

¿Qué pasó en Alemania con los aviones a reacción?

(El presente artículo, del Coronel alemán Steinhoff, constituye la segunda parte del publicado bajo el mismo título en nuestro número anterior.)

En eso, naturalmente, no pensó ninguno de ustedes.

En la primavera de 1943 corrió como un reguero de pólvora por todo el frente alemán el rumor de que la industria había construido un avión que no se desplazaba según el método tradicional de propulsión a hélice, sino que utilizaba la propulsión por reacción mediante el aire comprimido con una turbina, y que alcanzaba velocidades hasta entonces nunca logradas. ¡Lo que el rumor aseguraba era verdad!

El Jefe de Pilotos de las fábricas Messerschmidt había efectuado los primeros vuelos en una máquina de ese tipo, y poco tiempo después había hecho otro tanto el General de los Cazas, Galland, quien se mostró fascinado con este avión y habló de él como del "caza futuro". Pero aún faltaban muchos problemas técnicos por solucionar antes de que se pudiera pensar en su construcción en serie, y, finalmente, en su utilización en el frente.

En primer lugar, debían ser concedidos los medios que permitieran la continuación de su desarrollo, y para ello se necesitaba la aquiescencia de Hitler.

Ni el constructor, Profesor Messerschmidt, ni el Comando de la Luftwaffe habían dudado hasta ese momento ni un segundo que dicha aeronave pudiera ser otra cosa que un avión de caza. Las utilidades, completamente extrañas a su verdadera naturaleza de que luego fué objeto este avión (denominado brevemente bajo el mote de "Turbo" y que respondía al tipo Messerschmidt 262), y su empleo en todas las ramificaciones que pueda haber poseído la Luftwaffe, menos en la de caza, demuestran

una vez más en qué forma desconocieron Hitler y Goering las posibilidades que les abría esta máquina, y cómo en los tres últimos años de conducción de la guerra "a tontas y a locas" permitieron también que se desvanecieran los mejores pensamientos e ideas.

En el otoño de 1943 se efectuó una de las tan queridas demostraciones de *nuevas armas* en el aeródromo de Insterburg, en Prusia Oriental, a la cual asistieron las personalidades más notables de la industria y de las fuerzas armadas. Entre dichas armas se hallaba también el Me. 262. Después de la impresionante demostración de vuelo, todos los presentes (nosotros los pilotos, los Directores de la producción de guerra, Oficiales de Estado Mayor, ayudantes, asesores e ingenieros) contemplamos admirados este avión y esperamos la decisión suprema. Una vez que Hitler se hubo asesorado por Messerschmidt acerca de las características de vuelo, consumo y alcance de la máquina, siguió preguntándole si tal avión podía llevar también bombas, a lo cual respondió éste a regañadientes que sí. Ante tal respuesta se volvió el Führer con gesto magnífico y se encaró con el Jefe de la Luftwaffe diciéndole las siguientes palabras: "En esto, naturalmente, no ha pensado ninguno de ustedes; en que aquí se halla el avión de bombardeo con el cual voy a defenderme de la invasión. Este es mi bombardero de represalias."

Con estas palabras de Hitler se desvanecieron todas las esperanzas que se había forjado el General Galland. Tales palabras significaban que prescindía totalmente de la idea de que el Arma de Caza pudiera desempeñar nuevamente el papel de poderoso defensor.

La gran disputa.

Fué así como una gran parte de las unidades de bombardeo se hallaron en sus bases metropolitanas esperando el nuevo bombardero prometido por Hitler..., pero el bombardero no llegaba.

Una vez efectuado el vuelo de presentación en Insterbur comenzó una serie de disputas por este avión, disputas que no siempre sucedieron en forma discreta, pues no solamente fué el Mando el que luchó por esta máquina, sino también hubo enconadas diatribas en masa entre los pilotos de caza y los de bombardeo.

Mientras tanto se hallaba Galland empeñado, en forma infatigable, en demostrar a Goering que la moral combativa del piloto de caza, por sí sola, no es suficiente para contener la arremetida de los cuatrimotores. Fué también inútil que se colocara en forma protectora delante de sus pilotos de caza y exigiera mejores aviones para ellos, o sea el "Turbo". Parecía que todo el mundo se hubiera vuelto sordomudo; mientras, por otro lado, se lograba la producción de aviones de caza de tipo convencional más elevada del mundo:

4.800 cazas en un mes.

Aunque parezca increíble, en octubre de 1944 la industria aeronáutica alemana, tan fuertemente castigada y hostigada, pudo terminar 4.800 cazas Messerschmidt y Focke Wulf. Esto constituía un record de aviones de caza, pero ya desvalorizados; los cuales, como tristes testigos de un gran error, se hallaron diseminados por los aeródromos y las cunetas de las carreteras al final de la guerra.

La consecuente posición mantenida por Galland—que fué tildada por Goering como empecinamiento—le creó poderosos enemigos de grandes influencias. En el Cuartel Principal de los "siempre afirmativos", y en el Alto Mando, en el cual sólo se podía trabajar bajo el lema *no se desean críticas*, comenzó a eclipsarse su puesto de General de los Cazas; aunque para el exterior fuera esto apenas perceptible, el hecho de cuándo se debería ir era sólo cuestión de tiempo.

Goering buscaba ya el "cabeza de turco" a quien achacar la culpa de la catastrófica defensa aérea del Reich.

Al igual que Galland, otras descollantes figuras de la Aviación de Caza (tales como Oesau, Trautloft y Lutzon) habían tratado infructuosamente de obtener audiencia para hacer oír sus bien fundamentadas quejas. Pero, sobre todos ellos, el principal era Galland, del cual muy frecuentemente se tuvo un concepto equivocado. Galland no fué solamente un extraordinario piloto, sino también un pensador claro y realista que sabía bien lo que debía hacerse.

Hacía tiempo que se había hecho malquerer por Goering por el hecho de no saber callar cuando se trataba de presentar necesidades para la Aviación de Caza. Esto lo sé con certeza por conversaciones personales que he sostenido con Galland, como también con otros pilotos que por razones de servicio tuvieron algo que ver con él. No era precisamente un Jefe "cómodo" con el cual se podía alternar fácilmente. De la misma manera que era buen compañero fuera de los actos del servicio, era inflexible como General de los Cazas. Esto lo habían experimentado muchos. También Goering, que temía más a Galland de lo que solía dar a entender.

En forma siempre renovada cuentan, aquellos que no estuvieron con nosotros, historias acerca de nuestra "fácil vida de cazadores". Historias que, desgraciadamente, fueron creídas con demasiado agrado por parte de muchos. Una ojeada a la lista de los caídos y heridos debería proporcionar otra impresión. Nosotros éramos soldados que no hacíamos otra cosa que cumplir con nuestro deber, como todos los demás, vivos y muertos. Pero algunos de los nuestros hacían algo muy impopular por cierto, y muy peligroso: exteriorizaban nuestra opinión: Galland, entre los nuestros, debe ser considerado el primero en tal sentido.

Primer vuelo con el "Turbo".

A fines de julio de 1944 me fué ordenado presentarme en el Cuartel Principal para la concesión de las espadas a mi condecoración de Caballero de la Cruz de Hierro, por haber logrado mi 150 victoria aérea. Inmediatamente llamé a Galland y obtuve de él la autorización para volar sobre Augsburg-Lechfeld, a fin de enterarme (en el Mando de pruebas de dicho lugar) hasta qué grado era apto para el frente el Me. 262, y

también para efectuar un vuelo de prueba con el mismo Galland: "Luego pude decirle directamente a Hitler qué es lo que había verdaderamente en aquel pájaro. Yo no tenía que hacer más que informarle." Mientras tanto, el Mando de pruebas de Caza, creado en ese ínterin en Lechfeld, debía hallarse compuesto, por orden superior, a lo sumo por dos "Turbos".

En realidad se logró que tuviese unas 10 máquinas, las que fueron reunidas siguiendo vías oscuras y vigilando su posesión como un secreto.

Fué así como sin mayor preparación previa, y tras una breve aclaración técnica y del pilotaje, monté en el Me. 262 y volé por primera vez este avión, que hacía ya tanto tiempo esperábamos. Inmediatamente después del despegue se posesionó de mí una sensación de velocidad no experimentada hasta aquel momento. Si hasta entonces tuve la sensación de volar rápido cuando en un avión de caza el velocímetro indicaba 400 km/h., ahora me parecía hallarme sobre un caballo de carrera desbocado. Esta máquina no se hallaba perturbada por la hasta entonces conocida vibración de los motores. Solamente se oía el susurro del aire que yo perforaba con la velocidad de un disparo. Además, me sentía perplejo al comprobar que de repente, ahora, era posible ser el doble de veloz que antes, y, al mismo tiempo, poder continuar efectuando virajes, curvas y todo tipo de vuelo acrobático, maniobras tan importantes para nuestros cazadores. Si bien todo se desenvolvía cubriendo un espacio más amplio y con un mayor esfuerzo corporal, no dejaba de constituir un goce aéreo en su más amplia expresión. Galland dijo al finalizar su primer vuelo con turbina: "Es igual que si un ángel nos empujara."

Ahora me hallaba resuelto a romper otra lanza ante Hitler en pro del "Turbo". Era completamente evidente que este caza era muy superior a cualquier otro que tuvieran en el frente los norteamericanos e ingleses.

Al día siguiente.

Hitler, en contraposición con las "audiencias" desarrolladas anteriormente, ofrecía un aspecto irritado y agresivo.

Volviéndose hacia nosotros dijo Hitler en

seguida: "¿Nos hallamos o no nos hallamos en inferioridad de condiciones con respecto a los cazas norteamericanos e ingleses?"

Buhligen, Jefe de un Regimiento de caza del Oeste, que se hallaba presente conmigo en el despacho, contestó como un pistoleazo: "Desde hace casi dos años combatimos con inferioridad numérica. Aparte de eso, nuestros aviones, en vez de haberse vuelto más ligeros, resultan lentos. Los cazas norteamericanos e ingleses son más ligeros que nosotros en unos 70 km/h."

Silencio profundo. Acto seguido se dirigió Hitler hacia mí en tono malicioso: "¿Qué desea usted en realidad, quizá un avión nuevo?", y en seguida le espeté yo: "Por cierto que sí, el caza con turbina." Hitler: "Caza con turbina... les anda dando vueltas por la cabeza continuamente; no quiero escuchar nada más respecto a él. Ese no es un avión de caza, y ustedes no podrán cazar con él. Mi médico (Morell) me ha dicho que efectuando las curvas cerradas, necesarias en el combate, partes del cerebro dejarían de funcionar. Este avión no se halla aún maduro y cuando lo esté no lo recibirán los cazadores. Para vosotros poseo otros aviones desarrollados en forma más sana, basados en las antiguas experiencias técnicas. No me hablen más de este caza con turbina; no tiene ningún objeto." Todo esto, dicho en cierta forma, como considerando que con ello se daba por terminada la discusión. Nuevamente traté de reiniciar el tema con un nuevo argumento, que descargó, empero, sobre mí las iras del Todopoderoso: "Ayer he volado este avión y desearía decir que se trata de un avión de caza excelente y de condiciones superiores, que debemos poseer en forma imprescindible..."

No pude continuar; me interrumpió con las siguientes palabras, acompañadas de una rabiosa mirada: "Cállese de una vez. Toda tentativa de convencerme es infructuosa. Yo sé emplear un avión mejor que usted."

Ese mismo día llegó a todas las unidades aéreas de la Luftwaffe un mensaje por teletipo conteniendo todas las características típicas de un régimen autoritario: "Prohibo toda conversación acerca del tema de que si el Me. 262 es un avión de caza o no. *El Mariscal del Reich.*"

Mando de pruebas "Novotny".

La invasión no pudo ser rechazada. La aparición del Me. 262 cargado con una bomba de 250 kilogramos llamado "Blitzbomber" (bombardero relámpago), si bien levantó los ánimos del otro bando por un breve período, ocasionaba pocos daños; el avión, a pesar de hallarse equipado con cuatro cañones, no resultaba peligroso para el enemigo en el aire, debido a que no se hallaba dentro de él un piloto de caza accionando los mandos. Al poco tiempo nos limitamos a constatar que existían unos aviones sorprendentemente ligeros que poblaban el aire, y nada más...

Los desaciertos del "Blitzbomber", la subsiguiente y constante declinación de la Caza defensiva y el hecho real de que el Me-262 fuera finalmente construido por entonces en grandes cantidades, pudieron constituir el punto de partida que le proporcionó finalmente a Galland un Mando de Pruebas con una fuerza equivalente a una escuadrilla (12 aviones).

Cuando esta unidad, bajo la dirección del Mayor Novotny, al poco tiempo de ser utilizado en el frente, comenzó a contar sus primeras victorias (las cuales no esperaba el Mando Superior), pareció que hacía dudar a Hitler de su firme oposición.

Desgraciadamente, Novotny—uno de los mejores y con más éxitos entre los pilotos de caza—cayó en el cumplimiento de su tarea.

En noviembre de 1944 se ordenó la creación del primer regimiento de caza a reacción. A mí me fué encomendada la conducción del mismo.

Por supuesto, al poco tiempo me di cuenta que esta medida había sido tomada demasiado tardíamente. Los "Turbos" llegaron por vía ferroviaria a nuestro aeródromo (en Berlín), donde debían ser montados. Pero los transportes y sus vías habían sido casi paralizados por los bombardeos hacía tiempo. A veces escaseaba el combustible, a veces los repuestos, etc., de tal suerte que hacía Navidad, en 1944, habíamos adelantado muy poco.

En este estado de cosas nos llegó la noticia de que Galland había sido relevado del

cargo y licenciado. Al día siguiente recibí también yo un informe, por teletipo, que ordenaba el relevo de mi puesto de servicio.

Unidad de caza "Galland".

En enero de 1945 se hallaba Goering en el Cuartel Principal del Fuhrer con objeto de informar sobre el desarrollo de la guerra.

Con argumentos traídos desde muy lejos, le fué entonces posible a Goering convencer a Hitler que el relevo de Galland como General de los cazas era algo imprescindible de ser llevado a cabo. Entre Hitler y Goering se desarrolló textualmente el siguiente diálogo:

Hitler: "Pero usted no puede dejar a Galland que ande por ahí sencillamente, sin ninguna ocupación."

Goering: "¿Qué es lo que puedo hacer con él entonces? El se desentiende de cualquier ocupación propuesta y sólo desea volar."

Hitler: "Bien; Galland, Steinhoff y otros han sostenido que este "Turbo" es un avión de caza; que lo demuestren."

Goering: "¿Qué unidad debo darle entonces a Galland? ¿Un Cuerpo? ¿Un Regimiento? ¿Un Grupo, o una Escuadrilla?"

Hitler: "Eso me es absolutamente igual."

Goering eligió lo más barato y menos peligroso, y encomendó al incómodo Galland la tarea de crear una escuadrilla de "Turbos" para pilotos de caza expertos. Al mismo tiempo me fué dado el puesto definitivo al lado de Galland, pues hasta entonces me hallaba sencillamente yendo de un lado para otro, sin rumbo fijo.

En las horas de "destierro" había nacido entre nosotros, hacía tiempo, el plan de crear una pequeña unidad "élite", en la cual debían volar sólo los "ases" de la Aviación de Caza, y que debía demostrar a la superioridad cuánta razón teníamos nosotros, los sostenedores del "Turbo" en nuestras concepciones. Sin sentirnos de ninguna forma deprimidos por haber sido relevados de nuestros cargos, nos era completamente claro desde hacía tiempo que la guerra había llegado a un punto peligroso. Por tanto, nos pareció que la única forma digna posible de vivir el inminente final era en calidad de simples pilotos.

Vuelo de instrucción en el frente del Este.

A mediados de febrero pudimos comenzar a readaptar nuestros pilotos al "Turbo". Efectivamente, después de mucho mendigar y empleando vías que no siempre correspondían a las reglamentarias, nos habían sido concedidos, aunque a regañadientes, un par de "Turbos". Nos hallábamos en Berlín y teníamos el frente ante nuestra puerta. Los rusos se hallaban en el Oder y su Fuerza Aérea se revolcaba allí a gusto. Algunos cazas se arriesgaban a volar sobre Berlín y provocaban así una alarma tras otra.

Yo poseía la misión de instruir a un joven piloto en el vuelo en formación; inmediatamente después del despegue tomé rumbo Este, ya que no se había ordenado una zona precisa para este vuelo de escuela. A los diez minutos se hallaba bajo nosotros el río Oder. En el vuelo de aproximación ya se presentó ante nuestra vista el conocido cuadro producido por aviones rusos de todos los tipos, describiendo curvas desordenadas en el cielo. Sin ser detectados, nos sumergimos en aquel avispero. Fué una sensación nunca vivida hasta entonces la de poder pasearnos entre un enjambre de aparentemente espantadas "aguilas rojas" y como si aquello no nos concerniera. Como en una película instructiva, pronunciaba la parte parlante en telefonía: "A nuestra izquierda, "Ratas"; bajo nosotros, "Jak 2"; los que pasamos ahora son aviones de ataque...", y así sucesivamente. Cuando debíamos pensar en el vuelo de regreso, grité: "Ponga atención", y abrí fuego contra un puntito muy lejano que en pocos segundos fué agigantándose hasta convertirse en un caza. Como un rayo pasaron silbando sobre mi cabina un sin número de trozos metálicos: el resto de un "ex águila" se fué al suelo convertido en una antorcha.

Como si el diablo anduviera suelto, se lanzaron los rusos a pleno motor rumbo al Este, a fin de alcanzar la línea de salvación del río Oder. Uno solo, un caza distraído, había omitido el incorporarse a los demás, y continuaba su vuelo bajo, hacia el Oeste, sobre una carretera. Cuando los disparos de mis cañones comenzaron a pasar a sus costados, perdió los nervios y se estrelló contra un árbol... Ahora sabía yo cómo debía hacerse la tarea. También ahora sabía yo

que me hallaba sentado en la cabina de un avión no igualado por ninguno de los del otro lado.

A fines de marzo, a petición nuestra, la superioridad trasladó nuestra unidad al aeródromo de München Riem.

En las horas de la madrugada del 31 de marzo de 1945 despegó la pequeña unidad en formación cerrada en vuelo hacia el Sur. En este nuevo vuelo de navegación (el último) marcamos un nuevo "record": Berlín-Munich (500 kilómetros) en cuarenta y dos minutos.

Unidad de los expertos.

Finalmente pudimos llegar a realizar nuestra vieja idea, o sea, formar un equipo de "ases" de pilotos de caza. Toda comunicación con el Mando Superior se hallaba rota: Berlín tenía bastante que hacer consigo misma, y Goering, también. Hacía tiempo que se había corrido la voz de que necesitábamos "cañones" (1). El que no se presentaba voluntariamente lo sacábamos nosotros de los centros de restablecimiento, en donde esperaban resignadamente el final. Galland y la palabra mágica "Turbo", la posibilidad de poder encauzarse y vivir una vez más "la gran actividad aérea" (no para "vencer" o para cambiar el curso de la guerra, como creyeron algunos locos), como asimismo el poder demostrar nuevamente lo que se puede hacer con los conocimientos aeronáuticos y del combate, atrajo aún a hombres que, desde el punto de vista de los médicos de aeronáutica, poseían cualquier aptitud menos la necesaria para el pilotaje.

Cualquier persona que haya llegado hasta nosotros en Riem en los últimos días, ya fueran oficiales del Mando, tropa en retirada, "rondabatallas", etc., que se dirigía hacia la planeada "Fortaleza de los Alpes", todos quedaban cegados por la cantidad de medallas y condecoraciones que veían acumuladas sobre los pechos de unos pocos hombres y se asombraban ante la inusitada constitución de esta unidad:

Un General (un General como jefe de Escuadrilla ha sido un puesto de servicio úni-

(1) En el lenguaje de la Luftwaffe significa en este caso "gente experta". En nuestra Fuerza Aérea se diría "manitas".

co en la Historia, con toda seguridad), dos Coroneles, un Teniente Coronel, tres Mayores, dos Capitanes, ocho Tenientes y aproximadamente la misma cantidad de Suboficiales (pilotos), constituían el personal de la misma.

Había venido a nuestro lado el Coronel Lutzow, quien, por haber mantenido una firme y valiente posición contra Goering, se hallaba hasta ese momento en el destierro. También vino el Mayor Bär, un brillante tirador y sobresaliente combatiente aislado. Además vino Barkhorn, que obtuvo más de 300 victorias aéreas en el Oeste, y con él vinieron Hohagen, Schnell y Krupinski, a los cuales habíamos seducido y sacado de los sanatorios.

Todos habían participado en la lucha desde los primeros días de la guerra. Todos habían sido heridos una o varias veces, y no solamente llevaban encima las altas condecoraciones obtenidas, sino también las huellas de tal época, que exigía de los soldados lo último que le quedara de su cuerpo y de su alma. Pero cada uno, tras haber pasado una larga temporada de actividad aérea en una inferioridad de condiciones con respecto al contrario que a veces se tornaba vergonzosa, deseaba sentirse nueva y aeronáuticamente superior al enemigo, aunque debiera pagar esta "última aventura" con la vida.

Cabalgamos a través de la corriente de bombarderos.

Con una prisa nerviosa se efectuaron los preparativos necesarios para el empleo real. No había tiempo que perder. Los norteamericanos combatían ya en Crailsheim. Ya no se podía hablar de un frente propiamente dicho. En Riem tratamos sobre el empleo de los cazas a reacción contra una corriente de bombarderos cuatrimotores. El regimiento de cazas a reacción que quedó en Brandenburgo se nos había adelantado mucho en esa experiencia. Bajo la conducción de Weissenberger (que en estos últimos días se accidentó mortalmente con su coche de carreras en la pista de Nurburg), había obtenido esta unidad varias victorias aéreas ya en los primeros días de su empleo, lo que dejaba adivinar qué efectos desastrosos hubiera tenido para el enemigo

el empleo de estos aviones por parte nuestra a su debido tiempo.

Pero a nosotros nos dijo Galland: "Dejad a los "Mustang" y "Thunderbolts" (aviones de caza norteamericanos) de lado; no os preocupéis de ellos aunque los tuvierais delante de vuestros visores; lo que yo deseo saber exactamente es qué suerte tenemos contra las fortalezas volantes."

A la mañana siguiente, de diez "Turbo" que habían aterrizado, tres se hallan listos para entrar en combate. Con estos tres debo cumplir yo la primera misión. Conmigo vuela Fahrman, mi "kaczmarek" (1) desde hace dos años, un elegante piloto, sensible, que siente instintivamente cada decisión mía, y llevo como número tres a Frupinski, cinco veces herido con quemaduras graves, y que todas las veces asciende renovadamente a su máquina con una envidiable indiferencia.

Aviones "Lightnight" (cazas norteamericanos) sobrevuelan los Alpes y penetran en el espacio nuestro. Galland dice: "Dejarlos pasar."

Poco tiempo después se oyó el barullo de los "Mustangs" que penetran en vuelo desde el Oeste.

Galland: "Esa parece ser la caza adelantada; me parece que tras de ella siguen los cuatrimotores."

Nurnberg informa: "Lanzamiento de bombas desde bimotores. Mantened los nervios. Ellos vienen, seguro."

Hacia el mediodía se torna clara la situación: "Gran formación de bombarderos sobre Francfort del Main con rumbo Oeste." Bueno, ahí están. Una hora más tarde ordenó Galland: "Steinhoff, manos a la obra."

Hasta el Danubio, la posición de la formación que nos fué comunicada se hallaba exactamente al norte de Munich; se halla el espacio libre de enemigos. Luego informa Fahrman: "Atención: a la izquierda nuestra, un perro bien gordo" (idioma ae-

(1) La palabra "Kaczmarek" corresponde a un apellido polaco bastante común, y fué adoptado en el Ejército alemán para denominar al nuevo recluta. En la Luftwaffe se denominaba bajo este mote al piloto que volaba como número habitual de un mismo guía en una patrulla. (Fonéticamente se pronuncia "Cachmarec" en castellano.)

ronáutico: una gruesa formación). Y entonces vimos cómo se acercaba del Oeste la corriente de los bombarderos, escalonados desde los 8.000 hasta los 6.000 metros. Cuando nos hallamos sobre su principio no podíamos ver la cola de la formación. Delante volaban los "Liberators", bombarderos de tipo anticuado, fácilmente vulnerables y puestos a la cabeza de la formación por esa misma razón. A ellos los seguían los "Boeings", frente a los cuales nos enseñó la experiencia que teníamos que andar con cuidado.

Al final del convoy efectúo un gran viraje a la derecha que me lleva a los 9.000 metros; enfilo hacia el rumbo de los bombarderos y doy la orden: "Prepararlo todo"; luego picamos para atacar la última formación. El velocímetro indicaba 900 km/h. cuando, recuperado el vuelo horizontal, descubrí que los puntos que se hallaban delante de mi visor eran aviones que se acercaban a una velocidad increíble. Disparé una andanada con mis cuatro cañones contra el número de la izquierda de una sección, y tuve que tirar de la palanca de mando a fin de no tragarme el plano de cola del avión enemigo. Miré hacia atrás y vi llamear un humo espeso y negro que salía de los motores: ¡Listo!

Al mismo tiempo comenzó a incendiarse el avión guía de dicha sección, que había tomado Fahrmann para sí. Vuelo de aproximación y abatimiento. Todo es sólo una cuestión de segundos: Krupinsky, el número tres, hizo su parte en forma aislada y a su manera. Para ello eligió un "Boeing". Los "Mustangs" y "Thunderbolts", que volaban sobre la formación ocupando los puestos que tácticamente les prescribe el reglamento, hicieron preparativos para zambullirse contra nosotros desde todas las direcciones. Ofrecían un espectáculo grotesco, ya que parecían balones suspendidos quietamente en el aire, puesto que nuestra velocidad era muy superior a la de ellos en unos 400-500 kilómetros hora.

Literalmente, cabalgábamos a través de la corriente de bombarderos. No puedo decir con exactitud cuántas victorias conquistamos. La cabalgata fué demasiado rasante.

Luego se produjo una interrupción en mi armamento, mientras Fahrmann daba cuenta aún de otro "Boeing". Al accionar la

palanca para efectuar el viraje de retorno, gritó él detrás de mí: "Se ha parado mi turbina derecha."

Fahrmann se torna cada vez más lento; de pronto, una nueva llamada de socorro: "Mi turbina izquierda tampoco quiere continuar." Y seguidamente se pegó a su cola una excitada caza persecutoria. Cuando yo efectué un viraje para ayudarle, se detuvo (duplicidad de casos) también mi turbina derecha. Tuve que pensar solamente en mí y tomé rumbo a München-Riem.

Pasados unos minutos, me hallé sobre la pista. Antes había informado a la central de conducción mi situación. "Si es posible no aterrice en Riem", me contestaron "el aeródromo se halla vigilado por "Mustangs".

Pero yo contaba aún con suficiente reserva de combustible y quise convencerme si realmente era tan peligrosa la cuestión. Debajo de mí pude ver brillar las lustrosas superficies de los planos de cuatro "Mustangs" que sobrevolaban el aeródromo en una soberbia formación de ejercicio.

Inmediatamente resolví aprovechar esta "suerte" que se me presentaba, aunque con una sola turbina. De los pilotos de los "Mustangs" nadie había notado mi aproximación. Sólo uno de mis cañones disparó, pero, en un abrir y cerrar de ojos, cerceñó en dos el plano de un "Mustang". Los otros tres arrojaron rápidamente sus tanques adicionales y buscaron la distancia.

Producido mi aterrizaje, llegó el informe de que Fahrmann se había arrojado en paracaídas a orillas del Danubio. Krupinski se hallaba en casa y opinó lacónicamente: "Esto sí que da gusto; podríamos reabastecernos de combustible y salir nuevamente. Con toda seguridad los volveríamos a alcanzar."

La comprobación.

A mediados de abril pudimos colocarle finalmente a nuestros "Turbos" un armamento adicional, con el cual nos habíamos prometido muchos éxitos; bajo cada plano fueron colgados 24 cohetes, en dirección del vuelo. Estos cohetes, una vez disparados, poseían (hasta 1.200 metros de distancia) una trayectoria recta y se repartían en esta ruta en un área de 15 por 30 metros. (Como sabemos, los norteamericanos han adoptado este armamento.)

Según nuestros cálculos, disparando en salva todos los cohetes contra una sección de bombarderos todos éstos deberían ser tocados infaliblemente o, al menos, rota o desorganizada la formación. Solamente en pocos aviones se pudieron colocar estos lanzacohetes. En algún lugar del norte de Alemania fueron confeccionados los cohetes, y en alguna parte de Checoslovaquia, los aparatos para efectuar su suspensión. No se podía pensar en abastecimientos. Un avión de transporte, en vuelo nocturno, debía traer la munición desde el mar Báltico. Se pudo efectuar un vuelo, y luego dicho aeródromo de la costa cayó en manos enemigas.

Durante la primera prueba que se efectuó con cohetes, disparando contra una formación de bombardeo cerrada, demostró Galland en forma bien convincente que nosotros teníamos "cinco minutos antes de las doce" el medio en la mano para romper y destruir aquellas formaciones, que hasta entonces nos parecían casi inatacables. Al igual que una perdigonada contra una bandada de patos, así actuaban los cohetes contra las formaciones de bombarderos. Estos gigantes se inclinaban uno contra el otro, se tambaleaban un breve trecho aún en su ruta gravemente heridos; luego, sus fuselajes se golpeaban, se juntaban y se echaban mutuamente abajo.

En las formaciones reinaba una confusión indescriptible; y en ese momento una nueva salva de cohetes hacía su entrada triunfal y abatía dos nuevas fortalezas simultáneamente.

Como endemoniados trabajábamos nosotros ahora día tras día en nuestros avariados "Turbos". También habíamos recibido bastantes impactos; pero hasta ese momento no habíamos perdido ni un solo piloto. Tanto atrás como adelante faltaban los suministros técnicos, y por la noche circulaban por encima de nosotros los temidos "Mosquitos".

Nos teníamos que hacer fuerzas para elegir el piloto del próximo vuelo. Los pocos aviones no podían cubrir las exigencias, y cuando podíamos volar con seis "Turbos" nos sentíamos bien orgullosos.

En Nuremberg, Augsburg, sobre el Danubio y sobre los Alpes, en todas partes, "sacábamos del cielo" a las fortalezas; si bien dos o tres nada más en cada servicio;

pero, ya en el despegue sabíamos que no aterrizábamos sin victorias.

A mediados de abril se terminaron de repente nuestras preocupaciones con respecto al material. De todas partes nos llegaban "Turbos" de regalo. Los pilotos de observación, los de bombardeo y los de ataque, a quienes tuvimos que envidiar durante tanto tiempo por estos aviones, los colocaban en nuestras manos y nos decían: "Bueno, se los regalamos; ustedes los pueden utilizar aún."

¡Si tan sólo no nos hicieran tan imposible la vida los norteamericanos! Todo se reducía entonces a correr desde la trinchera a la máquina y viceversa, calculando acertadamente el momento apropiado para efectuar el despegue sin peligro y para deslizarse por el aeródromo hasta que el velocímetro indicara los 500 km/h. de velocidad para irse al aire.

Un Mando de prueba, compuesto por cuatro "Me 262", aterrizó en nuestro aeródromo; cada avión poseía un cañón de 50 milímetros. Este cañón representaba la realización práctica de una idea de Hitler. Acerca de este cañón, como arma para combatir aviones de bombardeo, se habían suscitado numerosas polémicas. Mientras se resolvían, nosotros habíamos demostrado que la era del cañón había pasado, y que se había entrado en la del proyectil cohete.

Así, tuvimos 70 aviones "Me 262" en nuestro aeródromo hacia el fin de la contienda; mientras que un mes antes nos teníamos que pelear por cada "Turbo".

Caida final.

El 18 de abril de 1945 nos hallábamos listos para el despegue con seis "Turbos". Reinaba un tiempo ideal para la caza. Hacía ya una hora que nos hallábamos sentados dentro de nuestras máquinas, sin decidirnos aún a cual de las numerosas formaciones enemigas atacar, cuando a Galland, conductor de la formación, se le acabó la paciencia. Se pusieron en marcha las turbinas y yo vi cómo delante de mí despegaban las máquinas en medio de una enorme nube de polvo.

Luego llevé el acelerador a pleno gas e inicié mi despegue. Cruel y lentamente se desplazó el "Turbo", pesadamente cargado,

sobre el pasto. Como carga adicional llevaba cohetes bajo los planos y los tanques se hallaban llenos hasta arriba.

El campo había sido atacado durante el día anterior y presentaba profundas cicatrices. Apenas me desplacé por fuerza entre estos cráteres, tapados a la ligera, sentí que mi velocidad se frenaba peligrosamente. Cuando en el último tercio de la carrera actué totalmente la propulsión y mi velocidad marcó sólo los 200 km/h., comenzó a inclinarse despacio el plano izquierdo. La máquina empezó a resbalar de costado. Esto sólo puede terminar en un formidable choque, en el mejor de los casos, puesto que significa que una rueda ha sido arrancada.

Me desvié de la línea de despegue. La velocidad no se incrementó y no era suficiente para volar. La calle que circunda el aeródromo se hizo cada vez más cercana. El choque era inminente. Y todo esto con la carga que llevaba encima. Todo eso lo comprobé en breves segundos y, de todas maneras, no pude modificar nada—era un prisionero de la máquina—en el curso del destino que de inmediato se había de decidir. Ya se hallaba delante de mí la calle que circundaba el aeródromo. El avión se metió en el declive, fué arrojado 50 metros al aire y luego, con un ruido sordo, se revolcó en el campo situado al otro lado de la carretera. Se acabó todo:

Me hallé sentado dentro de una llamas viva que me dejaría sus huellas grabadas para toda la vida. Aún hoy en día me parece a ratos oír el crepitar de las llamas. Sólo sé que veía todo como a través de unos anteojos rojos, sangrientos, apretado en el "Turbo" (que yo había defendido y deseado con tanto empeño) y que me gritaba instintivamente a mí mismo: "¡Afuera, afuera. Salte, salte!".

En una enfermería, en el lago Tegern, transcurrió para mí el último capítulo de la guerra en estado de penumbra indiferente.

El día 26 de abril trajeron un nuevo paciente a mi cuarto: Galland. Ha recibido un casquillo de munición a través de la rodilla. También para él ha tocado la guerra a su fin.

Como un remolino, el desmoronamiento

total ha contagiado a la unidad de destacados de Riem. Los norteamericanos han alcanzado Munich. Una vez más se efectúa un salto hacia atrás: Se llevan 70 "Turbos" en vuelo a Salzburgo, y el día 3 de mayo de 1945 se procede a encender las cargas explosivas concentradas, colocadas bajo la hilera de máquinas perfectamente alineadas.

Al mismo tiempo que un "Turbo" tras otro se hacían pasto de las llamas, rodaban los primeros tanques norteamericanos por el aeródromo...

EL "HEINKEL 162", EL TURBO "VOLKSJAEGER"
(CAZA DEL PUEBLO).

Alemania clama por el caza a turbina.

La situación completamente confusa y enredada creada por el "Me 262" y, por otra parte, la necesidad de ejecutar de una vez por todas algo decisivo contra la guerra aliada, hizo que a fines del verano de 1944 se concibiera en el Ministerio de Armamento la idea, inspirada en un factor netamente político, de producir en masa "un caza popular" a turbina, consumiendo la menor cantidad de material y horas de trabajo posibles.

Al sacarse a concurso este avión, casi todos los grupos constructores de las más famosas fábricas aeronáuticas alemanas presentaron sus proyectos. Los más destacados constructores Messerschmidt y Tank compartieron mi opinión de que las exigencias y consideraciones previas que se estipulaban para este avión conducían a construir una máquina de características fáctico-técnicas apenas interesantes, y que posiblemente era un completo fracaso.

En especial, la condición de que este "caza del pueblo" poseyera sólo una turbina propulsora débil, lo llevó de inmediato a poseer un rendimiento de calidad inferior. Por otra parte, se deseaba que la mayor cantidad de partes constructivas posibles del avión fueran de madera. La construcción de madera, en general, es más pesada que la de metal liviano. La situación del material en Alemania, a mediados de 1944, obligó a presentar esta exigencia. Debía tenerse en cuenta que los motopropulsores a turborreactor previstos, los Heinkel-Wirth o 11 ó BMW003, daban sólo unos

1.300 kilogramos de empuje inicial. Con eso debía ser construido un caza que tuviera un armamento adecuado, como también una cantidad adecuada de munición, equipo de radiotelefonía, equipo de altura, blindaje y suficiente tiempo de vuelo.

Ya los datos que habían sido calculados en el papel daban características que representaban el mínimo en cualquier terreno.

La industria aeronáutica tenía efectivamente en ese momento, habiendo sido borrados los bombarderos del programa, capacidad libre. Esto benefició en especial a las fábricas Heinkel. El Ministro de Armamento y la gran repartición encargada de la producción técnica aeronáutica, se habían puesto ya de acuerdo con el proyecto de Heinkel. Como siempre, aun en ese momento, tuvieron que jugar un papel importante las influencias personales, ya que el proyecto de Heinkel, según opiniones imparciales, entre las cuales se hallaba la mía, no era el mejor de todos los presentados.

¿Por qué no utilizar el Me-262, ya probado?

Durante la conferencia decisiva llevada a cabo con el Mariscal del Reich en el Cuartel principal del Führer, el "refugio del lobo", situado en Rastenburg, el día 23 de septiembre de 1944, declinó el proyecto "Caza del pueblo" con toda firmeza, en razón a los siguientes fundamentos:

a) Demasiado poco tiempo de vuelo (20 ó 30 minutos), armamento y reserva de munición completamente insuficientes, compuesto de dos ametralladoras de 20 milímetros y 240 tiros, o dos cañones de 30 milímetros con 100 tiros.

b) Performances insuficientes (velocidad horizontal y de subida) para un avión de turbina que debía ser construido en la segunda mitad de 1944, teniendo en cuenta que el enemigo aéreo entraría a su vez en combate con cazas de turbina en poco tiempo más.

c) Insuficientes seguridades técnicas en su funcionamiento, con una sola turbina, en relación a la situación de los motopropulsores que para ese entonces reinaban.

d) Mala visibilidad hacia atrás y peligro para el piloto, en caso de tener que abandonar el avión, por la posición de la turbina.

En vez de ello, exigía yo:

1) Aumento de la entrega de la serie de "Me 262".

2) Construir bajo licencia el mismo en todas las fábricas de aviones del país con capacidad libre.

3) Empleo de todos los "Me 262" en la defensa aérea del Reich, y luego, de los frentes.

Yo había esperado ser apoyado por muchos de los participantes a dicha conferencia en mi desestimación del "Heinkel 162", como habíamos convenido previamente. Pero, como el programa de construcción del "Caza del pueblo" fuera presentado con plazos casi increíbles, cantidades de entrega astronómicas y, aún más, en forma de acto de fe del partido político y de la nación, apenas podían tener posibilidades de éxito los puntos de vista lógicos y eminentemente profesionales que se emitieran. Eso se habían dicho seguramente para sí aquellos que habiendo sido antes partidarios de mi punto de vista ahora callaban o, más aún, se ponían de acuerdo con el otro bando. El General de los Cazas desistía, por tanto, de un avión de caza a turbina, que la producción nacional de guerra le ofrecía en cantidades de cientos de miles y con un plazo de entrega de pocos meses. Para ello no se hallaba un término más suave para denominarlo que el de "derrotista", y no se dejaba de decirlo.

Estos aviones debían ser pilotados por jóvenes de quince a dieciocho años, pertenecientes a la "Juventud de Hitler", después de efectuar un rápido ciclo de instrucción en planeadores, según una concepción meditada en forma nebulosa por Goering. Los jefes de distritos políticos y los comisarios de la defensa del Reich, dentro de sus jurisdicciones, debían ayudar a la creación de los mismos y supervisar su empleo. El adagio popular en ese momento era el siguiente: "Cientos, miles, cientos de miles. Hasta que el enemigo sea perseguido más allá de los límites de Alemania."

Este proyecto de Heinkel tenía efectivamente ventaja:

Técnicamente era directamente imposible colgar una bomba debajo de este pequeño avión y, por tanto, no se le podía declarar "bombardero relámpago". Pero, en su

carácter de caza, comparado con el "Messerschmitt 262", era el "He 162" un sensible paso hacia atrás en todo sentido.

Pero en la sesión del Mariscal del Reich antes mencionada se aprobó la realización de la construcción, la iniciación de una serie inicial y la preparación de las grandes series subsiguientes, previo consentimiento del Fuhrer. Este había sido ya orientado por "comisionados" acerca de lo tratado en dicha conferencia del Mariscal del Reich. De todas maneras, se me exigió que de inmediato le elevara al Fuhrer por escrito, sin informar a nadie al respecto, las causas por las cuales desistía yo del "Caza del pueblo He 162". Independientemente de ello, ordenó Hitler ese mismo día que se iniciara la inmediata construcción de dicho avión. Sin poder expresarlo poseía yo entonces la firme convicción de que el avión apenas podría aun llegar a volar en aquella guerra, ya que, con toda seguridad, no entraría en combate. Por tanto, lo que más sentía era el desperdicio de la capacidad de construcción, de entrega e instrucción que se iba a efectuar, y que en ese momento sólo se podía aprovechar en el Me 262 para su empleo en la defensa aérea activa. Sin ninguna duda, eso era ya por sí solo bastante grave sin tener que entrar en lo otro.

Cosa increíble.

En la historia de la fabricación y construcción aeronáuticas, debería quedar con signado como caso único lo que fué alcanzado por la firma Heinkel y todos los círculos que participaron en la construcción del "caza del pueblo" en relación a los plazos. Después de sólo dos meses y medio se había finalizado la construcción. Se poseían dos aviones modelo y se había preparado la producción en serie en gran escala. El 6 de diciembre de 1944 surcó el aire el primer He. 162. Con un ritmo forzado se hizo, pocos días después, su presentación en vuelo ante un crecido círculo profesional y de productores, participantes en el proyecto, en el aeródromo Schwechat, en Viena, en donde se hallaba para ese entonces la fábrica de construcción de modelos de la casa Heinkel.

El piloto de la fábrica, Peter, ante la vista de los espectadores, efectuó un fuerte picado con aquel avión (que aún no se hallaba suficientemente probado), seguramen-

te para ejecutar luego un "tonneaux". En tales circunstancias, se deshizo completamente el avión en el aire, comenzando a romperse por el extremo del plano derecho. El piloto halló la muerte. Un corresponsal fotográfico enviado por mí filmó todo el desarrollo del caso y proporcionó así datos exactos para determinar las causas y pasos sucesivos del accidente.

En marzo de 1945 se tuvieron los primeros aviones de la serie He 162. De la misma manera que con el Me 262, se les efectuaron las pruebas técnicas, conjuntamente con las tácticas. Si nos imaginamos que todos estos esfuerzos descomunales podrían haber sido hechos con el afán de aumentar la serie del Me 262, no se puede dudar que los efectos útiles y reales obtenidos hubieran sido mucho más elevados y rápidos.

Mientras tanto, se habían efectuado enormes preparativos para llevar bajo tierra, en subterráneos, minas, túneles, cuevas y refugios de cemento armado, las fábricas de los He 162, Me 262, armas "V" y muchas otras cosas, a fin de preservarlas contra los ataques aéreos.

Con respecto al empleo del "caza del pueblo" por la adolescente juventud de Hitler, no se hablaba de otra cosa desde hacía rato. Por el contrario, nosotros, cada vez nos convencíamos más de que sólo expertos pilotos de caza podrían obtener victorias en el aire con cazas de turbina. Aparte de ello, la escasez aguda de combustible había obligado en ese ínterin a que una elevada cantidad de pilotos, cazadores instruidos y pilotos alumnos tuvieran que quedarse en tierra, y sólo se podía hablar de un exceso de pilotos. Miles de ellos fueron destinados al combate de la infantería en los frentes.

Hasta el fin de la guerra fueron terminados un poco más de 200 He 162 "Volksjaeger". El interrogante sobre si se podría mostrar eficaz o no, si hubiera podido desempeñar un papel en la defensa aérea activa, no pudo ser decidido debido a la marcha de los acontecimientos, que trajeron aparejado el desmoronamiento de la capacidad de resistencia militar de Alemania.

Los datos constructivos y una cantidad de aviones medio terminados cayeron en manos de los rusos. También los aliados occidentales capturaron algunos aviones de este tipo.

EL PRIMER BOMBARDERO A REACCION DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL EL JUNKERS JU 287

Sin entrar en mayores detalles acerca de numerosos estudios, proyectos, desarrollos y prototipos de otros aviones de reacción alemanes, merece ser objeto de especial atención la construcción del bombardero Ju 287. Hacia fines de la guerra se hallaban listos para ser probados por la fábrica algunos prototipos de este interesante avión. Sin ningún lugar a dudas, hubiera pasado poco tiempo más para que este avión se hallase maduro y para iniciarse su construcción en serie. No deseo consignar en el presente trabajo el hecho de si hubiera o no habido suficiente lugar en la industria para construirlo en serie. De todas maneras, con este avión poseía Alemania el primer bombardero mediano a reacción que se pueda mencionar en la historia de la aeronáutica mundial. Solamente hace poco pudieron poner en servicio las grandes Potencias aviones de bombardeo de tales características.

Su construcción en serie no pudo ser entonces efectuada y, por tanto, no llegó a entrar en combate, debido finalmente a que no se había volcado el Mando aeronáutico alemán a su debido tiempo hacia la defensa aérea.

Palabras finales.

Resumiendo, se deduce como realidad histórica que el desconocimiento de las posibilidades técnicas, la orden oficial de parár los trabajos de desarrollo, las dudas acerca de la madurez técnica, y, finalmente, el querer mantenerse en forma obcecada en la conducción ofensiva de la guerra aérea trajo aparejada una pérdida en tiempo de por lo menos dos años en el empleo de fuertes unidades de caza con turbina por parte de Alemania.

Con lo relatado he tratado de exponer una aclaración de todo esto, en razón al conocimiento personal de los hechos. Me atrevo a dudar de que la lógica no haya convencido a casi todos en todos los casos. Además, ruego se disculpe si mi exposición de los hechos, pese a su deseo de objetividad, posee algunos indicios subjetivos del Inspector general de la Aviación de Caza alemana de entonces, y, por tanto, uno de

los más responsables de la defensa aérea del Reich.

Las ideas y planeamientos que fueron provocados por la aparición del caza con turbina entre nosotros en 1943 han sido confirmados por el desarrollo efectivo de la última contienda, como también por el de la postguerra y por las experiencias recogidas en el cielo experimental de Corea.

En la aeronáutica militar actual se ha convertido el avión con turbina en una realidad absoluta. De la misma forma en que nosotros efectuábamos, entre 1943 y 1945, un salto hacia adelante hasta llegar al límite del sonido, nos hallamos hoy día ante el paso a velocidades supersónicas.

Hoy no puede existir ya ninguna duda acerca de las posibilidades y perspectivas que hubiera representado para Alemania el empleo en masa de los aviones de caza con turbina dos años antes de la fecha en que fueron finalmente utilizados.

Se trataba de la ventaja en tiempo que hubiera tenido el defensor aéreo con respecto al atacante. Esta ventaja, pese a todas las demoras, se hallaba evidentemente del lado alemán.

Entonces, a igual que hoy, sostuve el punto de vista de que 200 ó 300 Me 262, empleados en la defensa aérea activa sobre Alemania, hubieran paralizado la guerra aeroestratégica diurna anglonorteamericana, ocasionado también pérdidas por demás elevadas a sus actividades nocturnas. Solamente así hubiéramos podido salvar de la destrucción la producción bélica alemana, sus sistemas de transporte y sus instalaciones de elaboración de combustibles. El empleo en masa de las armas "V" hubiera podido haber sido también una realidad; además, se hubieran empleado nuevos tipos de submarinos, en aquel tiempo inatacables, y, finalmente, la Luftwaffe hubiera quizá podido presenciar el renacimiento de su fuerza ofensiva en vez de tener que vivir la realidad de su desmoronamiento prematuro. Según propias palabras de Eisenhower, la invasión no pudo haberse efectuado más oportunamente, pues un solo mes más tarde, con las nuevas armas que se hallaban proyectadas en Alemania, hechas realidad, hubiera quizá fracasado. Sin una evidente y reiterada superioridad aérea no hubiera sido posible llevar a cabo la invasión.