

EL AS DE LOS ASES, Erich Hartmann

RODOLFO RIBES RIVAROLA

Hace cuatro años desaparecía silenciosamente el piloto de caza más grande de la Historia, pero esta noticia llegó a España con mucho retraso. Al cumplirse el cuarto aniversario de su muerte, Revista de Aeronáutica y Astronáutica rinde homenaje a este piloto extraordinario y excepcional Caballero del Aire.



A finales de septiembre de 1993, sin apenas repercusión en los medios de comunicación de carácter general ni tampoco en los aeronáuticos, fallecía en su domicilio de Alemania, donde permanecía recluso desde hacía tiempo a causa de una enfermedad incurable, el as indiscutible de toda la Historia de la Aviación Militar, Erich Hartmann. En menos de tres años de contienda (se incorporó al frente en octubre de 1942) alcanzó la casi increíble cifra de 352 derribos, la mayor parte conseguidos sobre sus adversarios soviéticos además de ocho P-51 "Mustang" norteamericanos abatidos en misiones sobre Rumanía y Checoslovaquia.

Esta cifra le permitió presidir el restringido (sólo dos miembros) *Club de los 300* junto con su compañero Gerhard Barkhorn, vicepresidente, merced a sus 301 victorias en el Frente del Este. De hecho, el caballeroso Barkhorn hubiera sido el líder absoluto a no ser por un desafortunado accidente que le alejó de la lucha durante un considerable periodo cuando iba en cabeza de todos los pilotos de caza de la Luftwaffe, seguido muy de cerca por el vivaz Hartmann. Ambos pilotos han sido los únicos que, en todos los tiempos, han conseguido superar la mítica cifra de 300 victorias. Tras ellos, un puñado de aviadores superaron los 100 y 200 derribos pero, y este es un dato importante, todos pertenecientes a la fuerza aérea de la Luftwaffe. Sólo los japoneses se les aproximaron (Hiroyoshi Nishizawa con 87 victorias), quedando las cifras de los pilotos de caza aliados muy por detrás, con la salvedad de algunos soviéticos, pero también sin acercarse lo más mínimo a los impresionantes resultados de los germanos. Todo ello ha contribuido a crear un halo de leyenda en torno a los "ases" de la Luftwaffe, aunque también ha sido motivo de controversia ya que algunos autores pusieron en duda la veracidad de las cifras. Otros quisieron restar mérito a la inigualada hazaña de Hartmann y Barkhorn aduciendo que prácticamente todos sus éxitos los obtuvieron sobre los rusos, generalmente considerados inferiores a sus aliados británicos y norteamericanos. Este argumento es muy discutible ya que la

URSS, a mediados de la Segunda Guerra Mundial, tras los primeros meses de inferioridad, contó con excelentes aparatos como los LAGG y los YAK, y magníficos pilotos como el coronel Pokryshkin, jefe de una unidad de Bell P-39 Aircobra prestados por los norteamericanos, perteneciente a la 16 Guardia de la Nación. Buena prueba de ello la constituyen las experiencias y testimonios de los pilotos españoles que combatieron en Rusia con las Escuadras Expedicionarias que, en más de una ocasión, cooperaron con la JG 52, escuadra de caza, cuyo primer grupo llegó a mandar Hartmann.

En cualquier caso, Erich "Bubi" Hartmann demostró su pericia frente a todo tipo de adversarios al abatir ocho cazas americanos, los fabulosos P-51, cinco de ellos en dos salidas realizadas el mismo día cuando su unidad estaba destacada en Rumanía para proteger los pozos petrolíferos de Ploesti de las incursiones que los bombarderos de la USAF realizaban desde el Norte de Africa e Italia.

Los éxitos de los pilotos alemanes se basaron en múltiples razones pero las principales estriban en la experiencia acumulada desde los primeros días de su bautismo de fuego en la Guerra de España y en el hecho de que jamás conocieron periodos de descanso como sus adversarios. También influyó, paradójicamente, la manifiesta inferioridad numérica en que se batieron al final de la guerra ya que, al estar rodeados de verdaderos enjambres de aviones enemigos, no siempre manejados por manos expertas, pilotos de su valía triplicaban las posibilidades de contabilizar victorias.

El gran "as" germano combatió siempre sobre el Messerschmitt Me-109, avión que prefirió al FW-190, de diseño más moderno y motor radial. El último modelo que tripuló fue el

109 G-14, aparato similar, en líneas generales, al anterior de los "Gustavs" sin propulsor AS, el G-6, también utilizado por Hartmann, excepto algunos detalles como el empenaje y la cúpula acristalada. Su Me-109 lucía una decoración distintiva en la que destacaba la tulipa negra en la proa y el corazón atravesado por una flecha con el diminutivo del nombre de su esposa Ursula, "Usch", con la que se había casado un año antes de acabar la contienda.



Durante la guerra dos veces tuvo que saltar en paracaídas y se vio obligado a realizar 14 aterrizajes forzosos.

Cuando llegó el fin de las hostilidades, "Bubi" se entregó a los norteamericanos con todo su grupo, pero fueron devueltos a los rusos en virtud del acuerdo sobre los prisioneros firmado con Stalin. Pasó 10 años en las prisiones soviéticas, condenado por sus captores como "criminal de guerra" por haber atentado contra la industria nacional al destruir tal cantidad de aparatos.

Durante aquel periodo murieron su pequeño hijo, a quien no había llegado a conocer, y su padre. Cuando, finalmente, fue liberado en 1955, regresó a Alemania donde le esperaba su fiel Usch que, dos años más tarde, concibió una hija. Quiso convertirse en médico pero, con 33 años, no se vio con ánimos para abordar estudios de tal envergadura. Aceptó entonces la oferta de entrar en la nueva Luftwaffe donde realizó cursos de adaptación, en los

EE.UU., a los nuevos reactores, lo que no supuso una novedad para él que había probado, en su día, el Me-262. Allí trabó conocimiento y amistad, entre otros, con los coroneles de la USAF, Toliver y Constable, autores de una de sus mejores biografías: *The Blond Knight of Germany* (El Caballero Rubio de Alemania).

En 1973, con el grado de coronel, se retiró a la vida civil. Tras dirigir un centro de reentrenamiento para los pilotos, sólo se dedicaba últimamente, debido a su precario estado de salud que le obligaba a un confinamiento forzoso, a atender la copiosa correspondencia que recibía.

Apreciado por todos, Hartmann era una persona fuera de lo común. Rubio y más bien menudo, su simpatía y dinamismo eran contagiosos dándole la apariencia de una persona

mucho más joven. De ahí su apodo "Bubi", que significa chico. Su desaparición ha consternado a sus numerosos amigos e incontables admiradores de todo el mundo. Con él desaparece una figura singular y ejemplar en los anales de la Aviación Militar, dejando un vacío irreemplazable. Sus hazañas y las de sus colegas de la "vieja Luftwaffe" no serían, sin embargo, olvidadas.

Adiós, aunque con cierto retraso, a "Bubi" Hartmann. Descanse en paz ■