

El rincon de los Ases

Publicado por CeltíberoCaudillo - 28 Dic 2010 03:17

Hans-Joachim Marseille, nació en Berlín-Charlottenburg, Alemania, el 13 de diciembre de 1919, en el seno de una familia de militares de ascendencia franco-hugonota. Su padre fue un oficial del ejército que alcanzó el grado de general y luchó en Stalingrado. Los padres de Joachim vivieron legalmente separados, hecho que sin duda debe haber influido en su carácter. El joven Marseille se caracterizó por su indiferencia ante los ideales castrenses, siendo siempre informal y desenfadado ante la disciplina y el protocolo militar.

La biografía de Marseille es corta en el calendario pero extensa en vivencias durante sus últimos 3 años de vida. Joachim ingresó a la Luftwaffe cuando tenía 18 años y medio apenas. Al enrolarse en tiempo de paz, tuvo la suerte de recibir el entrenamiento completo de un cadete de su época. Como no le atraía la vida militar, es posible creer que soportaba la vida militar únicamente por satisfacer su pasión por volar.

Al estallar la guerra en 1939, estaba casi listo para entrar en acción y lo pudo hacer en la Batalla de Inglaterra en 1940, cuando estuvo al mando de Johannes "Mack" Steinhoff comandante del JG-52 (Grupo de Caza 52). En esos momentos no se pensaba, que el sargento Marseille, podía llegar a ser lo que fue, aunque desde el comienzo mostró su habilidad para derribar a los aviones enemigos. Aparte de sus faltas a la disciplina, logro anotarse siete victorias, aunque pudo validar con testigos, sólo tres de ellas.

Durante esas batallas fue alcanzado seis veces con resultados fatales para su avión, logrando salvar la vida saltando en paracaídas. Entre las causas de esos accidentes estaba siempre de por medio su indisciplina y sus ansias de volar en solitario, cosa que hacía rompiendo las normas que le imponía la Luftwaffe.

Al finalizar la Batalla de Inglaterra, su hoja de servicios era un acumulado de faltas y sanciones disciplinarias. Joachim era bien parecido, bohemio y mujeriego y usaba el cabello más largo que lo que indicaba el reglamento. Muchas veces faltó al llamado de asistencia debido a estar trasnochado, pero en cierto modo, el Comandante Steinhoff toleraba esas faltas porque consideraba que detrás de ese indisciplinado piloto había un as en potencia y no se equivocó.

En enero de 1941 fue trasladado del Frente Occidental a Döberitz, en las cercanías de Berlín, donde se encontraba la base del JG-27. Poco después Marseille y sus compañeros de grupo eran enviados al África del Norte. En la primavera de 1941 el JG-27 ya estaba instalado en su nueva base, para dar apoyo al Afrika Korps.

Pronto, Joachim Marseille, quien el 01 de Julio de 1941 era ascendido a teniente, comenzó a apuntarse victoria tras victoria, haciendo las delicias del Ministerio de Propaganda alemán, que no perdía la oportunidad de mostrarlo en los noticieros de cine. Además su foto aparecía constantemente en los diarios y revistas del Reich y era mencionado en cuanto evento fuera propicio para hacer propaganda política. Así se fue convirtiendo en un ídolo, no sólo para sus compañeros de armas, sino en general para la población alemana, que estaba siempre pendiente de las hazañas del joven piloto.

Marseille era un joven especial, la "Estrella de África" como lo llamaban los diarios, que recibía enormes cantidades de correspondencia, en especial de sus admiradoras, las cuales compartía con sus compañeros de escuadrilla, quienes pasaban buenos momentos leyéndolas y comentándolas.

Mussolini se rindió ante las proezas del joven piloto y lo hizo acreedor de la Medalla de Oro a la

Valentía, condecoración que sólo sería conferida a Marseille y al capitán Joachim Müncheberg, quien llegó a ser comodoro de la JG-77. Es curioso anotar que Rommel y el General Nehring recibieron esa misma condecoración, pero en plata solamente.

A medida que pasaban los meses, Marseille iba adquiriendo y puliendo las cualidades de as de la aviación, que sólo unos escogidos pueden alcanzar. Sin embargo, Marseille logró lo que ningún otro piloto sería capaz de hacer, derribar múltiples enemigos en tiempo récord.

La habilidad de Joachim no tiene paralelo en la historia humana. La simbiosis hombre-máquina convertían a su avión en un sólo ente que parecía que tuviera vida, o tal vez, era Marseille quien se convertía en una parte indivisible de su máquina. El binomio hombre-máquina se movía con una gracia y precisión que impedía que el contrario pudiera evadirlo y menos enfrentarlo. Su velocidad y movimientos, unas veces con aceleraciones de 3 o 4 veces la gravedad, súbitamente eran reducidos a los límites de sustentación del avión, utilizando alerones para mantener la nave en la posición precisa, para con un ligero movimiento del bastón de mando y acelerador, enfilar la nariz del avión al punto exacto que el elegía. En el preciso momento en que la cabina del enemigo aparecía por décimas de segundo en la mira de sus armas, Marseille simplemente daba unos toques cortos y precisos que enviaban las ráfagas mortíferas que no perdonaban la vida del enemigo.

Marseille dominaba su aparato como ningún piloto lo ha hecho jamás. En esos tiempos, los pilotos británicos adoptaban la formación en círculo para tener mayor protección, pero Marseille gracias a su vista privilegiada, era capaz de iniciar el ataque antes que nadie se percatara, ni si quiera sus propios compañeros, y enfilaba el avión por detrás y debajo del círculo. Derribaba al último avión del círculo, se metía en él, reducía la velocidad hasta el límite giraba el avión y derribaba, uno tras otro, hasta que los ingleses rompían el círculo. Para entonces Marseille ya metía en picada a su Me-109, antes que los enemigos se dieran cuenta de lo que había pasado.

De acuerdo a las estadísticas -los alemanes eran prolijos en recopilar los datos- Marseille era capaz de derribar un Hurricane o un P-40 con apenas 15 balas de promedio. Reiner Poettgen, su compañero de vuelo, recuerda cuan difícil era poder cubrir las espaldas de Marseille, porque arremetía contra el enemigo cuando nadie se había siquiera percatado de su presencia. La función de Poettgen de anotar las victorias en relación a la posición en un mapa era todo un reto, porque el ritmo que imponía Marseille era agobiante, sin contar que una aceleración vertiginosa casi siempre terminaba a mínima velocidad, pareciendo que el avión de Marseille se descolgaría del cielo. Eso no ocurría, pues luego de apuntar y disparar letalmente, la máquina de Marseille entraba en una picada espeluznante, recuperando la sustentación.

Durante las últimas semanas, Marseille comenzó a mostrar síntomas de agotamiento, estrés extremo, debido a las agotadoras misiones que lo obligaban a volar dos y tres veces diarias. Muy lejos estaba la Batalla de Inglaterra, cuando los pilotos alemanes tenían suficiente descanso entre misiones. Como le sucedía a todos los pilotos, terminaba las misiones temblando, pero cada vez necesitaba más tiempo para recobrase. Perdió peso y su cara comenzaba a reflejar el cansancio.

En 1942 recibió la visita del comandante en jefe de la aviación de caza, el as de la aviación Adolf Galland. No era un acontecimiento extraño, pues como muchos otros altos jefes alemanes e italianos, Galland fue recibido en la tienda de campaña de Marseille donde habían ciertos "lujos" y un bar adecuadamente abastecido. Marseille era especial. Apenas era un jefe de escuadrilla, pero se permitía las comodidades de un oficial superior, con la complicidad de sus compañeros y su propio jefe, el general Eduard Neumann. Adolf Galland, quien recuerda de esta manera el acontecimiento: "poco después que me nombraron general de los cazas hice una visita a la JG-27 en Africa del Norte, cuyo comandante era Eduard Neumann. Marseille era uno de los jefes de escuadrilla.

El aeródromo estaba ubicado sobre una colina y la escuadrilla alojábase en un pequeño valle, no lejos de allí. Cuando nos acercábamos en un jeep al lugar donde acampaba la escuadrilla de Marseille, empezamos a ver pequeños letreros clavados en los árboles o colgados de arbustos, que señalaban el camino hacia "la mejor escuadrilla de cazas del mundo". Eran todos humorísticos o semihumorísticos, pero revelaban la alta moral de la unidad de Marseille.

El me saludó con gracia y entusiasmo y poco después sentí todo el impacto de su simpatía y reconocí su natural inclinación al liderazgo. Hablamos hasta bien entrada la noche. Le dije que necesitaba cumplir con una vital función corporal antes de tomar una última copa e irme a dormir.

Marseille sacó inmediatamente una pequeña pala y dijo: - Camine sesenta pasos directamente desde la tienda, después gire y haga veinte pasos más, y use la pala, señor. Seguí obedeciendo sus instrucciones.

A la mañana siguiente, al despertarme, salí de mi tienda para usar nuevamente la pala. Quedé atónito al encontrarme con que ahora el camino estaba indicado por letreros. Un último letrero tenía una gran flecha apuntada hacia abajo y decía: "en este lugar, el 22 de Septiembre de 1942, el general del arma de caza satisfizo una necesidad natural";

El 01 de Setiembre de 1942 durante la batalla de Alam El Halfa, Marseille recibió la mala noticia de la muerte de su padre, general de infantería que estaba destacado en Stalingrado. Ese mismo día, Hans-Joachim derribaba diecisiete aviones enemigos en tres misiones. La primera se inició a las 7:30AM, cuando el frío de la noche comenzaba a ceder ante la presencia del sol abrasador.

Esa primera misión del día era de escolta para una escuadrilla de Stukas que debía realizar una misión de bombardeo al sur de Imayid. A las 7:50 la escuadrilla de Marseille hacía el rendez-vous con los Stukas. Cerca del blanco, Marseille ordenó subir a tres mil quinientos metros para hacer la cobertura.

Súbitamente Marseille comunicó por el radio que estaba atacando. Unos segundos después su compañero veía a Marseille detrás de un caza enemigo. Un disparo corto y el avión inglés hizo un movimiento extraño enfilando el morro a tierra. Poettgen apuntó la hora, 8:20AM y anotó la posición en el mapa.

Apenas terminaba Poettgen de hacer las anotaciones cuando vio a Marseille que giraba a la izquierda y atacaba a otro P-40. Eran las 8:40 y a dos kilómetros al este, caía otro avión británico. Mientras tanto, los Stukas habían completado su misión y daban media vuelta, pero los cazas P-40 restantes se lanzaban contra ellos. Marseille no dudo un segundo; giró a toda velocidad y se anotaba el tercer derribo con precisión inusitada. En esos momentos y cuando iniciaban la cobertura de retorno a la base, apareció una escuadrilla de Spitfires.

Marseille y su compañero corrían peligro al enfrentarse a los seis Spitfires, pero el joven piloto sabía muy bien lo que debía hacer. Hizo un giro hacia arriba y atrás y se dirigió como una flecha contra el líder inglés. El Spitfire disparaba sin tregua y Marseille viró súbitamente hasta quedar al frente del resto de la escuadrilla inglesa, que pasó rugiendo a su lado. Medio giro en 180 grados y estaba a menos de 100 metros del último Spitfire. Dos ráfagas cortas y el avión inglés, echando humo, comenzó una picada sin retorno. Eran las 8:39AM.

A las 9:14AM la escuadrilla de Marseille tocaba tierra. Revisión y recarga de armas y combustible. Marseille había disparado sólo 20 proyectiles de cañón y 60 balas de ametralladora. No había sorpresa, era el promedio de Marseille.

A las 10:20AM nuevamente la escuadrilla estaba en el aire para escoltar a los Stukas. No pasó mucho

tiempo cuando la vista privilegiada de Marseille avistó dos formaciones de unos 18 bombarderos enemigos escoltados por dos escuadrillas de caza con 25 aparatos cada una. La superioridad inglesa era evidente en esos momentos en África.

Una de las escuadrillas de escolta se lanzó contra los Stukas. Marseille y sus compañeros les cortaron el camino. Los ingleses inmediatamente tomaron la formación en círculo. Marseille se metió en el círculo a toda máquina, reduciendo de improviso la velocidad y dando un giro a la izquierda disparó contra el primer caza que se encontró al frente. Treinta segundos después caía el segundo. Los ingleses rompieron el círculo y se emparejaron para escapar hacia el noroeste. Marseille ya estaba detrás del último avión. Dos ráfagas cortas desde abajo y caía otro británico.

Los ingleses se agruparon y Marseille los siguió rumbo al Mediterráneo. Dos minutos después a las 11:01, el quinto P-40 estallaba en el aire ante el fuego del joven berlinés. El sexto caza fue derribado a las 11:02AM. La restante escuadrilla inglesa volaba en formación cerrada y no vieron a los cazas alemanes acercándose por detrás. Marseille se lanzó directo hacia ellos y atrapó al último con certeros disparos. El P-40 se encabritó y estalló.

Marseille ordenó regresar cuando vio un P-40 que escapaba dejando una estela de humo blanco, El berlinés no lo pensó dos veces y se lanzó como un halcón sobre su presa. Un par de ráfagas bastaron para desintegrar al P-40, desde 80 metros de distancia. El saldo era impresionante, hasta para los compañeros de Marseille. Habían sido abatidos ocho aviones a las 10:55; 10:56, 10:58, 10:59, 11:01, 11:02, 11:03 y 11:05.

El día no había terminado. Pero, después de un breve descanso, no pudo liderar la escuadrilla en la siguiente misión por un neumático en malas condiciones. Debió esperar hasta las 17:00 horas para volver a despegar escoltando a una escuadrilla de Ju-88.

Quince Curtis P-40 se lanzaron contra los bombarderos, cuando Marseille ya estaba en curso de colisión con los cazas británicos. Nuevamente se formaron en círculo y una vez más Marseille se metía entre ellos rompiendo la formación. La acción duró sólo seis minutos y en ese lapso Marseille derribó cinco aviones ingleses.

Los primeros cuatro cayeron a intervalos de un minuto entre las 17:45 y las 17:50 y el quinto a las 17:53. La proeza de haber derribado diecisiete aviones en una sola jornada, se cumplía el mismo día en que fue informado de la muerte de su padre.

Durante las cuatro semanas siguientes, el capitán Marseille derribó cuarenta y cuatro aviones más. Se había ganado los Diamantes para su Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas, pero nunca los recibió.

El 30 de Setiembre durante otra salida rutinaria, no encontraron ninguna escuadrilla enemiga. De regreso, alas 11:35 sus compañeros observaron humo en el me-109 del líder. Luego de salir del territorio enemigo Marseille abrió la cabina e invirtió el avión para lanzarse, cosa que hizo enceguecido por el humo. Demoró demasiado para lanzarse, cuando el avión picaba a 600 Kms por hora. Su cuerpo golpeó contra la cola del avión y se precipitó a tierra sin que se abriera el paracaídas.

El cuerpo de Marseille fue hallado a siete kilómetros al sur de Sidi Abdel Raman. La Estrella de África se había apagado dos meses antes de cumplir 23 años. Sin embargo el espíritu de Marseille nunca murió, ya era una leyenda que perduraría en la historia.

Condecoraciones:

- Cruz de Caballero el 22/02/1942
- Cruz de Caballero con Hojas de Roble el 06/06/1942, siendo el condecorado Nº 97.
- Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas el 18/06/1942, siendo el condecorado Nº 12.
- Cruz de Caballero con Hojas de Roble, Espadas y Diamantes el 03/09/1942, siendo el 4º condecorado.
- Brazalete de la campaña de África.
- Medalla de Oro a la Valentía (Italia)
- Cruz Alemana en Oro

=====