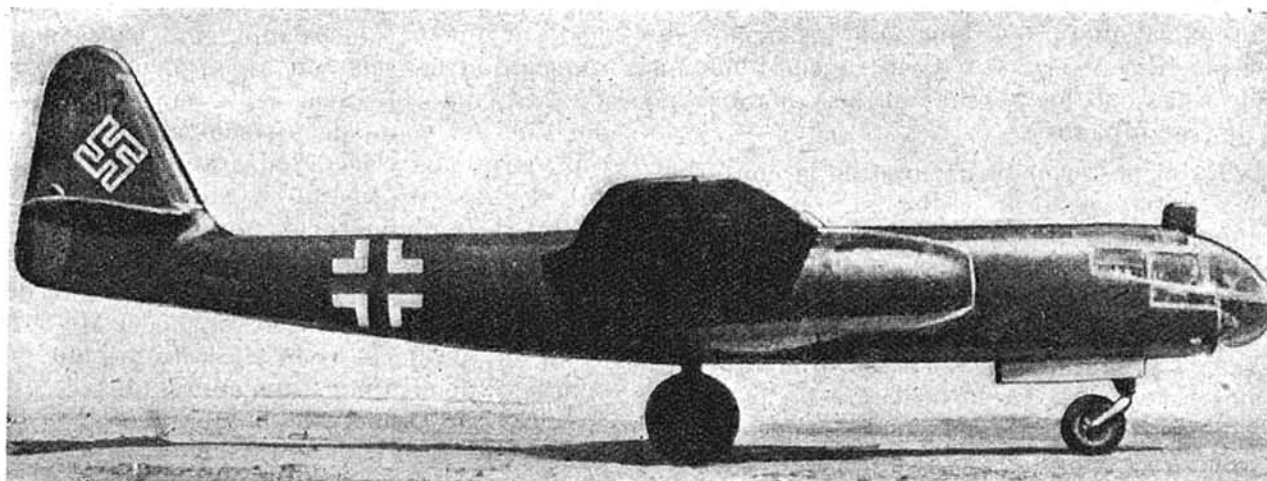
La invasión.

El 6 de junio de 1944 desembarcaron los aliados occidentales en Normandía.

Si bien se hallaba prevista una unidad de "bombarderos relámpagos" para ser empleada desde un aeródromo a orillas del Sena, no se llegó a nada concreto. Ni aun cuando el frente de batalla quedó paralizado durante semanas en el área invadida pudieron estar listas tales unidades de bombardeo. Finalmente, al continuar su avance dentro de Francia, capturaron los aliados los repuestos del Me-262 que no pudieron ser llevados a tiempo a retaguardia debido a la destrucción de las líneas ferroviarias y de los puentes.

El "Blitz bomber", por tanto, no había rechazado la invasión. Ahora debía contener el avance de los aliados. Para ello debieron retirarse aquellas unidades aéreas primeramente al otro lado del Rin, en donde fueron organizadas, completadas, abastecidas e instruidas. A partir de fines de agosto de 1944 fueron, por fin, empleadas en forma aislada o en pequeñas formaciones. Sus éxitos fueron muy reducidos.

Los aviones con turbina presentaban exigencias mayores en lo que a dimensiones y aprestos del aeródromo se refieren. Pero los grandes esfuerzos para poner en pie su



El Arado "Ar-234", birreactor de bombardeo y reconocimiento.

correspondiente infraestructura no fueron iniciados hasta después de la invasión. Partes sensibles de la Organización Todt (formación de trabajo y construcción semimilitar) fueron empleados para este fin. Aunque se hubiera mantenido el programa de construcciones del Me-262 y del Arado 234, hubieran sufrido, no obstante, iguales serias limitaciones en sus empleos, a causa de la escasez de eficientes aeródromos y de pistas adecuadas. En Alemania, desde principios de la guerra, no se había efectuado casi ninguna obra nueva en este sentido.

Sucedía que las grandes pistas de despegue estaban aún en construcción o recién terminadas cuando el aeródromo se hallaba en trance de ser tomado por los aliados, debido a que un "bombardero relámpago", que contaba con un poco más de 200 kilómetros de radio de acción táctica, tenía que ser colocado bien cerca del frente. Yo, en cambio, sostenía la idea de que si se hubiera empleado el Me-262 como caza, éste hubiera debido hallarse primero en el corazón de la Patria, para ser empleado inicialmente como defensa sobre los centros de producción de guerra, para recoger las experiencias tácticas y técnicas necesarias y poder reunir una elevada fuerza de empleo; después se había podido extender la distribución de aquellos cazas de reacción en forma concéntrica, hasta llegar finalmente más allá de los frentes.

Debemos aclarar aquí que los Comandantes y las Unidades de bombardeo no fueron

los que pidieron al principio al Me-262. Este avión les fué entregado con la siguiente consigna: "Cumplir la orden del Führer".

Yo creí entonces que los bombarderos deberían haber descalificado este avión para el cumplimiento de tales misiones y, por propia iniciativa, haber propuesto que el aparato fuera utilizado como caza. En este sentido también hice lo indecible para vencerlos; pero debo reconocer que fuí demasiado lejos.

Recapitulando el momento en que fueron entregados los Me-262 a los bombarderos, hay que consignar que, no obstante, se logró retener para un pequeño Comando de Pruebas de cazas un par de aviones de tal tipo. En ese sentido, el apoyo más eficaz y de mayor fuerza lo proporcionó el Ministro de Armamento y Producción de Guerra, Speer. Siempre se conseguía quitarle a la producción en marcha algún Me-262 y entregarlo al Comando de Pruebas antedicho. Pero no se podía hacer mucho, debido a que Hitler se hacía informar personalmente cada semana acerca de las cifras de entrega de los Me-262 y decidía también personalmente su empleo.

El primer bombardero y avión de observación a turbina, Arado 234.

Mientras tanto, fueron terminados los primeros aviones "Arado" (bombardero a turbina).

Por cada uno de estos aviones que era entregado a las unidades de bombardeo o

exploración, autorizaba Hitler un Me-262 más para el Comando de Pruebas de caza. Este avión "Arado" proporcionó todavía numerosos servicios; en especial para la aviación de observación.

¿No existía ninguna posibilidad más de modificar la concepción del Fuhrer?

De esta forma no se podía continuar. Había que encontrar algo fundamental que obligara al Fuhrer a retirar la orden de utilizar al Me-262 como "bombardero relámpago" ¿Cómo se podría lograr esto?.

La situación militar de Alemania en el oeste era crítica. La red de transportes había sido bloqueada por fuertes y repetidos ataques aéreos. Las operaciones militares y los suministros industriales se hallaban así paralizados en grado superlativo. Los grandes ataques estratégicos de las 1.^a y 15.^a Fuerzas Aéreas norteamericanas y la armada aérea del comando de bombardeo estratégico inglés destruían plantas de producción de nafta sintética, fábricas de aviones, de motores y otras instalaciones de transporte y centros demográficos, en forma tal que se llegó a una conclusión rotunda: algo decisivo debería efectuarse inmediatamente contra todo eso.

Speer (Ministro de Armamento) visitó al conductor del Ejército en el frente del oeste. En todas partes, al analizarse la situación, se concentraban todas las premisas en el problema crucial: "la aplastante superioridad aérea aliada se agranda a pasos agigantados hacia un completo dominio aéreo. Si no se modifica ese estado de cosas, no se podrá sostener el frente en ninguna parte".

Bajo su influencia, todos los Comandantes en Jefe de los distintos ejércitos informaban acerca de la situación aérea estratégica dentro de sus jurisdicciones al Comando en Jefe de las Fuerzas Armadas y exigían el empleo de unidades de caza integradas por aviones Me-262. Dentro de los límites de los intereses de la producción de guerra, exigía Speer lo mismo para la defensa aérea activa del Reich, exponiendo sin ningún miramiento la situación y su peligroso desarrollo.

El Fuhrer aprovechaba siempre la oportunidad de conversar directamente con los

pilotos de caza de las unidades del frente cuando estos debían presentársele para serles otorgada una condecoración o en ocasiones análogas. Yo había procurado que cada uno de los antedichos poseyera la misma idea de que el Me-262 era el único medio de combate que nos podía prometer aún un éxito contra la reiterada superioridad numérica del enemigo.

Sin embargo el éxito de nuestros esfuerzos conjuntos quedó evidenciado en una Orden del Fuhrer: "A partir de este momento prohíbo que se hable del avión con turbina Me-262 en cualquier relación o finalidad que no sea como "bombardero relámpago".

Mientras tanto, se perdía un tiempo precioso. La superioridad aérea de los aliados, tanto diurna como nocturna, no podía hacerse presente en forma más evidente. La ofensiva de bombarderos, planificada y ordenada por el Fuhrer, no pudo ponerse prácticamente en marcha. Las bases o plataformas de lanzamiento de las armas "V" fueron arrolladas a los pocos días de haberse efectuado la invasión. La escasez de combustible lo paralizaba todo. Finalmente los bombarderos debían quedar inactivos en los mismos aeródromos donde se había llevado a cabo su montaje final, pues ya no se contaba ni siquiera con la suficiente cantidad de combustible para ejecutar sus primeros vuelos de prueba. No se podía seguir soportando un desarrollo de las operaciones aéreas anglonorteamericanas en la escala anteriormente conseguida. Por tal motivo, informó Speer, a fines de agosto de 1944, la suspensión de la producción de aviones de bombardeo por propia iniciativa.

Luchas entre cazadores y bombarderos por la posesión del Me-262.

Los integrantes de las unidades de bombardeo que se hallaban ahora paralizadas sin aviones, debían ser readaptados, en rápida sucesión, hacia el bombardero relámpago Me-262. Las cifras de las cantidades que se hallaban listas ascendían mesualmente, aunque debido principalmente a los constantes ataques aéreos se hallaban sensiblemente por debajo del programa teórico ideal a alcanzar.

Goering, cuya iniciativa e influencia como

Comandante en Jefe de la Luftwaffe era ya evidentemente muy escasa, se sugestionó más y más con la idea de que las unidades de bombardeo modificadas hacia el Me-262 podrían cumplir con las tareas inherentes a los cazas, por lo menos con el mismo acierto que los cazadores. A ese convencimiento le llevó principalmente el joven optimista general de los bombarderos Pelz, con un hipnotizante poder de persuasión teórico que poseía en su dialéctica y que entonces conducía el IX Cuerpo Aéreo, con lo cual era al mismo tiempo "Conductor del ataque contra Inglaterra" e Inspector General de la Aviación de Bombardeo. El fué quien se opuso a mi fanática resistencia, haciendo que su Cuerpo aéreo fuera modificado sucesivamente hacia el Messerschmidt-262. Con ello se sostenía la idea de emplear al Me-262 en algunas ocasiones como bombardero relámpago, y en otras como avión de caza en la defensa aérea del Reich, siempre con pilotos de bombardeo readaptados para tal fin, los cuales volaban estos aviones en calidad de cazadores hasta que poseyeran los verdaderos bombarderos con turbina por venir. Todo esto, debido a la situación reinante y a la escasez de combustible, tuvo que continuar siendo una utopía.

En su defecto yo sustentaba la opinión de que solamente con los mejores y más expertos verdaderos pilotos de caza, que ostentaban el mayor número de victorias aéreas, se podían obtener los resultados apetecidos con el Me-262. Primeramente, deberían reacondicionarse los regimientos de caza que se hubieran mostrado como mejores en la guerra aérea del oeste, disolver el IX Cuerpo Aéreo y enviar los pilotos adecuados del mismo a las debilitadas unidades de caza diurna y nocturna comunes.

Debía pensarse también en los efectos psicológicos desmoralizantes que tendría para las unidades de caza, que se hallaban combatiendo contra una superioridad cualitativa y cuantitativa del enemigo, sufriendo por consiguiente pérdidas elevadas, y que vivían sólo de la esperanza de contar con el Me-262, al comprobar de repente que en vez de ellos eran los pilotos bombarderos los que debían ser readaptados a dicho avión.

¿Creía verdaderamente Goering, que fue-

ra en la primera guerra mundial un afortunado integrante del regimiento de caza Richthoffen, que la mentalidad de un piloto de bombardeo podía cambiar en forma inmediata y adaptarse a un monoplaza con turbina en calidad de piloto de caza? ¿No podía él estimar que el combate, ya fuera en la defensiva o en la ofensiva, exigía una preparación sensiblemente distinta? No; dicha solución le fué impuesta por un cuerpo que se resistía a ser disuelto como la lógica situación reinante aconsejaba. Ante todo le interesaba ocultar el cuadro verdadero de las fuerzas remanentes, y sobre todas las cosas, se hallaba de acuerdo con la orden del Führer: "Me-262 = empleo como bombardero relámpago". Los regimientos y grupos de bombardeo recibieron al lado del distintivo que les caracterizaba como tales, en la forma más desapercibida posible una "J" (1).

Cuando el Regimiento 51 de bombardeo "J" se hallaba estacionado a principios del verano de 1944 en Lechfeld, a fin de afectuársele el reacondicionamiento y readaptación al Me-262, sobrevino una situación trágica. Los norteamericanos atacaron las fábricas Messerschmitt y el aeródromo Lechfeld en gran escala. Más de 60 Me-262 "Bombarderos relámpagos" sufrieron en tierra las más severas pérdidas y daños; mientras que unos seis Me-262 del comando de pruebas de caza se opusieron al enemigo.

Cuando la lucha interna de cazadores contra bombarderos para procurarse el Me-262 llegó a su punto álgido, propuse yo que si no se quería disolver el IX Cuerpo Aéreo, en beneficio del personal competente de las debilitadas unidades de caza diurnas y nocturnas, se los debería entonces licenciar el tiempo necesario para que nos pudiéramos permitir nuevamente el lujo de tener una flota de bombarderos. Con eso se mantendría la sustancia de las valiosas unidades, sin debilitar aún más por ello a la defensa aérea del Reich, la única decisiva en esos momentos, quitándole los mejores aviones de caza. Hoy en día sé yo que no se puede argumentar en esa forma tan obcecada.

(1) La jota en cuestión corresponde a la palabra Jäger, que significa cazador en alemán.

Quizá hubiese sido posible modificar algo u obtener algo más si yo hubiera tenido más cuidado en conservar las formas convencionales y en utilizar los subterfugios diplomáticos que se deben adoptar para preparar e influenciar las decisiones supremas. En vez de ello, taconeaba fuertemente con mis sencillos y lógicos argumentos contra el parquet que los comedidos habían pulido de manera tan formal.

Por lo demás, Goering, poco antes de finalizar la guerra me confirmó en una conversación a solas "que, a pesar de todo, posiblemente tuviera razón yo con mi punto de vista acerca del empleo del Me-262".

En octubre de 1944 hasta Himmler aconsejó a Goering que hiciera crear sencillamente una unidad de cazas con turbina, emplearlos en Alemania occidental y convencer a Hitler prácticamente de que el Me-262 se desempeñaba en forma descolante como caza. Constituye un hecho significativo que Goering viese en Himmler una posibilidad de cubrir sus espaldas y que verdaderamente dejara crear en forma inmediata dicha unidad. Más o menos para esa época se entrometía Himmler en forma siempre más acentuada en las necesidades de la Luftwaffe, favorecido por la pasividad de Goering. La vieja rivalidad y mutua desconfianza que ambos se tenían volvió a reaparecer.

Goering ya había perdido la partida. Se le toleraba a ún, pero se hallaba prácticamente desligado de toda ocupación, como en un letargo, ocupando su alto sitial. En febrero de 1945 hizo ocupar Himmler el cargo de "Comisario del Fuhrer para empleo total del "Turbo" con un alto conductor de la S. S."

Finalmente, un Regimiento de cazas con turbina.

El Mayor Novotny fué el afortunado conductor de la primera unidad de caza Me-262. Yo hube de presenciar personalmente cómo cayó cumpliendo con su deber. Pero, con sus aciertos, posee él gran parte del mérito de que finalmente se pudiera crear, en noviembre de 1944, un regimiento de cazas con turbina. Ese fué el regimiento 7 de caza, con su lugar de emplazamiento en Brademburgo, al oeste de Berlín.

Pasadas unas semanas, se poseía ya la comprobación práctica de nuestro punto de vista. El regimiento había obtenido más de 100 victorias aéreas, cuando una de las últimas órdenes desesperadas de Hitler envió a una parte de él al área reducida de Praga, para ser empleada contra Berlín, y que fueran entregados finalmente por los norteamericanos a los rusos. Les acompañaban el resto de las unidades de caza alemanas pertenecientes a la defensa aérea del Reich, combatían en una sensible y aplastante inferioridad numérica y técnica estableciéndose una proporción de cuatro a cinco aviones de caza propios abatidos por cada bombardero enemigo. El regimiento de cazas con turbina, empero, pudo establecer una proporción de cinco bombarderos abatidos por cada caza propio perdido.

Con respecto al grado de importancia que los aliados concedieron a estos cazas alemanes, lo demuestra especialmente los ataques aéreos que llevaban a cabo en forma constante contra sus bases y aeródromos. Ninguna pista de despegue o lugar de dispersión, por bien que estuvieran enmascarados, se podía sentir segura ni duraba más de un día sin ser objeto de ininterrumpidos ataques rasantes. Las unidades de turbina alemanas fueron vigiladas en forma hábil por los cazas norteamericanos, de tal suerte que eran siempre atacadas en sus momentos más débiles; o sea, durante la consecución de los despegues y aterrizajes. Debido a ello se debieron destacar escuadrillas especiales de caza convencionales para proteger los aeródromos desde donde eran empleados los cazas de turbina; poseyendo además éstas una propia y profusa artillería antiaérea liviana. A pesar de esto, su base de asiento sólo en raras ocasiones contaba con una hora de tranquilidad, tanto de día como de noche, en las últimas semanas de la guerra.

El Coronel Steinhoff, un sobresaliente Jefe del Regimiento de grandes éxitos, fué el primer conductor del primer regimiento de caza con turbina. De su pluma data una exposición que se superpone un poco en su comienzo con la presente, pero que a poco constituye una continuación de donde ésta termina, cuya interesante narración comenzará en la segunda parte de esta relación.