





ASES DE LA LUFTWAFFE
EN LA SEGUNDA GUERRA
MUNDIAL





PHILIP KAPLAN

ASES DE LA LUFTWAFFE
EN LA SEGUNDA GUERRA
MUNDIAL

Traducción del inglés
Pilar Garí Aguilera

 **Editorial El Ateneo**

la esfera  de los libros

Kaplan, Philip

Ases de la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial / Philip Kaplan. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : El Ateneo ; Madrid : La esfera de los libros, 2018.

304 p. ; 24 x 16 cm.

Traducción de: Pilar Garí Aguilera.

ISBN 978-950-02-0979-3

1. Guerra Mundial. 2. Historia de Europa. 3. Avión de Combate. I. Garí Aguilera, Pilar, trad. II. Título.

CDD 940.53

Ases de la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial

© Philip Kaplan, 2007

© De la traducción: Pilar Garí Aguilera, 2017

© La Esfera de los Libros, S. L., 2017

Derechos exclusivos de edición en castellano para la Argentina, Uruguay, Paraguay, Ecuador, Perú y Bolivia

Obra editada en colaboración con La Esfera de los Libros - España

© Grupo ILHSA S.A. para su sello Editorial El Ateneo, 2018

Patagones 2463 - (C1282ACA) Buenos Aires - Argentina

Tel: (54 11) 4943 8200 - Fax: (54 11) 4308 4199

editorial@elatenoe.com - www.editorialelateneo.com.ar

1ª edición en España: julio de 2017

1ª edición en Argentina: octubre de 2018

ISBN 978-950-02-0979-3


Impreso en Printing Books,
Mario Bravo 835, Avellaneda,
provincia de Buenos Aires,
en octubre de 2018.

Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723.

Libro de edición argentina.

ÍNDICE

<i>Introducción</i>	9
Capítulo 1. Adolf Galland	13
Capítulo 2. Werner Mölders	89
Capítulo 3. Gunther Rall	102
Capítulo 4. Erich Hartmann	142
Capítulo 5. Johannes Steinhoff	217
Capítulo 6. Hans-Joachim Marseille	272
Capítulo 7. Otros pilotos de la Luftwaffe	287
<i>Bibliografía</i>	301



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

INTRODUCCIÓN

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

El pueblo alemán se empobreció y sufrió una grave escasez de alimentos y de otros productos de primera necesidad. Entre los escasos activos militares que le quedaban a la nación, estaba la aún apreciable fuerza naval, el ejército de tierra y el cuerpo de aviación. Uno de los objetivos de los delegados de Versalles era acabar con la capacidad militar de la aviación alemana. Para ello, prohibieron la resurrección del cuerpo de aviación alemán. Durante la década de 1920, bajo la supervisión de la Comisión de Control Aliado, los alemanes se vieron obligados a entregar todos sus aviones y material aeronáutico a los gobiernos de las potencias aliadas. En total, los vencidos tuvieron que entregar más de quince mil aviones y veintisiete mil motores aeronáuticos. Sin embargo, los autores del tratado

no incluyeron una provisión a largo plazo para impedir la fabricación y producción en serie de aeronaves civiles. Este descuido se produjo porque los aliados fueron incapaces de reconocer el potencial de la aviación civil en los años venideros.

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

Adolf Hitler y Hermann Goering no fundaron la fuerza aérea alemana. Fue el general Hans von Seeckt el que empezó a planear la nueva Luftwaffe en 1920, mientras el cuerpo de aviación alemán estaba siendo eliminado. Von Seeckt, que era jefe del Estado Mayor del Ministerio de Defensa alemán, logró crear un pequeño grupo clandestino de oficiales regulares en el ministerio dedicado exclusivamente a asuntos específicos de la aviación. Los aliados acabarían lamentando su negligencia al no destruir el eficaz núcleo superviviente del Estado Mayor alemán, de donde procedían los miembros del departamento especial de aviación de von Seeckt, como Hugo Sperrle, Walther Wever y Albert Kesselring, que se convertirían en altos mandos de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial.

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

Introducción

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

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

Apenas dos años después de su llegada al poder, Hitler desafiaba abiertamente el Tratado de Versalles al anunciar un gran programa de rearme. En él se ordenaba el desarrollo de una Reichsluftwaffe que pusiera un «techo de acero sobre Alemania». En 1935, el país ya disponía de una fuerza aérea de primera línea compuesta por ocho escuadrones —tres de caza y cinco de bombarderos—. De acuerdo con los términos del Tratado de Versalles eran, por supuesto, ilegales. Hitler incluso embelleció sus manifestaciones masivas anuales de Núremberg con vuelos rasos de la aviación, que para entonces lucía ya la insignia de la cruz negra de la Luftwaffe. El mensaje propagandístico para el resto del mundo era claro y deliberado. El hombre de confianza de Goering, Erhard Milch, realizaba milagros de producción discretamente, incrementando, año tras año, la

producción de la industria aeronáutica alemana, que pasó de unos pocos cientos de aparatos a miles de aviones. Las viejas y obsoletas máquinas adquiridas para el entrenamiento desaparecieron del inventario de la joven Luftwaffe y fueron sustituidas por una serie de potentes monoplanos hechos íntegramente de metal que tenían un avanzado y magnífico diseño y capacidad.

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

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