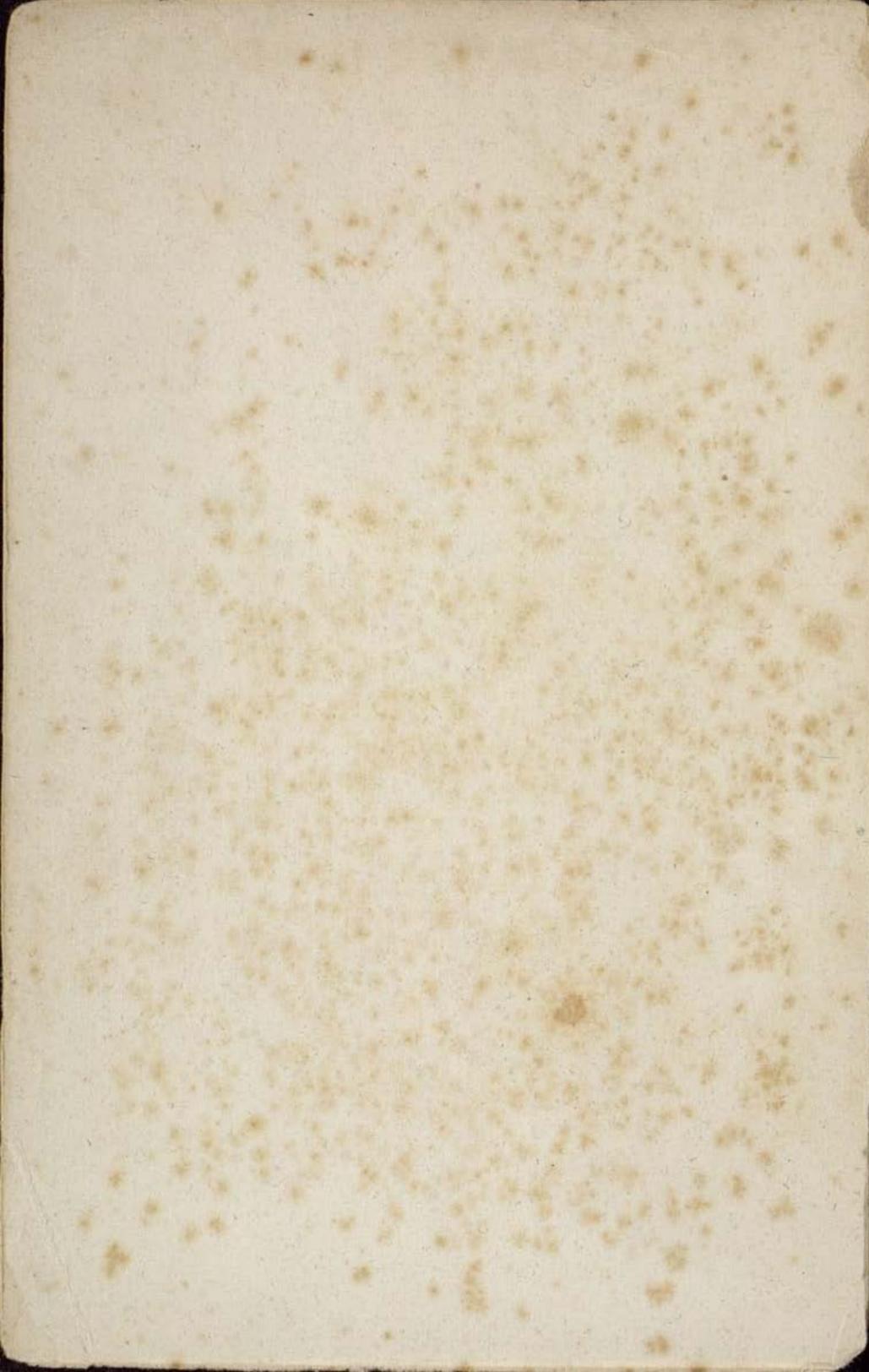


COMANDANTE H. ADLER



*Al ataque de
Inglaterra!*



AL ATAQUE DE INGLATERRA

Narraciones vividas

ordenadas y adaptadas

por

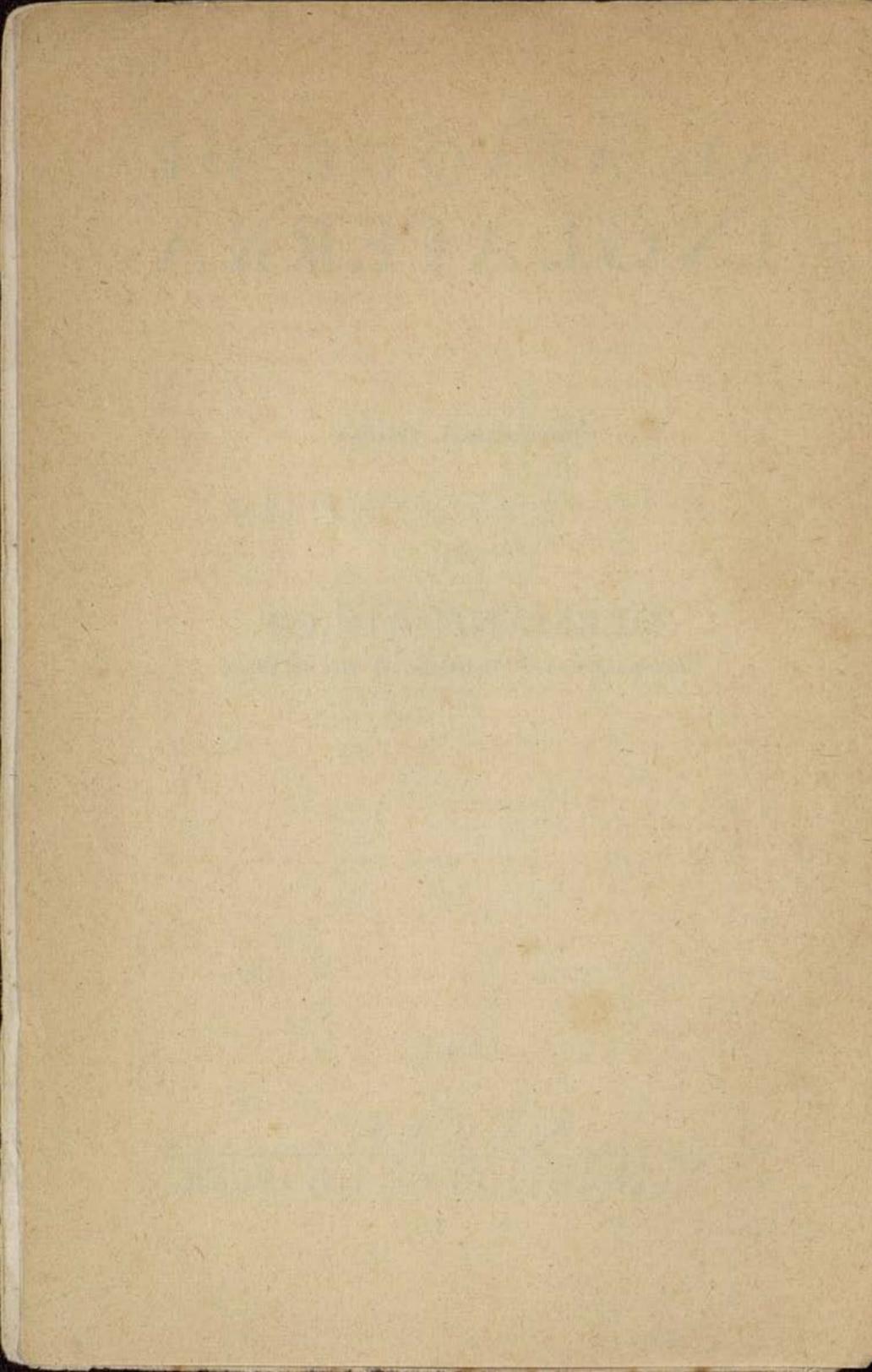
HERMANN ADLER

Comandante en el Ministerio del Aire del Reich

1941

N. A. G. S. A.

Calle Casanova, 212-214 • Tel. 71164 • Barcelona



El ejército inglés del aire

Según datos del *Manual de Aeronáutica*, año 1939 (Editorial J. F. Lehman), modificados ya hoy probablemente en parte, en tiempo de paz la autoridad suprema de las Fuerzas Aéreas y de la Aviación Civil en Inglaterra corresponde al Ministerio del Aire, con un Consejo del Aire como organismo consultivo. La Artillería Antiaérea forma parte del Ejército de Tierra y depende del Ministerio de la Guerra. El Servicio de acecho es prestado por personal auxiliar voluntario. Este «cuerpo de observadores» depende del Ministerio del Aire. La Aviación naval, de la Marina de guerra.

La organización en tiempo de guerra corresponde aproximadamente a la de paz. El grueso de las fuerzas aéreas colabora para la defensa aérea con la Artillería Antiaérea, los globos de barrera y el Servicio de acecho. La Artillería Antiaérea en tiempo de guerra y en la metrópoli está bajo la Jefatura de la Aviación de caza.

Las Fuerzas Aéreas (Royal Air Force) constituyen una parte autónoma de las Fuerzas Armadas aparte del ejército de tierra y de la flota. El Jefe Supremo de ellas es el Rey, y por delegación suya, el Jefe del Estado Mayor del Ministerio del Aire.

Las Fuerzas Aéreas se componen de:

Fuerzas regulares.

Fuerzas auxiliares (formaciones territoriales y unidades de globos de barrera).

Reserva general de las Fuerzas Aéreas, que constituyen solamente reserva de personal.

Reserva de las fuerzas auxiliares, que constan también solamente de personal de complemento.

Servicio de acecho.

Las Fuerzas Aéreas territoriales se dividen en la metrópoli en:

Jefatura de Aviación de bombardeo.

Jefatura de Aviación de caza.

Jefatura de Aviación de costa.

Jefatura de Instrucción.

Jefatura de Instrucción de reserva (para el personal de complemento).

Jefatura de abastecimiento.

Jefatura de globos de barrera.

Todas las unidades de aviones de bombardeo están, por consiguiente, bajo la Jefatura de la Aviación de esta clase. A la de aviación de caza corresponden las escuadrillas de caza, y en tiempo de paz un grupo de reconocimiento con ocho escuadrillas de cooperación con el ejército de tierra. A la Jefatura de Instrucción están sometidos los grupos de instrucción, escuelas de pilotos, campos de prácticas y otros establecimientos similares. De igual manera, la Jefatura de Instrucción de reservas está al frente de todas las escuelas de pilotos y establecimientos de instrucción del personal de complemento. A la Jefatura de Abastecimiento están sometidos los parques de aviación y otras unidades similares. La Jefatura de globos de barrera tiene unas 56 escuadrillas de globos.

En conjunto, y según estado de 1.º de enero de 1939, las Fuerzas Aéreas inglesas en la metrópoli contaban con 40 escuadrillas de caza, 8 de reconocimiento, 57 de bombardeo, 12 de costas y 6 de hidroaviones, con 1.751 aviones.

El personal activo en el Presupuesto del Aire para 1939-40 era de 118.000 oficiales, cadetes, sargentos y soldados.

Las fuerzas aéreas de Ultramar tienen jefaturas en Oriente medio (El Cairo), Palestina y Transjordania (Jerusalén), en el Irak (Hinaidi), en la India (Nueva Delhi), en el Mediterráneo (Valetta, en Malta), en Aden y en el lejano Oriente (Singapur).

El material de la aviación inglesa lo componen aviones de tipos muy distintos. Hay tipos de cazas monoplazas y biplazas, aviones de empleo múltiple, aviones de bombardeo, de transporte, aviones de cooperación con la marina, por ejemplo: costeros, cazas, hidroaviones, y un tipo de avión de bombardeo en picado.

La unidad táctica es la escuadrilla (*squadron*), que consta de varias patrullas (*flights*) o la patrulla independiente. Una escuadrilla se compone de 12 a 18 aviones, según el tipo de

éstos. Una patrulla independiente la componen hasta 6 aviones. La escuadrilla de hidroaviones consta de 6 hidros. Dos o tres escuadrillas forman una escuadra (*wing*).

Las unidades de la Artillería Antiaérea del ejército territorial están agrupadas en el I Cuerpo de la A. A, compuesto de 5 divisiones. Ya en tiempo de paz se había previsto la organización de otras dos más.

El ejército de tierra regular en la metrópoli dispone de 9 Regimientos de Artillería Antiaérea pesada, 4 de Artillería Antiaérea ligera, 2 de proyectores y de cierto número de compañías independientes. Normalmente, un grupo de la A. A. está integrado por 3 ó 4 baterías. Cada batería Antiaérea pesada tiene, en tiempo de guerra, 8 piezas, y cada batería Antiaérea ligera, 12. Un batallón de proyectores de la A. A. se compone, por lo general, de 4 compañías con unos 24 proyectores.

La guerra aérea contra Inglaterra reflejada en los partes del alto mando de las fuerzas armadas alemanas

El Alto Mando de las Fuerzas Armadas comunica :

5-9-1939

En la costa del mar del Norte, a las 18 horas, aviones de bombardeo ingleses de los tipos más modernos atacaron Wilhelmshaven y Cuxhaven y a las fuerzas navales surtas en las desembocaduras de los ríos. La A. A. y las escuadrillas de caza de la marina de guerra y del ejército del Aire intervinieron oportunamente con tal eficacia, que hicieron fracasar por completo el ataque contra Cuxhaven. Las bombas arrojadas sobre Wilhelmshaven no ocasionaron daños. Más de la mitad de los aviones atacantes fueron derribados.

10-9-1939

Durante la noche del 9 de septiembre aviones ingleses lanzaron octavillas sobre algunas ciudades del Norte y Oeste de Alemania. Fué hecha prisionera la tripulación de un avión de bombardeo inglés derribado junto a Uberstädt (Turingia).

28-9-1939

Fuerzas aéreas alemanas atacaron con éxito en el día de ayer fuerzas navales inglesas, compuestas de acorazados, portaaviones, cruceros y destructores en el mar del Norte. Además de la destrucción de un portaaviones se lograron varios blancos de bombas pesadas sobre un acorazado.

Nuestros aviones no tuvieron baja ninguna.

Un crucero pesado británico fué atacado con éxito por

una escuadrilla de bombardeo junto a la isla de Man. Sobre la proa cayó una bomba de 250 kilos.

De las fuerzas navales británicas pesadas atacadas el día anterior fué alcanzado un portaaviones por una bomba de 500 kilos, y un acorazado por dos bombas de 250 kilos en la proa y en el centro.

29-9-1939

En combate aéreo sobre Osnabrück fué derribado un avión británico.

El viernes por la mañana seis aviones de bombardeo británicos atacaron sin resultado a fuerzas navales alemanas en Heligoland. Al regresar en dirección oeste fueron atacados por los cazas alemanes. En breve combate fueron derribados cinco aparatos ingleses, que cayeron al mar.

30-9-1939

Dos bandadas de 12 aviones británicos en total intentaron volar sobre el territorio alemán junto a la costa del mar del Norte. Una de ellas atacó sin resultado a unos destructores en el golfo de Alemania. Los aviones ingleses fueron rechazados por el fuego de la Artillería Antiaérea. La otra bandada fué interceptada por cazas alemanes cerca de las islas Wangerooge y Langeoog, de la Frisia oriental. De seis aviones británicos, cinco fueron derribados en combate aéreo. Las tripulaciones de dos cazas alemanes, que tuvieron que amarar forzosamente, fueron recogidas ilesas por buques de guerra alemanes.

1-10-1939

En el Oeste fueron derribados diez aviones británicos, y en el mar del Norte dos aviones de bombardeo de la misma nacionalidad. Nosotros perdimos dos aparatos.

2-10-1939

Un avión de reconocimiento británico fué derribado al este de Paderborn.

2-10-1939

Escasa actividad de reconocimiento sobre el mar del Norte.

17-10-1939

Dos buques de guerra ingleses anclados en Firth of Forth fueron alcanzados con bombas de gran calibre. Este éxito se logró a pesar de la violenta defensa de la A. A. y de los cazas enemigos.

Los aviones alemanes derribaron ayer cinco aparatos enemigos, dos de ellos ingleses.

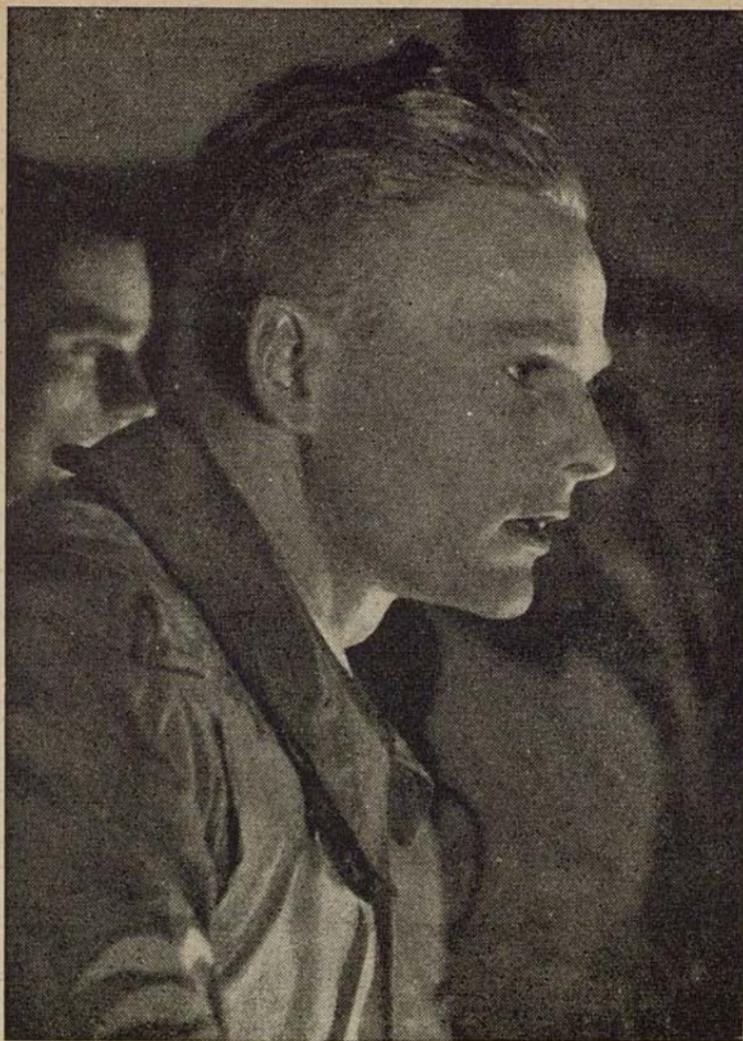
18-10-1939

La aviación alemana continuó ayer sus operaciones contra los puertos militares de la costa oriental inglesa. En la bahía de Scapa Flow, según noticias recibidas hasta ahora, fué alcanzado con bombas de mediano y grueso calibre, entre otros buques de guerra, un acorazado inglés de modelo antiguo. Durante un combate aéreo, los aviones alemanes derribaron un caza británico. Un aparato alemán de bombardeo fué abatido por la Artillería Antiaérea inglesa.

El 16 y 17 de octubre perdió el enemigo diez aviones: cinco fueron derribados por la A. A. en Alemania, uno de ellos inglés. Los cazas abatieron uno inglés y otro francés. Tres aparatos británicos fueron destruidos en combate sobre territorio inglés.

23-10-1939

El 21 de octubre, a las 12'45, un trimotor británico procedente del Este voló sobre la estación de Konzen (a 25 Kms.



Un ansia heroica se refleja en la expresión de este joven
aviador que vuela hacia Inglaterra

al sudeste de Aquisgrán), virando hacia el Oeste y violando la frontera belga.

1-11-1939

El número de aviones derribados el 30 de octubre en el frente occidental y sobre el mar del Norte se eleva a seis; cuatro de ellos británicos.

7-11-1939

En combate aéreo fué derribado un avión inglés junto a Maguncia.

8-11-1939

En combates aéreos sobre el territorio alemán fueron abatidos el día 7 de noviembre un avión inglés cerca de la desembocadura del Wupper, uno francés junto a Völklingen y otros tres aviones enemigos junto a Saarlautern.

14-11-1939

A pesar de las malas condiciones atmosféricas, el 13 de noviembre, una unidad alemana de bombardeo atacó las islas Shetland. Fueron destruídos dos hidroaviones. No pudo observarse con exactitud si se logró un blanco sobre un crucero inglés. Los aparatos alemanes regresaron todos sin novedad.

18-11-1939

La oportuna acción de la defensa antiaérea hizo fracasar la tentativa de tres aviones británicos de atacar Wilhelmshaven. No lanzaron bombas.

21-II-1939

El Ejército del Aire alemán prosiguió el 20 de noviembre su actividad de reconocimiento sobre los territorios enemigos. Se realizaron vuelos sobre Scapa Flow, Escocia y el sur de Inglaterra. A pesar de la defensa enemiga, nuestros aviones realizaron su cometido conforme a lo previsto.

En los meses de septiembre y octubre, las fuerzas navales alemanas de superficie, en colaboración con las fuerzas aéreas, detuvieron en el Báltico y en el mar del Norte varios centenares de buques mercantes dedicados al transporte de mercancías de contrabando. Muchos de éstos quedaron en libertad de hacerse a la mar inmediatamente una vez realizado el registro. Ciento veintisiete buques, con un total de 245.455 toneladas de registro, fueron conducidos a puertos alemanes para un examen más detenido. Los buques y cargamentos no sujetos a incautación fueron dejados en libertad.

22-II-1939

El Ejército del Aire alemán continuó su actividad de reconocimiento sobre el territorio inglés hasta Scapa Flow.

23-II-1939

El 22 de noviembre la gran actividad de reconocimiento del Ejército del Aire alemán sobre Inglaterra logró valiosos resultados, a pesar de la defensa de la artillería antiaérea y de los cazas. En aguas de Shetland fué derribado por un ataque rasante un hidro inglés, que cayó envuelto en llamas.

24-II-1939

Entre los cazas alemanes que protegían los reconocimientos y el territorio fronterizo y los cazas enemigos se produjeron repetidos combates. En el transcurso de uno de ellos fué abatido un avión inglés junto a Verdún.

26-II-1939

El 25 de noviembre, unidades aéreas alemanas atacaron en el mar del Norte a fuerzas navales británicas. Se lograron cuatro impactos directos, uno sobre un crucero del tipo «Aurora». La actividad de reconocimiento de la aviación volvió a extenderse en el día de ayer hasta las islas Shetland. Por la tarde, el enemigo intentó volar sobre Heligoland y hacia el Noroeste de Alemania, siendo obligado a regresar por la acción de la A. A.

27-II-1939

Aviones ingleses intentaron de nuevo volar sobre las islas de la Frisia oriental, hacia el noroeste de Alemania, sin lograr alcanzar la costa. Fué atacado el aeródromo de Borkum, sin que se ocasionaran daños.

30-II-1939

Continuó la actividad de reconocimiento sobre Inglaterra.

1-12-1939

Durante los vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte fueron sorprendidas las fuerzas aéreas alemanas por un violento huracán. Cuatro hidros tuvieron que amarrar y resultaron con algunos desperfectos. Todas las tripulaciones están a salvo.

4-12-1939

Aviones de bombardeo ingleses intentaron el 3 de diciembre un ataque sobre Heligoland. La rápida intervención de la artillería antiaérea impidió la realización ordenada del ataque. Salvo un blanco sobre un pequeño pesquero, no se ocasionó daño alguno.

7-12-1939

El Ejército del Aire alemán realizó vuelos de reconocimiento sobre Inglaterra y Escocia. Los aviones de reconocimiento se internaron una vez más hasta las islas Shetland. En un combate aéreo al oeste de la isla holandesa de Texel chocaron un aparato alemán y uno inglés, cayendo ambos al mar.

Durante las últimas horas de la tarde los aviones ingleses realizaron cinco incursiones por el golfo de Alemania hacia Schleswig-Holstein. La A. A. obligó al enemigo a desviarse hacia el Norte, donde intentó escapar sobre territorio danés. No fueron arrojadas bombas sobre terreno alemán.

8-12-1939

Fuerzas numerosas del Ejército del Aire realizaron vuelos de inspección sobre el mar del Norte, recorriendo en vuelo rasante la costa oriental de Escocia. Una escuadrilla alemana fué atacada sin éxito por cazas ingleses al este de Firth of Forth. Al regreso un avión alemán tuvo que amarrar forzosamente por avería en el motor. La tripulación abandonó el avión en la canoa inflable. Fueron enviadas fuerzas de salvamento para recoger a los tripulantes.

12-12-1939

La aviación realizó varios vuelos de exploración sobre la Gran Bretaña.

13-12-1939

En relación con el regreso del buque rápido del Lloyd «Bremen», en las horas de la tarde y de la noche del 12 de diciembre volaron aviones británicos sobre el golfo de Alemania. El fuego eficaz de la A. A. de las islas del mar

del Norte y de los buques de guerra obligó al enemigo a retirarse sin alcanzar la costa alemana.

15-12-1939

Nuestra defensa antiaérea rechazó a un avión británico de bombardeo que ayer voló sobre el aeródromo de Borkum sin lanzar bombas. Otros dos aviones británicos de bombardeo intentaron atacar la isla de Sylt. Las cuatro bombas que arrojaron cayeron al mar.

Durante las horas primeras de la tarde tuvo lugar un gran combate aéreo sobre las islas de la Frisia septentrional. Los cazas alemanes derribaron diez de los veinte aparatos atacantes. Un avión alemán tuvo que amarrar forzosamente.

17-12-1939

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte. Fracasaron las tentativas de los bombarderos ingleses que intentaron atacar las islas de Norderney y Sylt en la noche del 16 al 17 de noviembre. Varias bombas cayeron al mar.

18-12-1939

El Ejército del Aire reanudó su actividad de reconocimiento. Los aviones alemanes llegaron por el Norte hasta las islas Shetland, y por el Sur hasta Portsmouth. En muchos puntos rechazaron e hicieron huir a patrulleros ingleses y a otras embarcaciones de vigilancia de costas. Uno de los primeros fué hundido por la acción de las bombas. Por la tarde, la aviación inglesa intentó volar sobre la costa alemana.

19-12-1939

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre objetivos navales al este de Escocia. Los aviones ale-

manes de reconocimiento atacaron a cuatro patrulleros ingleses, que fueron hundidos.

En las primeras horas de la tarde, 52 aviones de bombardeo ingleses intentaron atacar Wilhelmshaven. El Servicio de acecho alemán descubrió a tiempo a los agresores. Ya al norte de Heligoland fueron interceptados por los cazas y destructores alemanes. Tras reñida lucha fueron abatidos 34 aviones enemigos. Nosotros perdimos dos. Algunos aviones enemigos que consiguieron escapar a la acción de los cazas penetraron en el campo batido por la defensa concentrada de la artillería antiaérea de las islas y de la costa, teniendo que regresar sin arrojar bombas.

28-12-1939

El Ejército del Aire alemán, a pesar de las malas condiciones atmosféricas, realizó reconocimientos y ataques contra objetivos marítimos en el mar del Norte. Según noticias comprobadas hasta ahora, fueron destruidos durante los bombardeos cuatro buques de las fuerzas navales ligeras británicas. Un avión de reconocimiento alemán atacó a un hidroavión inglés, derribándolo. En los últimos tres días la aviación ha destruido 33 buques de las fuerzas navales avanzadas británicas, entre ellos el «Pearl», «Serenity», «New Choice», «Gilead Tray», «Eveline», «Sedgefly» y «Trinity».

A las pérdidas británicas producidas durante el combate aéreo del 18 de diciembre hay que agregar dos aviones más, de modo que el total de las sufridas por el enemigo en dicho día se cifran en 36 aviones de bombardeo tipo «Vickers-Wellington».

22-12-1939

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre el sur de Inglaterra.

23-12-1939

Continuaron los vuelos de reconocimiento del Ejército del Aire sobre Inglaterra y el mar del Norte.

26-12-1939

Mientras que el Ejército del Aire alemán se mantuvo inactivo el día 24 de diciembre, aviones británicos volaron sobre el golfo de Alemania en las primeras horas de la tarde.

El 25 de diciembre intentaron también, como el día anterior, atacar a los patrulleros en el mismo lugar. El fuego de las ametralladoras hizo fracasar el ataque.

28-12-1939

Aviones británicos intentaron anoche atacar la costa alemana del mar del Norte, impidiéndoselo el eficaz fuego de la A. A. Dos aviones llegaron a la costa; uno fué derribado por un caza y otro por la artillería antiaérea.

30-12-1939

A pesar de las malas condiciones atmosféricas, el Ejército del Aire prosiguió sus vuelos sobre la Gran Bretaña.

1-1-1940

Aviones enemigos intentaron volar el 31 de diciembre por la tarde sobre la costa alemana del mar del Norte. Reconocidos a tiempo, fueron rechazados.

2-1-1940

Durante los vuelos de reconocimiento del 31 de diciembre realizados sobre la costa alemana del mar del Norte, los

aviones ingleses, al regresar, violaron el territorio holandés. El día de Año Nuevo el Ejército del Aire alemán realizó vuelos de reconocimiento sobre las islas Shetland y Orkney, obteniéndose valiosas informaciones. Parte de nuestros aviones de reconocimiento encontró a 200 kms. de la costa de Escocia fuerzas enemigas superiores. Uno de nuestros aviones, que por avería técnica había perdido ya parcialmente eficacia combativa antes de empezar la lucha, tuvo que amarrar. Un avión inglés fué tan gravemente averiado, que probablemente no habrá podido alcanzar su base de partida.

3-I-1940

Tres aviones británicos de bombardeo, tipo Vickers-Wellington y modelo modernísimo, fueron derribados por cazas Messerschmitt alemanes cuando intentaban volar sobre el golfo de Alemania. No hubo pérdidas por nuestra parte.

4-I-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte. Esta mañana, durante las primeras horas, en la región de Aquisgrán, y después de volar sobre Luxemburgo, un avión de bombardeo británico fué alcanzado y derribado, tras breve persecución, por un caza alemán antes de que pudiera escapar por la frontera germano-belga. El avión destruído cayó en territorio belga, cerca del límite.

5-I-1940

Prosiguió sistemáticamente la actividad de reconocimiento del Ejército del Aire sobre la Gran Bretaña.

7-I-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre Inglaterra.

9-I-1940

Nada especial que señalar, excepto vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte.

10-I-1940

Los aviones alemanes de bombardeo realizaron en la mañana y tarde del 9 de enero vuelos de reconocimiento sobre las costas orientales de Inglaterra y Escocia.

Fueron atacados y hundidos frente a las costas de Norwich cuatro buques de guerra y patrulleros que protegían dos buques mercantes. Delante de la costa escocesa cuatro mercantes armados abrieron súbitamente fuego contra los aviones alemanes. Al contestar el ataque, los vapores fueron hundidos.

Nuestros aviones no sufrieron baja alguna.

11-I-1940

En una nueva tentativa de bombardeo de aeródromos en la costa alemana, cuatro aviones alemanes hicieron frente a nueve bombarderos británicos del tipo «Bristol Blenheim», sobre el golfo de Alemania. Durante el combate fueron abatidos tres aviones ingleses y otro resultó con tan grandes averías, que probablemente no pudo regresar a su base. Los aviones alemanes salieron indemnes de este combate contra fuerzas muy superiores en número.

12-I-1940

El Ejército del Aire alemán reanudó sus vuelos de reconocimiento de la costa oriental de Inglaterra y Escocia y de las islas Shetland. En la costa escocesa tres patrulleros británicos y un mercante armado que abrió el fuego contra los aviones alemanes fueron atacados y hundidos. En el curso del combate que se desarrolló contra los cazas británicos



Los aviones deben estar listos para el despegue en cualquier momento y a cualquier hora

fué abatido un avión enemigo. Los aviones ingleses atacaron un campo de aviación de una isla alemana, sin causar daños.

13-I-1940

El Ejército del Aire prosiguió el 12 de enero su actividad de reconocimiento sobre el mar del Norte, logrando importantes resultados. Tres aviones aislados fueron atacados sin éxito por los cazas enemigos.

El 12 de enero, salvo vuelos aislados, algunos de los cuales se realizaron violando de nuevo la neutralidad holandesa, únicamente se divisó sobre territorio alemán un «Bristol Blenheim», que fué derribado, tras breve lucha, por los cazas alemanes, cayendo incendiado en territorio francés.

En el golfo de Alemania ocho bombarderos británicos intentaron atacar a destructores alemanes. Sólo dos de los aviones atacantes lograron arrojar bombas, sin resultado positivo. Uno de éstos fué abatido y el otro averiado. Los seis aviones ingleses restantes se alejaron perseguidos por el fuego de nuestros destructores.

14-I-1940

El 13 de enero prosiguió el Ejército del Aire sus vuelos de reconocimiento sistemáticamente y con éxito sobre el mar del Norte. Un avión alemán no regresó a su base.

En la noche del 12 al 13 de enero algunos aviones enemigos realizaron vuelos de reconocimiento sobre el territorio alemán. Un avión británico intentó atacar una isla de la Frisia septentrional. Las bombas cayeron al mar, sin producir daños.

18-I-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre las costas escocesas.

19-I-1940

Durante la tarde del 18 de enero algunos aviones enemigos realizaron incursiones sobre el noroeste de Alemania, violando repetidas veces, tanto a la ida como a la vuelta, el territorio holandés.

20-I-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre la Gran Bretaña. En la noche del 19 al 20 de enero, algunos aviones enemigos volvieron a volar sobre Alemania del Norte, pasando sobre territorio holandés.

25-I-1940

Unidades del Ejército del Aire realizaron vuelos de reconocimiento sobre la Gran Bretaña.

26-I-1940

Un avión de reconocimiento inglés, tipo «Bristol Blenheim», fué derribado en la región de Duisburg al intentar volar desde Francia sobre la cuenca del Ruhr.

30-I-1940

Durante los vuelos de reconocimiento del Ejército del Aire sobre el mar del Norte, realizados el 29 de enero, como ya se comunicó, fueron atacados convoyes enemigos de buques mercantes armados y patrulleros.

A pesar del intenso fuego antiaéreo del enemigo y de la acción de los cazas británicos, fueron destruidos siete mercantes armados y dos patrulleros. Un caza enemigo fué derribado junto a Hartlepool. Todos los aviones alemanes regresaron indemnes.

31-I-1940

Durante el día 30 de enero unidades aéreas alemanas realizaron vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte y la costa inglesa desde las Orkneys hasta la desembocadura del Támesis. Como ya se comunicó en parte especial, fueron hundidos otros siete mercantes armados, resultando otro seriamente averiado y varios más con desperfectos. Fueron además hundidos tres patrulleros británicos.

A pesar del intenso fuego antiaéreo de los buques atacados y de la intervención de los cazas enemigos, sólo perdimos un avión.

1-2-1940

El Ejército del Aire alemán prosiguió su actividad de reconocimiento sobre la Gran Bretaña.

4-2-1940

Como ya se ha comunicado en parte especial, el Ejército del Aire alemán, en sus vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte el 3 de febrero, atacó a buques de guerra británicos y mercantes armados que navegaban en convoy. No obstante el intenso fuego de la artillería antiaérea y la defensa de los cazas, fueron hundidos un buque buscaminas, cuatro patrulleros y nueve mercantes. Varios de éstos resultaron con graves averías. De este vuelo no han regresado tres aviones alemanes.

10-2-1940

Unidades aéreas alemanas que, como ya se comunicó, realizaban reconocimientos armados sobre el mar del Norte, hundieron seis buques británicos que navegaban en convoyes, con un total de unas 15.000 toneladas. Dos barcopatru-

llas británicos fueron hundidos o averiados tan gravemente, que hay que darles por perdidos. Pese a la intensidad del fuego de la artillería antiaérea y a la actividad de los cazas enemigos, sólo se perdió un avión alemán.

11-2-1949

El Ejército del Aire alemán prosiguió su acción de reconocimiento sobre la Gran Bretaña, a pesar del mal tiempo. Fué hundido un patrullero británico. Todos los aviones alemanes regresaron sin novedad.

17-2-1940

Un caza alemán abatió en el mar del Norte un avión británico tipo «Blenheim».

19-2-1940

En el mar del Norte tuvo lugar ayer un nuevo combate entre un «Bristol Blenheim» y un «Messerschmitt». El avión inglés fué derribado.

20-2-1940

El Ejército del Aire alemán llegó en sus vuelos de reconocimiento hasta la parte septentrional del mar del Norte.

21-2-1940

En el curso de los vuelos de reconocimiento realizados sobre la costa oriental inglesa y escocesa hasta las Shetland fueron hundidos por la acción de las bombas dos buques minadores británicos. Un mercante armado resultó con averías tan graves que debe darse por perdido.

Todos nuestros aviones regresaron sin novedad a sus bases de salida.

Después de medianoche varios aviones enemigos procedentes del oeste y noroeste volaron sobre el golfo de Alemania, violando el territorio holandés.

23-2-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento en gran escala sobre el mar del Norte y las Islas Británicas. Del vuelo sobre Inglaterra no regresaron dos aviones alemanes. De los tres aparatos británicos que penetraron en el golfo de Alemania, uno, tipo «Vickers Wellington», fué derribado por un «Messerschmitt».

25-2-1940

Fué derribado un avión inglés.

26-2-1940

Los cazas, en acción de vigilancia sobre el golfo de Alemania, no establecieron contacto con el enemigo.

28-2-1940

Los vuelos de reconocimiento realizados por el Ejército del Aire el 27 de febrero sobre el mar del Norte y las Islas Británicas tropezaron en diversos puntos con la intensa defensa enemiga. Tres aviones alemanes no regresaron de este vuelo sobre Inglaterra.

Un avión de reconocimiento inglés tipo «Bristol Blenheim» fué abatido.

29-2-1940

En la noche del 27 al 28 de febrero volaron sobre el noroeste de Alemania aislados aviones enemigos. Dos de ellos atravesaron la frontera germano-holandesa.

1-3-1940

El Ejército del Aire reanudó el 29 de febrero sus vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte, a pesar del tiempo desfavorable.

2-3-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte hasta las islas Orkney. En diferentes puntos los aviones alemanes atacaron con éxito a buques de guerra británicos y mercantes que navegaban en convoy. Uno fué hundido inmediatamente. De los restantes, unos fueron incendiados y otros sufrieron desperfectos de tal importancia, que su pérdida es probable.

El día 1 de marzo, y después de un vuelo nocturno sobre el oeste de Alemania, un avión enemigo voló sobre Nymwegen, en territorio holandés.

3-3-1940

Desde el amanecer hasta después de medianoche, el Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre todo el mar del Norte. Ante la costa oriental británica fueron atacados dos patrulleros y once mercantes armados que navegaban en convoy. Unos fueron hundidos y otros seriamente averiados.

4-3-1940

El Ejército del Aire alemán prosiguió en la noche del 2 al 3 de marzo su actividad de reconocimiento sobre la costa oriental inglesa. Algunos aparatos enemigos aislados, procedentes del golfo de Alemania, volaron a gran altura sobre el noroeste. Uno de los aviones británicos voló sobre la frontera germano-danesa.

7-3-1940

Continuó nuestra actividad de reconocimiento sobre Inglaterra.

Algunos aviones ingleses volaron sobre el golfo de Alemania en la noche del 5 al 6 de marzo, llegando hasta la costa norte-occidental. Un avión inglés voló al norte de Sylt, sobre territorio danés.

8-3-1940

En la noche del 6 al 7 y del 7 al 8 de marzo tuvieron lugar con éxito nuevos vuelos de reconocimiento del Ejército del Aire sobre la costa oriental británica. A pesar de la defensa intensa, fueron hundidos o gravemente averiados once mercantes que navegaban en convoy con luces apagadas, a lo largo de la costa oriental inglesa. Todos los aviones alemanes que intervinieron en la acción regresaron sin novedad a sus bases. Sólo un avión con misión de reconocimiento contra el norte de Escocia no ha regresado.

En la noche del 6 al 7 de marzo algunos aviones británicos volaron sobre el golfo de Alemania. Todos menos uno iniciaron la retirada antes de llegar a la costa alemana.

Durante las incursiones enemigas sobre el norte y oeste de Alemania en la noche del 7 al 8 de marzo, fué violado el territorio danés y luxemburgués.

9-3-1940

El Ejército del Aire prosiguió sus reconocimientos sobre la Gran Bretaña.

16-3-1940

El Ejército del Aire reconoció todo el mar del Norte, atacando patrulleros británicos. Uno de ellos fué hundido y otro gravemente averiado.



Instrucciones antes del despegue de los aviones de combate alemanes y...



Salida hacia el ataque aéreo de Scapa Flow el día 16 de marzo de 1940, que fué coronado por el mayor éxito

17-3-1940

El Ejército del Aire realizó vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte.

A base de los resultados obtenidos durante los últimos reconocimientos en la tarde del 16 de marzo, el Ejército del Aire alemán emprendió con fuerzas numerosas de bombardeo un ataque contra el noroeste, atacando a la parte de la flota británica que se encontraba en Scapa Flow. Fueron alcanzadas por bombas y gravemente averiadas por lo menos cuatro unidades de guerra, entre ellas tres acorazados y un crucero. Otros dos buques sufrieron probablemente averías.

Además fueron atacados y bombardeados los aeródromos de Stromness, Earth-House y Kirkvall, así como una posición de la artillería antiaérea.

No obstante el intenso fuego de la artillería antiaérea y la actividad de los cazas enemigos, los aviones alemanes de bombardeo realizaron con éxito su misión, regresando sin baja alguna.

18-3-1940

El Ejército del Aire prosiguió su actividad de reconocimiento sobre la Gran Bretaña. En la costa oriental de Escocia fueron atacados mercantes armados y patrulleros enemigos. Unos de éstos fué hundido.

20-3-1940

El 19 de marzo, hacia las 20 horas, aviones ingleses atacaron la isla de Sylt. Los ataques fueron mantenidos por algunos aviones hasta las 2,40. Salvo una casa que recibió un impacto no se ocasionaron daños de importancia, debido a la eficaz intervención de la defensa alemana. La mayoría de las bombas cayeron en el mar.

Un avión de bombardeo británico fué derribado por la artillería antiaérea alemana.

Durante este ataque los aviones ingleses volaron sobre territorio danés y holandés.

21-3-1940

Aviones de bombardeo alemanes atacaron con éxito, en la tarde del 20 de marzo, un convoy británico fuertemente protegido por cruceros, destructores y aviones a la altura de Scapa Flow, y un mercante armado en el Canal de la Mancha. El convoy fué dispersado. Fueron hundidos nueve buques de guerra y mercantes, con un conjunto de unas 42.000 toneladas. Otros dos, con un total de unas 11.000 toneladas, resultaron gravemente averiados. Un avión enemigo fué derribado en combate aéreo. Uno de los nuestros no regresó a su base.

En la mañana del 20 de marzo, algunos aviones británicos de reconocimiento fueron divisados cerca de las islas de la Frisia oriental y septentrional, siendo rechazados por la defensa alemana. Las pérdidas de la aviación británica en sus intentos de ataque contra la isla de Sylt en la noche del 19 al 20 de marzo, se elevaron, según datos definitivos, a tres aviones.

22-3-1940

A pesar del mal tiempo, el Ejército del Aire prosiguió su misión de reconocimiento sobre la parte septentrional del mar del Norte.

23-3-1940

El 22 de marzo y en la noche del 22 al 23 se comprobó varias veces la violación de territorios neutrales por la aviación enemiga: la del territorio holandés hacia las 12'22, 22'31 y 23'14; la del belga, a las 0'47, y la del luxemburgués, hacia las 1'11 horas.

25-3-1940

En la noche del 23 al 24 de marzo numerosos aviones enemigos volaron sobre el noroeste de Alemania y la región del Rin y el Mosela. La artillería antiaérea derribó un avión de bombardeo lejano «Vickers Wellington».

Durante el regreso el enemigo violó ocho veces el territorio holandés entre las 22'45 y las 2'45.

27-3-1940

En la noche del 25 al 26 de marzo varios aviones enemigos volaron sobre el norte y oeste de Alemania. Nuevamente fué violada varias veces la neutralidad danesa, belga y luxemburguesa.

El 26 de marzo, aviones enemigos trataron varias veces de volar sobre la frontera franco-alemana. Los cazas alemanes rechazaron al adversario, derribando, sin ninguna pérdida por su parte, un avión inglés «Hurricane».

28-3-1940

Durante infructuosos ataques de aviones británicos a patrulleros en el golfo de Alemania, los aviones de caza derribaron un aparato inglés «Bristol Blenheim».

De los aviones enemigos que en la noche del 26 de marzo, violando una vez más los territorios danés, holandés, belga y luxemburgués, llegaron a traspasar la frontera alemana, nuestra artillería antiaérea derribó uno inglés, parte de cuya tripulación fué hecha prisionera.

29-3-1940

Durante la tarde del 28 de marzo, y en malísimas condiciones atmosféricas, los aviones de bombardeo alemanes atacaron un convoy inglés en aguas de las islas Shetland, logrando dispersarlo. Seis grandes buques mercantes fueron

alcanzados, incendiándose uno de ellos. Un patrullero fué hundido. Todos los aviones de bombardeo regresaron indemnes. Durante el día se efectuaron vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte y la Gran Bretaña, adentrándose hasta las islas Orkney y Shetland. A pesar de tropezar con la acción violenta de la defensa, regresaron con valiosas informaciones. Dos aviones de reconocimiento no han vuelto a sus bases.

30-3-1940

Durante la tarde el Ejército del Aire prosiguió sus vuelos de reconocimiento, a pesar del mal tiempo, sobre el mar del Norte y la costa oriental inglesa.

Fué atacado un convoy enemigo al norte de Flamborough Head. Uno de los cruceros que lo protegían resultó averiado por la acción de las bombas. Un mercante fué hundido y otro averiado. Un avión alemán no regresó.

Uno de los aviones de reconocimiento que el día anterior se dió como perdido fué divisado por un submarino alemán flotando en el mar del Norte. La tripulación fué recogida a bordo. El avión se hundió.

1-4-1940

Durante el día se realizaron vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte hasta las islas Shetland. Todos los aviones regresaron indemnes y con valiosos datos.

2-4-1940

El 1 de abril continuaron en mayor escala los vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte. Un avión inglés de reconocimiento que intentó penetrar en el golfo de Alemania fué derribado por dos cazas «Me 109». Un avión de reconocimiento alemán no ha regresado.

3-4-1940

Durante el 2 de mayo prosiguieron los reconocimientos aéreos sobre el mar del Norte y la costa oriental inglesa hasta las islas Shetland. Después de un combate con tres cazas británicos, un avión de reconocimiento se vió obligado a amarrar. La tripulación fué recogida por otro avión alemán de la misma clase.

Por la tarde fueron nuevamente atacadas las fuerzas navales británicas en Scapa Flow. Aunque las condiciones atmosféricas eran desfavorables y la acción de la defensa fué intensa, se consiguió averiar varios buques, unos por impactos directos y otros por impactos muy próximos a los buques enemigos.

4-4-1940

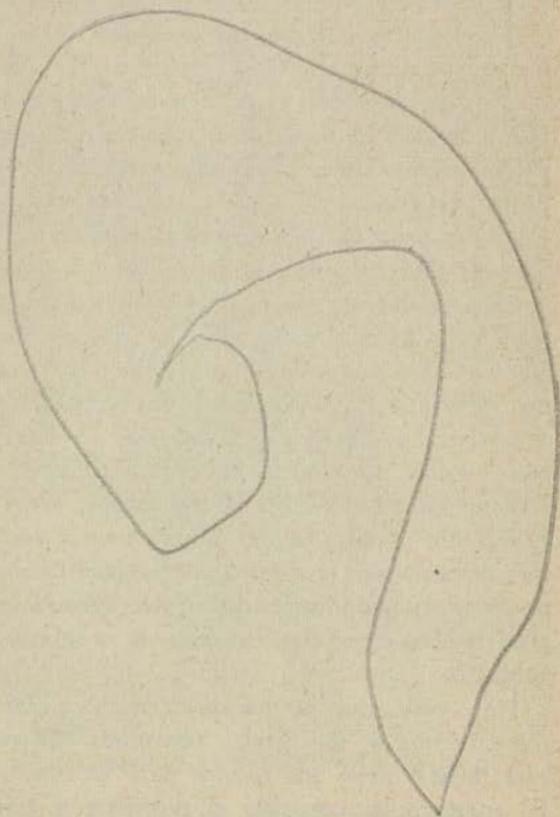
En la tarde del 3 de abril en el mar del Norte, ante la costa oriental de Inglaterra, aviones de bombardeo alemanes atacaron a buques de guerra británicos, convoyes y mercantes armados.

A pesar de los repetidos combates con los cazas británicos y la intensa defensa antiaérea de los buques de guerra y mercantes, los aviones alemanes consiguieron un éxito magnífico. Fueron gravemente alcanzados un destructor, un patrullero y dos mercantes (con un total de 7.000 toneladas). Tres patrulleros y un mercante de 5.000 toneladas fueron destruídos por el efecto incendiario de las bombas. Además, por impactos directos fueron averiados un patrullero y tres mercantes con un total de 17.000 toneladas.

Dos aviones alemanes tuvieron que amarrar forzosamente. Las tripulaciones se salvaron. Falta un avión. En combate aéreo fué derribado un caza británico.

8-4-1940

Durante la jornada del 7 de abril, aviones alemanes realizaron vuelos de reconocimiento sobre el mar del Norte y de vigilancia sobre el golfo de Alemania. Al norte de la isla de Sylt una bandada de aviones «Messerschmitt» divisó a 24 bombarderos británicos tipo «Wellington». Nuestros cazas derribaron dos aviones enemigos y obligaron a los restantes a huir hacia el oeste.



Reconocimiento sobre el mar

En general son poco conocidas las unidades del Ejército del Aire que realizan servicios de reconocimiento en el mar. Y, sin embargo, su actuación es indispensable y en muchas ocasiones constituye el supuesto previo del éxito ajeno. Con la luz del alba salen al mar día tras día desde los aeródromos de la costa. Por desfavorable que sea el tiempo no puede ni debe impedirles el cumplimiento de su misión. Su información constituye la base para las determinaciones de los Estados Mayores de las unidades navales y aéreas. Para obtenerla, los aviones de reconocimiento lejano recorren el espacio inmenso del mar del Norte ininterrumpidamente. Nada escapa a su vigilancia. En muchas horas de vuelo van cubriendo el mar como una red, en cuyas mallas queda cogido el buque más pequeño. El objetivo de cada avión es amplísimo. Los vuelos son, por lo regular, de diez, doce y más horas. Se controla todo el tráfico marítimo. Mas el objeto principal del reconocimiento lo constituyen, como es natural, las fuerzas aéreas y navales enemigas.

Con frecuencia, aviones de reconocimiento atraviesan «el arroyo» — denominación con que los profesionales conocen el mar — sin vislumbrar un solo buque y esto en extensiones sobre las cuales en épocas de normalidad aparecían docientos buques o más. Súbitamente el observador cree percibir estelas de humo; rectifica el rumbo y, pronto, ante los ojos asombrados de la tripulación, surge una formación naval. Un acorazado, un portaaviones, dos cruceros y varios destructores son descubiertos. Por radio se comunica su presencia al aeródromo de salida. Apenas emitido el mensaje, recibe el radiotelegrafista la respuesta: mantener el contacto.

Hay, pues, que permanecer cerca del enemigo, seguir sus movimientos y dar partes continuos. El cumplimiento de esta misión tiene sus riesgos para la tripulación del avión. El enemigo ha conocido el propósito y trata de evitar su realización. La artillería antiaérea de los buques concentra



Aviones exploradores de gran radio de acción dispuestos para emprender el vuelo

su fuego contra el único avión. El piloto, variando constantemente el rumbo y la altura, esquivo los disparos hasta descender a pocos metros sobre la superficie del mar. Así consigue, pese a algunos impactos sin importancia, mantenerse próximo al enemigo hasta que, orientadas por su información, aparecen las unidades de bombardeo.

La tripulación del avión puede ver lo que dicta el parte del Alto Mando del Ejército del día 27 de septiembre de 1939: «Fuerzas aéreas alemanas de bombardeo atacaron ayer con éxito, en el mar del Norte, fuerzas navales inglesas compuestas de acorazados, portaaviones, cruceros y destructores. Fué destruído un buque portaaviones, lográndose varios blancos con bombas pesadas sobre un acorazado. Nuestros aviones no sufrieron pérdida alguna.»

Ha llegado el momento de que el avión de reconocimiento vuelva rumbo hacia la patria. El combustible tiene que durar aún para el vuelo de regreso, de muchas horas. Ya se divisa la base de salida. Una lancha motora, separándose del muelle, remolca el aparato que la grúa deja en tierra.

Como confirmación y complemento de los radiogramas enviados durante el vuelo se hace al Mando una información sobre el servicio realizado. Así termina un día fructuoso. Nuevas misiones traerá el siguiente consigo.

Reconocimiento armado

Por Hartmann

Al iniciar el vuelo esta mañana tropezamos en seguida con un grupo compuesto por tres patrulleros. Escogido el mayor, le lanzo inmediatamente unas bombas incendiarias. El resultado no es aún perceptible. Al acercarme veo que arde el buque. Como disponemos de poco tiempo, me marcho. Seguimos volando a lo largo de la costa oriental y, finalmente, salimos al Humber. Bajando a lo largo de éste sólo diviso algunos vapores pequeños sin interés para nosotros. Seguimos nuestro vuelo. A la altura de Lowestoft, a unos veinte kilómetros de tierra, veo dos buques ingleses de 4.000 y 2.000 toneladas, respectivamente. Navegan ambos con la Unión Jack y sin nombre. Inmediatamente me lanzo contra el mayor para continuar con el de menor tonelaje. Ataco por dos veces y dejo caer un par de bombas de 250 kilos. El resultado es visible al momento: la popa desaparece bajo el agua. Atacamos al otro. Lanzo sobre él una bomba de igual peso que toca al centro del combés por el lado de babor. El blanco ha sido perfecto, y la tripulación se lanza a los botes.

No era éste, sin embargo, el éxito que nos habíamos prometido. Durante nuestro vuelo de regreso no encontramos nada de interés. Recorremos nuevamente la costa hacia el sudeste y regresamos, porque el tiempo apremia.

* * *

Como ya tantas otras veces, volamos en reconocimiento armado. Es nuestro séptimo vuelo contra el enemigo. Ya en vuelo recibimos un radio comunicándonos la presencia de un convoy. Comprobamos que está en nuestro rumbo. Volamos próximos a la costa. Cerca se ve Newcastle. A unos tres o cuatro kilómetros de tierra descubrimos un mercante inglés, al parecer de unas 1.500 a 2.000 toneladas. Lo atacamos repetidas veces. Las primeras acometidas no tienen éxito. Dudando

ya del resultado, nos pasamos nuevamente el buque. De pronto el buque se levanta de proa, quedando sumergida parte de la popa. Recobra la posición horizontal, aunque no normalmente. Escora. Es seguro que hemos acertado.

El tiempo urge. Divisamos los cazas; tres de una vez que vienen hacia nosotros. Son tres biplanos que se lanzan en nuestra persecución. Uno se pega a nuestro timón de dirección; no podrá disparar por la distancia larga. Me apercibo de que dos aparatos pretenden cogernos «en tenaza»: uno por la izquierda y por la derecha el otro. Decido hacer frente al primero, que está más próximo y parece más peligroso. Cambio de blanco y disparo contra el de la derecha. Me doy cuenta de que nos ametralla. Me revuelvo contra él y le lanzo unas ráfagas. Le veo virar bruscamente y tumbarse sobre el plano izquierdo. Salen unos jirones de humo y desaparece. No puedo observarlo más; tengo que atender al otro caza. Afino la puntería y le veo huir, dejando tras sí una estela de humo.

Tras el ataque, entramos en las nubes. Los cazas no quieren volver. Después hemos visto solamente dos; el tercero ha debido ser, indudablemente, derribado.

Caza sobre el golfo de Alemania el día 18 de diciembre de 1939

Por el alférez Lent

«A las 12'30 despegarán la primera escuadrilla y la bandada de la plana mayor para un vuelo de vigilancia sobre la región X. Dos aviones de la escuadrilla protegerán la bandada de la plana mayor.» Tal es la orden para hoy.

A las 12'30 en punto el comandante da la señal de despegar. En formación perfecta se elevan dos bandadas. Subimos a 4.000 metros de altura. Para los que llevamos poco tiempo junto al mar del Norte éste ofrece un espectáculo magnífico. Apenas se ve una nube. Cuanto abarca la vista ofrece la calma majestuosa de un hermoso día de invierno.

Al cabo de dos horas de inútil busca, iniciamos con cierto desencanto el regreso. Inmediatamente se repone el combustible en los aviones.

Al descender del avión para dar cuenta al comandante del regreso de mi bandera, me comunica el jefe de talleres que al oeste de Heligoland han sido vistos unos cincuenta aviones ingleses y que los cazas y algunos destructores atacan ya al enemigo. En seguida se lo comunico al comandante. Momentos después oímos el cañonazo de las baterías de nuestra artillería antiaérea y vemos flotar en el aire las típicas nubecillas de explosión. ¡Allí vienen los señores ingleses! Como pequeños puntos divisamos una formación compuesta de unos diez aviones británicos que, rechazados por el fuego sistemático de nuestros antiaéreos, derivan hacia el oeste. El comandante ordena: «El que esté dispuesto para despegar, que parta inmediatamente.» El primer avión provisionado ha sido el mío. Salto con mi radiotelegrafista a la cabina. Arrancan los motores; doy todo gas e inicio la persecución de los ingleses. Aun los veo como pequeños puntos. Mi excelente y viejo «D» (*) sube fantásticamente,

(*) Los aviones de una escuadrilla se designan con letras (A, B, C, etc.).

como si supiera de qué se trata. A los pocos minutos, y ya a la altura de los «Tommies», voy a su alcance.

Como a pedir de boca se me coloca delante de la visual una bandera de británicos que se ha rezagado del resto de la escuadrilla. Bato con fortuna los ametralladores de popa de los aviones atacados que intentan esquivar las ráfagas. Ya puedo acercarme a uno de ellos con tranquilidad y abatirle de cerca. En una altura de unos 2.000 m. — tanto hemos bajado — acierto con un disparo en el motor, que expulsa un penacho de humo negro. El piloto, que al parecer vive, trata de salvar lo que aun pueda ser salvado aterrizando en una isla alemana. Al tomar tierra, ya arde el aparato.

Despachado el primer «Tommy», vamos con el segundo, que en vuelo rasante, a unos tres o cuatro metros sobre el mar, trata de escapar. Le persigo a todo gas y le doy alcance. Su ametralladora de delante no dispara. Indudablemente ha quedado averiada en los primeros ataques. Me acerco, oprimo todos los botones y claras llamaradas iluminan el avión enemigo. Se encabrita un momento y cae al mar. Una oscura y elevada columna de humo de aceite y bencina ardiendo señala el lugar donde se ha hundido. Vuelo alrededor de este sitio con el propósito de arrojar mi bote neumático a algún inglés que trate de salvarse; bajo lo más posible. Para mí, el enemigo no existe en este momento. Sólo se trata de auxiliar a un hombre y a un camarada aviador que se encuentra a punto de perecer. Nada descubro. Es inútil perder más tiempo. Nos anunciaron gran número de aparatos enemigos y hay que procurar que no vuelvan a casa sin su merecido.

Mi radiotelegrafista y yo escrutamos el horizonte buscando nuevos adversarios. Estamos de suerte. A cierta distancia y sobre el mar, divisamos algunos «Tommies», atacados ya por dos camaradas. A toda máquina voy hacia ellos. Me sitúo detrás de uno de ellos que aun no es molestado. Aunque disparo a buena distancia, el ametrallador de cola no contesta; quizá esté ya fuera de combate. Abro el fuego desde más cerca y logro que ardan los depósitos de gasolina. El piloto trata de amarar, pero el aparato se

hunde como una piedra. Pese a mis esfuerzos, no logro ver ningún inglés que luche por salvarse. Otra vez examino el horizonte, pero nada veo. Ha sobrevenido una niebla que aunque ligera dificulta la caza y favorece la huída de los ingleses.

Cumplido mi deber, regreso satisfecho con mi valiente «D». Vuelo sobre el aeródromo y hago la señal de haber derribado aparatos enemigos, señal que se recibe abajo con muestras de júbilo. Después de aterrizar he de referir mis aventuras a los compañeros, que las escuchan con entusiasmo. Este éxito no es para mí solamente un éxito del piloto, sino también del mecánico y del armero, que con sus cuidados solícitos han sabido preparar y mantener tan irrefragablemente armas y avión.

No sólo yo, sino también mis camaradas pudieron demostrar que saben cumplir con su obligación. Treinta y seis aviones derribados son el magnífico resultado de la jornada. Hemos logrado otro éxito: demostrar al mundo que el espíritu de los Boelke y de los Richthofen sobrevive. Que sepa el enemigo que la protección de Alemania está encomendada a un Ejército del Aire que tiene ya una tradición de gloria ganada en la guerra mundial y en la campaña de Polonia y que hará cuanto pueda por conquistar nuevos laureles para sus banderas.



Los combates aéreos sobre el mar del Norte el día 18 de diciembre de 1939

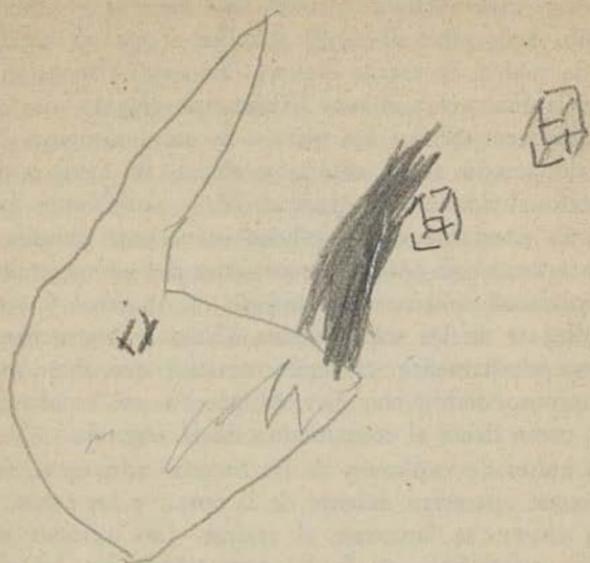
«Hoy puede asegurar, sin temor a equivocación y sin necesidad de entrar en exámenes profundos, que ha variado fundamentalmente la situación de la Gran Bretaña desde los tiempos en que, escudada en su potencia naval, dictaba las leyes al mundo.»

Esta afirmación no procede de un alemán ni tampoco es fruto de la reflexión objetiva de un neutral. Es ni más ni menos que la opinión de un inglés.

Escribió estas palabras Norman Macmillan, en su libro «The Chosen Instrument», publicado en 1937. El capitán Macmillan no es un ciudadano cualquiera de las nebulosas Islas Británicas, sino «una autoridad reconocida en cuestiones de guerra aérea», según dice el vizconde de Rothermere en el prólogo de la obra citada. Y no olvidemos que los juicios de Rothermere son muy dignos de consideración, sobre todo en Inglaterra.

Si un experto inglés tan competente en cuestiones de aviación y del Ejército del Aire llegaba ya en 1937 a tal conclusión, ¿qué ideas pasarían por la cabeza de los magnates de Londres para enviar en viaje aéreo a un gran número de bombarderos de gran radio de acción, tipos hasta ahora celosamente guardados y que tan caros cuestan al país? ¿Recibirían la misión de salir al encuentro del «Bremen», en su feliz viaje de regreso? ¿Buscaban la ocasión de restablecer con una proeza de importancia el prestigio de dominadora del mar que la Gran Bretaña veía menguado a causa precisamente del viaje de dicho buque? ¿Estimaron excesivamente la capacidad de vuelo y las características del «Wickers Wellington» con su tripulación de cinco hombres? ¿Creyeron posible una sorpresa? No lo sabemos, pero sospechamos que el resultado de la empresa no habrá dejado satisfechos a sus organizadores.

En las primeras horas de la tarde del día 18 de diciembre, más de cincuenta aviones de bombardeo británicos de



Un cazador que obtuvo un éxito extraordinario, es recibido con gran entusiasmo por sus camaradas

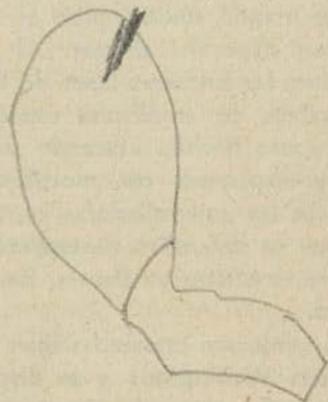
modelo reciente, trataron de surcar el cielo alemán. Volaban a gran altura y por rutas no acostumbradas. El tiempo era claro y el cielo brillaba con un azul raro ya en esta época del año. Sólo sobre la tierra y sobre el mar se tendía una capa de niebla de escaso espesor. En estas circunstancias, y pese a la altura y a la ruta hábilmente elegida, no logró el enemigo acercarse sin ser visto a la costa alemana. El Servicio de acecho actuó rápido y eficaz. El comportamiento del personal de tierra en escuadrillas y aeródromos fué perfecto. La constante disponibilidad mantenida durante semanas para descubrir posibles incursiones del enemigo no había disminuído el concienzudo cuidado de aparatos y armas ni la vigilancia de las tripulaciones. Cazas y destructores despegaron rápidamente y, según noticias que iban recibíendose, pronto dieron con el enemigo. Ya «se rodaba la película», como decía el comandante de la escuadra.

Las nubes de explosión de las baterías antiaéreas, formando cortina, aparecían delante de la costa, y los cazas, a suficiente altura, se lanzaron al ataque. Los aviones ingleses que no caían bajo su fuego tropezaban con los disparos de la artillería antiaérea, teniendo que virar para ser de nuevo perseguidos por los cazas y destructores. Algunas escuadrillas británicas que volvían a agruparse se adentraban acosadas por el mar del Norte. Obligadas a combatir, fueron aniquiladas. Negras columnas de humo salían del mar indicando los lugares en que caían los aviones enemigos. Pocos de éstos lograron escapar. «Tras duro combate, fueron derribados 34 aviones ingleses. Nosotros perdimos dos aviones», decía el Comunicado del Alto Mando de las Fuerzas Armadas el día 19 de diciembre de 1939.

Los bombarderos «Vickers Wellington» se revelaron como aviones de gran eficacia combativa. Los aviadores ingleses se condujeron con valor y tenacidad, pero los «Me. 109» y los «Me. 110», que los ingleses tanto menospreciaban como productos de la industria alemana, mostraron su superioridad, tanto por sus características de vuelo como por su armamento. ¿Y los hombres que los tripulaban? Estos tenían una instrucción que únicamente se da tan a fondo en Ale-

mania. Muchos actuaron en la guerra de España, donde acumularon útiles experiencias; otros habían derribado ya aparatos en la campaña de Polonia. Algunos figuraban también entre los que el 14 de diciembre abatieron diez de veinte aviones ingleses.

Merecen tenerse en cuenta las manifestaciones de los aviadores que tomaron parte en el combate aéreo del 18 de diciembre. Uno de los jefes de escuadrilla, al preguntarle su opinión sobre las enseñanzas que podían deducirse del combate aéreo de mayor importancia sostenido hasta entonces, respondió con estas palabras: «Después de esta lucha, nos sentimos inmensamente superiores a los ingleses.» Llegaba, pues, aunque basándose en otros datos, a la misma conclusión que el citado capitán Macmillan. Pensamos que esto debe hacer meditar a Mr. Kingsley Wood y a sus colegas ministros de Londres.



Los cazas de las islas

Por Sdf. Wamper

El día 19 de diciembre de 1939, siguiente al del combate aéreo sobre el golfo de Alemania, nos encaminábamos en grupos de a cuatro hacia la pista de despegue. Sólo un ligero matiz del cielo indicaba el tránsito de la noche al día. La conversación de los tres oficiales versaba sobre el tiempo y la misión encomendada.

Durante el camino, el alférez que iba a mi derecha empezó a referirme los hechos realizados el día anterior por el aviador K., de la unidad de cazas insulares. K. es el jefe de la escuadrilla de estos cazas.

El día del combate aéreo sobre el golfo de Alemania, K. voló con un avión de correo, hasta la escuadrilla del teniente coronel Schuhmacher. Acababa de aterrizar y dejaba el aparato cuando inesperadamente anunciaron la presencia de los aviones ingleses. La voz de alarma cundió en pocos minutos de escuadrilla en escuadrilla. El aeródromo quedó solitario mientras el cielo se iba animando con puntitos movibles. K. sólo resistió unos momentos ser espectador de la escena. Su mirada perspicaz había descubierto un «Me. 109», preparado como aparato de reserva. A grandes zancadas se fué hacia el avión monoplaza, ocupó el asiento, se mandó sujetar, puso el motor en marcha y desapareció en dirección al mar. Al poco rato se ofrecieron ya al alférez las primeras fases de la gran batalla aérea que se desarrollaba en amplísimo espacio. Destruidores que se lanzaban como flechas, atacando sin cesar en audaces evoluciones y disparando con mortíferas ráfagas de fuego del cañón y de las ametralladoras contra los bombarderos británicos que se defendían desesperadamente para acabar por precipitarse envueltos en llamas. Este era el cuadro del combate aéreo.

K. veía cómo sus camaradas iban abatiendo, uno tras otro, los «Vickers Wellington» y se dispuso a intervenir activamente. Se vió ante un bombardero británico que intentaba

escurrirse del ataque. No lo consiguió. A los pocos minutos fué mortalmente herido por las ráfagas de cañón y ametralladora. Tan rápida fué la escena que K. sólo pudo observar durante una fracción de segundo el trágico final de la tripulación abatida por él. Regresó al aeródromo; devolvió el «Me. 109» prestado, realizó la misión que le había llevado allí y regresó con su avión de correo a la escuadrilla de cazas insulares.

Bombas sobre Firth of Forth

16 octubre 1939

En un aeródromo al Este del mar del Norte.

¡Otoño! ¡Día lluvioso! Altura de las nubes 300 metros. Una fría lluvia otoñal ha reblandecido el terreno y dificulta el despegue. En los límites del aeródromo están los aviones de bombardeo, que desde lejos producen una impresión fantástica. Junto a cada máquina hay un pequeño grupo de personal técnico dedicado a preparar la salida. Penosamente arrastran las grandes y pesadas cajas de bombas, colocando luego ordenadamente en su sitio el valioso contenido. Cada cual tiene conciencia de su responsabilidad y sabe que de él depende el éxito de un raid contra el enemigo. Pese al mal tiempo y a la dureza del trabajo, reina buen humor. No faltan augurios y sentencias ingeniosas que revelan los cariñosos sentimientos de todos hacia los «Tommies», que se pintan en las bombas.

Y ahora, el personal volante.

En la barraca están las tripulaciones esperando la orden de misión. Todos deseamos que sea lo antes posible. Sobre las mesas tenemos grandes cartas de navegación, compases, reglas de cálculo, lápices, etc., los objetos más importantes que solemos usar como pilotos o como observadores. Los ánimos de todos están en tensión extrema, esperando que por fin se nos confíe hoy una operación importante. La información de los aviones de reconocimiento no puede llegar por lo menos hasta dentro de una hora. Pasamos el tiempo en animada conversación y nos preguntamos mutuamente «fechas históricas».

De pronto se abre la puerta. Con semblante alegre el jefe de la escuadrilla nos anuncia que vamos a emprender inmediatamente el vuelo. Se trata de un ataque contra grandes fuerzas navales enemigas en el puerto de Firth of Forth.

En seguida reina una actividad febril. Se hacen preparativos de navegación, se fijan rumbos y cálculos de tiempo,

se consultan las previsiones meteorológicas, etc. Debemos despegar dentro de media hora. En breves frases se planea el ataque para que cada tripulación sepa lo que debe lograrse. Terminados estos preparativos, recibimos la ración para cada uno, compuesta de chocolate, pasas, nueces, galletas y otras cosas que a menudo alivian considerablemente los esfuerzos de un vuelo largo. Por teléfono se ha comunicado ya la orden de partida al personal técnico. Cuando la tripulación ocupa los aviones, media hora después de recibida la orden, todos los motores ya están en marcha. Cada cual viste rápidamente su traje de vuelo, se coloca el paracaídas, se ajusta el chaleco salvavidas, prueba la careta respiradora. Por fin, nos sumergimos en nuestro amado avión. Cada uno de mis compañeros tiene que realizar su misión especial. Estamos ya tan habituados, que una palabra, una mirada, un gesto, bastan para indicar a cada uno lo que debe hacer. Vuelvo a examinar los instrumentos. Todo está en orden. Mi satisfacción es íntima, porque compruebo una vez más que podemos confiar sin reservas tanto en nuestro personal técnico de tierra como en el material de vuelo.

Correteamos al punto de despegue. La lluvia bate los cristales de las ventanillas. Al rodar sobre los charcos, el barro salpica la parte inferior de las alas. Partimos cerca unos de otros. Nos encontraremos en la línea indicada de nuestro objetivo. Ya agrupados y subiendo constantemente podremos volar contra el objetivo. Abajo se extiende la mancha gris infinita del mar del Norte. Las grandes crestas de las olas nos muestran la violencia del viento. Ahora, con ayuda de mi radiotelegrafista, compruebo los cálculos de rumbo. Entre la niebla veo ante mí el avión que me precede. Como todo sigue su curso normal y el examen da la posición debida, hay un pequeño respiro. Ahora nos viene bien la provisión de viaje. Con satisfacción devoramos las cosas que nos han dado. Hemos subido a 4.000 metros. Tengo que cruzar un sector de nubes y pierdo de vista el aparato de delante. El frío congela los cristales en el asiento del piloto de tal manera que sobre las nubes no veo ya a mi compañero, por no hablar del resto de los aviones. A mis pies

se extiende un techo cerrado de nubes. La sensación no es muy agradable, pero la voluntad firme de realizar con éxito el ataque no deja lugar a meditaciones. Mi radiotelegrafista me dice por el teléfono que por no sé qué motivos técnicos no se puede utilizar por el momento la radio. No nos queda más recurso que seguir volando navegando con la esperanza de que el viento a aquellas alturas no difiera fundamentalmente del que nos indicó el observatorio de meteorología del aeródromo. La tensión aumenta a cada cuarto de hora. Debemos estar muy cerca de la costa inglesa. Bajo nosotros sigue la capa de nubes. Empiezo a dudar si lograré ver mi objetivo. Al cabo de otro cuarto de hora compruebo con alegría que las nubes se abren ligeramente. A cada minuto de vuelo mejora la situación. Al poco rato desaparecen las nubes por completo y veo a mis pies los desvaídos contornos de la costa inglesa. Hemos llegado al punto culminante de nuestra viva atención. Mi observador y yo tratamos de localizar con los mapas de a bordo dónde está nuestra posición exacta sobre la costa. A los tres minutos escasos empezamos a encontrar algunos puntos de referencia en ella. Nos encontramos a unos 150 kilómetros al Norte de nuestro objetivo. En el primer momento la comprobación no es muy halagüeña. Por no haber podido emplear la radio y a causa del viento Sur que empuja fuerte, estamos lejos del lugar fijado. Nos encontramos en la entrada sudoriental del Morray-Firth. Celebramos consejo, hacemos cálculos del tiempo y del combustible para comprobar si podremos llegar a buena hora y con seguridad a Firth of Forth o si debemos atacar otro objetivo circunstancial en Morray-Firth. Decido cumplir la orden de atacar a las fuerzas navales de Firth of Forth. Enderezo el rumbo y vuelo sobre la costa inglesa hacia el Sur, en dirección a mi objetivo. Al parecer, hasta ahora, los «Tommys» no han reparado en mí. Poco después diviso abajo la primera gran ciudad marítima: Aberdeen. De pronto, todos los buques grandes y pequeños del puerto empiezan a navegar a toda máquina y en todas direcciones. Esto significa que los ingleses me han descubierto. Doy

orden a la tripulación de observar atentamente el cielo por delante, por detrás, por arriba y por abajo. Por raro que parezca, los cañones de la artillería antiaérea permanecen mudos.

En el vuelo de Aberdeen a Dundee descubrimos de pronto un buque de guerra navegando a toda marcha con rumbo Norte. Me asalta el deseo de lanzar mi valiosa carga como un saludo sobre la cubierta de aquel «Tommy». Compruebo al momento que se trata de un crucero antiaéreo, que súbitamente rompe fuego contra nosotros. Mi radiotelegrafista me dice secamente que lo mejor será mandar aquel mozo al otro barrio. Damos una vuelta de observación sobre él. En mi interior lucho entre dos impulsos. ¿Qué haré? Decido seguir volando hacia mi objetivo ordenado. Poco después de Dundee viro hacia tierra para atacar en lo posible por Occidente la bahía de Firth of Forth. Al cabo de diez minutos estoy sobre el gran arsenal de Rosith. El gran puente sobre esta bahía nos aparece como una cinta estrecha. Hay niebla densa. En el dique del arsenal veo un gran acorazado, y al este del puerto, mi objetivo de ataque: dos cruceros pesados. Estoy sumido en estas observaciones cuando percibo que mi máquina da un pequeño brinco. Oigo golpes sordos repetidos. Mi radiotelegrafista, que mira hacia adelante, comunica que las baterías antiaéreas del puerto nos disparan con intensidad. Como estoy dispuesto al ataque no puedo realizar grandes maniobras para esquivarlas.

Preparo todo para el picado; pregunto a mi tripulación si están listos, y me lanzo desde 6.000 metros de altura sobre el objetivo. Recibimos el fuego de los cañones antiaéreos y del crucero atacado. Silban las balas trazadoras por encima, por debajo y a nuestros costados. Los más peligrosos son los cañones de 8 tubos de 4 cms. de calibre. Según lo convenido, a los 2.000 metros, mi bombardero dispara contra el objetivo con su ametralladora. Contamos con que este ataque reducirá la moral de los cañoneros de las piezas de abajo. Ha llegado el momento de soltar la carga mortífera de mi avión y de realizar mi

cometido. Después del picado, viro en brusca vuelta de 180° para comprobar el efecto de las bombas. No puedo verlo con claridad por el intenso fuego antiaéreo. En este instante me dice el radiotelegrafista que tres cazas enemigas empiezan a atacarnos. Estoy sobre tierra y las baterías anti-aéreas pesadas siguen disparando. Para reducir en lo posible la capacidad de ataque de los cazas resuelvo bajar todo lo posible. Aun no he llegado a poner en práctica este propósito cuando llegan a mi avión los primeros disparos de los cazas enemigos. El cristal de mi cabina de piloto se hace añicos y por la presión del aire observo que dos proyectiles han atravesado el cristal que tengo detrás. Apenas he llegado a una altura mínima cuando mi radiotelegrafista me comunica que los cazas nos atacan de nuevo por la derecha.

El vuelo rasante hace prácticamente ineficaz a mi ametralladora de popa. Mi mayor elemento de combate es ahora el radiotelegrafista con sus disparos de aviso hechos estando aún a larga distancia los cazas enemigos, lo que hace imposible cualquier ataque por sorpresa. Sin embargo, ellos empleando todos los trucos tácticos imaginables, realizan sin cesar nuevos ataques. A cada uno de éstos aumenta el número de agujeros en las alas. Intentan los cazas por todos los medios llevarme hacia la bahía para situarme en la zona batida por las baterías anti-aéreas pesadas y ligeras. Aparece de pronto ante mí una gran ciudad que sólo puede ser Edimburgo. Trato de sustraerme al campo de acción de los cazas volando a la menor altura posible, casi a ras de los tejados, a veces entre torres de iglesias y en zig-zag. Sobre la ciudad el duelo entre los cazas y nosotros alcanza su máximo apogeo. Cada caza atacante («Spitfire») lleva ocho ametralladoras a bordo. Cuatro de ellas disparan proyectiles incendiarios. Continuamente veo cuatro rayos de fuego dirigidos contra nuestro avión. Las otras cuatro ametralladoras están ocultas. Aunque por la escasa altura de mi vuelo tengo que prestar gran atención a los obstáculos terrestres, puedo ver en un segundo la vida de la ciudad. Los hombres se precipitan en negras masas desde las calles a las

casas, los automóviles se pegan a los bordillos de las aceras y las gentes saltan de ellos y huyen. Durante este combate se repiten a bordo constantemente los avisos: «Ataque de cazas por la cola», «Ataque de cazas por estribor y cabeza», «Ataque cerrado de cazas por babor». Poco más allá de Edimburgo me comunica mi radiotelegrafista que un caza pegado a la cola, detrás de los timones, intenta un ataque. Al propio tiempo me participa que el caza se mantiene tan hábilmente detrás de los timones que no puede disparar. Describiendo una curva desvió el aparato de dirección. Mi radiotelegrafista consigue súbitamente campo libre de tiro. Gracias a esta maniobra que sorprende al caza puede disparar aquél toda su ametralladora. El caza desaparece hacia abajo. Debido a la pequeña altura y a la fuerte curva, no podemos comprobar el blanco. El resultado parece seguro, puesto que ya sólo tenemos que hacer frente al ataque de los dos cazas restantes. Probablemente los «Tommies» se han llevado un pequeño susto y empiezan a alejarse. En aquel momento siento debajo de mí algunos



En las alas del avión se registran escrupulosamente los aparatos derribados: 3 polacos, 5 ingleses

golpes sordos y continuados que me indican que debo estar encima de una posición de cañones antiaéreos de 2 cms. Mi continua observación de los cazas me impidió que me percatara de esta posición. Veo pasar ahora por encima de mi ala izquierda los rojos proyectiles trazadores. Viro fuertemente a la derecha y compruebo desagradablemente que ahora los proyectiles pasan por debajo del ala de estribor. En pocos segundos me veo fuera del campo de tiro de esta posición. En mi interior veía las caras largas de los «Tom-mies». No es fácil que se les ofrezca la ocasión de tener un avión a diez metros de altura sobre su misma posición y no poder tocarlo. Inesperadamente, un caza se coloca junto a mí a unos cien metros a la derecha y con mi misma velocidad, de modo que no podemos atacarnos mutuamente. Sospecho que ha visto exactamente nuestro armamento. Luego, súbitamente, se lanza hacia adelante, describe una vuelta de Immelmann y viene a nosotros por encima y de cara para atacarnos a 200 metros de altura. Digo a mi observador: «Dispara, veremos qué pasa», y me voy contra el caza. Transcurre el ataque en un segundo y sin resultado. Fué y ha seguido siendo el único ataque de frente. A pesar de las muchas maniobras de desvío, debo mantener mi ruta principal hacia el Este, para llegar lo más pronto posible al mar libre. Poco detrás de Leath veo ante mí un aeródromo. Como no me queda tiempo para desviarme, vuelo sobre él a pequeña altura, a pesar del violento fuego que hacen. Mi ametrallador de popa ha batido con sus disparos los objetivos que le parecían dignos de ataque. Son ya las 16'30, y el sol va bajando al Oeste. Hay poca visibilidad. Seguimos sin ver el mar, cosa que deseamos con anhelo, pues nuestras municiones se acaban. Al fin se dibuja la costa en el horizonte. Respiramos en la esperanza de que los cazas llevarán su persecución solamente hasta la costa. A mi derecha veo la costa acantilada y sospecho que hay allí cañones antiaéreos pesados. Describo, pues, una gran vuelta hacia la izquierda sobre la playa, para escapar de cualquier posible acción antiaérea. Exactamente encima de la costa los cazas dan media vuelta. Mis

sospechas sobre los cañones pesados eran exactas. Nos vemos batidos por su fuego. Gracias a mi anterior maniobra los tiros quedan cortos y no ofrecen gran peligro. Empiezan ahora nuevas preocupaciones. Por el gran rodeo y las evoluciones durante el combate a todo gas, el consumo de combustible ha sido superior al normal. Con mi regla de cálculo compruebo que en condiciones favorables todavía puede ser suficiente. Subo algo más y trato de economizar esencia. Mi timón de profundidad está tan averiado que tengo que valirme del estabilizador. Se ha ido extendiendo la oscuridad. Cuando llego al Dogger Bank, veo tres buques de guerra cuya nacionalidad no puedo precisar. Como no me es posible maniobrar con perfección, vuelo en torno de ellos en amplios círculos. A bordo reina el silencio y la tensión se hace perceptible. La oscuridad va siendo completa. La instalación de radio sigue funcionando mal. Con mis instrumentos puedo finalmente determinar una línea de posición, y así tengo por lo menos la esperanza de volver a la base de salida por el camino más corto. El combustible disminuye ostensiblemente. Al cabo de un rato los indicadores de gasolina marcarán cero. También mis luces de a bordo han dejado de funcionar. Como único medio para utilizar cualquier instrumento dispongo sólo de mi lápiz luminoso. Con él puedo leer las graduaciones de los instrumentos. El cálculo de combustible indica cada vez menos cantidad. Me decido a volar a ratos con un solo motor para ahorrar por lo menos algo. Pasa el tiempo y la noche se hace oscurísima. Con ávidos ojos buscamos algunas señales luminosas en la costa. Mi observador mira con los prismáticos en todas direcciones, sin lograr ver nada. Empiezo otra vez a calcular el combustible que queda. Lentamente intento imaginarme cómo podremos llegar a tierra mis tripulantes y yo, remando en un bote de goma por el mar del Norte.

Súbitamente mi observador se endereza y me muestra en el horizonte lejano el tenue rayo de un reflector dirigido verticalmente hacia arriba. Inmediatamente reconocemos nuestra base. Ha cambiado el estado de ánimo de la tri-

pulación. Contando los minutos volamos en línea recta hacia aquella señal. El combustible está casi agotado. Algunos minutos después tengo a mis pies el aeródromo y comienza el último capítulo, y el más difícil: el aterrizaje. Difícil porque el tren de aterrizaje, recogido en las alas, a juzgar por los muchos orificios de éstas, debe estar destrozado, y además por la oscuridad de la noche. Intento desplegar el tren de aterrizaje y encuentro confirmada mi sospecha. Las conducciones están destrozadas y no obedecen. Sigo volando en dirección al aeródromo. Explico a mi observador y al radiotelegrafista que maniobren rápidamente el mecanismo de reserva del tren de aterrizaje, para mandar por lo menos al cilindro de presión el poco de aceite restante que quede en la sección transversal de las conducciones destrozadas. Y así logro que muy lentamente se desprenda el tren de los planos. Como no sentí que quedase sujeto, tenía que contar con que al aterrizar quizá no respondiera. La misma maniobra con los alerones de aterrizaje.

Intento aterrizar. Recojo el ametrallador de popa para no ponerle en peligro en caso de tener que hacerlo de «panza». Con rapidez me voy aproximando al suelo. Las cámaras de mis ruedas están deshechas y sin aire. Por consiguiente, el aterrizaje debe hacerse sobre «pies planos». Tocamos el suelo. El avión muestra tendencia a inclinarse hacia adelante y capotar. Mando gas y el viento inclina otra vez para abajo los timones. Quito gas. La pesada máquina recobra nuevamente el equilibrio. Repitiendo el procedimiento, logro al fin llegar ileso a la última mitad del aeródromo.

Después del aterrizaje, no tenemos gana de bajar inmediatamente. Hemos de hacernos a la idea de que estamos otra vez en la tierra firme de nuestra patria.

Un reflector terrestre nos ilumina con claridad de día. Llegan a la pista rápidamente algunos automóviles con personal técnico. Quieren comprobar qué avión es el que ha vuelto. Reina la alegría porque hemos regresado. A pesar de los muchos impactos — han sido 78 — que se perciben claramente, estamos todos ilesos. Me presento al jefe de escuadrilla y le doy parte del regreso de nuestro vuelo.

Bien está lo que bien acaba

Por el brigada Breithaupt

3 de febrero de 1940. Me levanto a las 4'30. ¿Se cumplirán hoy al fin nuestros deseos de ataque? ¡Cuántas veces hemos estado preparados y cuántas hemos quedado defraudados! ¡Es incluso para indignarse! No; esta vez la escuadrilla tiene el presentimiento de que va de veras. Nuestros «fogoneros» (así llamamos a los bravos camaradas del personal técnico) están trabajando desde las cuatro. El frío es intensísimo y hasta que los motores arrancan es preciso dedicarles mimos sin cuento. Breves y terminantes son las órdenes de vuelo. En los ojos del jefe de escuadrilla se lee la alegría. Los más satisfechos somos, sin embargo, los del «Bruno», que así se llama nuestra máquina. Hoy realizamos nuestro primer vuelo contra Inglaterra. Los preparativos de vuelo y ataque se hacen a toda prisa, pero con el máximo cuidado. El tiempo, factor principal en estos vuelos, parece ser muy favorable, según las predicciones del meteorólogo. Nos afirma éste que sobre la costa escocesa debemos encontrar una capa cerrada de nubes a unos 500 ó 600 metros. Abajo, en el campo, brilla el fuego azulado que vomitan los aviones en la noche cerrada. Nuestros mecánicos los van calentando. Pero ¿dónde diablos está el tercer avión? ¿Habrá partido ya? Con gran contrariedad nos enteramos que el motor izquierdo no quiere arrancar. ¡Maldito! Sólo eso nos faltaba. Cuando al fin llega el ansiado momento, ha de venir un motor terco a aguarnos la fiesta. ¿Dónde está el calentador? ¿La gasolina de inyección? ¿Pero dónde se habrá metido el coche-cisterna de gasolina? De nada sirven los gritos. Parece como si todo se pusiera contra mi tripulación. No hay más que una persona que cuida y se preocupa de los hombres de su «Bruno»: nuestro jefe de escuadrilla. Nos concede unos cuantos minutos más hasta que al fin nuestro avión, a fuerza de caricias, se pone razonable. Las hélices empiezan a zumbar.

Minutos después, tres máquinas cargadas ruedan para des-

pegar. Sobre la costa se cierne la noche glacial de febrero, pero pronto el sol de la mañana subirá sobre las aguas bajas del mar del Norte. Luego volaremos; volaremos dichosos y llenos de esperanza.

Pensadamente se elevan los tres aviones en el primer albor de la mañana sobre la pista de despegue cubierta de nieve. Se juntan en amplia curva a la izquierda, y con el seco viento de oriente a la espalda parten en dirección noroeste, hacia allí donde nuestro enemigo, dentro de un par de horas, encontrará su amarga suerte.

Son las 7'50. Llevamos volando diez minutos y los últimos contornos de las islas de Frisia han desaparecido bajo una ligera pared de niebla. Abajo, el mar tiene el aspecto de un desierto de color blanco grisáceo. Los témpanos de hielo bailan de un lado a otro. Nuestra formación ha alcanzado la línea de partida. Algunas marcaciones nos lo confirman. Es un consuelo saber que volamos con rumbo exacto y que encontraremos al enemigo en el lugar previsto. Un par de comprobaciones rápidas nos dicen que el viento es el anunciado en dirección e intensidad. Seguimos sobre el mar el viaje largo y monótono contra los «Tomies». Si se infiltró en nuestro ánimo cualquier sentimiento de depresión, no tarda en desaparecer. De pronto la tripulación empieza a cantar «Eso no puede conmovier a un marinero» y «Vamos contra Inglaterra». Todos manifestamos una confianza reflexiva en la victoria. Dentro de pocas horas caerán nuestras bombas sobre los buques enemigos.

Hemos llegado al centro del mar del Norte. La visibilidad es peor a cada minuto y las nubes son cada vez más densas. Volamos sobre un compacto mar de nubarrones. Muy bien pudiera ser que por allí hubiera ya algo. Hay, pues, que atravesar las nubes y por abajo. En pocos segundos, en vuelo planeado, nos aproximamos a la superficie del agua. En formación bastante compacta volamos a escasa altura. El viento, que es ahora más fuerte, parece haber cambiado en dirección sudeste. Rectificamos el rumbo. Sí, eso es. Nuestro jefe de escuadrilla, que vuela en cabeza como jefe de patrulla, inclina súbitamente su máquina a la izquierda. Se-

gún lo convenido, es la señal de ataque. Toma la dirección el teniente v. S., que hasta ahora volaba en el ala derecha. Seguimos volando bajo un techo de nubes negras y a muy poca altura sobre el encrespado mar del Norte, de color gris sucio. Ocho pares de ojos escrutan intensamente el horizonte por todos lados; pero está visto que no quiere aparecer ningún buque. Mas ¿no es un buque precisamente aquello que se ve a lo lejos y a la derecha? El «viejo» — que así llamamos cariñosamente a nuestro jefe — debe de haberlo descubierto ya, porque inclina el avión sobre el plano izquierdo y vuela contra el buque para eludir un examen minucioso. A través del fino velo de niebla vemos que eleva la máquina después de haber prevenido con unos disparos trazadores a la tripulación del mercante británico para que ocupe los botes. Luego, buque y avión atacante desaparecen entre la niebla. Ninguno de nosotros sospecha que en aquel momento ha visto por última vez a su jefe y a su valerosa tripulación.

Seguimos luego de dos en dos, según lo convenido. El fuerte viento que gradualmente ha cambiado hacia el sur sigue azotando las aguas. Este factor retrasará seguramente nuestro vuelo de regreso. Los cálculos de consumo de combustible son satisfactorios y los dos motores «Junkers» funcionan con la seguridad y precisión de aparatos de relojería. Mientras sigan así no podrán con nosotros ni «Tom-mies» ni mar del Norte.

Las 9'40. Dos horas de vuelo y sin ver un solo buque. ¿Qué pasa? Sabemos ya que les ha ido mal a los ingleses en el mar del Norte. Pero estamos tan cerca de sus costas... A nuestro comprensible desencanto se mezcla un sentimiento de orgullo y la convicción íntima de nuestra superioridad. Nos temen y se agazapan ante su propia casa. Dentro de veinte minutos las costas nortehñas de Escocia deberán aparecer entre las nieblas. La tensión va en aumento. Las alegres canciones terminaron hace rato y ahora toda la tripulación se concentra en la observación del horizonte y del aire. El mercante que nuestro jefe vió en Dogger Bank podría muy bien habernos anunciado ya, y los

ingleses no tienen precisamente sus peores cazas en aquel rincón. ¡Mucha vista, pues!

Son las 10. Hace mucho rato que están ya ocupados los puestos de las ametralladoras y las ametralladoras dispuestas para disparar. Debemos estar ya sobre la costa, aunque ésta no se divise. De pronto surge en mi mente una sospecha que se acentúa por momentos. ¿Será que acaso hemos calculado mal la fuerza del viento y estaremos en Morray Firth, después de haber volado sobre Fraserburgh? Impaciente, miro hacia el avión que va en cabeza, pensando si no se habrá aún percatado del error. De buena gana le avisaría; pero las instrucciones recibidas nos prohíben toda comunicación por radio. Nuestro guía no es un «novato» y ya sabrá lo que hace. Y así nos metemos, efectivamente, en medio de Morray Firth.

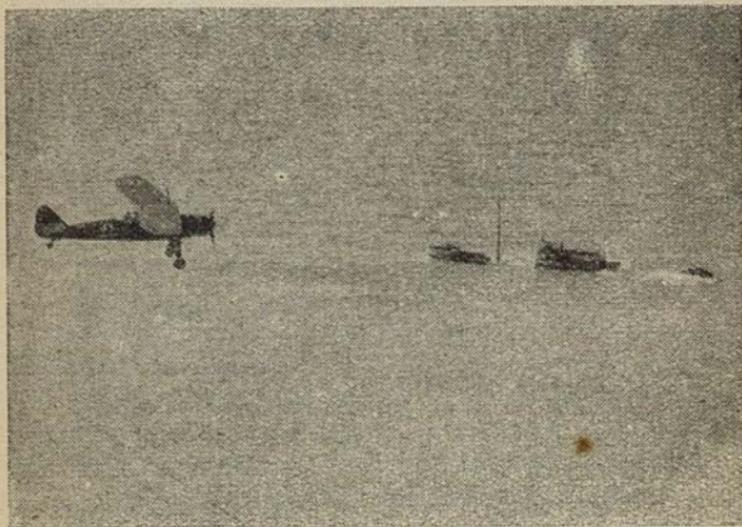
¡Hurra! ¡Allí están los ingleses! Sus siluetas, semejantes a las de los destructores, nos indican que se trata de unidades de guerra. No podemos perder un momento. El teniente v. S. los debe de haber descubierto, porque lanza su máquina hacia la derecha describiendo una curva cerrada. Nosotros le imitamos.

Tenemos que renunciar a la idea de una sorpresa. Cuando nos lanzamos sobre el grupo que forman tres de los buques, el primero de ellos empieza a disparar. Unos segundos más, y todos los cañones se ponen al rojo vivo.

Desde este momento un solo propósito nos anima a todos: atacar, destruir. En torno a nosotros vemos las negras nubes de humo de las baterías antiaéreas pesadas y oímos silbar las rojas «balas» de la artillería mediana y ligera; pero la concentración en el ataque nos sustrae a la idea del peligro que corremos. Cuando con hábiles maniobras esquivamos el fuego, lo hacemos por un sentimiento instintivo que no nos aparta de nuestro propósito de realizar el ataque. Los tres buques ingleses — veo que son cañoneros de unas 800 a 1.000 toneladas — han hecho evidentemente un viaje lento. Ahora dan la orden de escapar a toda máquina, pues la estela que van dejando en su veloz fuga es cada vez más espumosa y grande. En estos mo-



Un avión acercándose a un convoy...



y hundimiento de uno de los barcos

mentos, los pensamientos son sólo breves corazonadas que pasan por el espíritu como visiones fantásticas. Hay que dejar después pasar por la cabeza los minutos de esta lucha, la desordenada serie de impresiones fugaces, para que, unidas en un todo, tengamos la sensación exacta de lo que ha sido el ataque en toda su belleza.

¡Demonio! Esos de ahí abajo disparan en serio. Pero parecen tener cierto respeto pagano ante estos germanos. A los pocos segundos, nuestro avión jefe da la señal de picar sobre el primer inglés. Nosotros los seguimos a unos 500 metros de distancia.

500 metros... 400 metros... 300 metros... 150 metros.

Cada vez baja más rápidamente el altímetro, hasta que con velocidad de rayo soltamos la primera bomba pesada. Enderezamos la máquina y desviándose a la izquierda se eleva en empinada curva. En este mismo momento ya ha ocurrido todo abajo. Apenas estamos a cien metros de distancia del buque cuando toda la tripulación prorrumpe en un grito de entusiasmo. La bomba lanzada por el teniente v. S. ha caído en el centro de la proa. Una llama enorme, vigas proyectadas al aire, y el buque desaparece tragado por una negra nube de humo. ¿Dónde cayó nuestra bomba? El humo no permite comprobar nada, pero hay que suponer que acertamos también.

Unos segundos después estamos otra vez suspendidos del techo de nubes. Es menester mirar bien al cielo por si aparecen los cazas. Por fortuna, no hay ninguno.

Vamos, pues, al próximo ataque. La artillería antiaérea se esfuerza por acertarnos, pero la marejada es grande y el tiro preciso casi imposible. Nos hemos separado más del avión que va en cabeza para evitar lo que ha estado a punto de ocurrirnos durante el primer ataque: meternos en el campo de acción de remolinos y de presión de aire del avión que nos precedía. A una distancia mayor se comprueba más exactamente el efecto de las bombas del jefe de la patrulla y se planea mejor la forma de nuestro ataque. El teniente v. S. elige otra vez el mismo blanco para terminar con él, y nosotros nos resolvemos también a un se-

gundo ataque contra el buque herido ya de muerte. Mas cuando picamos ya no es necesaria nuestra intervención. ¡Cómo está el pobre barco! La proa completamente destrozada. Un gigantesco agujero se abre entre la proa y la chimenea, donde minutos antes estaba el puente de mando. Lo más curioso es que los artilleros siguen disparando su cañón y sus ametralladoras de popa con la mayor intensidad. Muchos de ellos no viven ya. ¡Qué lástima que su lugar no lo ocupen los señores Churchill y compañía!

Segundo ataque. Pruebo mi ametralladora. Descargas cerradas salen de delante y merman perceptiblemente la defensa. Es tranquilizador observar cómo se esconden por allá abajo. «La bomba ha quedado demasiado corta», grita al micrófono el ametrallador. Cuando volvemos a unos diez metros del costado de babor se tiñe el agua de un color amarillo sucio. También nuestro jefe de patrulla ha arrojado bombas esta vez, pero el buque había quedado ya despachado por el primer blanco.

La defensa es cada vez más furiosa. Abajo, la boca de los cañones antiaéreos pesados sigue arrojando fuego. Quieren abatirnos a todo trance. El olor de la pólvora de mi ametralladora que ha invadido la cabina me recuerda que debo cambiar el tambor. Una pequeña maniobra y mi valiente ametralladora está dispuesta de nuevo. Aun nos quedan dos bombas pesadas que es preciso aprovechar. Vamos a un nuevo ataque. La defensa de abajo va debilitándose por la acción de mi fuego certero. Se trata de contener principalmente a las ametralladoras, que pueden sernos muy peligrosas por nuestro procedimiento de ataque. Al virar, perdemos de vista a nuestros camaradas, que no volvemos a ver hasta después del cuarto y último ataque en picado. Entre tanto, el buque que estaba en el centro se ha corrido hacia el costado del destruido, manteniéndose sin embargo a cierta distancia ante el temor de un ataque. Sólo cuando viramos recoge a los marineros que aun viven.

Durante los cuatro ataques hemos recibido algunos impactos en las alas que no nos preocupan gran cosa. ¿Qué significan unos agujeros en las tablas de chapa? Cuando

nos alejamos de los ingleses para unirnos al teniente v. S., que ya ha desaparecido tragado por la densa capa de nubes, grita mi radiotelegrafista: «¡El motor izquierdo!» Y nos indica el radiador. ¡Maldición! ¡Eso sólo nos faltaba! Menos mal que nos hemos apercebido a tiempo. Rodolfo, mi piloto, medita un breve momento y decide lo que hay que hacer. No podemos perder un segundo, si no queremos arder allí mismo sobre la costa de Escocia. Así, mientras la temperatura del refrigerante se mantiene relativamente normal, hay que subir a toda máquina. Pero el termómetro, implacable, va subiendo rápidamente. Ahora es preciso parar, sin perder mucha altura, el motor averiado. Con mano segura, Rodolfo desconecta todo lo necesario y mira nuestro motor de la izquierda. Ya es tiempo, porque ha alcanzado una temperatura extrema. Entre tanto, el teniente v. S. ha venido hacia nosotros. Debe haber visto el chorro de agua del radiador y rodea un par de veces a nuestro pájaro herido. ¿Tendrá combustible suficiente para acompañarnos durante el regreso a la reducida velocidad de un solo motor? Se desvía un poco a la derecha y parece que intenta permanecer con nosotros. Mi tripulación suspira aliviada.

Todo lo que hemos hecho en estos últimos minutos ha sido en rigor más bien instintivo. Pero pronto la tripulación, rehecha, empieza a pensar con calma. Yo hago con la mayor rapidez posible los cálculos necesarios, calculo el rumbo y la situación mientras que el piloto se preocupa de sus motores y del debido aprovechamiento del combustible. Mis primeras anotaciones fracasan por las grandes distancias de emisión y las emisoras perturbadoras inglesas. Por consiguiente, esperemos y prosigamos el rumbo calculado con navegación a la estima. Cada cual sabe en este momento que de la escrupulosidad y exactitud de su trabajo depende la vida de una excelente tripulación. Setecientos kilómetros de nuestra base, sobre un mar agitado y frío como el hielo, contra un viento de unos 60 kilómetros, con sólo media potencia de motor y con el motor que funciona no completamente respetado por las balas inglesas,

son en realidad demasiadas dificultades. Muy lentamente se va calmando la sorda tensión. Volamos con el rendimiento que nos permite el motor derecho y a una velocidad espantosamente pequeña sobre el gran «arroyo» que nos separa de la patria. Para animarnos, el teniente v. S. se mantiene junto a nosotros, y en un diálogo por señas nos vamos comunicando nuestros pensamientos. Luego él da más gas y se coloca debajo de nosotros para volver a elevarse en el momento siguiente en rápido vuelo. Así transcurren las horas: 1, 2, 3... Mis anotaciones, entre tanto, van siendo más exactas, lo mismo que las comunicaciones sobre nuestra situación que mi radiotelegrafista transmite al aeródromo de partida. Tres horas largas volamos hacia casa. Durante estas horas nuestro Rodolfo ha sudado no poco, y eso que el termómetro de fuera señala 15° bajo cero. Su pierna derecha sigue apoyada contra el timón de dirección, pero por desgracia todos los esfuerzos para equilibrar la máquina no pueden compensar la enorme presión del timón. Aun no se ven las capas de hielo que se extienden ante las costas alemanas y danesas como una coraza sobre el mar del Norte en una anchura de 200 kilómetros. Esto significa que aun nos queda por lo menos una hora de vuelo. Despacio pienso en el aterrizaje. ¿Lo logrará Rodolfo? Lo principal es que el motor derecho está intacto. Para compensar un tanto la pérdida temporal de altura, el buen «Jumo» tiene que dar de cuando en cuando un rendimiento insólito... ¿Pero nos dejará en la estacada?

Ya se ven las primeras superficies heladas. Una hora más y habremos llegado. Vuelven a sonar canciones, a dos voces, a tres. Si Jupp, nuestro alegre ametrallador, no hubiera participado, probablemente hubiera resultado el concierto magnífico.

Las 14'30... Habíamos radiado esta hora como probable tiempo de aterrizaje, y todavía no vemos otra cosa que la interminable superficie de los témpanos de hielo en movimiento, chocando unos contra otros. Según las últimas marcaciones, sólo puede tratarse de un error de minutos. Sí... Jupp lo ha visto el primero, muy lejos y al oeste. Debe de

ser la tierra. Cierto; es nuestra isla y delante de ella los dos buques que había allí ya esta mañana. Un par de disparos de aviso para que los antiaéreos de abajo no nos confundan con los ingleses, y a bajar. Recordamos que desgraciadamente no tenemos útil más que un motor. Mala cosa es ésta. Abajo, en el aeródromo, reina expectación. Se han tomado ya todas las medidas necesarias y al borde del campo vemos preparados el coche de bomberos y la ambulancia. Todos conocen lo difícil que resulta aterrizar con un solo motor.

«Sujetarse bien», dice Rodolfo en tono que casi suena a broma. ¡Como si no lo hubiéramos hecho ya por nuestra cuenta! Nadie puede prever en aquel momento el resultado del aterrizaje. Describimos un amplio círculo, pero todo inútil; el motor izquierdo no quiere arrancar. Evidentemente se ha enfriado con exceso. Hemos bajado algo más; el indicador de velocidad va retrocediendo lentamente.

No nos queda, pues, más que un remedio: aterrizar como sea y donde sea.

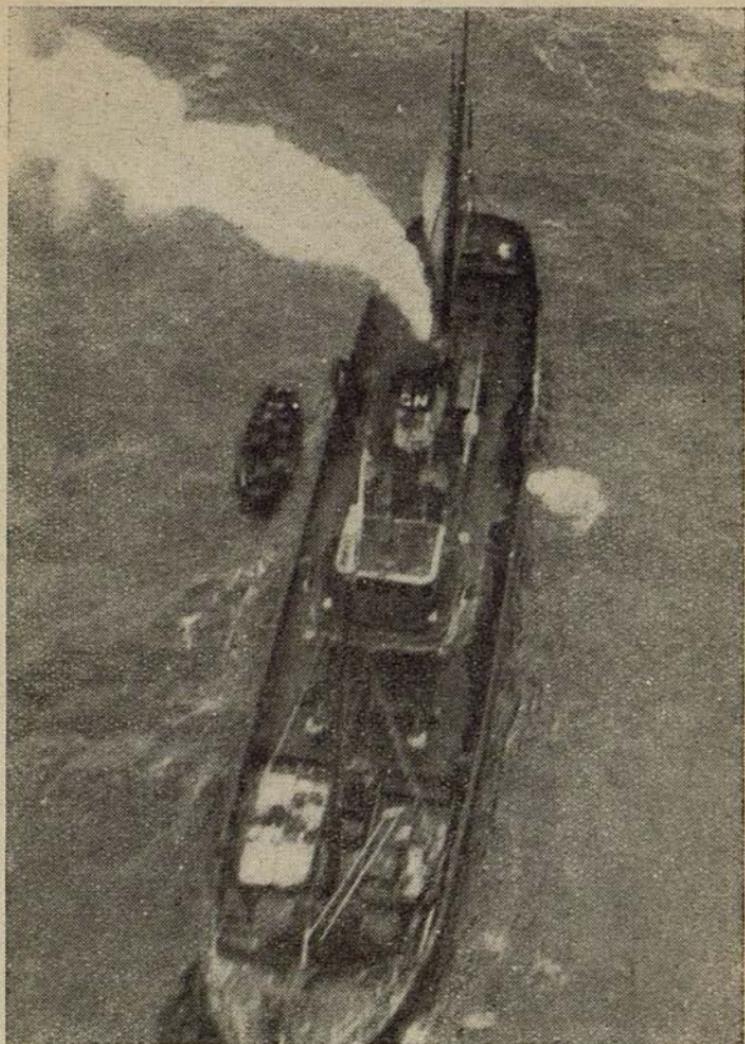
¡Santo Dios! ¡Que nos quedamos cortos! Otra vez gas. El avión había iniciado un movimiento levísimo de curva hacia la izquierda, a pesar del juego mutuo de los timones. Ahora tenemos que lograrlo. Y, en efecto, al dar gas el pesado pájaro gira bruscamente hacia la izquierda (todo mando es inútil), da en tierra y entonces ocurre lo maravilloso: con inaudita presencia de ánimo, Rodolfo, en el último momento, se ha dado timón enderezando el avión a pocos metros del suelo. El avión se endereza por última vez... y rueda, rueda entre cercados y alambres. Es increíble... Hemos aterrizado junto al campo de aterrizaje, pero hemos aterrizado. Como rayos saltan cuatro hombres del avión, se miran con ojos de asombro y se felicitan risueños por el «día de su nacimiento».

(El que no sepa lo que significa para nosotros este «día de su nacimiento» que se lo pregunte a cualquier aviador.)

Todos vienen a nosotros y nos estrechan la mano... ¿Por qué? ¿Porque la suerte nos ha acompañado, o porque hemos devuelto entero, contra lo que se esperaba, a nuestro

valiente «Bruno»? Lo cierto es que este aterrizaje quedará siempre para nosotros como un enigma.

A uno de los nuestros no le acompañó suerte semejante aquel sombrío día de febrero. Fué a nuestro capitán y con él a su valiente tripulación. Por la noche anunció la radio: «Uno solo de nuestros aviones no regresó del vuelo contra el enemigo.»



Un barco enemigo de vanguardia es detenido por fuego de ametralladora

Alarma en Flamborough

Por Fritz Dettmann (Compañía de Propaganda)

Aguda como una hoz, Flamborough Head penetra en el mar, al norte de la desembocadura del Humber. El acantilado constituye el frontis de Inglaterra. Bruscamente y sin transición alguna sale del mar. La marea va dibujando sobre él fajas blancas bien perceptibles. Un faro, algunas fincas de verano y los edificios de las estaciones costeras que interrumpen el panorama de la tierra que se extiende detrás.

Llegamos a Flamborough después de un vuelo entre nieblas y nubes, a muy poca altura sobre la superficie gris del mar. A pesar del calor de la máquina, el frío es glacial. Los 20° bajo cero penetran a través del cristal de la cabina, de los reducidos orificios de las ametralladoras y de la escotilla del fondo. Pero este frío no puede atravesar los monos de piel, las botas altas, el chaleco de lana y las bufandas de la tripulación.

Atravesada con precaución la faja de nubes, aparecen bajo nosotros y hacia el Sur, más de veinte buques: es un convoy. Son tantos que es difícil apreciar con una mirada la clase y fuerza de las unidades de guerra británicas que protegen aquella flota mercante. Protegido por las nubes, el alférez Sch. se aproxima, pero vuelve a remontarlas. Atravesando la atmósfera, de un gris sucio, una señal luminosa llega a nosotros: es la señal de alarma. La lanza un buque de guerra, mayor que los destructores, no muy alejados de él y de los tres torpederos que protegen el convoy por el Sur.

Hemos dado con uno de los convoyes más grandes y mejor protegidos que se han visto en estas zonas del mar del Norte. Las señales proceden de un crucero antiaéreo. No menos de siete unidades de guerra han tenido, por lo visto, que emplearse con este convoy, para proteger a los buques mercantes con cierta garantía contra los ataques del Ejército del Aire alemán. Son unidades que seguramente se echarán de menos en otros lugares.

Nos aproximamos a unos centenares de metros cuando nos saluda la primera descarga de las baterías antiaéreas. Como rollitos de papel de colores saltan en torno a nosotros los disparos de las ametralladoras. Luego siguen los cañones. Parece como si un proyector encendido se hubiera roto y al reventar escupiera libremente a todos lados sus haces luminosos normalmente unidos. En la niebla y en la oscuridad se suaviza el rojo de los disparos, intenso en el momento de salir de las bocas de las armas. Delante del avión se mecen en el aire nubecillas de un blanco grisáceo.

Parece como si corriera una estafeta contra nosotros. Cada vez revientan las granadas más próximas a nosotros. Tiran con buena dirección y buena altura; sólo la distancia falla. En vano intenta el alférez Sch. bombardear los últimos buques del convoy. Los proyectiles nos persiguen hasta dentro de las nubes, que ahora rodean el avión y lo envuelven como una manta caliente.

Ahora seguramente avisan por radio, desde el crucero antiaéreo, desde los destructores, los torpederos y las estaciones costeras. En pocos minutos de los aeródromos cercanos despegarán los primeros cazas y destructores británicos. Esta certeza no impide, sin embargo, que la tripulación cumpla con su deber. Sigue atacando. Otra vez los antiaéreos nos disparan en barrera, pero esta vez logramos bajar hasta uno de los últimos mercantes del convoy y colocarle una bomba en la proa. Negras columnas de humo surten del buque. Con los salvavidas puestos, corren excitados los tripulantes. Algunos a babor intentan construir una balsa.

En amplia curva y con la protección de las nubes rodeamos el escenario de esta notable batalla, en la cual un solo avión alemán de bombardeo fuerza a siete buques de guerra ingleses a desplegar intensa actividad defensiva y pone en estado de máxima excitación y peligro a la tripulación de veinte buques mercantes. Han roto la formación de convoy y navegan en desordenado zigzag. Sólo a pocas millas está la costa con los puertos de salvación, donde serán atacados de nuevo.

Otra vez, y va la tercera, volamos desde la costa hacia el convoy. A 300 metros de nosotros descubrimos un avión inglés. Por los timones de cola conocemos que es un destructor. Las dos tripulaciones se deben haber visto en el mismo instante. En vuelo rápido el inglés, describiendo una curva a la izquierda, viene sobre nosotros. Nuestros dos motores zumban a pleno gas y suben en pocos segundos el avión hasta las nubes como en ascensor. Nos mantenemos ocultos unos minutos, con la expectación tensa de ver aparecer la sombra de los aviones ingleses. Ya no sentimos el frío; la sangre caliente golpea nuestras venas. De la frente del observador, situado junto al lanzabombas, brotan gruesas gotas de sudor. Instintivamente miro mi reloj de pulsera. Hace ya hora y media que acosamos al convoy, al crucero y a los destructores y torpederos. ¿Se arriesgará el alférez Sch. a intentar nuevos ataques?

No hemos acabado de hacernos esta reflexión y ya estamos otra vez sobre la cola del convoy. Pendulando cae una bomba y acierta en la popa de un buque de unas 3.000 toneladas. A unos centenares de metros de éste y en dirección norte se va hundiendo un mercante en llamas. Es el buque que tocamos en el segundo ataque. Toda su proa está envuelta en humo y su cargamento de carbón parece presa del fuego. Un número de vaporcitos costeros acude a auxiliarle a toda marcha. Arriba, sobre la costa, están ahora tres aviones destructores «Lockhead». Una vez más nos han reconocido demasiado tarde.

Después de otro ataque, el quinto, que realizamos entre una granizada de fuego antiaéreo, el alférez Sch. ordena el regreso. Ha transcurrido una hora y 50 minutos desde que descubrimos el convoy y lo atacamos por vez primera.

Casi dos horas ha estado Flamborough en estado de alarma. El viento Nordeste había aumentado considerablemente. El radiotelegrafista continúa vigilando atentamente el cielo. No está excluída la posibilidad de caer en medio de un enemigo superior, de encontrar una barrera de unidades aéreas británicas.

Largo tiempo relucen esta noche las luces rojas de ate-

rizaje en nuestro aeródromo. Por grupos e inclinados sobre mapas y dibujos, los comandantes de los aviones regresados rodean a su jefe de grupo. Se percibe la respiración de cada uno cuando el teléfono interrumpe el trabajo. Esperan a tres tripulaciones...

Como una luz de esperanza, en el aeródromo sigue brillando el alumbrado de noche.

Ataque de aviones de bombardeo alemanes a un convoy inglés

Por Hartmann

Tres aviadores informan.

En ruta, en medio del mar del Norte, recibí un radiograma que me ordenaba desviar el rumbo. Tropecé entonces con un convoy protegido por un crucero y cinco destructores y compuesto por unos veinte buques mercantes. A tres kilómetros al norte descubro otro convoy, escoltado por dos destructores. En el centro vemos un vapor grande que calculamos de 5.000 toneladas. A la derecha del mismo, otro de más de 3.000, y a la izquierda, dos más de menor tonelaje. No es sencillo atacar a un convoy de esta composición. No bien los buques de guerra advierten la presencia de un avión cuando se abre el violento fuego de las baterías antiaéreas. Habíamos reconocido la nacionalidad del buque del centro y sabíamos que era británica. Le disparamos un par de tiros de ametralladora ante la proa, con lo cual el vapor huye en dirección a la costa. Luego nos lanzamos al ataque. La primera bomba de 250 kilos acertó al buque de lleno en el centro. Me lanzo a un segundo ataque y compruebo que otras tres bombas caen junto al costado izquierdo. No puedo precisar el efecto de estas bombas, porque recibíamos el fuego intenso de dos destructores. Como era preciso salirse de aquella zona batida, nos desviamos hacia el Este. Vimos que los dos destructores hacían señas a los del otro convoy y cómo al poco rato abrían también éstos el fuego contra nosotros. En conjunto nos atacaban, pues, siete destructores y un crucero.

Pudimos comprobar que no sólo nos hacían fuego las baterías antiaéreas, sino que los navíos enemigos nos disparaban también con sus otros cañones. Hasta que nos alejamos a unos 8 kms. estuvimos a tiro. Ibamos a poca altura sobre el agua y veíamos cómo las granadas estallaban cerca de nosotros. Volábamos tan bajo para dificultar en lo po-

sible la puntería del adversario. El tiempo era tan claro que era inútil buscar grandes alturas, ya que no había nubes que pudieran ocultarnos a la vista. No recibimos, sin embargo, un solo impacto. Oímos los estallidos a derecha e izquierda, pero no nos alcanzó ni el fuego de barrera.

* * *

Tenía yo la misión de volar desde nuestro aeródromo sobre la costa sudeste de Inglaterra y hacer un reconocimiento armado, especialmente de las fuerzas navales británicas. Volaba a baja altura sobre el «arroyo». Por la tarde recibí contraorden mandándome salir al encuentro de ciertas fuerzas de combate a la altura de Terschelling. Pero como esto no sucedió, volví hacia mi primer objetivo. Cuando llegué a la costa sudeste inglesa encontré varios buques patrulleros, grandes y pequeños. Vi dos agrupados, volé sobre ellos y disparé varios tiros de aviso delante de la proa. No ocurría nada. Seguí volando, disparé otra vez, una ráfaga, dos, y nada. Lancé después dos bombas que cayeron cerca. Rabioso por la ineficacia de mi bombardeo y por haber recibido en el último vuelo un proyectil antiaéreo de 3'7 cms., ataqué con bombas incendiarias. Las arrojé todas, unas 100 aproximadamente. El vapor ardió como un árbol de Navidad. Lo que pasó y si se hundió al fin, no puedo decirlo. Pero sí puedo afirmar que las cien bombas incendiarias acabaron por destruir el buque.

Parece sencillo cuando se dice que atacamos. Pero es necesario mucha precisión para que estos ataques sean eficaces. Para afinar la puntería, en el penúltimo ataque bajamos hasta 30 metros. Describimos una curva y comprobamos que las bombas incendiarias habían hecho blanco.

* * *

Teníamos la misión, como los demás aviones, de realizar reconocimientos armados sobre la costa suroeste de Inglaterra.

Subimos mucho, dimos vueltas y más vueltas sobre el

agua hasta que al fin distinguimos la costa inglesa. Allí cumplimos nuestro cometido.

En el viaje de regreso volamos sobre un buque mercante que nos disparó por todos lados. Ordené el ataque inmediato. Volamos sobre el buque y lanzamos una bomba de ensayo que cayó a un metro a la derecha. Volvemos a recibir sus descargas. Durante el segundo ataque me atraviesan los conductos del lanzabombas, de modo que no puedo soltar ni una más. Desagradable situación.

Cuando se desea y no se puede... Al virar descubrimos cuatro cazas enemigos que venían del sol hacia nosotros. No había más solución que escapar rápidamente.

Lo de siempre. Yo ya lo conozco. Es indecente que vayan «sólo» cuatro contra uno. Verles salir del sol y escapar a toda marcha, pasando por debajo de ellos, sobre el «arroyo», fué todo uno. Vamos bailando un magnífico vals, una vez a la derecha, otra a la izquierda. Sonríe con la risa del conejo.

Nuestro radiotelegrafista ha tenido, naturalmente, dos veces entorpecimiento en la ametralladora, como los demás tampoco han tenido suerte. Sin embargo, atacaron cuatro, y sólo tres han regresado a casa. Debemos suponer que el otro cayó en el «arroyo».

Así ocurre siempre con los ingleses. Comunican sus noticias basándose en lo que se escapa de los combates. Como dicen que sólo tres atacaron, debemos suponer que uno cayó al mar, pues nosotros vimos cuatro. Es más, vimos cómo uno se escurría acompañado por una buena nube de humo. Le habíamos disparado alrededor y llevaría su merecido.

Doce minutos mantuvimos los cazas en la nuca. Luego regresamos a la base. Estábamos contentos de habernos librado de ellos.

Teníamos sesenta impactos y, sin embargo, regresamos sanos y salvos.

Y somos nosotros los que los ingleses dicen haber derribado y lanzado al mar.

Esperamos que pronto podremos demostrarles que estamos aquí.

El vuelo de regreso

Por Fritz Dettmann

El viento Nordeste era bastante fuerte para desvanecer la baja y ligera capa de nubes. Su violencia agitaba el mar, convirtiéndolo en un mosaico de piedras blancas y negras. Las olas eran irregulares y amorfas. Los dos elementos vestían de gris. Arriba, como a medio kilómetro de altura, cruzaban pesados nubarrones. Entre ellos y el mar volaba el avión de bombardeo cuando el brigada Lohel gritó: «¡Cazas!» La costa de las islas Orkney estaba próxima. Con tiempo más claro sería perfectamente visible.

La mirada del radiotelegrafista recorrió unos segundos su ángulo de tiro. No se estremeció. Eran tres los aviones ingleses que, a distancia de unos cien metros, se lanzaban sobre él. Rápidos como un relámpago, como sólo puede serlo un fenómeno celeste. Sus siluetas crecían implacables. Lohel veía las cabezas y las caras de los tripulantes. Su mano izquierda había empuñado la corona giratoria mientras su índice derecho presionaba el disparador. De pronto lanzó la primera ráfaga. Era como si se cruzasen haces de gavillas. Como jugando se cruzaban las estelas policromas de los disparos trazadores. El brigada ni escuchaba ni sentía. A la derecha, a la izquierda y debajo de él tenía colgados los cazas. Como un pulpo amenazaban envolver el avión con los disparos de sus ametralladoras. Lohel disparaba.

Disparaba a la izquierda y hacia atrás. No sentía la glacial corriente de aire que se filtraba por la cabina abierta. De pronto sintió que los ojos se le estremecían. Tuvo la sensación de que un paño negro le cubría la cabeza. Lohel no vio nada más. Se pasó el guante por la cara y los ojos y siguió disparando. Antes de que por segunda vez le asaltara la oscuridad, vio a los ingleses lanzarse de nuevo al ataque, el segundo o tercero. ¿Quién podía llevarlos en cuenta? Con rápido movimiento, Lohel se procuró luz. Su ametralladora vomitaba fuego. A tientas buscó más municiones. El ruido le hizo mirar un momento hacia el interior de la cabina. El

sargento Potenberg, el mecánico de a bordo, había arrancado la ametralladora de su asiento y enérgicamente la había pasado por el cristal de la derecha. Allí estaba disparando, abierto de piernas, equilibrando trabajosamente los cabeceos de la máquina.

De nuevo sintió el radiotelegrafista que le ardían los ojos y los cerró. Algo caliente le corrió por la cara. Pero siguió disparando hacia el otro lado, por donde cruzaban en aquel momento los timones de popa de un caza británico. Entre tanto el avión oscilaba como una hoja movida por el viento. Estábamos a pocos metros sobre el nivel del mar. De pronto subió en vuelo recto, para precipitarse de pico casi en el mismo instante.

Otra vez teníamos los cazas detrás. La loca danza del avión sobre el mar hizo a Lohel el efecto de una liberación. Vió claramente lo difícil que sería a los enemigos, a pesar de la distancia, cada vez menor, acertar eficazmente a aquel avión desencadenado que contra todas las leyes se mantenía fluctuando en locos saltos entre las nubes y el mar.

No sabía el «radio» lo que había ocurrido entre tanto. Disparaba y combatía arriba en su puesto, sin saber qué había pasado delante en la cabina. No se daba cuenta de que el paño oscuro que a cada momento le nublabla la vista era su propia sangre. No sospechaba que más de cuarenta disparos habían pasado entre sus piernas y junto a su cuerpo, atravesando la cabina y el conducto de las bombas. ¿Cómo podía haber visto que las balas perforaban la parte delantera y que en aquel momento estaban incluso quemando las propias bolsas de la tripulación?

Debía ser el sexto o séptimo ataque, cuando el avión de bombardeo alemán subió de pronto casi verticalmente y desapareció entre una capa de nubes como por una puerta velada. Parecía que había pasado todo y que los ingleses escapaban ahuyentados. El brigada Lohel se arrastró fuera de su asiento movable. El viento de la cabina le azotaba la cara. Delante de él, en la ventanilla, que ya no era más que un agujero rodeado de astillas, estaba el mecánico con la caja de la ametralladora aún en ambas manos. Lo miró como si

viera ante sí un espectro. La cara del camarada estaba de color rojo oscuro. Su mono de cuero y sus guantes aparecían del mismo color. Sobre el ojo izquierdo de Lohel, en el espacio de frente que dejaba libre el gorro del uniforme, se veía una herida minúscula que el viento glacial había cerrado hacía rato.

Seguía el bailoteo de la máquina, como si el diablo tuviera en sus manos el timón. Las hélices respondían vigorosamente. Los dos se miraron y por la cara roja de uno y la pálida del otro cruzó una sonrisa.

No sabían que el juego empezaba ahora.

Por el estrecho pasillo de bombas se dirigió Lohel hacia adelante. Cuando miró por el puesto delantero se estremeció. El lugar del piloto Moldenhauer lo ocupaba Münter, el teniente radiotelegrafista Münter, que no pertenecía a la tripulación del avión, sino que había participado en este vuelo para informarse personalmente. Lohel se detuvo un momento y sus pensamientos le llevaron a analizar lo ocurrido. ¿Qué había pasado? Entonces se percató por primera vez de que durante el combate había quedado aislado del resto de los compañeros y que durante toda la lucha no había percibido sonido alguno por los auriculares. Al lado de Münter yacía Muldenhauer. El cuerpo mitad estirado, mitad encogido, con la cabeza apoyada en el vidrio de la cancela y la cara yerta de color de cera. En su frente y mejillas se veían gotas de sudor frío. Los párpados parecían temblar levemente sobre los ojos entornados. Su respiración era jadeante.

Fué durante el tercer ataque de los cazas cuando se derrumbó el brigada Moldenhauer. Su cuerpo cayó de boca mientras sus dedos rígidos se aferraban con sus últimas fuerzas a la palanca del timón. Lo que entonces ocurrió fué tan dramático y grave, que sólo el que ha estado una vez en la cabina de un avión de bombardeo puede concebirlo. Ahogados por el ruido de los motores sonaron las palabras llamando a Münter y a Baden, el observador. Pero ¿qué importan las palabras en momentos críticos en los que sólo interesa la acción acertada y rápida? En el espacio reducido de la cabina sólo podía estarse encorvado. Para entrar en ella

hay que agacharse. Sosteniendo la palanca alternativamente con un mano, Münter y Baden arrancaron de su asiento al caído, que gimió sordamente y abrió los ojos. Luego intentó ayudarles, pero en vano. No bastaban ya sus fuerzas para levantar los pies de los pedales de los timones laterales.

Sin dirección seguía volando el avión, cerca del mar, muy por bajo de las nubes. Fluctuaba, caía, subía, como juguete de cada ráfaga. Lentamente colocaron Münter y Baden al caído sobre el asiento derecho. Los ingleses pasaban como flechas. Al fin logra llegar el teniente al asiento del piloto. Escucha el ruido de los motores y comprueba que van bien. Pero el avión, como si una mano invisible le empujara, se inclina sobre el plano izquierdo.

Por primera vez en su vida ocupa Münter la dirección de un avión. El azar le confía súbitamente la máxima responsabilidad. Ciertamente que conoce los principios fundamentales del vuelo, y sabe dónde está la palanca del gas y el indicador de



Cazadores listos para el despegue en la costa del mar del Norte

revoluciones, pero a poco más llegaban sus conocimientos. Instintivamente empieza por hacer lo más acertado, subir el aparato hacia las nubes. Habíamos bajado a unos diez metros sobre el mar. Tan rápidamente subió, que hizo fracasar el último ataque de los cazas ingleses. Las nubes se tragaban el avión que creían haber derribado. Lohel regresó por el pasillo de bombas. Era necesario determinar la situación. Intentaría radiar y tomar marcación. Sus manos presionaban

los botones del conmutador y sus dedos recorrían el aparato, pero no captábamos señal alguna. Lohel ensayó la emisora; mas también estaba inútil. Durante unos minutos trabajó con la mayor calma. Al tomar una curva, el efecto de la inercia lo arrojó contra la pared, al mismo tiempo que una sacudida violenta del aparato le doblaba una rodilla. Era sólo el viento. Lohel siguió imperturbable en su propósito hasta que se persuadió de que no había manera de tomar marcación. Descubrió el impacto que había destrozado el sistema central de su aparato.

Era el avión una diminuta célula que flotaba en el espacio y tras la cual se habían quemado todos los puentes. Si aquella célula albergase hombres adocenados, la entrega sin condiciones hubiera sido sólo cuestión de minutos. Un hombre adocenado se hubiera descompuesto en el momento en que Baden gritó a Münter al oído que volaban directamente hacia Inglaterra. Sus ojos miraban alternativamente al compás y la carta. «¡Casi 180°!», gritó Baden.

Münter movió la cabeza. La máquina seguía todavía inclinada. A sus pies el mecánico, el sargento Potenberg trabajaba bañado en sudor. En el momento aquel el avión estaba en posición normal. El estabilizador lateral se había desviado unos tres grados, cosa que pudo ocurrir cuando levantaron a Moldenhauer de su asiento.

El cielo seguía tan gris como horas antes. La capa de nubes había descendido, extendiéndose entre 50 y 100 metros de altura. En el horizonte lejano parecían moverse puntos oscuros. El radiotelegrafista, cuya misión era captar o enviar señales de vida, estaba ahora en el pasillo de las bombas. Alargó a la cabina la caja de la cruz roja y vendaron a Moldenhauer. Baden sacó el cuerpo inanimado, mientras Lohel cortaba con su cortaplumas el traje de cuero del herido. Era una operación penosa. El sudor les caía a chorros por la cara. Pero aquellos cuatro hombres, olvidándose del mundo que les rodeaba, hicieron posible lo imposible. Münter en el timón, Lohel y Baden y el sargento Potenberg que había regresado. Ninguno pensaba que aún les quedaban más de 400 kms. de vuelo y que Münter tenía que aterrizar,

que es cien veces más difícil que volar cuando no se ha hecho nunca.

Al fin arrancaron el traje de Moldenhauer. Al abrir la caja de vendajes encontró Baden las tijeras grandes, que de haberlas tenido le habrían ahorrado quince minutos de esfuerzos. El herido seguía inanimado. Baden se inclinó sobre él, dudando si aún respiraría. Tenía tres heridas. Tres balazos a la altura de los pulmones. Con el mayor cuidado le vendaron el cuerpo. Luego le tendieron de la mejor manera posible.

Entre tanto el teniente Münter seguía volando como si no hubiera hecho otra cosa en su vida. En su cara contraída y pálida se dibujaban dos profundos pliegues. Sus ojos denotaban que una tensión insólita le dominaba. Había concentrado toda su atención en los timones, intentando estabilizar. A menudo miraba sus manos, queriendo conocer a tiempo si tiraba o apretaba con exceso. Poco reparaban sus ojos en el cuadro de indicadores, sobre los cristales brillantes de tablas y péndulos. Le parecían cosas sin importancia e incluso perturbadoras. De cuando en cuando echaba una ojeada a los dos motores, a derecha e izquierda. Precisamente los está observando cuando súbitamente varía el ruido isócrono de éstos. Todos lo perciben al instante. El vigilante de a bordo contiene el aliento. Se da cuenta de que el número de revoluciones disminuye constantemente. Ya está Potenberg en la cabina. Bien hecho.

2.100, 2.000, 1.900. El indicador baja sin cesar.

Transcurren unos minutos antes de continuar su descenso: 1.900, 1.800, 1.700, 1.600.

«¡Sólo 1.600 revoluciones!», grita uno.

El juego parecía finalizar. Era aquel momento la vez primera después del combate en que hasta la voluntad más fuerte parecía quebrantarse. El mecánico de a bordo se había colocado entre Münter y Moldenhauer y todas las palancas.

1.600 revoluciones.

Todos tenían la sensación deprimente de que al segundo siguiente cesaría el ruido y con él su vida. Debían contar con ello. Sobre el mar del Norte se extendía una densa nie-

bla. En cuanto abarcaba la vista, todo estaba desierto y abandonado. Münter aterrizaría. Meditaba serenamente cómo lo realizaría sin hender la superficie del agua, para que el mar no los envolviera como en un ataúd de vidrio. Lohel miró pensando en preparar la canoa inflable. En el mejor de los casos, el avión flotaría quizá unos minutos. Era menester darse prisa, pues Moldenhauer seguía aún desvanecido. Cuando Lohel se encaminaba al pasillo de bombas se pusieron súbitamente los dos motores a plena revolución. Sonó como un coro. Potenberg había descubierto que se les había olvidado regular el paso de las hélices. Un golpe de palanca les traía la salvación.

En aquellos momentos ningún hombre del avión desmerecía del resto. Los actos grandes y pequeños realizados por los cinco tripulantes dentro de aquella diminuta célula, se adaptaron tan orgánicamente como los eslabones de una cadena. A unos 60 minutos de la costa de Alemania surgía el último obstáculo de los elementos. El cielo se oscureció; las nubes llegaban casi hasta el mar. Se mantuvieron largo rato baqueteados por el viento. Envolvía la máquina en un velo que aún era, gracias a Dios, transparente. Baden, que miraba fijamente el ala derecha, comprobó que el metal se cubría rápidamente de una capa áspera y blanca. Una especie de costra brillante se iba extendiendo por las alas. El avión se helaba. Baden no lo comunicó. Cogió a Münter del brazo e hizo una seña que quería decir arriba o abajo. Münter comprendió en seguida. Creía sentir ya que el avión obedecía con pesadez, como de mala gana, a sus maniobras de dirección. Partió hacia arriba sin ver ningún medio de salir de la zona peligrosa. Luego llevó el avión hacia abajo casi planeando. De pronto el agua apareció de color negro grisáceo. El altímetro marcaba 50 metros. Las nubes se desgarraron y sin ninguna transición la máquina se recubría de blanco. Una tormenta de nieve sacudía el avión. Münter no veía a 50 metros. Los propios planos del avión desaparecían en aquel infierno blanco.

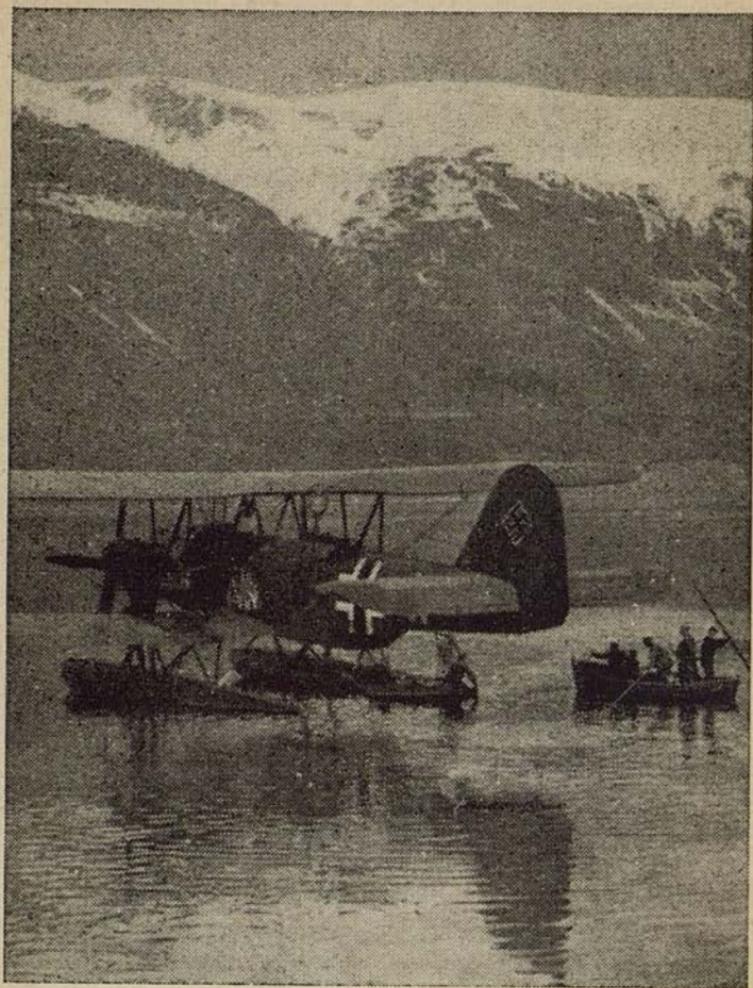
El altímetro marcaba 20 metros. Los ojos de Münter buscaban inútilmente el mar. ¿Qué son 20 metros? ¡La frac-

ción de un segundo! El teniente volvió a subir, desafiando el peligro del hielo. No podía hacer otra cosa. Los acontecimientos caían como en remolino sobre él y sus tripulantes. Era menester conquistar cada kilómetro de vuelo. Luchaban desde hacía tres horas, mas ninguno había pensado en buscar una solución fácil. Hombres mediocres hubieran aprovechado la cercanía de la costa de Noruega, o utilizado el paracaídas o el amaraje forzoso. Pero estos cinco hombres sólo pensaban en regresar con todo lo que les pertenecía.

Casi una hora se batió el avión entre la tormenta de nieve que lograron dominar. Baden, calculando con los dedos, había variado el rumbo en algunos grados. Ante ellos debía estar el golfo de Alemania. Detrás de Münter se hallaba Lohel, que ayudaba donde era necesario. Deseaban que la oscura faja que saliendo del mar se elevaba ante ellos, fuera Alemania. De haber sido Holanda o Dinamarca, hubieran variado el rumbo. Münter percibía la debilidad paralizadora que se apoderaba de sus brazos y piernas. Su cara estaba pálida y contraída. Sin embargo, él y los demás hubieran soportado la prueba de un nuevo desengaño. Sus fuerzas parecían inagotables. El resto de energía de cada uno despertaba la fuerza del conjunto. Todavía no barruntaban que esta voluntad había animado también al que yacía exánime entre ellos. La faja oscura era, efectivamente, una de las islas alemanas.

Cuando Lohel, por detrás de la cabeza de Münter, miraba el mar que se perdía en el claro horizonte libre de nubes, nieves y nieblas, tropezaron sus ojos con un medallón que colgaba al lado de la ventanilla lateral, y suspendido de su cadena oscilaba siguiendo los movimientos del avión. Moldenhauer no había volado nunca sin la compañía de aquel medallón que hacía años le regalara su madre.

Volaban ya sobre la isla. La última y más difícil prueba los separaba aún del regreso definitivo. Münter sabía tan bien como los otros que sería imposible tomar tierra normalmente. Aterrizar utilizando el tren de aterrizaje requería el funcionamiento preciso de los alerones auxiliares de aterrizaje y la mayor precisión de experiencia de vuelo. Baden



Regreso de un reconocimiento

abrió la cabina y lanzó una señal luminosa que subió como un cohete hacia el cielo. Münter había ya resuelto aterrizar sin tren cuando sintió que una mano tocaba su rodilla. Moldenhauer volvía en sí. Sus labios se movían, pero estaba demasiado agotado para poder hablar. Levantó ambas manos e hizo el movimiento de gobernar el timón. Münter, Baden y Lohel lo comprendieron al instante. Moldenhauer quería realizar el aterrizaje.

Münter miraba a todos sin saber qué hacer.

La máquina subió. A sus pies estaba el campo de aterrizaje tan reducido como una tarjeta postal. Transcurrió un minuto antes de que ninguno de los tres respondiera. Moldenhauer se impacientaba. Dudaban que un hombre gravemente herido y con un vendaje de urgencia, después de un desmayo de horas, pudiera tener tal fuerza de voluntad. Al ver que no cedía lo levantaron hasta el asiento. Su cara estaba blanca como la cera y sus labios exangües. Cada movimiento era un dolor lancinante, pero sus labios no proferían una queja. Luego sus manos anchas, pesadas y blancas empuñaron el timón. Münter y Lohel lo sostenían en su asiento, dispuestos a hacerse cargo de la dirección del avión.

Moldenhauer, en amplia curva, rodeó el aeródromo. Ninguno de los tres vió que se aproximaban a tierra; sólo miraban la cara del piloto herido. Cuando ya las ruedas rozaban suavemente el campo, dos manos sin fuerzas se deslizaron de la dirección. Otras cuatro las sostuvieron. La máquina rodaba hasta el cobertizo.



Este relato se ha escrito a base de la descripción de los cinco tripulantes del avión de bombardeo alemán que, como se manifestó, se libró de los ataques de los cazas ingleses, a mediados de febrero, únicamente por el máximo heroísmo de sus tripulantes. El autor actúa, desde la campaña de Polonia, como corresponsal de guerra del Ejército del Aire.

Primer vuelo nocturno contra el enemigo

Por el sargento Sommer

Declinaba un día de sol primaveral. Los últimos aviones habían regresado de sus vuelos de prácticas, y estaban ya en los cobertizos. Absoluta calma reinaba sobre el aeródromo de un grupo de bombardeo. Parecía que el día terminaría como uno más.

De pronto los mecánicos de algunos aviones recibieron orden de aprovisionarlos de combustible. El personal de las bombas, el mecánico radiotelegrafista y el encargado de los paracaídas, comenzaron también a actuar. Todo era señal de que algo se preparaba. Cuando algunas tripulaciones recibieron la orden de acostarse, quedamos todos enterados: hoy por la noche partiríamos.

Las tripulaciones se pusieron brevemente de acuerdo y se acostaron. A las 23 horas recogerían el aprovisionamiento de viaje y luego se les informaría sobre el vuelo. Mientras nosotros volábamos ya en sueños sobre el mar del Norte, en el aeródromo reinaba gran actividad. Los aviones fueron sacados de los cobertizos. Acudió el personal municionista para colocar las gruesas bombas en el vientre del avión. Se examinaron una vez más todos los aparatos e instrumentos, extremos visibles de las redes de nervios que cruzan el tronco del avión. Su funcionamiento perfecto es condición indispensable para la realización ordenada del vuelo y para la suerte de la máquina y de sus tripulantes. En último lugar se suspende del centro del aparato el bote neumático para caso de necesidad.

El ocaso había dejado ya paso a la noche cuando se avisó que los aviones estaban listos para la expedición contra el enemigo. Enmudeció el ruido en los cobertizos. Entre las oscuras sombras de los aviones se percibía el pasear solitario del centinela.

A las 22'45 nos despertó el suboficial de servicio. Profiriendo jubilosos hurras nos pusimos la ropa de abrigo. Una mirada a través de la ventana nos cercioró que la noche era

clara y fría. Después de haber cuidado interiormente del cuerpo, acto solemne en el cual todos los tripulantes, sin distinción de categoría, sentábanse en torno de una larga mesa, comenzaron las instrucciones de vuelo. Tras de exponernos nuestra misión, siguieron instrucciones exactas sobre la manera de realizar el combate. Los telegrafistas y observadores recibieron material de radio y de navegación. Cada máquina tiene su sector de operaciones definido. Luego vienen las consultas sobre el tiempo y, finalmente, se comparan las horas de los relojes. Se fija la hora de partida. Nos retiramos. Las tripulaciones cambian impresiones sobre la ruta, pues es necesario que todos coincidan hasta en el menor detalle. En el aire no hay tiempo para largas disquisiciones.

Nos dirigimos a nuestros aviones, nos ponemos los paracaídas y, lo que es importante, recibimos los termos y las raciones. Por último, nos dan los documentos indispensables para la realización del vuelo. Ya estamos prontos para la partida.

Suenan los motores, cada cual se ata a su sitio, se quitan los calzos y rodamos en la noche. Nuestro reflector proyecta un estrecho haz sobre la senda de lámparas verdes que marcan el camino de despegue. Luego una lamparilla de bolsillo parpadea en la oscuridad. ¡Despegar! El balizamiento pasa rápidamente junto a nosotros, y despegamos. Replegamos el tren de aterrizaje y apagamos las luces. No tenemos luna. Es una noche oscura en la que sólo se ven desde arriba los difuminados contornos de las vías de agua. El piloto endereza el rumbo del avión y yo empiezo a marcar un radiofaro para comprobar el rumbo. Voy dando los datos por el micrófono a mi piloto, que rectifica cuando es necesario. Por el micrófono se oye bien, y toda la tripulación puede hablar sin abandonar su puesto y sin apelar a las manos. El radiotelegrafista, ocupando su puesto, atiende la recepción y vigila los aparatos para ver si llaman o se reciben noticias. El mecánico de a bordo, cuyo puesto es la parte baja del avión, cuando está próximo el enemigo, se adelanta para echar una última mirada a todos los instrumentos. Cuando empiezan a aparecer las situaciones, tomamos nuevo rumbo y comparamos el tiempo de vuelo transcurrido con el

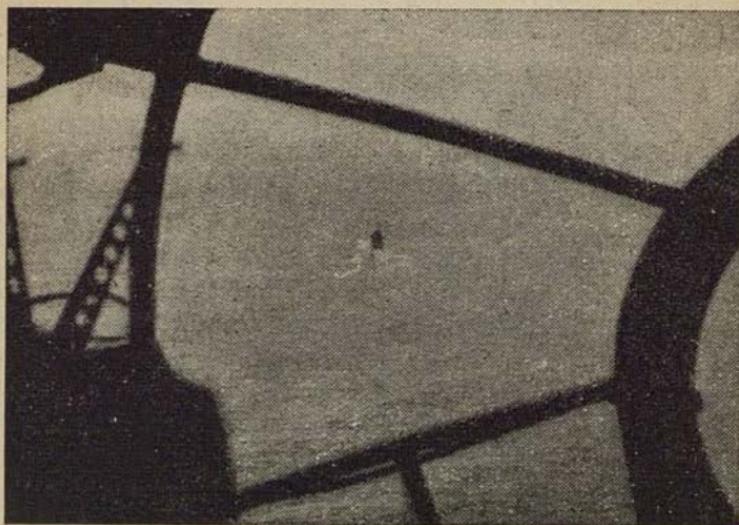
cálculo. Aún volamos sobre la costa de la patria. Salimos en plena oscuridad y así seguimos volando. Bajo nosotros tenemos ahora el mar del Norte. Nuevas marcaciones indican que seguimos el rumbo debido. La luna empieza a elevarse sobre el horizonte, pero, por desgracia, en forma de pequeña hoz. No podemos hacernos ilusiones respecto a su efecto iluminador. Volamos en medio de una oscuridad absoluta, sin la menor indicación del horizonte, salvo la pequeña mancha de la luna. Los motores cantan su canción de hierro. A derecha e izquierda, junto a la cabina de cristales, brillan los tubos de escape, de color rojo oscuro, escupiendo cortos y gruesos manojos de gases calientes.

Estamos ya muy adentrados en el mar y todavía, sin embargo, en comunicación con la patria. La luna desaparece oculta por una capa de nieblas. Nos sumergimos en las nubes, que están muy bajas. Una mirada al reloj y una breve comunicación que interesa a nuestro observatorio meteorológico de tierra. El límite superior de las nubes está a 500 metros. Tenemos ante nosotros un tupido techo de nubes. Aún hemos de volar media hora para llegar a la costa inglesa.

Al cabo de diez minutos nos metemos otra vez en las nubes para atravesarlas descendiendo. No queremos que se nos escape ningún buque delante de la costa. En efecto, apenas salimos de aquéllas, cuando aparecen por la izquierda siete luces bastante separadas entre sí. Todos los hombres están en su puesto de combate para contrarrestar la posible acción de la defensa antiaérea. Levanto la trampa de las bombas, lo preparo todo para arrojarlas y me meto en la cabina del piloto. Después del primer vuelo precisamos que se trata de buques que viajan en convoy. Volvemos, pues, y nos preparamos para el primer ataque. Apunto la masa oscura sobre el mar, pero hay tal oscuridad que no puedo precisar los contornos exactos del buque. La bomba cae, más es imposible seguir su trayectoria. Tampoco el mecánico de a bordo, en su puesto, puede comprobar el efecto. Nos lanzamos, pues, a un nuevo ataque. Pero, al parecer, el enemigo está ya alerta, pues van desapareciendo, una tras otra,

las luces que aparecieron desperdigadas. ¿Los ha despertado el ruido de los motores o la detonación de la bomba? Un nuevo ataque en aquella oscuridad cerrada no ofrece grandes perspectivas de éxito. Por ello desviamos hacia el Sur nuestro sector de caza.

Parece que tendremos suerte. A los pocos minutos vemos cuatro luces aparentemente en línea. Elegimos la segunda



Después de un largo vuelo, se puede observar el primer barco enemigo en el Firth of Forth

de la izquierda y nos lanzamos al ataque una vez convencidos de que se trata de buques enemigos. La luna, que brilla ahora débilmente, nos permite cerciorarnos de que el buque marcha a gran velocidad en dirección sudoeste y que desplaza unas 2.500 toneladas. Por desgracia la luna desaparece en seguida y la oscuridad se traga el objetivo. Como no hay esperanzas inmediatas de que el astro vuelva a alumbrarnos la escena, intentamos el ataque a pesar de las condiciones desfavorables. Tampoco podemos comprobar su efecto. Nuestra mala suerte nos pone de mal humor. Aunque no logremos ningún éxito, hemos aprendido tanto que confiamos en

que la próxima vez todo saldrá a pedir de boca. El refrán de que nadie nace maestro es bien cierto.

Por desgracia, ya nos hemos desprendido de nuestras bombas pesadas. La desembocadura del Humber no debe estar lejos, y por tanto hemos cumplido nuestra misión de reconocimiento. Volvemos, pues, hacia la patria, desaparecemos en las nubes y nos sustraemos así a toda posible acción del enemigo. Al cabo de un rato pasamos sobre las nubes cuando ya alborea por el horizonte el nuevo día. El estómago da fe de vida. Calmada un tanto la tensión, acometemos a las provisiones de viaje. De cuando en cuando controlo el rumbo.

La manta de nubes se va disipando. Por sus desgarrones se vislumbra el mar oscuro. Luego lo vemos en toda su amplitud, mientras que el cielo se colorea de rojo por el horizonte. Los motores siguen zumbando. Todo está en orden. Es una sensación de incomparable belleza volar desde la noche a la mañana que alborea.

Entre nieblas se nos aparece como un cuchillo la masa de rocas de Heligoland. Tenemos una visibilidad de unos 100 kilómetros. Yo estoy ahora constantemente manejando el gonio. Pronto enderezaremos el rumbo hacia nuestro aeródromo. El golfo de Alemania se extiende ancho ante nosotros. La costa va resbalando nuestro aparato. Estamos otra vez encima de nuestra tierra. Al poco rato vemos el campo de aterrizaje. Cuando cesan de sonar los motores ante el hangar hace ya rato que es de día.

El personal terrestre se encarga del avión mientras nosotros damos nuestro parte. Tenemos la convicción de que los «tommies» la vez próxima no escaparán tan bien. Así nos lo garantiza nuestra incommovible voluntad de vencer. Ya hemos adquirido más experiencia. La confianza mutua de los tripulantes y la magnífica calidad de nuestro avión nos afirman en nuestro convencimiento. Hemos realizado nuestro primer vuelo contra Inglaterra. *Se ha roto el hielo.*

Sobre las Orkneys se desencadenó una especie de huracán...

Por Rudolf Hartmann

En esta ocasión no sonó la campana del buque llamando a los marineros a sus puestos para el viaje a Inglaterra. Ningún submarino podía deslizarse hasta alta mar por el peligroso camino sembrado de minas.

Las palabras «Scapa Flow» se dieron como santo y seña a una escuadra del Ejército del Aire alemán. La ruina llegó a las Orkneys del aire como un huracán, pasó rauda, aniquiladora sobre acorazados y cruceros, sobre los puestos de la defensa antiaérea y las fortificaciones del norte de Inglaterra.

La aviación alemana de bombardeo humillaba a la orgullosa «Home Fleet» con la superioridad del juez justo. El reloj del puesto de mando de la escuadra hace rato que señaló la medianoche.

Poco a poco se van recibiendo noticias del éxito conseguido en Scapa Flow. La tensión de nervios va cediendo y dejando paso a la alegría sedante que nos produce la inaudita victoria del Ejército del Aire alemán. Nos miramos y sonreímos satisfechos. Hay pocas palabras, pero los pensamientos se desbordan. Como en este momento es tal hora, deben haber estado, por tanto, hacia el amanecer sobre Scapa Flow. El jefe de la escuadra va recibiendo satisfecho las comunicaciones sobre la situación de los aviones que aún están cruzando el mar. Los cálculos concuerdan exactamente.

Van llegando al aeródromo los primeros aviones. En seguida vamos a tener el relato de testigos oculares. ¡Lástima no haber participado nosotros! ¡Pero ha sido todo tan rápido! ¡Un aviso y hala! Esperamos hora tras hora. Por fin llegan todos, todos... Ningún piloto acusa un solo impacto en su máquina. Después de aterrizar repasan el avión, examinándolo por todas partes. No hay ni una sola astilla le-

vantada. Sí, como se ha dicho, un huracán asoló las Orkneys en Scapa Flow.

¡Hurra! ¡Ya están aquí! Brevemente y sin levantar apenas la voz, la primera tripulación comunica el parte al jefe. Apretones de manos y felicitaciones. El parte: «Blanco comprobado sobre un acorazado. Gigantescas nubes de humo.» Y ahora a comer y a dormir.

Uno tras otro van comunicando los jefes de escuadrilla sus respectivos partes. Lentamente se apagan las luces del aeródromo. Solamente el personal de escucha está en su puesto. En todos los aeródromos del mar del Norte hay finos oídos con atención permanente.

Es una mañana de domingo, gris, pero para nosotros el sol brilla radiante. Desde anoche la victoria de Scapa Flow nos tiene absortos. Nos invade la sensación de haber realizado algo que vale la pena.

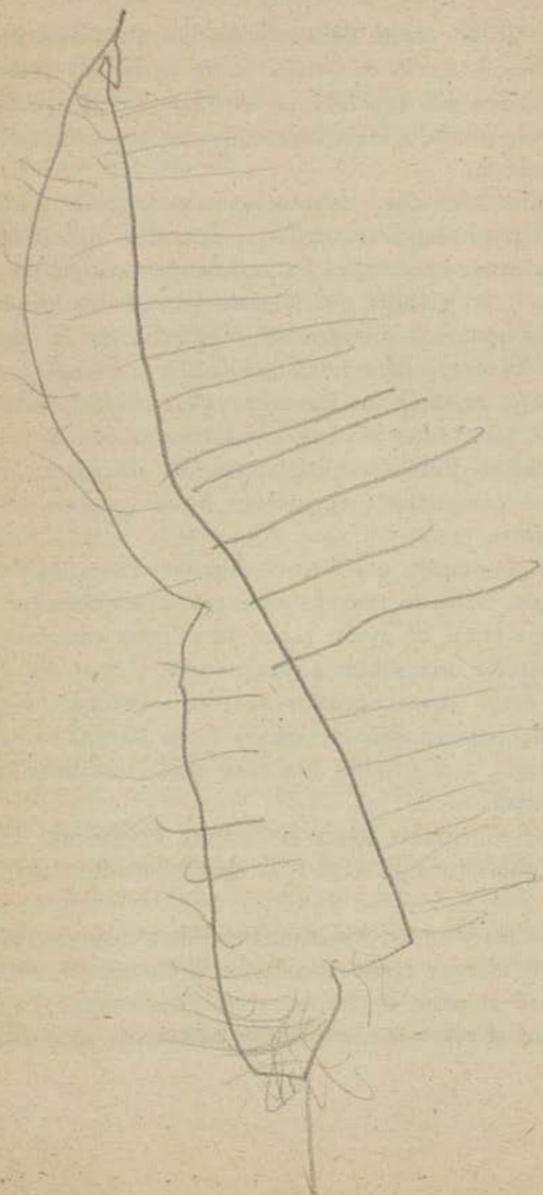
Respondiendo a nuestras insistentes preguntas, nos relatan el ataque a la «Home Fleet». Con pocas palabras nos refieren proezas. Nos divertimos mucho cuando iniciamos el vuelo de regreso — nos dicen —. Durante muchos kilómetros nos persiguieron inútilmente los relámpagos de los cañones de la defensa antiaérea. Sólo se vuelven locuaces cuando nos refieren con orgullosa satisfacción las calidades y superioridad mecánica de sus aviones de bombardeo.

Así, en aquella mañana de domingo, frente y retaguardia se dan espiritualmente la mano. Sabemos cómo se preocupan en casa por nosotros. En el aeródromo se tienen bien presentes las muchas noches de vela que los constructores han pasado en su mesa de trabajo. Una expresión de gratitud brota de labios del piloto innominado para el obrero desconocido; para la mujer ignorada que en turnos de día y noche, sin cuidarse de salud ni familia, contribuye a la fortaleza de este Ejército del Aire alemán. El aprendiz de despachos y fábricas de aviones, de los altos hornos y de las empresas debe estar convencido del reconocimiento de los hombres del frente.

La hazaña de Scapa Flow del 16 de marzo de 1940 añade

una nueva piedra al monumento de esta campaña, cuya sombra guardará un día, según palabras del Führer, la «victoria más gloriosa de toda la historia de Alemania».

Todos, todos contribuiremos a ella, desde el frente y desde nuestros hogares.



Aviones de bombardeo alemanes sobre la desembocadura del Támesis

Por el teniente de una compañía de propáganda,
Kleingärtner

El jefe de grupo acaba de convocar las tripulaciones de una escuadrilla. A cierta distancia, sobre la helada pista de rodaje de uno de los muchos aeródromos de la costa del mar del Norte, zumban los motores de los aviones dispuestos para la partida.

Dice la orden del día: reconocimiento armado sobre la costa de Inglaterra. Las escuadrillas y patrullas han recibido ya las instrucciones oportunas. La misión más difícil ha sido encomendada a la patrulla del jefe de escuadrilla, que hoy actúa con dos aparatos solamente: vigilancia de la desembocadura del Támesis. Esto huele a DCA. y a cazas.

Un momento después los dos «He III» vuelan sobre el mar hacia el sol poniente. Las tripulaciones, probadas en muchos vuelos en Polonia e Inglaterra, se acoplan maravillosamente. La camaradería agrupa en unidad indisoluble la energía de todos.

Ya hace un gran rato que hemos dejado atrás a los patrulleros alemanes. Sólo de cuando en cuando se cruza un vapor en nuestra ruta. El avión sigue su rumbo con máxima precisión, trazando una solitaria senda sobre el mar del Norte. ¿Qué es esto? Ante nosotros aparece una faja de costa y acabamos de pasar sobre un buque faro. Rápida consulta al reloj, al mapa y al rumbo. No cabe duda, estamos sobre la costa francesa.

Rectificamos el rumbo hacia las costas británicas. Tenemos nuestro objetivo a la vista: la desembocadura del Támesis.

Febilmente transcurren los minutos. Ante nosotros el sol se sumerge en el mar como una bola de fuego. El faro de North-Worland aparece en lontananza. ¡Inglaterra! Describiendo un arco el piloto encamina el avión hacia el objetivo.

Tenemos bajo nosotros un nervio vital de la Gran Bretaña. ¡Los aviones de bombardeo alemanes están sobre el Támesis!

¿Lo ves, Inglaterra? ¡Ya no hay islas!

Sí; ésta es la realidad. En el estuario aparecen infinidad de buques. Perceptiblemente aún se dibujan en el ocaso del día los cascos grandes y pequeños. Son 10, 20, 30 mercantes de todos los tipos. Al parecer, debe de haber muchos neutrales.

Hemos rebasado la bahía. Desde arriba resaltan los contornos de las islas con dureza. El mapa nos dice que por allí debe de estar Harwich.

Describiendo una amplia curva volamos nuevamente sobre la bahía. Un vapor de gran tonelaje — de unas 5.000 toneladas — nos ha descubierto. Navega hacia poniente sin luces de posición; debe de ser, pues, inglés. Contra él y a hundirle en esa gran tumba alimentada por la voluntad de Churchill. ¡Maldito! Enciende las luces. ¿Será en realidad un neutral? Ninguno de nosotros lo cree así en este momento, pero las órdenes son órdenes y debemos respetar la bandera de los neutrales. Veamos el siguiente...; hemos perdido el tiempo, ya está en el fondo.

¿Qué nuevo truco es éste? ¿Una antena de boya a boya? ¿Otra de palo a palo? Del casco del buque ya no se percibe nada. Está totalmente sumergido y sólo la antena aparece aún sobre la superficie.

Pasamos sobre dos buques pequeños que no valen la pena de que reparemos en ellos; pero detrás hay uno bastante mayor. Mala suerte; Prien debe de habernos precedido, pues también aquel cacharro está ya en el fondo. Gran cementerio éste de buques ingleses. ¡Debe de ser divertido este espectáculo para Mr. Churchill y demás dirigentes de Londres!

¡Ojo! ¡Cazas! Grita uno de los ametralladores del avión. El comandante vuelve la cabeza en la dirección señalada. Es cierto; por allí vienen a nuestro encuentro rugiendo, en vuelo rasante sobre la superficie negra del agua. En una rápida ojeada contamos seis.

Nos ordenan permanecer en observación y nada más. De-

jaremos a los buques ingleses en su tumba, para unos ya efectiva, probable para otros.

¡Un solo avión nazi entre tantos «valerosos» demócratas!... Renunciamos.

Nuestro piloto, desagradablemente sorprendido, pero responsable de la máquina y de la vida de la tripulación (nadie querría estar en estos instantes en su pellejo), vuela a toda la velocidad que permiten los motores. Afortunadamente la niebla nos ha tragado antes de que llegaran los cazas.

Nuestro segundo avión escapó también en otra dirección y con fortuna, según comprobamos al regreso.

Tenemos aún intactas nuestras bombas. Escrutamos por todos lados y volvemos a aproximarnos al buque que nos estropea el juego al enarbolar bandera neutral y encender las luces de posición. Holandeses o belgas, a juzgar por los colores. ¡Maldición! Más cazas, y esta vez doce de golpe. Menos mal que están aún a una distancia prudencial. Se pierden en una nube y se elevan.

Empieza la caza. Antes de que los cazas puedan precisarnos nos ha absorbido la oscuridad. En poniente, el tono rojizo del ocaso perdura aún un rato como una cinta luminosa sobre el horizonte.

Ya nos circunda la noche. En la oscuridad lucen las estrellas. A nuestra izquierda distinguimos la estrella polar. Volamos rumbo nordeste. A bordo cesa la excitación del día. Los motores siguen cantando su ronca y monótona canción. Solamente el radiotelegrafista tiene mucho trabajo tomando marcaciones para el rumbo al aeródromo de partida.

Momentos después disparamos una señal luminosa hacia abajo, para indicar a tierra el regreso de aviones alemanes. El radiotelegrafista pide que enciendan el balizamiento del aeródromo. Nos disponemos al aterrizaje nocturno. En la base tendremos ahora unas horas de reposo hasta que al amanecer empiece el nuevo servicio.

Al día siguiente leemos en el parte de guerra estas palabras de laconismo castrense: «Reconocimiento armado de la aviación alemana sobre la costa de Inglaterra.»

Feliz aterrizaje con 220 impactos

Por Hartmann

La escuadrilla regresó después del ataque a un convoy inglés en dirección a Scapa Flow. En el primer momento se dió por perdido un avión, pero por la noche regresó a su base. La tripulación dió parte de haber hundido un gran vapor inglés de 6.000 toneladas. El avión fué alcanzado de importancia por las defensas enemigas, pero pudo realizar el vuelo de regreso. Este vuelo, realizado en tan malas circunstancias, prueba una vez más la capacidad de los aviadores alemanes y la perfección de sus aviones. Aquel avión de bombardeo fué acometido y averiado por cazas ingleses después de hundir el buque mencionado, mas pudo llegar a la patria. La tripulación, compuesta por el brigada L., piloto; el brigada W., observador, y el sargento F., mecánico, regresó sana y salva. El cuarto individuo, el cabo B., radio-telegrafista, cayó en el combate. Los tres supervivientes refirieron cómo ocurrió todo.

«Partimos por la tarde y volamos en formación hasta Scapa Flow. Había escasas nubes. Al cabo de pocas horas de vuelo divisamos un convoy. Veíamos ante nosotros infinidad de buques protegidos por unidades de guerra: cruceros, destructores, etc. Nuestro avión formaba el extremo izquierda del ala de la formación. El piloto se acercó al convoy buscando el buque de mayor importancia. El primero era pequeño; por esto elegimos el siguiente, de unas 6.000 toneladas. Lanzamos las bombas, comprobamos los blancos en la popa y nos cercioramos de que habíamos acertado bien.

»Miraba yo los cruceros ingleses, cuando mi piloto exclamó: «¡Dos cazas en cabeza!» Al mismo tiempo, a mi espalda oí gritar: «¡Cazas a cola!» Estábamos, pues, rodeados por cuatro cazas ingleses, que nos atacaban dos por delante y dos por la cola. No había tiempo de reflexionar. En estos casos extremos hay que confiar en el instinto. Tuvimos la suerte de acertar. El piloto maniobró, pero inmediatamente advirtió que el agua del refrigerador subía anormalmente de

temperatura. A pesar de ello dió todo gas. A cada minuto teníamos a los cazas más próximos. Consiguió subir el avión a las nubes. En este momento, a causa de un disparo certero de los cazas, se paró el motor, que quedó agarrotado. Caíamos perpendicularmente de las nubes.

»El mecánico había visto que durante el primer ataque el ametrallador de atrás había recibido un disparo. Recibíamos muchas balas de los cazas ingleses. Tres disparos pasaron por detrás del extintor de incendios. Uno de ellos atravesó la bota del mecánico sin ocasionarle herida.

»Todos los instrumentos estaban destrozados. Entre éstos, los dispositivos para el cambio de presión. Nos encontrábamos en el mayor apuro.

»El avión se precipitaba casi verticalmente sobre el mar. Creímos que había llegado nuestra última hora. El motor derecho echaba humo y la hélice permanecía inmóvil. Caíamos desde 800 a 50 metros. A esta altura, el piloto pudo enderezar nuevamente la máquina.

»No teníamos idea de dónde estábamos ni en qué dirección volábamos. Miramos la brújula; indicaba norte. Viramos a la izquierda, luego a la derecha y la brújula no se movía. Teníamos una pequeña brújula de urgencia, pero poco puede hacerse en un avión con tan pequeño instrumento. Sin embargo, tuvimos que valernos de ella. Nuestra situación era la siguiente: 220 impactos en el avión y el motor derecho inservible. El timón de dirección se atascaba y nos encontrábamos a 50 metros sobre el mar. Debíamos darnos por perdidos, pero procuramos con todo tesón salvar lo que pudiéramos y así llegamos a casa.

»El vuelo de regreso no se nos borrará jamás de la memoria. Por el atascamiento del timón de dirección, el piloto necesitaba hacer una gran presión de piernas sobre los pedales con objeto de mantener horizontal el aparato. Al cabo de unas tres horas sintió que las rodillas le temblaban y que los calambres le invadían. Creyó que no podría seguir sujetando el avión. Le dolían además terriblemente los ojos, pues teníamos densa niebla, con lluvia y nieve.

»Vi que necesitaba auxilio. Las piernas ya no le respon-

dían. Como no podíamos procurarnos cuerdas, tuvimos que arrancar los cordones de los auriculares para poder atar el timón. Como yo estaba detrás tiraba el timón con todas mis fuerzas buscando aliviar al piloto.

»Llegó el momento ansiado. Aún no habíamos visto la costa. A lo lejos vislumbramos el parpadeo de una lucecilla. Guiados por ella, enderezamos el rumbo. Al acercarnos comprobamos que estábamos en las proximidades de Heligoland. ¡Ahora, a aterrizar! No sabíamos cómo hacerlo. Teníamos niebla y no podíamos determinar la altura. Lanzamos cohetes luminosos y observábamos el tiempo que tardaban en apagarse en el agua para obtener así un dato aproximado. Como creíamos tener combustible suficiente para llegar hasta la costa, nos dirigimos hacia allí. Al cabo de un rato volvimos a ver titilar una luz. Buscábamos un lugar propio para el aterrizaje.

»No creíamos poder hacerlo normalmente, porque la operación era la más difícil de todas. En nuestros actuales preparativos nos ayudaba un proyector de la DCA. costera que iba iluminando la superficie delante del avión. Divisamos el mar; parecía como de algodón. A pequeña altura, a unos metros sobre el suelo, no podíamos volar, pues los obstáculos de tierra nos lo impedían. El camarada del proyector seguía iluminándonos el terreno. Al fin aterrizamos felizmente y sin daños. Teníamos marea alta. El avión dió un salto, dos, y terminó el vuelo.

»Los camaradas no podían creer que estuviéramos de regreso. Por el camino yo había intentado comunicar por radio, pero no lo conseguí. Un brigada de mi escuadrilla, al que comuniqué mi regreso por teléfono, no quería creer que fuera verdad. Sólo cuando le dije: «¡Pero qué estúpido eres!» supo que era yo efectivamente quien hablaba.»

A la caza de submarinos

Por el teniente Otto Paust

Buscábamos al enemigo.

Llevamos dos horas de vuelo con la fiebre del cazador que persigue su presa y no para hasta descubrirla y aniquilarla.

Vamos a toda máquina. No describimos ciertamente círculos de águila a gran altura, ni buscamos al enemigo en la gran cúpula del cielo. Nuestro enemigo se esconde en lo profundo del mar, bajo las olas, en la eterna oscuridad de las aguas. La mirada cala hondo a través de las masas marinas. Nuestro avión zumba a pocos metros sobre la superficie. Parece casi que los flotadores tocan las crestas de las olas y que al describir pronunciadas curvas nuestros planos rozan el agua.

Pero el agua es más dura que la tierra, dicen los aviadores, y saben que no quedaría nada de los hombres ni del aparato si por un accidente perdiéramos bruscamente la capacidad de calcular la dirección, aunque sólo fuera una fracción de segundo.

El deseo de acercarnos al enemigo exige la máxima tensión de nervios y la mayor habilidad en el vuelo.

Buscamos al enemigo.

Lo mismo que unos camaradas nuestros lo encontraron y castigaron ayer, lo persiguieron y destruyeron anteayer, así nosotros lo localizaremos y acertaremos hoy. Sabemos que el enemigo está solo y escondido. Arteramente agazapado en el amplio espacio del mar preparando el ataque. Sólo la enorme velocidad de nuestro avión, la gran experiencia en el combate de la tripulación y la férrea voluntad de vencer nos llevan a nuestro objeto.

En cuanto reconocemos, en el fluctuar de las olas, la estela de un periscopio, el enemigo puede darse por perdido. Si hoy nos acompaña la suerte, quizá veamos el casco de un submarino. Pero necesitamos eso: suerte, porque el enemigo es precavido y por lo general se sumerge a la mayor profundidad bajo el nivel del mar.

Llevamos ya varias horas volando de un lado para otro. Durante el vuelo ninguno de los tripulantes pierde de vista el sector de mar que abarca desde su puesto. Hoy el mar, a la luz del sol, tiene un tono azul oscuro, de acero. Arriba tenemos un cielo transparente bañado por la luz del sol de la mañana.

Nadie piensa en el peligro con que el enemigo nos amenaza desde el aire. Nadie teme por sí mismo. Cada cual está en su puesto buscando al adversario en la profundidad



Examinando un impacto a su regreso a la base

de las aguas. Con nuestra acción limitamos el peligro que amenaza a los camaradas de nuestros buques. Cuanto más audazmente se acerque el avión a la superficie del mar, cuanto más profundamente escrute el gigantesco campo de batalla, tanto mayor será la probabilidad de éxito.

Nuestro motor de la derecha no funciona. Durante una fracción de segundo el avión queda como colgado, se vuelve «pesado» y amenaza con perforar las ondas. El piloto quiere hacerlo subir y mantenerlo sobre el agua con un solo motor, pero en vano. En el último momento, su presencia de ánimo

y su pericia técnica nos preservan de una catástrofe. También nos salvan la capacidad de los constructores y la excelencia de nuestro material. El avión choca violentamente contra el agua, salta y vuelve a chocar. Se estremece y agita sobre las olas como un buque en marejada enorme. La soledad y la inmensidad del agua nos rodean. Cielo y mar y en torno a nosotros la solemne calma de la soledad.

Ni un solo momento hemos tenido sensación de temor, pero ahora sentimos el sentimiento de la gratitud hacia el constructor, hacia el obrero, fuerza creadora de la patria. ¿Qué sería de nosotros sin el esmero, la competencia y la escrupulosidad del trabajo nacional? Si un motor se para, no podemos acusar a nadie de ello. Es un accidente inevitable que puede suceder a los mejores modelos de aviones del mundo entero.

El radiotelegrafista ha comunicado nuestro amarafe forzoso al comandante del grupo: auxilio por causa de avería mayor. ¿Recibiremos respuesta? Segundos después ya la tenemos. Debemos permanecer en nuestra ruta, si nos es posible, con un solo motor. Nos mandarán auxilio. El receptor silba intermitente los signos Morse.

Breve respuesta; unas palabras de camaradería comprensiva.

Después de dos horas de espera se hace sentir el hambre. Abrimos una caja de provisiones. Agua potable, galletas, coñac, mucho chocolate y cigarrillos y fósforos. ¡Se puede fumar!

«Hermann Goering nos cuida», dice el radiotelegrafista risueño. De estas palabras de agradecimiento dichas por un soldado en semejantes momentos, puede envanecerse incluso un mariscal.

Al cabo de cuatro horas de dar tumbos en el mar, nos visita un camarada, cuyo aparato nos busca describiendo círculos sobre nuestras cabezas. Estamos los tres sentados sobre el respaldo del asiento del piloto, y le hacemos señales. ¡Si ahora recelaran los ingleses nuestra presencia, o se atreviera un submarino a salir a la superficie! Nuestro camarada del aire nos releva en la caza de submarinos, después

de haberse convencido de que avión y tripulantes se encuentran sin novedad.

Aún nos espera un gran acontecimiento, un formidable triunfo: el hidroavión rápido localiza al enemigo que buscábamos. Ha divisado al submarino inglés en el momento en que descubría parte de su torre. La imprudente faja de espuma con su estrecha raya de aceite no ha escapado al observador. El avión describe un círculo para cerciorarse. Sabemos que la bomba caerá tan pronto como el avión vuela recto hacia el objetivo.

Una sombra cae desprendiéndose del ala inferior y llega a la superficie del agua. Casi al mismo tiempo que la caída se percibe la detonación. Es ésta tan potente que deteriora parte del fuselaje. La monstruosa presión del aire choca amenazadora contra los flotadores y cuerpo del aparato, que se agita en violenta trepidación. Una bomba de pequeño calibre ha bastado para destrozar al submarino británico. No queda más que un círculo gigantesco de hirviente espuma que durante mucho rato señala la tumba del inglés.

Muchas horas más tarde nos toma a remolque un buque de guerra llamado para este fin, y que, en cumplimiento de otras misiones, nos entrega a un vapor mercante neutral. Ahora tenemos la certeza de que somos náufragos. De no ser así un buque neutral no nos podría prestar ayuda. Tras larga travesía un buque de protección de aviones nos recoge, en alta mar y en diez minutos, a hombres y aparato. Todo marcha como si se tratara de maniobras, y sólo cuando recogemos los aparatos auxiliares utilizados durante el pequeño naufragio, el megáfono, las banderas de señales, el ancla y los cables de remolque, los restos de las provisiones, etc., vemos claramente con qué abundancia, solicitud y previsión están equipados nuestros aviones y en qué amplia medida se cuida del soldado alemán. «¡Este Hermann Goering...!», pienso cuando a las 20 horas de nuestra partida me echo sobre la cama.

Bombas sobre Londres (*)

Por el comandante Klinke

Como recordará usted, mi observador y yo hemos tenido siempre lo que llaman «espíritu aventurero», y hemos intentado siempre realizar vuelos al margen de la misión diaria del aviador.

Así, tomamos un día la resolución de hacer una visita a Londres. Los aviones de que disponíamos entonces no tenían un radio de acción excesivo. Por consiguiente, para el trayecto desde nuestro aeródromo de Handzaeme (Flandes) hasta Londres, teníamos que esperar condiciones atmosféricas que favorecieran nuestro intento. Cada día nos enterábamos por el Observatorio meteorológico más próximo de las previsiones del tiempo. Pero había que contar con la relativa inexactitud de los datos del Observatorio.

El 5 de mayo de 1917 mi observador y yo fuimos al Observatorio para enterarnos de las condiciones atmosféricas. Teníamos un tiempo muy favorable para realizar nuestro propósito. Hasta 2.000 metros vientos del nordeste, y por encima, vientos del noroeste. Como habíamos preparado el vuelo para la noche y era de esperar luna llena, resolvimos ponerlo en práctica. Se lo comunicamos a nuestro jefe de escuadrilla, que solicitó el permiso del jefe de aviación del Ejército. Concedida la licencia, intentamos hacernos con algunos mapas, pero tuvimos que contentarnos con datos a todas luces insuficientes. Hicimos luego los restantes preparativos para el vuelo en nuestro Albatros C-VIII. Eliminamos todo lo que no era indispensable, incluso la ametralladora. Cargamos bombas y llenamos los depósitos de combustible. Hacia las 24 horas partimos en presencia de todos los camaradas de la escuadrilla 19 de Handzaeme. Para consumir la menor cantidad posible de gasolina no dimos la vuelta al aeródromo, sino que volamos en seguida en dirección a Dunquerque. Para evitar un posible reventón del depósito del

(*) Carta del «primer» aviador sobre Londres.

combustible desconecté la bomba de bencina que cuando estaba el tanque lleno mandaba demasiada presión. Habíamos abandonado la costa en Dunkerque y nos encontrábamos a unos 2.000 metros de altura sobre el centro del Canal, cuando súbitamente se paró el motor. Para buscar la causa de esta parada tuve que observar los instrumentos, pero carecía de iluminación. Con mi lámpara de bolsillo comprobé que había bajado la presión. Dije a mi observador: «Daca la bomba.» Después de algunos golpes con la bomba de mano que llevaba a prevención, el motor siguió funcionando con regularidad. Cuando se paró el motor había yo virado para alcanzar planeando, si la avería era seria, la costa del territorio ocupado por las tropas alemanas. Pero como el motor volvió a funcionar irreprochablemente, continué otra vez hacia Londres.

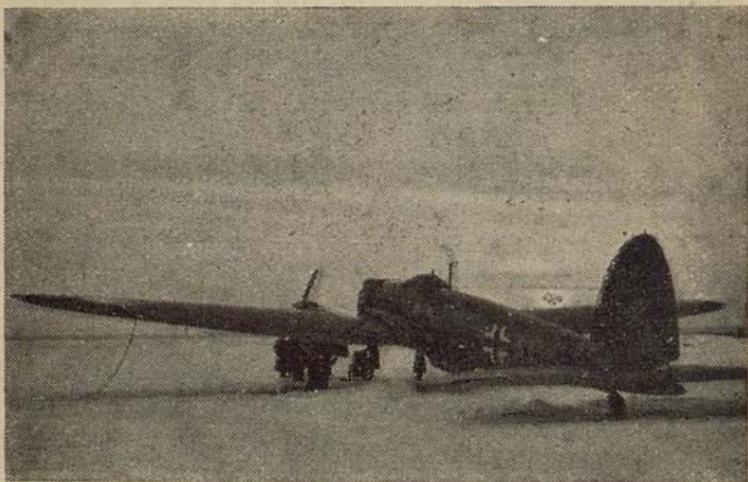
Para no tener que aterrizar por falta de gasolina en territorio enemigo, nos habíamos propuesto consumir para el vuelo de ida solamente la mitad del combustible que había en el tanque principal, reservando la otra mitad, así como el depósito de reserva, para el vuelo de retorno. Debido a lo deficiente de nuestros mapas, la orientación no era muy buena, a pesar de la clara noche de luna. Tuvimos que dar varias vueltas. Londres no estaba aún a la vista. Finalmente lo tuvimos a nuestros pies. La parte del noroeste de la ciudad estaba cubierta de nubes, viéndose perfectamente la mitad sudeste. A unos 4.200 metros de altura estranguló el motor para hacer el menor ruido posible y llegar sobre la ciudad sin ser sentido. Bajó lentamente para arrojar nuestras bombas. No tenemos en el avión un lanzabombas. Están depositadas en el fondo del asiento del observador. Este las toma y las va arrojando una a una por el costado. Yo seguía sus movimientos y observaba el choque de las bombas.

Hasta que arrojamos la primera no vimos el menor rastro de cañones antiaéreos ni proyectores. Pero ahora empezaba la DCA, a disparar desde la periferia y el centro de la ciudad. También aparecían proyectores por todas partes. Por la línea sinuosa de nuestro vuelo y el poco ruido que hacíamos, nuestra dirección debía ser, por lo visto, difícil de determinar.

La DCA. disparaba muy mal y los proyectores no nos alcanzaban. Sin que nos llegasen a iluminar emprendimos el regreso.

Nos habíamos alejado de Londres unos 50 kilómetros; volábamos a 3.500 metros de altura sobre la costa sudoriental de Inglaterra. El tiempo estaba ventoso en exceso. De pronto y a igual altura percibimos una luz. No podíamos explicarnos su procedencia. Mientras nos esforzábamos en inquirirlo, desapareció hacia la derecha. Entonces reconocimos, a la luz de la luna, la silueta de un aparato inglés que, sin descubrirnos, nos venía persiguiendo. Como carecíamos de ametralladora nada pudimos hacer. La insólita ráfaga de viento que antes nos había sorprendido debíase, sin duda, a la acción de la hélice del inglés.

Sobre el Canal pudimos ver ya los «fuegos artificiales» del

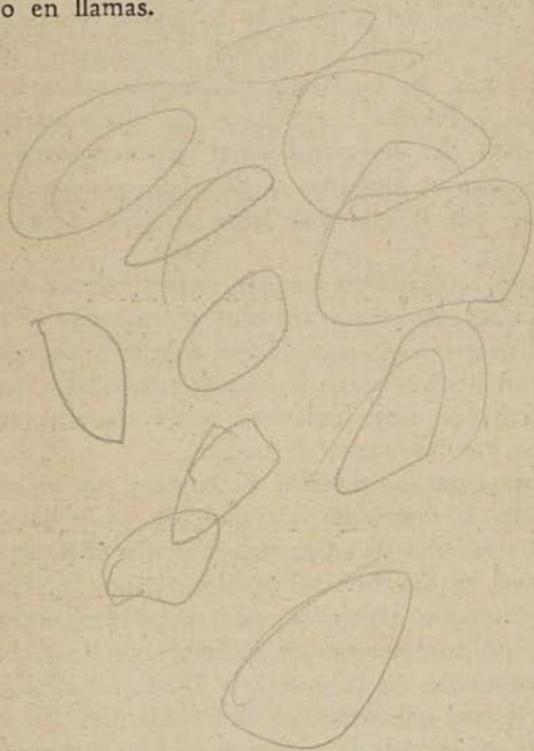


Un avión de combate aprovisionándose de esencia

frente. Planeando bajamos en dirección a Handzaeme. Hacia las 3'30 aterrizamos sin tropiezo. El vuelo, relativamente rápido, se consiguió por la acción del viento favorable. En el aeródromo nos recibieron nuestros mecánicos y nos felicitaron por el éxito de la expedición.

Comprobamos inmediatamente que la gasolina que nos quedaba sólo hubiera bastado para diez minutos más. El primer vuelo de un avión alemán sobre Londres había sido un éxito.

Al cabo de algún tiempo fuimos trasladados a la nueva escuadra «Bogohl 3», provista de grandes bimotores, y con los cuales volé siete veces sobre Inglaterra, siempre de día. Durante el último vuelo en que tomé parte, aunque me habían vuelto a trasladar a mi antigua escuadrilla, conseguí disparar sobre Londres contra un caza inglés, que cayó envuelto en llamas.



Extracto del parte oficial del 2 de marzo sobre el primer semestre de guerra

Septiembre 1939 a Febrero 1940

El Ejército del Aire alemán ha contribuido de modo preeminente en el victorioso fin de la campaña polaca. Al propio tiempo que destruía la aviación polaca, aseguraba, en relación con las otras armas, el espacio aéreo alemán en el Oeste. Su superioridad en cuanto a la capacidad de los tripulantes y a la calidad del material se ha puesto repetidas veces de manifiesto. Incluso en las más desfavorables condiciones atmosféricas, los vuelos de exploración realizados sobre Inglaterra y Francia completaron los datos existentes sobre las medidas del adversario. En el reconocimiento sobre Inglaterra los aviones alemanes, a pesar de la defensa enemiga, llegaron una y otra vez hasta las islas Orkneys y Shetland.

Se realizaron continuados ataques contra fuerzas navales enemigas, buques mercantes armados y convoyes. Fueron hundidos 65 buques con unas 75.000 toneladas de registro bruto. En su mayoría se trata de buques enemigos o neutrales con contrabando para Inglaterra, y de algunos buques de las fuerzas navales ligeras británicas.

Además, por impactos directos de bombas fueron gravemente averiados o destruidos parcialmente 52 buques con unas 200.000 toneladas en cifras redondas. De ellos, 40 eran buques ingleses de las fuerzas navales ligeras, 2 cruceros británicos con 15.300 toneladas, dos acorazados británicos con 63.350 y un portaaviones de 22.600.

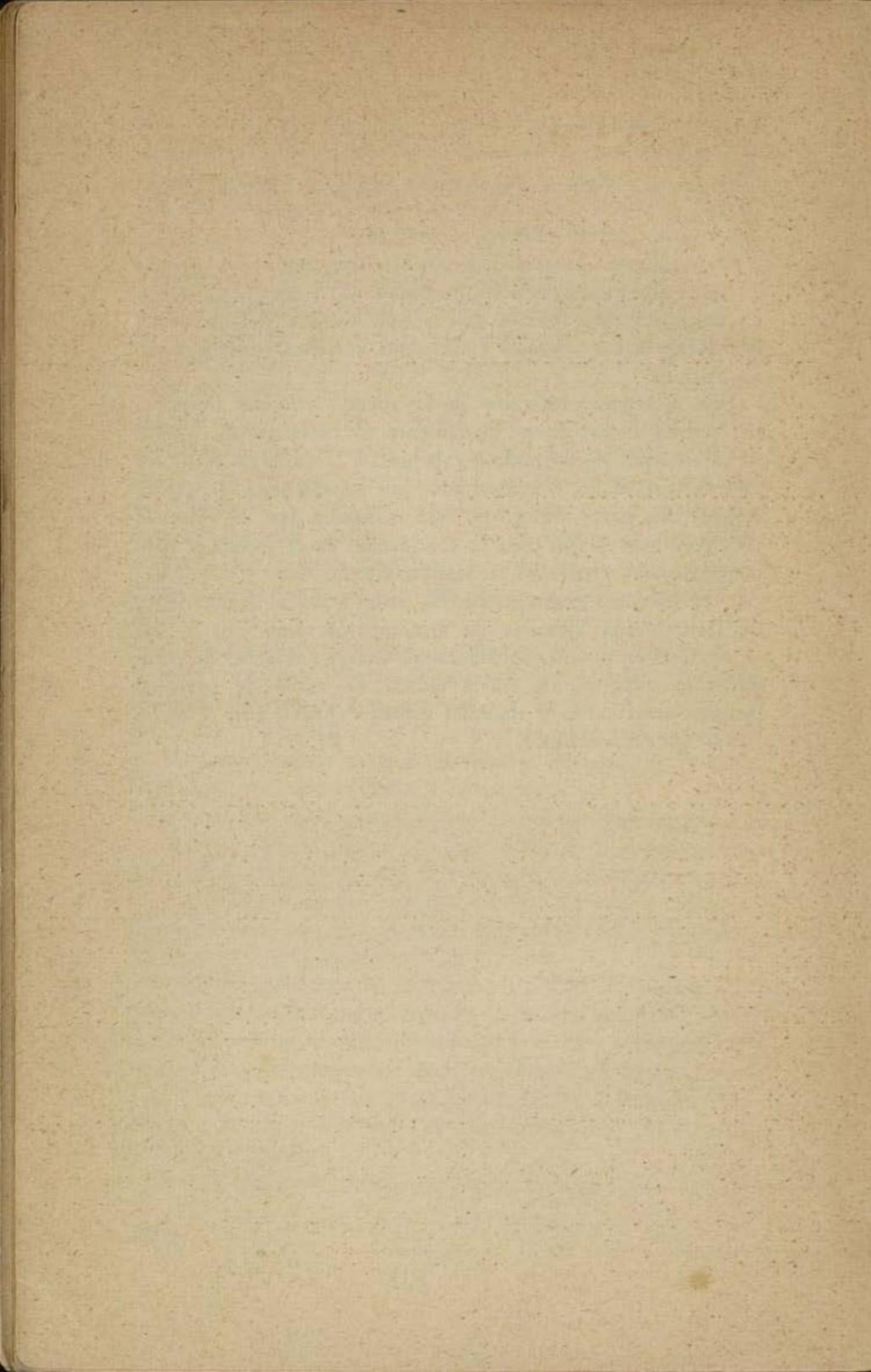
Desde el comienzo de la guerra la DCA, alemana e infraestructura se han organizado en la medida prevista, se ha experimentado el servicio de acecho y se han perfeccionado las medidas de protección aérea en todo el Reich. Cuando el enemigo ha intentado volar sobre Alemania con grandes unidades, ha sido rechazado victoriosamente por los cazas y la defensa antiaérea.

En total, han sido derribados hasta ahora 285 aviones bri-

tánicos y franceses. A éstos hay que añadir 50 aviones más de un portaaviones británico; de manera que la pérdida total de las potencias occidentales desde el comienzo de la guerra, es por lo menos de 335 aviones. Además se derribaron nueve globos cautivos enemigos.

Frente a estos datos el Ejército del Aire alemán ha perdido en estos seis meses en el frente occidental y sobre Inglaterra, en conjunto, 35 aviones por acción directa del enemigo. Por accidentes en vuelos (aterrizajes forzosos, caídas, etc.), 43 aviones.

Bajo la segura protección de las fuerzas armadas alemanas ha podido desarrollarse plenamente el potencial de guerra de una nación de 82 millones de almas. Sus fuerzas militares se han fortalecido y aumentado. Las experiencias de guerra conseguidas hasta ahora han sido utilizadas por los ejércitos de tierra, mar y aire para la conducción de la guerra y para la instrucción y para el perfeccionamiento técnico del material. El bloqueo enemigo no ha disminuído el rendimiento de la industria alemana de armamentos, sino que lo ha aumentado en medida considerable. Grandes reservas de combatientes expertos de todas clases, así como de personal técnico, armamento y material esperan en el frente y en la patria nuevas empresas.



INDICE

	<u>Páginas</u>
El Ejército inglés del Aire	3
La guerra aérea contra Inglaterra reflejada en los partes del Alto Mando de las Fuerzas armadas alemanas	6
Reconocimiento sobre el mar	34
Reconocimiento armado	37
Caza sobre el Golfo de Alemania el día 18 de diciembre de 1939	39
Los combates aéreos sobre el mar del Norte el día 18 de diciembre de 1939	42
Los cazas de las islas	46
Bombas sobre Firth of Forth	48
Bien está lo que bien acaba	57
Alarma en Flamborough	69
Ataque de aviones de bombardeo alemanes a un convoy inglés.	73
El vuelo de regreso	76
Primer vuelo nocturno contra el enemigo	86
Sobre las Orkneys se desencadenó una especie de huracán.	91
Aviones de bombardeo alemanes sobre la desembocadura del Támesis	94
Feliz aterrizaje con 220 impactos	97
A la caza de submarinos	100
Bombas sobre Londres	104
Extracto del parte oficial del 2 de marzo sobre el primer se- mestre de guerra. Septiembre 1939 a febrero 1940	108

