

# PARADOJAS

## AERONÁUTICAS

“Para enseñar latín a Juan no sólo hay que saber latín, hay que amar a Juan”.  
Antiguo proverbio romano, que le gustaba mucho al papa san [Juan XXIII](#).

Si para muestra basta un botón -como sabiamente asegura nuestro españolísimo refranero- resulta que servidor de ustedes ha encontrado, a lo largo de mi vida, bastantes más muestras de las que el citado refranero asegura, y para demostrarlo, vamos a ello:

Aclaremos primero el tema del que vamos a tratar, que no es otro que narrar algunos hechos, reales como la vida misma, de grandísimos pilotos de aviación, pertenecientes sin duda a la élite del grupo de los mejores, que llegaron a serlo a pesar de sus “**difíciles, nefastos o, como poco, problemáticos inicios**” en sus respectivas carreras como aviadores.

### **Primer caso: un instructor de vuelo excomulgado de la iglesia católica versus un cadete con pocos estímulos.**

Comenzaremos por hablar primero del **piloto instructor** de esta historia. Se trata de uno de los pilotos alemanes famosos de la sgm, de **FRANZ STIGLER**, piloto alemán nacido en 1.915 que a la edad de 12 años comenzó a volar planeadores -estamos en 1.927 en el período de entre ambas guerras mundiales- porque su padre había sido piloto observador en la primera guerra mundial y de él heredó la afición al vuelo. En esa época había un enorme interés en la Alemania del “pre-nazismo” por hacer pilotos saltándose la ley, pues el tratado de Versalles les había prohibido tener fuerza aérea.

Siendo Stigler estudiante en la fase de educación superior, en 1.937 -había terminado ya el bachillerato y estaba matriculado en ingeniería aeronáutica- ocurrió que uno de sus amigos de la facultad le invitó a asistir a una reunión de un “*club secreto para estudiantes*”. Esto ocurría en su ciudad, Ratisbona, en la zona de Baviera y Franz fue con su amigo -picado mayormente por la curiosidad- y allí se enteró de que aquello era un “club de duelo prohibido”, club con una simple regla: podían golpear con las espadas -reales y bien afiladas- pero nunca dar estocadas.

Franz que, por complacer a su amigo, tan sólo había asistido un par de veces al club -del que salió con algunas heridas leves en la cabeza- tuvo la mala suerte de que en la tercera y última ocasión en que él visitó ese club aparecieron allí unos policías/inspectores de la ciudad de Ratisbona y clausuraron el club. De paso Stigler se enteró -no tenía ni idea él de ello- de que la iglesia católica (a la que él pertenecía) tenía un edicto que prohibía los duelos.

La Cuestión para Stigler no pasó aquello de una simple chiquillada pero, la cosa no quedó del todo zanjada pues hubo un daño colateral sorpresa a esta breve aventura. Ocurrió que la autoridad eclesiástica, concedora de los hechos por la prensa, quiso dar un escarmiento y **excomulgó a los estudiantes asistentes durante seis semanas**, cosa que sorprendió a Franz, porque no lo sabía. Además, él había hecho esa pequeña "travesura" sin mala intención, por lo que Franz Stigler siguió firme en su fe, sin perderla por eso. (voló siempre con un rosario que le había dado su madre).

Pero le faltaba otra sorpresa no menor con la que no contaba, los daños colaterales de la "mini excomuni3n". Ocurrió que su madre cuando asistía a su misa dominical se enteró **en la catedral de Ratisbona, cuando el sacerdote oficiante leyó en voz alta la lista de los estudiantes excomulgados durante seis semanas por el delito de asistir a aquellos duelos de aprendices de espadachín** -incluido naturalmente el nombre de su hijo- y esto sí que le hizo mella y le dolió, causándole un gran daño moral y mucha vergüenza al bueno de Fran Stigler.

Posteriormente aprovechando la política nazi de aquel entonces en Alemania, que para "sortear" el abusivo Tratado de Versalles que le prohibía a Alemania tener ninguna fuerza aérea, los alemanes "le habían buscado las vueltas" acudiendo al recurso de fundar varias "Escuelas de Pilotos de Aerolíneas", escuelas que eran totalmente gratis para los jóvenes alemanes que quisieran hacerse pilotos y cumplieran las exigencias para ello. Fue así como Fran Stigler se unió a este sistema y se hizo piloto.

La razón era que Alemania necesitaba pilotos -porque estaba empezando a crear "bajo cuerda" su fuerza aérea en la sombra- que se integrarían en un futuro en las fuerzas aéreas alemanas, en la Luftwaffe.

Pero como estaba prohibido por el Tratado de Versalles, recurrieron al truco de camuflar el nombre verdadero de estas escuelas y con ello consiguieron los alemanes nazis de Hitler formar un nutrido grupo de jóvenes a los que mantenía en la aerolínea civil Lufthansa y en otras líneas menores, o en "aeroclubs tapadera" que les servían para formar a los futuros pilotos de la Luftwaffe de Hitler, quien había asumido el poder en 1.934 y cuando le nombraron "führer" -jefe, caudillo- comenzó a recuperar a muchos de aquellos pilotos que habían sido entrenados de "extranjis" y los integró en la Luftwaffe. Con este subterfugio los alemanes consiguieron obtener, "de estrangis", un buen número de pilotos, cuya transición posterior a la Luftwaffe fue mucho más sencilla y corta que si tuvieran que comenzar desde el principio.

Y Stigler, como uno más de eso muchos agraciados, estuvo volando en Lufthansa como civil durante cuatro años (había abandonado los estudios de ingeniería aeronáutica, olvidándose de su carrera pues descubrió que el volar era lo suyo) y voló 2.000 horas en esos cuatro años, que fueron un gran bagaje profesional en aquellos tiempos porque le situó muy bien para ser uno de los primeros en ser reclamados por la Luftwaffe.

En la aerolínea alemana Lufthansa, Stigler consiguió muy pronto que le nombraran piloto "verificador de rutas internacionales", volando el Junker JU-

52. Esta algo extraña especialidad nació porque en aquellas fechas había que establecer las rutas aéreas -eran inexistentes entonces y alguien tenía que "inventarlas"- atendiendo principalmente a la orografía del terreno que querían sobrevolar. En esa época Stigler voló mucho a España, casi siempre a Barcelona -en aquel entonces España estaba en su guerra civil- llevando provisiones y armas para la Legión Cóndor. También voló mucho a Londres y a las naciones fronterizas con Alemania.



**Franz Stigler**

Una vez terminado el año 1.938 Franz, muy contento con sus vuelos en la línea civil alemana y enamorado ya de su profesión, intentó normalizar su situación y decidió integrarse definitivamente en la línea aérea nacional Lufthansa como piloto fijo en ella. Para ello rellenó la solicitud para ser admitido en la aerolínea como piloto fijo y la cursó.

La respuesta a su petición le proporcionó a él una gran sorpresa: En vez de admitirlo (cosa de la que él estaba totalmente convencido) se encontró con una extraña noticia/orden: acababa de ser nombrado por el reciente gobierno de los nazis "**instructor jefe**" -manteniendo su condición de "civil"- de la Escuela de Pilotos de la Luftwaffe en Dresde.

Más que respuesta a su petición -dado los tiempos que corrían- aquello fue una sorprendente orden a cumplir. Y no es que fuera que él hubiera pedido nada, lo que ocurrió fue que los nazis -con gran poder en aquel entonces- "le fueron" sin

consultarle a él para nada, pues sencillamente se lo ordenaron y con gran urgencia lo enviaron a Dresde.

¿Qué había pasado? Su buen hacer como piloto en la aerolínea civil hizo que se fijaran en él y en su buena trayectoria profesional. Menos mal -pensó Franz- que con ese inesperado nombramiento también le aseguraron que allí en la escuela de Dresde continuaría percibiendo el mismo salario que cobraba en Lufthansa.

### **Turno para el alumno: el "cadete" Gerhard Barkhorn**

Presentemos ahora al alumno de esta historia. Ya hemos visto que Alemania necesitaba pilotos que se integraran en la Luftwaffe y hemos visto también el truco que usaban los nazis -poner nombres civiles a las escuelas- para formar a muchos jóvenes que los mantuvieron "en la reserva", en Lufthansa o en aeroclubs o en otras compañías aéreas y recordemos que Franz Stigler fue reclutado por la Luftwaffe y lo encontramos ahora, como "piloto civil contratado", siendo **instructor jefe** de dicha escuela de la Luftwaffe en Dresde.

Los alumnos de Stigler eran los "cadetes" de la Luftwaffe, que en realidad eran la flor y nata de la fuerza aérea alemana, más algún que otro oficial maduro procedente de otras armas que quería pasarse a la naciente aviación.

En 1.938, siendo él instructor jefe de la escuela, ocurrió que una tarde se le acercó uno de aquellos cadetes, de 19 años de edad, (Franz tenía entonces 23 años) cadete del que los informes de sus instructores lo habían clasificado como **"el peor con diferencia de los 20 que formaban su grupo"**.

Este alumno, consciente de que él no iba nada bien, le explicó muy respetuosamente a Stigler que quería pedirle consejo y si fuera posible que el propio Stigler le diera algún vuelo extra para corregir sus posibles defectos.

El callado y algo asustado cadete, de nombre **Gerhard Barkhorn** que ahora hablaba con él, anteriormente ya le había dicho a Franz que le gustaría ser destinado a alguna unidad de cazas. Franz en su interior -y a la vista de los informes de sus instructores- creía que lo que pedía aquel joven lo veía él muy, pero que muy negro. De todos modos, sin saber muy bien por qué, quizás sólo porque le había pillado de sorpresa la petición o porque le cayó inicialmente bien, decidió darle la oportunidad y aquella misma tarde salió a volar con él.

### **El vuelo de prueba**

El avión escuela empleado por los alemanes de aquellos tiempos era el Heinkel-72, "kadett", un biplano y biplaza con un motor radial de 150 caballos de potencia cuya foto aparece bajo este texto, muy parecido a nuestra archi famosa Bücker-131 de nuestro Ejército del Aire que la ha empleado durante tanto tiempo como avión escuela en la AGA -Academia General del Aire- y que a tantos pilotos del ejército del aire ha formado.

Stigler se había hecho cargo del **nivel B** de la formación de los cadetes, curso que duraba cinco meses y que incluía navegación aérea, hacer frente a algunas emergencias, volar distancias más grandes entre puntos que en el **nivel A**, acrobacia elemental y avanzada etc. Era un curso serio con una rígida norma establecida que decía claramente **"si alguien no superaba este nivel B, no había más oportunidades y el cadete iba directamente destinado a la infantería"**.

*¿Alguien recuerda la famosa calificación "B con E" que usaba en España nuestro Ejército del Aire? Era la calificación para volar instrumentos, (heredada de los alemanes, que tenían establecidos los niveles A,B,C,D y E) después de haber pasado por los niveles iniciales A, B, C y D ).La más alta calificación era la "E", la de "vuelo instrumental".*



Heinkel 72, avión que todavía utilizaba una "reja" en la cola para frenar. La rueda de cola todavía no había llegado.

Cuando Franz y Barkhorn despegaron esa tarde, a los tres minutos de vuelo Franz se preguntó a sí mismo **cómo era posible que aquel alumno hubiera podido volar sólo** su vuelo del ciclo A, porque la fase inicial de vuelo, llamada ciclo A, constaba de 40 vuelos cortos de doble mando con instructor y un "vuelo solo" al final de los citados 40 vuelos con profesor. Stigler constató inmediatamente que el cadete Barkhorn era un joven que volaba nervioso, inseguro para ser sinceros, un tanto aturullado e inquieto y sobre todo era bastante brusco en la ejecución de las maniobras más sencillas.... Y además se le veía todo el tiempo como muy miedoso.

Franz pensó para sus adentros: **"Este chico es un desastre, es un piloto horrible. Debería suspenderlo"**. Vio claramente que aquel cadete era "un auténtico manojito de nervios alborotados y descontrolados". También se le ocurrió pensar qué podría hacer él para quitarle de alguna manera ese extraño nerviosismo y ver si con ello, tal vez, podrían cambiar las cosas. Se puso a pensar qué era lo que debía hacer él para que el incontrolado y nervioso Barkhorn se olvidara de aquel su perturbador estado anímico en que se encontraba, qué podía hacer con él para que desconectase de su mente los problemas o los miedos y se dedicara sólo a volar, a volar por instinto...

Entonces tomó rápidamente una decisión y volviéndose en su asiento [No había radio y por tanto no había comunicación interfónica en el "kadett", todo era por señas y a viva voz, a gritos, pues eran ambas cabinas de pilotaje -delantera y trasera- descubiertas] le gritó: "¡Relájate!, siente el avión en la palanca, en tu asiento, en tu estómago. ¡Olvídate de tus preocupaciones y vuela!, **¡¡Sólo dedícate a volar!!**"

Dicho lo cual, le dejó volar unos minutos más y comprobó que Barkhorn continuaba con su mismo método de volar, con lo que aquello no había cambiado nada porque seguía haciendo demasiado bruscas y rígidas las maniobras, así que le hizo señas al alumno y le dijo que le dejara los mandos a él. Barkhorn cedió el mando del avión y, muy pesimista y asustado, hundido moralmente, pensó que aquello realmente había llegado a su fin; había estado tan mal, que aquello -pensó él- era la definitiva estocada mortal, el fin de la prueba.

Franz, ya a los mandos del avión, viró y puso rumbo hacia el aeródromo, pero no aterrizó, lo sobrevoló y siguió volando hacia una zona en la que sobrevolaron un gran bosque en el que había un conjunto de pequeños lagos en medio. Allí, en medio de ese bosque y entre los lagos, había una especie de urbanización con varios edificios del tipo cabañas de madera en la orilla de un bonito lago. Stigler los enfiló y los sobrevoló con una bonita pasada baja. Terminada esa pasada y, tras un viraje de 180 grados, reinició otra pasada, en sentido inverso. A todo esto, Barkhorn estaba allí de mero espectador de aquella maniobra y sólo se dedicó a mirar para abajo. Cuando iban llegando, en vuelo bastante bajo, aproximándose a aquellas cabañas de madera, Barkhorn comenzó a sonreír, pues veía como la gente salía de los edificios para saludarles...Y, para su gran sorpresa, **todos ellos** -hombres, mujeres y niños- aunque él no se lo quería creer, ¡todos estaban completamente desnudos!...

[Estaban sobrevolando un campo de nudistas al que algunos profesores de la escuela llevaban a sus alumnos a dar unas "pasaditas", como premio si habían hecho bien el vuelo de ese día, lo que me recuerda a mí algo parecido, pero no tan erótico, por supuesto. Ocurría -y tal vez siga ocurriendo- en una escuela de vuelo en la que algunos profesores, en vez de sobrevolar campos de nudistas, lo que hacían era volar por debajo de un puente del ferrocarril, puente sobre un embalse de agua de dimensiones más que suficientes como para no ocasionar ningún peligro el pasar por allí... y servidor de ustedes ha vivido esa experiencia como, creo yo, la inmensa mayoría de pilotos militares que han pasado por la mencionada escuela de vuelo]

Regresamos a nuestra historia para decir que Franz, que seguía con el control del avión, cogió un rollo de papel higiénico que había en el suelo de su cabina (Ya Barkhorn también había visto en el suelo de su cabina otro rollo igual al subirse al avión, pero no lograba saber qué función tenía aquello allí) y se dedicó a volar en círculo sobre los nudistas -para deleite de pilotos y nudistas- y después de unas cuantas vueltas se alejó para enfilar otra nueva pasada.

Cuando llegó sobre ellos lanzó el rollo de papel higiénico por encima del borde de su cabina. Los nudistas, por lo visto, estaban acostumbrados ya al espectáculo y animaban a sus niños para que recogieran los papeles.

Terminada esta pasada, se alejó para dar otra y le gritó a Barkhorn que cogiera su rollo de papel. Cuando estaba ya acercándose a los nudistas le hizo señas para que arrojara su rollo.

Barkhorn lo tiró y se deleitó viendo cómo el papel formaba una bonita y larga espiral, y cómo los niños disfrutaban corriendo para cogerla cuando iba cayendo, y todo esto ocurría mientras todos "los empetotados" -adultos y niños- aplaudían.

Franz realizó una última pasada sobre los nudistas alabeando en señal de despedida y puso rumbo hacia la Escuela de Vuelo. Ya en ruta hacia el aeródromo le cedió los mandos al alumno para que regresara a la escuela. Y allí fue cuando ocurrió que Barkhorn, que no paraba de sonreírse, se hizo cargo de los mandos del avión y **voló con toda normalidad, incluso con suavidad, como un verdadero piloto**. Lo que siguió en su vida académica fue un cambio tan radical en sus vuelos, que hicieron que se integrara con toda normalidad a su grupo sin ningún problema.

Los hechos narrados ocurrieron finalizándose el verano de 1.938, cuando todavía no había empezado la sgm y Barkhorn acababa de cumplir los 18 años de edad.

[la anécdota está sacada del libro "más allá del deber"]

## LA HISTORIA CONTINUÓ SU CURSO

El 25 de abril de 1.945 (cinco días antes del suicidio de Hitler en Berlín) la guerra estaba más que decidida. Nadie en Alemania -incluidos todos los altos, medios y bajos mandos militares alemanes- ignoraba que aquello estaba perdido, pero continuaban algunas acciones bélicas a ritmo muy lento, porque no podían hacer otra cosa ya que, debido al empujón aéreo de bombardeos aliados, carecían de casi todos los medios necesarios para ganar una guerra incluida la ya muy baja moral de combate de un ejército cada vez menos eficaz. Como ejemplo podemos decir que ese mismo día sucedió una de las citadas acciones en los cielos alemanes. Una formación de cuatro aviones P-51 "Mustang" norteamericanos perseguía a baja cota, sobre una zona boscosa, a un Messerschmitt 262 -primer caza reactor del mundo- con problemas en el motor derecho, problemas que hacían que el avión fuera perdiendo altura y dejando un denso rastro de humo negro. El piloto alemán, con tan solo un motor, no podía deshacerse de sus perseguidores, así que no vio más solución que internarse en una zona boscosa próxima e intentar hacer un aterrizaje forzoso en alguno de los claros que aquel bosque ofrecía y que él conocía. Cuando tuvo a la vista uno que le pareció lo menos malo que veía, aterrizó allí.

La maniobra de aterrizar la realizó sin problemas por lo que el avión tocó tierra y dio algunos pequeños saltos sobre la hierba y luego se deslizó sobre ella.

Cuando, ya en el suelo, la velocidad comenzó a disminuir, el piloto se desató los arneses de seguridad, levantó la carlinga articulada y se puso de pie en la cabina. La razón de tomar esa decisión se basaba en que el piloto estaba preparándose para que cuando el avión perdiese casi toda su velocidad, él pudiera salir del avión de un salto. Incluso pensaba que antes de que se parase del todo el avión, cuando llevase ya muy poca la velocidad, saltaría del avión para evitar que, si el avión se incendiaba al pararse, (por experiencia sabían los pilotos alemanes que los M-262 solían incendiarse con mucha facilidad) no le cogiera a él el fuego dentro del avión.

Pero en esta espera, al perder velocidad, de pronto los dos motores bajo los planos, tocaron el suelo y comenzaron a formar un par de surcos en el terreno y también ocasionaron que el morro del avión se desplomase violentamente contra el suelo y con lo que el avión se paró bruscamente, con una gran sacudida.



**Me-262 en vuelo**



**Detalle de la cabina abierta del Me-262. Al cerrarse "de lado" actuó de guillotina sobre el cuello del piloto.**



Debido a esta imprevista maniobra, con la inercia de ese súbito y brusco parón el piloto se cayó dentro de la cabina del avión, con tan mala suerte que se cayó dejando fuera de la cabina sólo su cabeza. Simultáneamente -y por la misma causa de la inercia y el parón- se cerró la carlinga de golpe cayendo sobre el cuello del piloto, no decapitándole de verdadero milagro, pues el rail de la carlinga actuó como una guillotina. Los P-51 americanos sobrevolaron al accidentado reactor -que milagrosamente no se incendió- y tras un par de pasadas sobre él abandonaron la zona sin dispararle.

La buena gente de una aldea cercana acudió al lugar y rescataron al piloto. Lo llevaron al hospital en donde se recuperó y sobrevivió a la guerra. Este piloto era **Gerhard Barkhorn**, famoso "as" alemán que en aquel momento acababa de realizare su último vuelo de combate.



**Gerhard Barkhorn de joven y de menos joven en la moderna Luftwaffe**

**GERHARD BARKHORN** -aquel timorato cadete rescatado por Stigler- fue el segundo piloto del ranquin mundial de "ases", con **301 derribos enemigos en 1.004 misiones de combate**. Sólo está por encima de él su compatriota **ERICK HARTMANN** con 352 derribos -345 rusos y 7 americanos- que ostenta el número uno.

Finalizada la guerra, en 1.955 Barkhorn se unió a la recién creada fuerza aérea alemana -la Luftwaffe- para la recién creada República Federal Alemana, en donde permaneció hasta 1.975 retirándose como teniente general de la Luftwaffe. Y ahora viene la pregunta.

¿Qué hubiera sido de este gran "as" si un buen instructor no le hubiera dado aquella oportunidad? Mucha, muchísima tela que cortar si nos metemos en ese terreno de los instructores...

## Un caballero del aire

**Respecto a Franz Stigler**, además de lo ya narrado, hay que decir de él que fue un famoso piloto de caza que, principalmente, fue utilizado por la Luftwaffe como **instructor de todos los aviones que voló -especialmente del Messerschmitt 109 (Me-109) en sus muchos y variados modelos- y también voló el Me-262**, avión reactor en la famosa y secreta "ala JV 44", la unidad de élite de los nazis, por la que pasaron todos los mejores pilotos de Alemania, todos los grandes ases, incluido su gran amigo y jefe de esa unidad, el general Adolf Galland, -as con 104 victorias acreditadas- que fue quien lo reclutó para que diera instrucción a los demás pilotos en el reactor Me-262. En la sgm Stigler comenzó combatiendo en el norte de África -con las tropas del mariscal Rommel- y luego en Sicilia y en Alemania. Acabó la guerra con 37 derribos reconocidos y un total de 380 misiones de combate.

Stigler fue el "**instructor de oro**" de la Luftwaffe, por lo que sus superiores apenas le dejaron volar en combates contra el enemigo. Esa es la razón por la que tan solo tiene esos 37 derribos, comparado con los ases de primera línea de combate. ¡Lo mantuvieron siempre lejos de los frentes de combate, para no arriesgarse a que le derribaran!

También Stigler fue el "caballero del aire" que perdonó la vida a toda la tripulación de un bombardero americano B-17 que regresaba a Inglaterra con tantos impactos que, en palabras de Stigler, aquel avión "parecía un colador y ya era un auténtico milagro el que se mantuviera en vuelo. Dispararle en esas condiciones sería como disparar a un piloto que esté cayendo en su paracaídas porque haya tenido que abandonar su avión".

## El reencuentro

En abril de 1.945 Franz Stigler había sido reclamado por el general Adolf Galland -jefe de la famosa ala 44 JV- para ser jefe de instrucción del Me-262, el primer reactor. Galland estaba reclutando a los mejores pilotos de la Luftwaffe para que volasen el Me-262, "la esperanza del Führer" para darle la vuelta a la guerra.

Y ocurrió que una mañana mientras estaba Stigler con un grupo de pilotos en el campo de vuelo haciendo un alto y tomándose unos bocadillos, apareció a lo lejos otro piloto que venía acercándose al grupo, con su distintivo de mayor (comandante) y la Cruz de Caballero colgando de su cuello. Uno de los pilotos del grupo creyó reconocerlo y cuando se acercó más, le preguntó ¿Barkhorn? A lo que él sonrió asintiendo.

Stigler, que se giró al oírlo, vio con toda claridad los duros ojos de azul acero del antiguo cadete Barkhorn, que venía a incorporarse al ala...

Ambos pilotos se fundieron en un gran abrazo mientras los demás se arremolinaban a su alrededor. Y allí delante de todo aquel grupo de pilotos Barkhorn contó entusiasmado cómo Stigler no sólo le había ayudado y salvado en sus inicios, contándoles lo mal que lo pasó cuando veía que no progresaba con su instructor. Allí mismo dijo al grupo de pilotos: "Stigler salvó mi carrera" y además, siguió contándoles, también fue Stigler el que le había mostrado a la

primera mujer desnuda que él había visto en su vida, allá, en el campo de nudistas próximo a Dresde....

[anécdota sacada del libro "más allá del deber"]

Finalizada la guerra, Franz Stigler pasó grandes apuros para sobrevivir en aquella destruida Alemania. Vivió siempre en su ciudad, Straubing, en la Baja Baviera, trabajando para mantener a su madre. Tuvo que pasar dos años especialmente duros, los primeros años de la posguerra, 1.945, y 1.946 en los que no había en aquella derrotada Alemania más que muy poco trabajo, que además de escaso era "trabajo basura" y muy mal pagado. En 1.947 mejoró su economía, porque consiguió un trabajo fijo.

Curiosamente fue contratado para montar máquinas de coser en un lugar totalmente inesperado. La factoría Messerschmitt, que también había sido afectada por la derrota, tuvo que reinventarse y adaptarse a la cruda realidad, olvidándose de los Me-109 y los Me-262, por lo que se dedicaba a fabricar **telares y máquinas de coser**. Allí estuvo Franz hasta 1.953 en que emigró a Canadá. En Canadá le habían ofrecido un puesto para la construcción de un nuevo avión de caza canadiense (que luego no fue viable). En junio de 1.990 en la ciudad de Seattle se reunió con Charlie Brown el comandante norteamericano del B-17 que él no había querido derribar porque, en la creencia moral de señor Stigler "aquello sería como dispararle a un piloto enemigo que haya tenido que saltar de su avión". Vivió en Canadá hasta su muerte, acaecida en 2.008.

## **SEGUNDO CASO**

### **UN "POLACO/AMERICANO" EN LA CUERDA FLOJA**

**Francis S. Gabreski**, alias "Gabby" fue un piloto norteamericano, descendiente de polacos, pues sus padres emigraron desde su patria a los EEUU en el año 1.900. Gabreski nació en una pequeña ciudad del estado de Pensilvania llamado Oil City en 1.919. Su familia era muy humilde y vivían de un modesto puesto de ultramarinos. En 1.940, a los 19 años, se alistó en las fuerzas aéreas de los EE.UU.

Cuando comenzó como cadete su período de instrucción en vuelo tuvo la mala suerte de que le tocó al "señor Myers" como su instructor de vuelo. En esas circunstancias el cadete Gabreski se encontró una mañana con la sorpresa de que estaba programado para volar, no con el señor Myers, sino con otro instructor.

Ese nuevo instructor -el instructor jefe de la escuela- se le presentó a Gabreski con estas palabras: "esta es su última oportunidad, así que tiene usted que dar lo mejor de sí mismo." El instructor jefe le explicó a Gabreski la situación a la que había llegado: su instructor, el señor Meyer, le había transferido a él, para que decidiera si darle la baja en vuelo o no.

### ¿Qué había ocurrido?

La cosa pintaba fea y había llegado un poco por sorpresa, aunque no demasiado. La cuestión estaba en que el novato aprendiz de piloto Gabreski se había topado con el señor Myers, su instructor, con el que, para abreviar, diremos que sencillamente no congeniaba.

Gabreski recordaba que ya cuando se aproximaba su vuelo de "suelta" y tuvo que volar él solo, estuvo muerto de miedo durante ese su primer vuelo solo (el llamado "vuelo de suelta"), y después supo que su instructor le había anotado en su informe que **no estaba progresando tan rápido como los demás alumnos.**

De carácter, estilo y modales bruscos y exigentes, el Sr. Myers sencillamente no coincidía con las inquietudes de Gabreski, **ni se hacía entender por éste.** Por ello le calificaba como piloto "un tanto torpe".

Y la cosa se agravó de tal modo que, a la vista de sus informes, ya hemos dicho que Gabreski fue programado para un **"vuelo de eliminación"** con el mayor Ray Wasall, jefe de instrucción de su unidad.

### La prueba en vuelo

Con estos antecedentes, mientras corría el mes de septiembre de 1.940, se subieron al avión el alumno y el mayor Wasall -como profesor supervisor responsable del grupo de cadetes al que pertenecía Gabreski- para hacer ese temido vuelo de "última oportunidad".

Comenzaron el vuelo en condiciones -para el alumno- de bastante tensión, dado que lo que se jugaba era mucho. Inquieto como siempre, con la presión añadida de lo que se estaba jugando, Gabbi despegó el avión y lo mantuvo bajo control en todas las maniobras básicas que su instructor le iba pidiendo que hiciera.



**IZQ- "Gabby" en su Curtiss P-40 en Inglaterra durante la sgm con los 28 derribos bien visibles en un lateral de su avión. DER- Formación de Curtiss P-40, avión fabricado por la corporación Curtiss-Wright que fue el caballo de batalla en Europa, como escolta de los bombarderos aliados.**

Hicieron virajes suaves en ascenso y en descenso, luego incrementaron el ángulo de alabeo en más virajes, subieron a la altura de seguridad y Wasall le pidió que hiciera algunas entradas en pérdida con su recuperación y varias otras maniobras básicas y finalmente se dirigieron a su base, entraron en el circuito de tráfico del aeródromo e hicieron un par de tráficos con toma y despegue. El mayor Wasall, que había recopilado y mantenido "in mente" todo lo que le había ordenado al alumno a lo largo de ese vuelo, llegó a la conclusión de que la verdad era que

algunas de las maniobras que le pidió hacer las realizó con algo de rigidez, pero en lo demás fue lo suficientemente competente como para convencer al jefe de instructores de que aquel alumno **podría llegar a ser un "piloto decente"**.

Wasall era, además, un excelente instructor de aquellos primeros tiempos de la aviación. Había comenzado a volar en 1.917 en los famosos aviones Curtiss "jenny" y por sus manos habían pasado una gran cantidad de alumnos.

En cualquier caso, pensó para sí Wasall, Gabby voló lo suficientemente bien como para que él llegara a la conclusión de que aquel alumno no estaba para descalificarlo como piloto. Wasall creyó que, en aquel momento, Gabrick era un piloto marginal, (estaba en el margen entre el aprobado y la eliminación) pero muy probablemente, barruntó para sí Wasall, **lo podría hacer mucho mejor si cambiaba de instructor**, alguien diferente al que había tenido hasta entonces. Y pensado y hecho. Le cambió de instructor y continuó su entrenamiento, con lo que dio como resultado que el cadete Gabreski en noviembre de 1.940 completó todo el entrenamiento de vuelo básico sin mayores problemas, incorporándose a su grupo de pilotos recién graduados.

A partir de ahí siguió con las siguientes fases de su formación sin tener ningún problema en ninguna de las siguientes fases, por lo que llegó a su primer destino en Hawaii en donde fue testigo del ataque japonés a Pearl Harbor. Fue de los pocos pilotos que pudieron despegar, pero no tuvo ocasión de entrar en combate porque cuando consiguieron despegar ya se habían ido los japoneses.



**Foto de Gabby solo y con un grupo de mecánicos y armeros en su avión Curtiss P-40 "warhawk"**

Y volvemos a preguntarnos ¿Qué hubiera sido de este valiente y eficaz "as" si no se hubiera cruzado con un buen instructor que vio rápidamente el problema y le dio aquella oportunidad? Porque Gabby Gabreski destruyó y derribó en la sgm 28 aviones Me-109 y Focke Wulf en Europa y después en la guerra de Corea, volando el "sabre" F-86, derribó 6,5 Mig 15 enemigos. (El 6,5 es porque el séptimo lo derribaron dos sabres conjuntamente, y se asigna la mitad a cada uno de los pilotos) Gabreski es el cuarto as de los EEUU, por detrás

de Richard Bong, con 40 derribos, Thomas McGuire con 38 y David Mc Campbell con 34.

**Gabby perteneció al reducido grupo de sólo siete pilotos norteamericanos de élite con la categoría de "as" en dos guerras**, la segunda guerra mundial y la de Corea. A ese club los americanos le llamaban "the inner seven". Gabresky falleció en 2.002 a los 83 años.

¿Habría que recordar a alguien que los "señores Myers", tal vez, deberían probar a ganarse la vida dedicándose a amaestrar pulgas silvestres, a la filatelia o a la ornitología, o a tocar el ukelele o a investigar a fondo si el color amarillo es verdaderamente cuadrado o redondo?

No creo equivocarme demasiado si pudiéramos ver por un "agujerito virtual" al señor Myers tomándose unas cervezas con sus amigos y presumiendo de que "su alumno Gabresky, **al que yo enseñé a volar**" era uno de los grandes ases de la USAF....

Está clarísimo que mister Myers pertenecía al club de los que no conocía el refrán latino con el que he abierto este artículo.

## **TERCER CASO**

### **ERICH HARTMANN, "BUBI"**

## **EL AS DE ASES**

Cuando Alemania invadió Polonia iniciándose así la Segunda guerra mundial, el 1 de septiembre de 1.939, **Erich Hartmann**- nacido en 1.922- contaba tan sólo 17 años. Al año siguiente, fue el afortunado destinatario de un completo entrenamiento como piloto de caza de la Luftwaffe, que empezó el 15 de octubre de 1.940, cuando se unió al 10º regimiento de entrenamiento militar de la Luftwaffe, en Nuekuhrn, cerca de Könisberg, en Prusia Oriental.

La Luftwaffe necesitaba urgentemente nuevos pilotos tras el estrepitoso fracaso de la Batalla de Inglaterra. La escasez de pilotos se hizo más acuciante tras la apertura de los nuevos frentes de guerra, en África y Rusia.

La madre de Erich Hartmann, Elisabeth Machtoff, pionera de la aviación en Alemania, fue la responsable del temprano contacto de su hijo con los aviones. Frau Hartmann era originariamente aviadora deportiva de planeadores. Hartmann en 1.938, con 16 años, ya estaba plenamente cualificado como instructor de planeadores y como tal ejerció durante su "obligatoria" pertenencia a las Juventudes Hitlerianas.

Los vuelos de entrenamiento para Erich no empezaron hasta marzo de 1.941 en la Escuela del Aire de Berlín, aeropuerto de Gatow. Fue entonces cuando sus instructores decidieron que Hartmann estaba dotado para convertirse en piloto de caza.

Erich Hartmann fue enviado a la Escuela de Caza N° 2, en Zerbst, en la actualidad parte de la República Federal Alemana, y parte de la República Democrática Alemana tras la Guerra. En ese momento comenzó el contacto directo con el que sería su avión durante toda la guerra: el BF-Messerschmitt 109 (avión diseñado en 1930 por el diseñador Wilhelm Willy Emil Messerschmitt, cuando era diseñador jefe de la fábrica de aviones Bayerische Flugzeugwerke. De ahí le viene la F en las siglas BF). Pero hasta agosto de 1.942 no abandonó Zerbst, cuando fue destinado a la Jagdgeschwader 52 (Ala de caza 52) en Rusia, a donde llegó con el grado de alférez, con apenas 20 años. Esta unidad operaba al oeste de Mostock, en la parte norte del Cáucaso, y estaba al mando del Kommodore Dietrich Hrabak (as alemán con 125 aviones enemigos derribados en más de 1000 misiones de combate).

Hartmann quedó impresionado con su jefe Hrabak uno de los más sobresalientes comandantes de ala de la Luftwaffe, que lo destinó a la escuadrilla 7.

Fue de Hrabak de quien aprendió la siguiente máxima: **"Si regresas de una misión con una victoria, pero sin tu rottenflieger (tu punto, tu compañero, tu wing man en inglés) ¡has perdido una batalla!"**

De su gran jefe Dieter Hrabak, Erich guarda un gran recuerdo pues, según él, era un comandante muy comprensivo y disciplinado. "Nos enseñó no solo a volar y a combatir, sino a trabajar en equipo y seguir vivos. Esa fue una gran ayuda y un gran regalo, pues siempre estaba muy abierto a discutir sus propios errores, para que nosotros también aprendiéramos de los nuestros". Erich, en esa su nueva escuadrilla, tuvo primero que familiarizarse con las condiciones del frente y con la práctica de las tácticas aprendidas antes de entrar en combate. Hrabak asignó para esa tarea de darle "doble mando de combate" al teniente Edmund "Paule" Rossmann, un veterano y uno de los mejores "líderes de vuelo" del frente oriental. De él recibió doble mando en combate, primero en tierra y luego en media docena escasa de vuelos locales. Rossmann se anotó 93 victorias aéreas en misiones de guerra, antes de que un aterrizaje forzoso en suelo ruso lo convirtieran en prisionero de guerra.

### **El bautismo de fuego del as de ases**

Las dos primeras veces que salió Hartmann en misión de combate ocurrió que se completaron sin haber tenido contacto con ningún enemigo, por lo que regresaron sin haber hecho nada más que volar y regresar a su base. Y como a

la tercera va la vencida, ocurrió que esta vez, volando él de "punto" con Rossmann, Hartmann tuvo su bautismo de fuego, tuvo que entrar en combate real. Los hechos sucedieron así:

Rossmann le avisó por su canal de radio de la presencia de algunos cazas enemigos debajo y delante de ellos y condujo su Rotte (patrulla de dos, "pareja") en un picado desde los 1.500 metros que tenían de ventaja contra el enemigo. Recordando esa acción **Erich Hartmann, textualmente, escribió:**

**"Yo no veía ningún avión enemigo. Sin embargo, al nivelar a alta velocidad vi dos aviones de color verde oscuro adelante y un poco más arriba que nosotros, a una distancia de 3.000 metros. Mi primer pensamiento fue: "Ahora debo conseguir mi primera victoria". Aceleré al máximo, me adelanté a mi jefe y traté de ponerme en posición de hacer fuego".**

**"Me acerqué demasiado rápido y abrí fuego a una distancia de 1.000 metros. Vi que todas mis municiones pasaban por encima o por la izquierda del blanco sin hacer un solo impacto. El blanco aumentaba de tamaño tan rápidamente que tuve que tirar de la palanca hacia atrás y ascendí para no chocar con él. Inmediatamente me vi rodeado por todos lados de aviones de color verde oscuro -aviones rusos- que rápidamente se lanzaron a por mí. Empecé a sentirme bastante mal. Había perdido a mi jefe. Subí y atravesé una capa de nubes y me quedé solo".**

**"Entonces me llegó por la radio la voz de Rossmann: "No te apures. Te he visto. Ahora te he perdido. Baja de la capa de las nubes para que pueda encontrarte".**



**Dos fotografías de Erich Hartmann, "Bubi" para los amigos**



Bajé de la capa de nubes y vi que un avión venía hacia mí desde unos 1.200 ó 1.500 metros. Estaba paralizado de miedo. Seguí descendiendo hacia el oeste, llamando a gritos a mi jefe y diciéndole que un avión desconocido me seguía. Me respondió la voz de Rossmann: Vira a la derecha para que pueda acercarme. Giré a la derecha, pero el aparato que me seguía se cruzó en mi trayectoria. Ahora de veras sentí pánico. Bajé a toda potencia y me dirigí al oeste. Ya no podía entender las palabras de Rossmann. Apretaba mi cabeza bajo la plancha blindada de la cabina, como un avestruz, esperando y temiendo los impactos de los proyectiles enemigos en mi avión”.

“El avión seguía detrás de mí y después de un momento oí nuevamente la voz de Rossmann que me decía que el avión que me seguía se había alejado. Subí nuevamente para determinar mi posición. Avisté el monte Elbrus -el más alto Del Caucaso y de Europa-a mi izquierda y entonces volví a orientarme.

Inmediatamente vi la luz roja de advertencia de combustible que se encendió en el tablero. Tan solo cinco minutos más de vuelo y el motor se detuvo. Se me había acabado el combustible”.

“Abajo tenía un enorme campo de girasoles y un camino con camiones militares alemanes. El suelo se acercaba rápidamente. Aterricé sobre la panza en medio de una monstruosa nube de polvo. Abrí la cabina y saqué mi equipo personal. Unos soldados de nuestro ejército me llevaron de regreso a la base de Soldatskaya, a unos treinta kilómetros de allí”.

“Esa noche hubo una ruidosa, prolongada y muy incómoda lección a cargo del mayor Bonin, el Gruppenkommandeur, y después de Rossmann, sobre tácticas de Rotte (de parejas). Yo había cometido todos los pecados capitales de un piloto de caza bisoño, que me fueron enumerados con enfática precisión:

*1.-Me separé de mi jefe.*

*2.-Volé a su posición de disparo en vez de protegerlo mientras él se encargaría de disparar.*

*3.- Ascendí a través de una capa de nubes.*

*4.- Después de descender de las nubes, escapé de mi jefe: **ii era el avión de mi jefe, Rossmann, el que yo creía que me estaba persiguiendo!!***

*5.- No seguí sus órdenes.*

*6.- Perdí mi orientación.*

*y 7ª y más grave: Destruí mi propio avión sin tener nada que mostrar a cambio.*

*Así que me tuvieron en tierra tres días y durante ese tiempo me destinaron a tener que trabajar con la gente de mantenimiento. Me sentía terriblemente mal”.*

Pues, aunque no lo creáis, acabamos de leer el comienzo de la carrera del piloto que se convertiría en **el as de ases del mundo mundial**: ¡Su inauguración como combatiente fue con una nota más que negativa! Pero esta experiencia,

además de humillante, resultó beneficiosa: Cuando Hartmann volvió a volar, estaba decidido a no repetir sus errores. Y tuvo la suerte de dar con unos jefes comprensivos que, en vez de mandarle a la infantería -cosa muy habitual en aquel entonces- corrigieron y enderezaron las cosas de modo que Erich Hartmann -"Bubi" (bebé en alemán) para sus compañeros de armas- con sus **352 derribos** es el as de ases de la aviación mundial. Además, hay que decir que Hartmann cumplió con su promesa de no perder nunca su punto. ¡Jamás regresó sin él!

El cariñoso apodo de "bubi" se lo puso otro as de la Luftwaffe, llamado Krupinski, quien en las comunicaciones radio entre aviones le llamó "bubi" (bebé, en alemán) porque él -Krupinski- estaba convencido de que cuando salían al combate y llevaba a Hartmann de "flanqueador" -de "punto"- llevaba a un bebé... Krupinski acabó la guerra con 197 derribos en 1.100 misiones de combate. En 1.952 lo recuperaron para la actual Luftwaffe y se retiró en 1.974 con el grado de teniente general.

Finalizada la sg m Hartmann se rindió y se entregó a los EEUU -desobedeciendo una orden de su general que le ordenó que volara a entregarse a los ingleses y que dejara la unidad bajo su mando que corriera su propia suerte.

En vez de ello Hartman se quedó en su puesto con su unidad y sus hombres a los que ordenó que destruyeran sus 25 aviones y toda su munición. (De acuerdo a lo firmado en la Conferencia de Yalta los EEUU recibieron al rendido Hartman Pero tuvieron que entregarle a los rusos porque en Yalta los EEUU habían firmado unos acuerdos en los que especificaba claramente que los soldados alemanes que pelearon contra los rusos debían rendirse a los rusos).

Hartman Pasó 10 años en varios campos de concentración rusos -hasta 1.955- sufriendo muy malos por negarse a colaborar con ellos. Estuvo en varios campos de concentración rusos, y solo cuando murió Stalin en 1.953 Rusia consintió en negociaciones con el canciller Adenauer que culminaron con la repatriación de todos los prisioneros alemanes en Rusia. Se incorporó a la nueva Luftwaffe de la República Federal Alemana y voló el Canadair "sable" F- 86 y el Lockheed F-104, "starfighter". Los diez años en Rusia sólo tuvieron una ventaja contra los infinitos inconveniencias que tuvo que padecer. Por haber pasado varios años de su infancia en China -su padre era médico y emigró a China huyendo de la situación política creada por la llegada de Hitler al poder- hablaba y escribía perfectamente alemán y chino. Por su gran facilidad para los idiomas, también hablaba y escribía fluidamente el ruso. Durante su destino militar dentro de la Luftwaffe.

Hartmann se mostró totalmente opuesto al avión F-104, por considerarlo peligroso pues más de 100 pilotos alemanes perdieron la vida en él, razón por la que se ganó el apodo de "widow maker", "hacedor de viudas". Hartmann puso el dedo en la llaga al denunciar ante sus superiores que los pilotos alemanes elegidos para ir destinados al F-104 **llegaban con poquísima experiencia (muy pocas horas de vuelo, algunos de ellos con cifras escandalosamente bajas)** lo que agravaba el problema de adaptarse al F-104. Además de ello a "Bubi" no le gustó nunca el diseño del F-104.

Ante el repetido rechazo -por parte del alto mando de la Luftwaffe- de sus informes críticos y negativos sobre este avión, Hartman pidió el retiro anticipado en 1.970, jubilándose de la Luftwaffe con el rango de coronel.



**F-104 "starfighter" de la Luftwaffe. Este avión estuvo en servicio en la República Federal de Alemania desde julio de 1.960 hasta finales de 1.987. Tenía la Luftwaffe un total de 916 aviones, de los que se estrellaron 292 con la muerte de 115 pilotos.**

Que Hartman estaba en lo cierto en su diagnóstico lo avala la incontrovertible lista de accidentes del F-104, pues mientras estuvo en servicio en Alemania tuvieron la friolera de nada menos que 292 accidentes con la muerte de 115 pilotos.

Fuera ya de la fuerza aérea alemana trabajó como instructor de vuelo en la aviación civil, primeramente. Después se unió al equipo acrobático de Adolf Galland en el "circo de Galland" y después de esto enfermó y abandonó este equipo regresando a la instrucción de vuelos civiles. Falleció en septiembre de 1.993 a los 71 años como consecuencia de un tumor cerebral.

Acabamos apuntando que Erich Hartmann no sólo consiguió sus victorias citadas, sino que, a pesar de sus numerosos combates -fue derribado 14 veces- pero en todo su historial jamás fue herido. Tuvo la inmensa suerte de acabar la guerra sin heridas. Los derribos, en su mayoría fueron porque su técnica de ataque consistía en acercarse tanto al objetivo -unos 200 metros de él- que, al dispararle desde tan cerca, los restos del avión enemigo se "los comía" alguna vez y ese choque de su avión con trozos del enemigo derribado fueron los que le causaban daños en su propio avión que le obligaron a aterrizar de emergencia y, en dos ocasiones, a tener que saltar en paracaídas.

m.a. simón del fraile