

ROBERT KERSHAW



SKY MEN

HISTORIA DE LAS TROPAS
AEROTRANSPORTADAS



Ediciones Platea

SKY MEN

Historia de las tropas aerotransportadas

Robert Kershaw

EDICIONES PLATEA

Título original: Sky Men. The real story of the paras.

Primera publicación en Inglaterra en 2010 por Hodder & Stoughton An Hachette UK company.

Copyright © Robert Kershaw 2010

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo públicos.

Esta edición de Ediciones Platea:

1ª Edición enero 2015

Traducción y diseño de portada: Hugo A. Cañete

Impresión Gráficas Azorín

Derechos exclusivos de edición en español reservados para todo el mundo:

© 2015: Ediciones Platea, S.L.

Francesc Ferrer i Guardia, 25. 5º-2º. Mollet del Vallés. 08100. Barcelona.

www.edicionesplatea.com

ISBN: 9788494288425

Depósito Legal: B 5813-2015

Fotos de portada y contraportada internet. Fuente desconocida. El editor ha hecho todos los esfuerzos posibles para obtener los permisos pertinentes del material gráfico de la portada y contraportada. Si se hubiera producido alguna omisión, pedimos que nos hagan llegar por escrito la solicitud pertinente para subsanar el error.

Todas las notas de este libro son notas del editor.

Dedicatoria:

Este libro está dedicado a todos los miembros de las Fuerzas Aerotransportadas Británicas, amigos y camaradas que resultaron muertos o heridos, en la guerra o en entrenamientos, desde su creación en junio de 1940.

Prólogo	13
Capítulo 1	
Los Guerreros Langosta.....	25
Capítulo 2	
Los nuevos Sky Men: Fallschirmjäger	41
Capítulo 3	
De la teoría a la práctica: Los Países Bajos, mayo de 1940	65
Capítulo 4	
Necesitamos un cuerpo de tropas paracaidistas.....	93
Capítulo 5	
Creta: Un objetivo estratégico.....	119
Capítulo 6	
Los Sky Men aliados.....	159
Capítulo 7	
El instrumento por pulir: De Sicilia al Día D.....	193
Capítulo 8	
El canto del cisne paracaidista	237
Capítulo 9	
Paracaidismo Raido.....	287
Capítulo 10	
La movilidad aérea en La Guerra Fría.....	321
Capítulo 11	
A la guerra en avión de pasajeros.....	353
Capítulo 12	
Afganistán	377
Epílogo.....	395

PRÓLOGO

Sky Men

Acababa de finalizar la Universidad, Sandhurst, y el curso de paracaidismo. Mi boina roja era todavía un trofeo mientras esperaba a que vinieran a recogerme al vestíbulo del aeropuerto de Belfast a finales de la primavera de 1973. Un vehículo blindado «Pig»¹ se detuvo y un *colour sergeant*² del Parachute Regiment extraordinariamente corpulento se bajó y me hizo un gesto. Su chaleco antibalas hacía que su amplio físico aparentara el doble de su tamaño, y de su cintura colgaba una pistola calibre 45, no reglamentaria, que tenía todo el aspecto de ser contrabando de guerra. El *colour sergeant* y el escolta me miraron de arriba abajo con una curiosidad descarada; el nuevo y bisoño oficial al mando había llegado a su primer destino en Irlanda del Norte. «Hola, Señor», dijo en un apenas inteligible acento de Glasgow. «Debería meterse dentro —¡aquí son letales hasta con un lápiz!».

El reloj reglamentario que me ofrecieron estaba todavía impregnado de cartílago y sangre del *sergeant major*³ que había volado por los aires la semana anterior. Lo rechacé indicando que no funcionaba, congelado en el instante exacto en que había muerto.

Antes de que acabara el mediodía sufrí, protegido por un vehículo, la explosión de un coche bomba. Inmediatamente descubrí la soledad del mando cuando preguntando a uno de mis cabos la mejor manera de acordonar la zona de la explosión, me respondieron «usted es el jefe, usted dirá». Pero incluso cuando daba órdenes a mis soldados para que llevaran a cabo sus tareas,

1 Humber Pig. Vehículo blindado ligero en servicio en las fuerzas armadas británicas desde la década de los cincuenta a los años noventa.

2 Grado superior al de sargento ordinario, se trata del sargento que, antiguamente, portaba la bandera en el ejército británico. Actualmente, según las tablas de la OTAN, equivale, en el ejército español, al grado de sargento primero.

3 Grado a continuación del *colour sergeant*. Equivaldría al grado de brigada en el ejército español.

me daba cuenta de que parecía que ejecutaban las instrucciones antes incluso de que salieran de mi boca. El *colour sergeant* me tomó bajo su protección y se dedicó a enseñarme pacientemente todas las cosas que nunca me enseñaron en Sandhurst y que han permanecido para siempre en mi memoria.

La aceptación de mi persona por parte de mis hombres fue automática. Se daba por hecho, a consecuencia de haber superado la *Pre-Parachute Selection Company* –*P Company*– y de haber saltado en el curso de paracaidismo, que, por ser oficial, tenía que ser mejor, estar más en forma, tener más juicio y ser un igual a todos ellos en cualquier otro aspecto. Y eran *Sky Men*, los mejores soldados del mundo.

A nadie le gustaba saltar en paracaídas, pero todos tenían que hacerlo. La mayoría de los saltos eran descensos masivos a baja altitud, nocturnos en la mayor parte de las ocasiones. Los soldados controlaban su mareo vomitando justo antes de saltar, se limpiaban las caras, sujetaban enormes paracaídas a los arneses, los enganchaban al cable guía y saltaban. La experiencia creaba un vínculo intangible, un espíritu paracaidista que trascendía a todos los hombres con independencia de su graduación.

Poco después de mi primer servicio operativo en Irlanda del Norte fui enviado a Alemania con el solo propósito de asistir a un curso de intercambio de paracaidismo con el *Bundeswehr*⁴. A pesar de las barreras del idioma la comunicación nunca fue un problema: ser paracaidista se traducía en una intimación inmediata. Esta facilidad en las relaciones solucionó numerosas dificultades cuando tuve que servir como oficial de estado mayor tiempo después en mi carrera, operando con ejércitos extranjeros en la Primera Guerra del Golfo y en Bosnia. Los oficiales paracaidistas extranjeros se acercaban rápidamente a ofrecer ayuda y a intercambiar experiencias; y luego, sin más, a invitar a un completo extraño a sus hogares.

Saltando con un *Fallschirmjäger* alemán mi paracaídas sufrió un fallo completo «Roman candle»⁵, llamado a veces «la colada», y me salvé en un instante al accionar mi paracaídas de reserva. La reacción de mi anfitrión fue ofrecerme poner la anilla que había utilizado del de reserva en una placa conmemorativa. Decliné la oferta pero sentimentalmente conservé la anilla. Durante el transcurso de mi carrera tuve la oportunidad de encontrarme paracaidistas de todas las naciones, desde Europa y América hasta Oriente Medio y África. En todos los lugares donde serví, la hermandad paracaidista constituía un vínculo de unión.

4 Fuerzas Armadas de la Alemania Occidental.

5 O «bengala», término para referirse, en argot, a cuando un paracaídas no se abre.

SIERRA LEONA, 10 DE SEPTIEMBRE DE 2010

Los hombres privados de libertad tienden a dormir a ratos. Este era el caso del mayor Alan Marshall y otros cinco rehenes del *Royal Irish Regiment*, que sufrían su décimo séptimo día de cautividad durante la escalada de la crisis de rehenes en Sierra Leona. Acurrucado en el suelo de cemento de un edificio destruido, Marshall se dolía de los golpes recibidos. Había habido simulacros de ejecución.

El carácter paranoico de sus captores, los llamados *West Side Boys*, apuntaba a que el siguiente numerito muy bien pudiera ser el último. Sobre el rumor nocturno de los insectos de la jungla pudo percibir el zum-zum-zum de palas de helicóptero en la lejanía. Si alguna vez había de llevarse a cabo un rescate se efectuaría en ese mismo instante, al amanecer. Los rehenes eran mantenidos juntos en una habitación del mismo edificio. Instintivamente Marshall supo que el momento que tanto habían deseado y temido había llegado, se incorporó rápidamente y despertó a los otros.

Las Colinas de Occra, el lugar donde permanecían confinados parecía un paraíso tropical. Estaban rodeados de una frondosa vegetación verde, de palmeras y de árboles de hoja caduca, próximos a una plantación de aceite de palmera situada en la pequeña aldea de Gberi Bana, a las orillas del Arroyo Rokel. Éste fluía hacia el oeste, hinchado por la estación húmeda, desembocando en el fangoso Río Sierra Leona antes de que éste pasase por Freetown. Había humedad, aunque relativamente fresca antes de las primeras luces del amanecer. Marshall sospechaba que sus probabilidades de sobrevivir eran escasas. Había unos 150 milicianos de los *West Side Boys* en el campamento y otros 100 en el pequeño asentamiento de Magbenny, situado más al oeste, al otro lado del crecido río de 230 metros de anchura. El británico había advertido la presencia de un camión Bedford de cuatro toneladas con su montaje doble de ametralladoras pesadas antiaéreas rusas de 14,5 mm en la parte trasera, y de «artillados»⁶, camionetas de tracción a las cuatro ruedas armadas también con ametralladoras pesadas. Con pesar, Marshall recordaba que habían dejado una Browning del calibre .50 que iba montada en uno de sus dos Land Rover capturados.

Los campamentos se daban apoyo mutuo, rodeados en tres de sus lados por la espesa jungla, demasiado frondosa para que pudiera llevarse a cabo un asalto por tierra con un gran contingente. Bancos de arena sumergidos impedían que se pudiera realizar una incursión por el río, por tanto, sus

⁶ Se trata de un tipo de vehículo civil preparado para la guerra. En español reciben el nombre de «artillados» o «técnicos».

rescatadores tendrían que llegar desde el aire. Tendrían que pasar a través de decenas de combatientes antes incluso de que pudieran realizar un intento de rescate. Solo un golpe rápido dirigido al mismo tiempo contra los dos campamentos tendría esperanzas de éxito. Era mucho pedir. Se requerirían tropas especiales para llevar a cabo una misión de este tipo y Marshall pensaba que no era probable que el número de efectivos necesario para enfrentarse a estas fuerzas estuviera disponible en el teatro de operaciones, o que llegaran sin que se enterasen sus captores. No obstante, el zumbido cada vez más próximo insuflaba esperanzas. Ignoraba que equipos de observación de cuatro hombres del *Special Air Service*⁷ (SAS) tomaban ya posiciones a unos 50 metros del edificio.

Cuatro meses antes los contingentes rebeldes habían estado a punto de capturar Freetown y las fuerzas de las Naciones Unidas quedaron sumidas en el caos. La inesperada llegada de los paracaidistas británicos había restablecido la situación pero solo 250 instructores y 70 asesores se quedaron allí. Milicias como los *West Side Boys* estaban beneficiándose del vacío de poder existente, como parecía demostrar la captura de soldados británicos. El autodenominado «Brigadier» Foday Kallay de, 24 años, había capturado a 11 soldados británicos, consintiendo liberar solo a cinco. No calculó bien que las crisis de rehenes, que apuntaban un fracaso militar y político, constituían uno de los pocos tipos de crisis que garantizaban una respuesta de las tradicionalmente dóciles democracias liberales occidentales. La conducta de Kallay no podía ser ignorada.

Un rehén fue separado del resto, se trataba de un miembro del Ejército de Sierra Leona, guía de Marshall, el cabo Musa Bangura. Habiendo servido junto a algunos de los integrantes de los *West Side Boys* antes de que se produjera el último motín del ejército, fue el único que se percató de lo vulnerable que se había vuelto la patrulla de Marshall cuando se salió de la carretera principal para adentrarse en las Colinas de Occra. «Mientras nos adentrábamos más y más, la tensión comenzó a apoderarse de mí y dije que esta zona estaba infestada de *West Side Boys*», recordaría. «Si alcanzan a vernos no se lo van a tomar a la ligera». Ciertamente no se lo tomaron y Bangura fue duramente golpeado, humillado y torturado durante 17 días. El hecho de que lo reconocieran le supuso un tratamiento especialmente cruel. Pasaba la mayor parte del día en una maloliente letrina de cinco metros cuadrados cerrada por una trampilla enrejada. Mientras permanecía herido allí dentro

⁷ Literalmente «Servicio Aéreo Especial» famosa unidad de fuerzas especiales británica, creada durante la II Guerra Mundial.

sus torturadores se divertían enormemente orinando ceremoniosamente sobre él y arrojándole los contenidos de sus orinales.

Bangura vivía con sus demonios entre el hedor, temiendo la amputación de miembros o la muerte como mera cuestión de tiempo. «Pensaban que si practicaban amputaciones los civiles los apoyarían», dijo después. «Los temerán y, si los temen, entonces no les quedará más remedio que apoyarlos». Bangura se encontraba en ese momento fuera del pozo, amarrado junto a la cabaña de Kallay, cerca de los rehenes británicos, en la que iba a ser probablemente su última noche. También él oyó el zumbido de los helicópteros que se aproximaban. La esperanza se teñía de miedo a la hora de ponderar sus probabilidades de supervivencia.

El origen de los *West Side Boys* se remonta a 1997, con un grupo de soldados amotinados a los que se unieron criminales, mujeres y niños soldado forzados. Vestían ropa deportiva de colores llamativos y estaban bien armados con SLR británicos, AK-47, morteros y ametralladoras pesadas. Eran peligrosos e impredecibles, espoleados emocionalmente por la heroína, la cocaína y el alcohol. Títulos estrafalarios y nombres exóticos como «Savage» [salvaje], «Bomb-blast» [estallido] o «Turkish» [turco] ejercían una influencia considerable en las condiciones surrealistas que reinaban en los estados africanos fallidos, donde el asesinato, la violación, la tortura y la mutilación estaban a la orden del día. «Cuando bebía alcohol conseguía un coraje extra para hacer cualquier cosa que los jefes me dijeran que hiciera», admitía el «Turco» de 23 años, un *West Side Boy*. «Algunos hombres fumaban heroína, pero yo, yo solo fumaba marihuana, porque estábamos en guerra». El Brigadier Kallay había ejecutado recientemente a 27 seguidores desencantados. La facilidad con la que los británicos habían sido secuestrados y el dominio que había ejercido en encuentros posteriores llevó a Kallay a mirar a los británicos con el mismo desprecio con el que miraba a los inefectivos soldados de las Naciones Unidas.

La rutina habitual era pasar la tarde consumiendo alcohol y drogas escuchando *gangster rap*⁸ a todo volumen. Algunos vestían prendas femeninas, incluyendo pelucas. Este travestismo perseguía intimidar a sus enemigos, ya que un hombre intrépido llevando un vestido o una bata en tonos pastel sobre las prendas del uniforme podría constituir una visión grotesca. La superstición de la zona auguraba que los soldados podían «confundir a las balas del enemigo» si mostraban dos identidades simultáneas. Musa Bangu-

8 Se trata de un tipo de rap violento.

ra sabía que no le quedaba mucho tiempo de vida y estaba asustado. El zumbido de los helicópteros retumbaba sobre la noche en la jungla, provocando la espantada de las aves. «El sonido de los motores de los helicópteros seguía aproximándose», recordaba Bangura, «más y más».

Los dos helicópteros Lynx AH-7 y los tres CH-47 Chinooks se habían reunido sobre la desembocadura de Arroyo Rokel, sobrevolando hacia el este la rápida corriente. Dentro de dos de los Chinooks iba el equivalente a un escuadrón del SAS dividido en escuadras integradas por seis hombres y un grupo de rescate de rehenes. El tercer Chinook llevaba dos pelotones de la Compañía A, del *Parachute Regiment*. La fuerza se componía en total de unos 120 hombres, estando dispuestos unos 60 más para una segunda oleada. Un miembro del SAS comparó la aproximación en doble pinza del asalto aéreo con el «stiletto»⁹ de las fuerzas especiales y la «maza» de los paracaidistas. El primero debía facilitar la precisión requerida en la inserción para rescatar a los rehenes en Gberi Bana, mientras que el segundo aplastaría el fuego pesado de los oponentes con un asalto aeromóvil en Magbenny. Era un enfrentamiento desigual con una relación de fuerzas de 3 a 1 en contra de los rescatadores. El multiplicador de la fuerza británica lo constituiría la capacidad de supresión de fuego de los helicópteros Lynx y la velocidad, agresividad y conmoción producida por el ataque.

El capitán Danny Matthews, un oficial paracaidista que iba en el tercer Chinook, no estaba del todo satisfecho. «Dependíamos de actualizaciones de informes de inteligencia que dejaban bastante que desear en cuanto a la cantidad potencial de tropas a las que nos enfrentaríamos y a la diversidad de equipo que pudieran tener», recordaría. «Sabía qué era lo realmente importante desde el inicio y estaba muy preocupado», reconocería el soldado Julian Sheard, que iba en el mismo helicóptero. «Por supuesto, estás preocupado por tu propia seguridad, pero más lo estás de no defraudar a tu equipo». La edad media de los paracaidistas oscilaba entre los 19 y 20 años, no muy distinta de la de los muchachos soldado colocados por las drogas a los que estaban a punto de atacar.

Sentados unos frente a otros con la tenue luz roja dentro de los Chinooks, que iban en vuelo rasante, los paracaidistas reflexionaban sobre la acción inminente. «No esperaba algo así tan pronto», recordaría Julian Sheard, de 19 años, recluta que acababa de llegar al batallón recién salido de la instrucción. «En realidad todavía no me había establecido, ni siquiera había recibido mi

9 Puñal.

equipo para el curso de saltos». No hubo una selección especial para esta misión. Simplemente se eligió una compañía para hacer el trabajo. Eran soldados de elite y se tenían por tales, sin importar lo recientemente que hubieran llegado. «Si eres lo suficientemente bueno para ingresar en el batallón, eres lo suficientemente bueno para llevar a cabo una operación», declararía un paracaidista veterano. Sheard, al igual que otros, no fue consciente de que formaba parte de una operación hasta que les fueron retirados sus teléfonos móviles en el punto de partida en South Cernay 10 días antes. El mayor Matthew Lowe, oficial al mando de la compañía, los había formado anunciándoles que no se trataba de unas maniobras sino un despliegue operativo real.

Habían despegado a las 06.15 en plena oscuridad. «Te sientes excitado, la adrenalina te da un subidón, te diriges al combate», recordaría el capitán Danny Matthews. El pensamiento común que invade a todos los soldados que se encuentran en esta fase es que si se ha de morir, que sea rápido, pero, por favor, no permitas que me quede paralizado o falle a mis compañeros. El capitán Liam Cradden, otro paracaidista, admitiría, «puedo decir con seguridad que nunca he estado tan asustado». Esta era una operación peligrosa con un resultado incierto. Cradden «estaba muy asustado la noche anterior durante el despliegue y luego, de nuevo, cuando ves las bajas y las heridas». El montaje gemelo de ametralladoras pesadas de 14,5 mm en Magbenny suponía una seria amenaza. «Te sientes muy vulnerable como soldado de infantería, deseas salir del helicóptero y saltar a tierra», recordarían Matthews. «Lo último que deseas es que el helicóptero sea destruido».

Los helicópteros sobrevolaban el cauce del Arroyo Rokel rozando las copas de los árboles para amortiguar el sonido de su aproximación. A las 06.35 el Chinook que llevaba a los paracaidistas se desvió bruscamente a la derecha para precipitarse al sureste del poblado de Magbenny. Los dos Chinook de cabeza se lanzaron sobre Gberi Bana. Uno quedó estacionario sobre un claro próximo a la casa de los rehenes mientras el otro aterrizó en el campo de fútbol a unos 200 metros al norte. Las primeras ráfagas de ametralladora y explosiones de cohetes procedentes de los Lynx rompieron la quietud del alba en la selva.

Gberi Bana era una aldea dispersa de 27 construcciones desvencijadas, la mayoría de las cuales se hallaban a una distancia de entre 50 y 100 metros de la orilla del río. La esencia del asalto «stiletto» del SAS era la velocidad, la precisión y la violencia. Los combatientes atontados por las drogas y el alcohol tenían un minuto para distinguir que el zumbido de los helicópteros

era real y otro minuto para tomar posiciones antes de que los aparatos estuvieran sobre ellos. La primera impresión impactante para muchos ocurrió cuando el chorro de aire del helicóptero arrancó los tejados oxidados de metal corrugado de las chabolas y los arrojó con estrépito sobre sus aturdidos ocupantes. Musa Bangura fue inmediatamente sepultado bajo los escombros del tejado derruido del bungalow de Kallay.

El alboroto lo invadió todo mientras los milicianos corrían portando RPG¹⁰. Los helicópteros Lynx lanzaban cohetes y ametrallaban los lugares donde se habían identificado las armas pesadas. El «cabo Sangre», declaró posteriormente, «nunca habíamos experimentado nada parecido». Vieron oscuras figuras cayendo entre sombras bajo los helicópteros. Mohamed Kama, otro *West Side Boy*, pensó que eran bombas hasta que se dio cuenta de que eran soldados que bajaban por cuerdas. Éstas, colgando, aguantaban hasta a tres hombres deslizándose con guantes de cuero para frenar la caída. Cuando llegaron al suelo comenzaron a neutralizar a los combatientes que pululaban alrededor. El Turco se «sintió mal», lo cual era, precisamente, el propósito de los atacantes, pensando «moriré durante esta operación». Salvar sus propias vidas era más importante que acabar con los rehenes y muchos buscaron la seguridad de la jungla circundante.

«Vimos a los soldados llegando al suelo», describiría el cabo Sangre. «Disparé mi RPG dos veces, pero en ambas ocasiones el helicóptero se balanceó y fallé». Una combinación de reacciones confusas de los oponentes y la pericia experta del piloto evitaron la catástrofe. El autodenominado Brigadier Kallay era consciente de que el juego había terminado: «Estaba asustado porque sabía que los británicos habrían traído consigo armas pesadas y refuerzos para destruirme». Ordenó que los rehenes fueran ejecutados y luego se escondió debajo de su cama.

En dos minutos el ataque «stiletto» había alcanzado los puntos vitales del campamento de Kallay. Las escuadras de seis hombres del SAS se desplegaron en abanico para dar el golpe de gracia mientras el equipo de rescate de rehenes se precipitaba sobre la choza. Los ensayos cronometrados habían puesto de manifiesto la importancia crucial de marcar los momentos precisos de tiempo de cada acción necesarios para alcanzar el objetivo. Los *West Side Boys* disponían de unos 60 segundos para reaccionar y el SAS había calculado una carrera de 20 segundos para alcanzar el objetivo. Por delante de ellos los ejecutores corrían para completar su cometido.

¹⁰ Siglas de Rocket Propelled Grenade o granada de propulsión a cohete, designación genérica usada para referirse a los lanzacohetes portátiles de infantería.

La casa de los rehenes había sido identificada con precisión e incluso en ese momento era cubierta a corta distancia por equipos de observación compuestos por 4 hombres, que estaban todavía por delatarse. Se habían infiltrado en la jungla circundante cinco días antes. Cualquier miliciano que apareciera por las inmediaciones de la choza era eliminado con un par controlado¹¹ de fuego, una bala a la cabeza y otra al pecho. Las escuadras de 6 hombres despejaron rápidamente sus zonas asignadas, haciendo frente al enemigo disparando desde las casas a través de las paredes con munición perforante. Rápidamente consolidaron el terreno, estableciendo una disposición sincronizada de arcos de fuego cruzado planificada con antelación para esperar acontecimientos mientras los *West Side Boys* se reorganizaban en la selva.

Mientras tanto, los helicópteros Lynx bombardeaban en Magbenny las localizaciones donde se sospechaba que pudieran estar las armas pesadas, una hilera de edificios ruinosos en la orilla opuesta del Arroyo Rokel que se asemejaban a un complejo de instrucción abandonado. «Los helicópteros estaban casi a ras de agua», observaría un asombrado Mohammed Kamara. «Abrieron fuego una y otra vez hasta que cesaron los disparos». En todas las operaciones aerotransportadas hay una delgada línea que separa el éxito del fracaso. Esperar siempre lo inesperado es la máxima del soldado aerotransportado. Cuando el Chinook se cernía sobre su lugar asignado al sureste de la aldea los primeros paracaidistas saltaron por la rampa de popa y cayeron en aguas pantanosas que les llegaban hasta los hombros. «Era casi el caos cuando salimos, la gente estaba sumergida en el agua y no era esto lo que se esperaba una vez en tierra» recordaría un perplejo capitán Danny Matthews. «Me asombró en ese momento que nadie se ahogara». Los paracaidistas tuvieron que andar con el agua a la altura de cuello y hombros unos 400 metros para alcanzar la aldea, incluso con el fuego enemigo impactando y silbando por todos lados. «Parecía hierba», recordaría Julian Sheard. «Saltas, esperando que el suelo esté ahí y entonces nos encontramos sumergidos en aguas profundas. Tuvimos que avanzar penosamente por el agua lo más rápido posible para poder entrar en combate».

Matthew Lowe, el oficial al mando de la compañía, debía coordinar una inserción de dos oleadas, apoyándose en otro Chinook para reforzar la primera inserción. Cada una de las casas había sido denominada con una letra del alfabeto radiofónico y su intención era peinar su configuración lineal de

¹¹ Un double-tap, o par controlado, es una técnica de fuego que consiste en realizar dos disparos bien dirigidos al mismo blanco en muy poco espacio de tiempo.

oeste a este. Su supervisión era un factor clave para asegurar el éxito pero Lowe fue de los primeros en caer, demostrando cómo pocos planes sobreviven al momento del comienzo.

«Hubo una gran explosión, entonces obviamente escuchas los gritos y los alaridos», recordaría Matthews. «Vi caer al OC¹² y gritó mi nombre». Lowe estaba gravemente herido por metralla en la parte baja de su pierna y ordenó a Matthews que tomara el mando, encontrara al jefe del pelotón de vanguardia y le ordenara seguir avanzando. «Un par de pasos más adelante descubrí que yacía a la derecha del OC y que también estaba herido». Enfrentarse a lo inesperado formaba una parte integral del entrenamiento. Matthews alcanzó al sargento del pelotón de cabeza, que preguntó «¿dónde está mi jefe?». «Le dije que yo era su jefe. Me respondió: ¿dónde está el OC? Y le dije «yo soy el OC, sigamos avanzando».

El joven Sheard perdió al cabo de su sección y a otro hombre de su escuadra de seis poco después de tocar tierra pero «tuve que dejar a los heridos allí». Tenían que seguir avanzando. «Teníamos que hacer nuestro trabajo». Matthews explicaría, «debía asegurarme de que no íbamos a perder el impulso», no obstante, los jefes de sección luchaban todavía por seguir avanzando. «Ahí fue donde los jóvenes suboficiales sobresalieron y donde empezaron a ganarse a la gente», recordaría un soldado de la compañía. «Cuando entramos en la aldea nos encontramos con un nutrido fuego», declararía Matthews, «muy intenso, aunque bastante impreciso, para ser honesto». Esto permitió a Matthews comenzar a dirigir el golpe de la «maza».

Los *West Side Boys* se defendieron ferozmente a ambos lados del río, impulsados psicológicamente en gran medida por el vudú. «Se de hombres que participaron en una ceremonia de protección», explicaría el Turco. «Incluso yo tuve esa misma ceremonia, me lavaron con medicina nativa». Estaban convencidos de que el ritual haría que las balas rebotaran como el agua de lluvia. «Desde ese momento en adelante, las balas no me tocarán nunca», pensaba el Turco. Por otra parte, como afirmaba Jason Burke, un veterano reportero del periódico *Observer*: «Estos chicos han crecido luchando, matando y cometiendo atrocidades. Tampoco entienden las reglas. Nadie les ha dicho nunca que la guerra no es como un video de *Rambo*, cómo deben comportarse los soldados, o cuándo estar asustado, así que, simplemente, están allí hasta que revientan».

El término rendición no era un concepto sencillo para las milicias en Sie-

12 Oficial al mando, del inglés Officer Commanding.

rra Leona. Los prisioneros eran inevitablemente ejecutados pero no sin antes ser humillados y torturados. Los *West Side Boys* contraatacaron.

«Cogimos por sorpresa a numerosos elementos de vanguardia», recordaría Matthews, despejando la aldea de Magbenny. «Estaban desconcertados por la enorme velocidad, la agresividad y los efectivos, que los desbordaron con rapidez desde el principio». Las milicias no estaban acostumbradas a un enemigo tan despiadado como ellos y, al mismo tiempo, altamente móvil y eficiente. El humo se elevaba entre los árboles y la maleza mientras continuaba un despeje metódico. «Cuando escuché los gritos de los heridos y la explosión, los alaridos se metían dentro de mí», recordaría Julian Sheard, «pero tenía que ignorarlos y seguir adelante con la misión». La progresión había dejado un rastro de humo, gemidos, ruido sordo de granadas y un fuego automático creciente a medida que cada punto de resistencia iba siendo eliminado, dejando marcas de bala en las cornisas y en las paredes. Era difícil ver dentro de las mohosas casas sin ventanas. «Este ha sido el primer enfrentamiento a tiros en el que las balas venían en mi dirección», recordaría el cabo Dawes. «Daba miedo».

Treinta minutos después de que se produjeran los ataques un Chinook despegó de Gberi Bana con los traumatizados rehenes, incluyendo al malherido Musa Bangura, encontrado bajo el tejado de Kallay. Éste fue descubierto acurrucado todavía bajo su cama. La «maza» en Magbenny necesitaría otras tres horas de jaleo antes de que todo hubiera terminado. Grupos de prisioneros de *West Side Boys* fueron tumbados boca abajo en filas, entre pilas de armas capturadas, con sus manos esposadas a sus espaldas. «Numerosos cadáveres y gimientes heridos yacían en el suelo», recordaría un *West Side Boy*. «Un jefe permanecía de pie mientras su amigo intentaba extraerle un fragmento de su hombro». Para las 11.00 los helicópteros habían desaparecido y las construcciones desiertas recuperaron su habitual humedad de sauna.

El diez por ciento de los *Sky Men* fueron heridos, resultando uno muerto, y 27 *West Side Boys* se contaron entre los fallecidos. Unas dos docenas de cuerpos fueron vistos flotando corriente abajo del Rokel Creek días después del ataque. Se habían quedado perplejos por la violencia y la velocidad del asalto, emergiendo de la selva unos 300 en los días siguientes para rendirse a las Naciones Unidas. Historias sobre el valor de los británicos, que no se andaban con chiquitas y devolvían el fuego, comenzaron a circular entre las milicias. Un suboficial de los *West Side* que se cambió de bando y recibía instrucción en el Ejército de Sierra Leona fue preguntado por su instructor

británico, «¿cómo encontrasteis al SAS?» Perplejo, replicó, «el SAS nos encontró a nosotros».

La Operación Barras fue el primer asalto aeromóvil llevado a cabo por el Ejército Británico en el nuevo milenio. Demostró dos capacidades que ya fueron identificadas en los *Sky Men* desde sus primeros comienzos a principios de los años 30: precisión letal y golpe de maza.

Hay una plétora de libros de mesa de café relativos a las fuerzas aerotransportadas, llenos de hazañas, pero pocos sobre esos hombres en sí mismos. Muy pocas historias han intentado destilar la perspectiva humana desde un punto de vista internacional y contar la historia de los soldados que van a la guerra terrestre pero que llegan desde el aire. Tratar de compendiar quienes son estos hombres es el propósito de este libro.

Capítulo 2

LOS NUEVOS SKY MEN: FALLSCHIRMJÄGER

HOMBRES ESPECIALES PARA UNA TAREA ESPECIAL

En noviembre de 1935, el recién creado Regimiento General Göring, de unos 1.500 efectivos, se concentró en el aeródromo de Jüterbog al sur de Berlín para ejecutar su primera demostración paracaidista. El enrolamiento fue extraño. Estos ex-policías de Berlín-Brandenburgo habían vestido meses antes el uniforme verde distintivo de la Landespolizeigruppe de Berlín, y ahora desfilaban con el azul de la Luftwaffe. «Nos dijeron que nuestras antiguas tareas habían terminado, porque para entonces los nazis habían tomado el poder y estaban reorganizándolo todo, incluyendo la policía», recordaba Karl Baumer. Quizá era algo confuso, pero la policía estaba acostumbrada de manera inequívoca a obedecer órdenes. ¿Qué será lo próximo?, se preguntaban. «Nuestros mandos nos dijeron que la Luftwaffe estaba organizando una unidad de tropas paracaidistas y que nosotros formaríamos el primer regimiento». Sin saber nada sobre como ser soldados, «estábamos estupefactos», comentaba Baumer, pese a haber comenzado ya la instrucción de infantería.

Este día iba a constituir el momento de la verdad. Podían optar por presentarse voluntarios para una nueva unidad de elite Fallschirmjäger (paracaidista) o simplemente seguir con la instrucción militar.

El paracaidismo era en realidad para especialistas de circo, pensaban. Difícilmente se podría decir que alguno de los ex-policías reunidos hubiera volado alguna vez en aeroplano. Con enorme interés fijaron su atención en el cielo sobre la solitaria silueta del aparato Junkers W-34. Cuando el ruido del motor cambió el tono hasta poner al avión casi en pérdida, Baumer vio: «Al fin una minúscula figura que emergió de él y rápidamente se abrió un paracaídas. Fue bastante excitante verlo, todo era muy novedoso para nosotros.

La figura descendió en unos instantes pero había un ligero viento reinante y una ráfaga debió impulsar el paracaídas de improviso, cayendo el hombre de espalda en el último momento y sufriendo algún daño al tocar tierra. Una ambulancia lo evacuó rápidamente».

Solo era la segunda vez que el gefreiter (cabo) demostrador saltaba. Hubo un silencio incómodo. «¡No era buena cosa que esto sucediera delante de potenciales voluntarios!» reflexionó Baumer. Estalló entre ellos una mezcla de nerviosismo, bromas y bravuconería. «No tenía muchos deseos de convertirme en un paracaidista», admitió Baumer, pero acabó siendo influenciado por el atrevimiento de los amigos, la promesa de más paga y el prestigio de formar parte de una glamorosa unidad de elite. «Vosotros, muchachos, tendréis a todas las chicas de Berlín detrás vuestra en un abrir y cerrar de ojos», les aseguraba un teniente reclutador. «Así que venga, ¡convertiros en paracaidistas y nunca os arrepentiréis!».

En octubre de 1935 la prensa alemana había informado sobriamente de los descensos paracaidistas masivos de Kiev. Un periódico advertía; «los esfuerzos hechos por la Rusia soviética para entrenar a gran número de paracaidistas y el despliegue propagandístico llevado a cabo para presentar los saltos paracaidistas como un deporte popular, merecen una seria atención». La distensión que había existido secretamente entre la Unión Soviética y el ejército alemán desde el Tratado de Rapallo de 1922 se había evaporado con la elección de Hitler en 1933, siendo reemplazada por una enemistad ideológica. En cualquier caso, entrenar a la juventud y prepararla para la guerra fue algo fomentado de igual modo tanto por el Komsomol soviético de las juventudes comunistas como por la Hitlerjugend (juventudes hitlerianas) del nuevo Tercer Reich. El periódico ponía de manifiesto que: «La Rusia soviética pretende poner en tierra no solo tropas sino también espías, principalmente propagandistas políticos en áreas hostiles de retaguardia» con el objetivo de minar la capacidad de resistencia.

El general Hermann Göring era la mano derecha de Hitler, un as ex aviador de la Primera Guerra Mundial y ahora jefe de la Luftwaffe. El 1 de noviembre de 1935 transformó a la magnífica fuerza de policía paramilitar prusiana de Wecke en una formación de la Luftwaffe y luego en una unidad paracaidista. En su origen esta fuerza había sido diseñada para operaciones antiterroristas y de seguridad interna. Se creó una escuela de paracaidismo en la base aérea de Stendal-Borstel a unos 100 km al oeste de Berlín. Unos ochocientos hombres del regimiento de Karl Baumer se prestaron volunta-

rios. Desde el principio se sabía que se requeriría una excepcional forma física para la dura y estresante instrucción paracaidista. Los voluntarios debían pesar menos de 85 Kg, disfrutar de buena forma física y pasar el equivalente al reconocimiento médico para aviadores. El curso duraría ocho semanas, con cuatro semanas de entrenamiento paracaidista en tierra e instrucción de armas tácticas, seguidas de otras cuatro semanas de saltos paracaidistas. Se harían seis descensos independientes, incluyendo uno en cadena o en «orden cerrado» y uno nocturno. La instrucción inicial proporcionaría la base para experimentos futuros. Los alemanes desarrollaron un paracaídas de apertura automática que podía abrirse en 45 metros. Se trataba del RZ-1 (Rückenpackung Zwangauslösung Model 1), seguido de los posteriores RZ-16 y 36. «Dependíamos de ese pequeño trozo de cuerda con un gancho en un extremo y conectado al paracaídas en el otro», manifestó Karl Baumer. «Si alguna cosa iba mal, estábamos muertos».

Garantizar la primacía de la Luftwaffe en el entrenamiento tenía sentido porque el ejército albergó dudas sobre los paracaidistas desde el principio y la fuerza aérea controlaba los activos funcionales claves para la instrucción. El escepticismo del ejército sobre la experiencia soviética se basaba en su apreciación de que los paracaidistas no tendrían un buen comportamiento frente a las potentes capacidades antiaéreas que poseían la mayoría de los ejércitos europeos. Por otra parte, las altamente desarrolladas redes viarias occidentales implicarían la ejecución de contramedidas mucho más rápidamente que en las llanuras sin carreteras de Rusia.

El reclutamiento se hizo por oleadas: al principio fueron pioneros discretamente obligados y luego conscriptos voluntarios con los que expandir la recién creada arma Fallschirmjäger de la Luftwaffe. El estatus social y económico contaba. Con seis millones de desempleados en Alemania a principios de los años 30 y un coste estimado para formar una familia de cinco miembros de unos 100 Reichmarks al mes, un obrero ganaba 40 marcos y un capataz quizás 250.

La prestación por desempleo era de cinco marcos y un capitán del ejército ganaba 350 marcos. Ofrecer a un policía seguridad para el futuro en la Luftwaffe de Göring era por tanto atractivo. Karl Baumer regresó a casa a Berlín, se vistió con el uniforme azul de la Luftwaffe y «creé un gran alboroto con mi nuevo atuendo... mis padres y mi amiga estaban asombrados» y sin duda aliviados de que los tiempos de incertidumbre pudieran haber finalizado.

Este grupo pionero de voluntarios estaba impregnado de las formas so-

ciales y autocráticas que caracterizaban a la anterior Alemania del Kaiser. Vestir uniforme confería estatus en una nación extremadamente consciente de sus divisiones jerárquicas y sus valores marciales. Uno respetaba a las clases altas. Era del todo aceptable que Göring *ordenara* a un regimiento completo elegir «a favor o en contra» de permanecer con la unidad. Karl Lothar Schulz, un enorme ex-policía prusiano, formó a su 15ª Compañía el día de la decisión y anunció: «Señores ¿deseáis hacer todo lo que yo decida por vosotros?» «¡Jawohl, Herr Oberleutnant!», gritaron en respuesta. «¡Bien! ¡Porque desde este día, sois todos Fallschirmjäger!», bramó. Muchos eran nacionalistas. El jäger Felix Merreys exclamó: «¡Soy alemán, me siento alemán y estoy orgulloso de ser un alemán! Amo a mi familia, amo a mi ciudad, y amo a mi país». Había idealistas: «Oí hablar de las tropas paracaidistas», recordaba Karel Weise, un germano-checo, «y como siempre había sentido algún interés por las cuestiones aéreas decidí intentar un traslado a la Luftwaffe y a los paracaidistas». La convicción ideológica le impelía a unirse porque «mi corazón, me temo, abrazó el “Nuevo Orden”, como lo hicieron la mayoría de los que conocía, ya que solo sabíamos lo que nuestros líderes querían que supiéramos».

«¡Fallschirmjäger!» Eso facilitaba que se mostrara coraje – ¡para demostrar que uno era todo un hombre!», recordaba el que sería posteriormente el oficial al mando de la compañía, Alkmar von Hove. Una atracción mística aparejada a bravatas aventureras motivaban a estos hombres, de la misma manera que a los primeros pioneros paracaidistas. «Si estoy sobre la ladera de una montaña, siempre tengo el sentimiento de que me gustaría saltar de una vez al valle», confiaba Karl D., de 22 años, oriundo de Kärnten. «Ahora experimentaré tales misiones desde un aeroplano y mostraré de lo que está hecho un habitante de Kärnten». Muchos del pequeño grupo de elite de 800 hombres que se trasladaron procedentes de la policía de Berlín siguieron adelante, alcanzando distinguidas hojas de servicios. Diecisiete conseguirían la Cruz de Caballero posteriormente en la guerra, cuatro llegaron al grado de general, seis al de coronel y cuatro al de mayor. Siete de estos ex policías estaban al mando de una división al final de la guerra.

El berlinés Konrad Seibert vio un póster de las tropas paracaidistas en la Oficina de Instrucción de la Juventud Hitleriana y del Servicio Laboral y «me impactó como algo diferente», así que decidió darle una oportunidad. «No tenía ni idea sobre si podría encontrar el coraje suficiente para saltar desde un aeroplano, pero pensé que en el peor de los casos podría renunciar». El

servicio militar obligatorio había sido introducido en 1935. Sus padres, que eran unos ricos propietarios de restaurantes, quedaron espantados con su decisión.

Partir para la Wehrmacht, igual que el primer día de escuela, era celebrado como un evento familiar. Las maletas se hacían con ropa básica y comida de las madres, entre sabios consejos de padres y abuelos, que ya habían experimentado el servicio en la Primera Guerra Mundial. Se hacían pequeños regalos por parte de los abuelos, hermanos y hermanas y toda la familia iba a despedirlo desde el andén de la estación mientras los trenes se llevaban a los hombres. Martín Pöppel ingresó en los paracaidistas creyendo que mediante esta triquiñuela estaría de servicio solo dos años en vez de cuatro. Cuando llegaron a Stendal para el curso de paracaidismo la banda local les dio la bienvenida con una atroz versión de la canción «Aquí están todos los pajaritos». Sin estar necesariamente fuera de lugar, recordó, «pronto nos convertiríamos en águilas al fin y al cabo». Los recibieron y marcharon por el pueblo en ropas civiles, mientras empezaban a ser conscientes de que formaban parte de un plan mayor y de que estaban ingresando en una unidad de elite.

Prácticamente ninguno de los oficiales que se habían unido a los Fallschirmjäger durante los primeros años habían estado en las Juventudes Hitlerianas, porque eran demasiado viejos. A finales de los años 30 esto había cambiado; en 1938 había 7,7 millones de muchachos y muchachas en los movimientos de la Hitlerjugend, membresías que pronto fueron obligatorias. La historia alemana y los deportes se convirtieron en las dos asignaturas más importantes del colegio, introduciendo el boxeo en la escuela primaria. Con 16 años casi todos los muchachos alemanes sabían manejar un rifle, estaban en una forma física magnífica y podían marchar durante horas con un mapa y una brújula. «En las Juventudes Hitlerianas nos enseñaban a ser duros», recordaba Johannes Köppen. «¿Qué dijo Hitler sobre como debía ser un muchacho alemán? Rápido como un galgo, resistente como el cuero y duro como el acero Krupp». «Nadie quería ser un niño de mamá», recordaba Günther Damaske, «así que cortamos el cordón umbilical». A las Juventudes Hitlerianas le seguía un periodo de entre seis a doce meses en el Reichsarbeitsdienst (RAD)¹. El Fallschirmjäger Felix Gaerte odiaba el servicio en el RAD que, aparte de ayudar a granjeros alemanes y construir carreteras, proporcionaba entrenamiento paramilitar antes del servicio militar. «Éramos hostigados y acosados desde las 05:00 de la mañana hasta las

¹ *Servicio Alemán de Trabajo.*

19:00 de la tarde con tareas de cuartel y ejercicios en el patio —a menudo también durante las noches», se quejaba. Lo comparaba a los métodos de entrenamiento sin sentido empleados durante la instrucción de reclutas en el Ejército Imperial del Kaiser, «que a menudo llevaba a los jóvenes a la desesperación y al suicidio».

A pesar de esta preparación, dos de cada tres voluntarios no pasaron la instrucción paracaidista, que combinaba un entrenamiento físico riguroso con una instrucción básica de infantería. La *Harte und Ausdauer* (dureza y resistencia) se intercalaba con rutinas gimnásticas para la preparación del aterrizaje paracaidista. Largas e implacables marchas eran seguidas de ejercicios nocturnos y simulacros de alerta, concebidos para romper el descanso nocturno, exigiéndose a los reclutas que formaran preparados para marchar, vestidos con el uniforme y toda la dotación, y llevando las armas y todo el equipo. Martín Pöppel tildó esta intensa fase de «increíblemente dura pero esencialmente necesaria», comentando: «nos ejercitaron tan duramente desde la mañana a la noche que nunca tuvimos un momento para pensar». Marchas de cuarenta kilómetros sobre un terreno suave y ondulado eran la guinda para este primer periodo de ocho semanas. Descansar antes de tiempo o regresar al cuartel era duramente castigado con la orden de seguir durante otras dos horas. A la altura del kilómetro 50, con los hombres apenas capaces de mantenerse en pie y con ampollas y músculos doloridos, se les ordenaba continuar dos horas más para alcanzar los 60 kilómetros. Cualquier hombre que abandonara estaba fuera del programa. La propia obstinación y la agresividad demandada por el proceso era lo único que los mantenía en movimiento. «Esta dureza inhumana tenía el propósito de probar el límite de nuestra capacidad», recordó el Jäger Felix Merreys, hasta su extremo físico y mental. «Una increíble furia soldaba nuestra camaradería», rememoraba, haciéndolos seguir adelante, «lo que era probablemente también el propósito de esta ardua tarea». «El sudor salva sangre, ese era un axioma que sería confirmado con posterioridad», reflejaría Pöppel años después. «Por entonces todavía no lo sabíamos, así que seguimos adelante despotricando contra todo y contra todos, contra todo lo que se movía». Semejante entrenamiento produjo los resultados esperados.

La instrucción paracaidista comenzó con rutinas gimnásticas de toma de tierra efectuadas sobre colchonetas a lo largo del suelo del hangar. «Primero venían los ejercicios de tierra», recordaba Karl Heinz Pollmann, «volteretas hacia delante y hacia atrás en el suelo, saltos sobre arena suave desde un

avión y finalmente ser arrastrado por la rugosa superficie del patio de ejercicios por un paracaídas impulsado por la corriente de aire producida por una hélice accionada mediante dos potentes motores»; los llamados «burros salvajes» o aviones sin alas. Las clases relativas al empaquetado del paracaídas se daban sobre largas mesas de caballete. Los estudiantes se centraban en el amasijo de seda y cuerdas del paracaídas con el que saltarían al día siguiente. Lo que en un principio llevaba medio día para empaquetar se redujo con la práctica a menos de una hora. El entrenamiento práctico llevaba a los estudiantes a través de toda la secuencia de un salto en paracaídas. Comenzaba con saltos desde maquetas de puertas de avión, y colgando de los arneses se practicaban ejercicios de vuelo en la posición del crucificado, haciendo tomas de tierra mediante volteretas en colchonetas, teniendo que deshacerse rápidamente de los arneses del paracaídas. Plataformas de 3 metros de alto se utilizaban durante una hora al día para que los estudiantes practicasen la toma de tierra sobre colchonetas llevando todo el equipo.

Se hacían seis saltos de entrenamiento desde aviones de transporte Junkers Ju-52. Se comenzaba con saltos individuales y se progresaba gradualmente a saltos en grupo. «Mi primera instrucción fue muy interesante, ¡hasta que alcanzamos la parte de saltos desde los Jus!» recordaba Konrad Seibert en la escuela paracaidista de Stendal. «Nunca me había montado en un avión, así que cuando subimos a bordo de aquel Ju estábamos muy emocionados porque dudo que los otros hubieran volado también alguna vez». Martín Pöppel recuerda su primer salto con un sol de justicia después de haber sido retrasado durante una semana por la persistente lluvia. «¿Por qué está todo tan silencioso de repente?», murmuró, en contraste con la atmósfera de animada cháchara de la camareta del cuartel la noche antes. «Las bromas y las tonterías se desvanecieron», recordaba, «y de algún modo todo el mundo se vuelve pensativo». El olor del avión y del combustible de aviación era suficiente para que se te levantara el estómago, a lo que ayudaba el arranque de los motores. Karl Pickert recordaba el ruido de los motores al ralentí al subir a bordo y sentarse. «Estábamos muy nerviosos pero mostrábamos nuestras mejores sonrisas». Los vuelos de entrenamiento nunca fueron muy largos, para maximizar el rendimiento del estudiante. «No íbamos muy lejos, solo a unos cientos de metros volando en círculo», recordaba Konrad Seibert. «La tierra parecía estar muy lejos ahí abajo y el viento silbaba a través de la puerta abierta».

Doce soldados se sentaban unos enfrente de otros en el reducido espacio

del fuselaje del Ju-52 con las rodillas tocándose. «Los suboficiales nos miraban sonrientes», recordaba Karl Pickert. «No podíamos sentarnos bien, ni podíamos mirar afuera por las ventanillas». A la orden de «*Fertig Machen!*» (¡Preparados!) los soldados se levantaron y engancharon su cordón estático a la barra que había encima y se volvieron para ponerse de cara a la salida, la pequeña puerta en el lado de babor de la parte trasera del aparato. «Nos alineábamos, con nuestros estómagos revueltos», recordaba Konrad Seibert, que era el tercero de la línea. Quedaban enmudecidos por el efecto del viento y el ruido de los motores.

«*Fertig zum Spring!*» (¡Preparados para saltar!), era la siguiente orden, que significaba que todos tenían que avanzar cuando el primer hombre se deslizaba hasta la puerta. Se tenía que agachar para adaptarse a las reducidas dimensiones de la apertura, con las rodillas adelantadas, agarrado a los pasamanos que había a cada lado y la cara temblorosa por efecto del rebufo de aire sobre su piel. En la puerta abierta Pöppel recordaba, «curiosamente mi ansiedad desapareció de repente». Estaba listo para saltar desde la puerta con sus brazos extendidos y los pies recogidos como si estuviera en el borde de una piscina. El propósito de esta peculiar manera de saltar que desafiaba a la muerte era despejar completamente el avión sin que se enganchara el largo cordón estático.

«*Blaaaa....ah!*» tronó el claxon, la señal para que el número 1 se lanzara de cabeza. El ex policía Karl Baumer saltó el número 2 la primera vez y «deseé claramente haber sido el último.... Pero rechiné mis dientes y vi al primer compañero abandonar la puerta. Quedé petrificado, pero el Feldwebel² me dio un golpe en la espalda y me gritó *Los!* (¡Vamos!) y salté al vacío a punto del desmayo, ¡o casi! Cerré los ojos mientras el viento me golpeaba, y luego sentí el gran tirón cuando el paracaídas se abrió y tiró de mí enderezando mi posición. Me atreví a abrir los ojos...».

Konrad Seibert saltó el tercero. El primero salió sin inmutarse, seguido de cerca por el segundo, «y recuerdo su cara —¡parecía aterrorizado!» Siebert sufría un trance involuntario, recibiendo un tortazo del suboficial instructor de saltos y «saltando de cabeza al vacío de tal manera que me quedé sin aliento». Abruptamente el ruido del avión se desvaneció en la distancia. «Caí durante un segundo o dos, pero el paracaídas se abrió rápidamente y entonces ¡estuve en el Cielo! El alivio fue tremendo». El JägerKark Heinz Pollmann describió lo frenético y atropellado de una típica salida: «¡Fuera!

2 Sargento.

Diez hombres, uno detrás de otro, se lanzaron por la puerta. ¡Una última bocanada de aire y el espectáculo había comenzado! El mundo daba vueltas. Entonces con una aguda sacudida se abría el paracaídas. Me sentí en la cima del mundo. Durante los siguientes 45 segundos permanecimos colgados de nuestros arneses a medida que la tierra se iba acercando para reencontrarse con nosotros».

La áspera sacudida era una particular característica de los paracaídas RZ-1 de apertura a baja cota, al tirar el cordón estático del contenedor tras de una caída de unos 50 metros. Los descensos iniciales de entrenamiento se hacían desde 250 metros, bajando progresivamente hasta los 120 metros. El Jäger Feri Fink describía la «conmoción de la apertura como cruelmente dura», provocando la sacudida en la parte superior del cuerpo el efecto de arrojar las piernas hacia arriba. A menudo se producían distensiones musculares, algo que solo podía evitarse agarrándose fuertemente al arnés del paracaídas. El descenso entonces proseguía a un ritmo de entre 4,5 y 5,5 metros por segundo. «El fuerte viento y la marcada oscilación lo hacía peligroso», declaró Flink. «Solo saltadores deportistas y con un físico de gimnasta podían afrontar la dureza y las volteretas del aterrizaje sin sufrir daños».

El problema del paracaídas RZ-1 era la red de sustentación simple que suspendía al paracaidista de un solo punto situado sobre sus omoplatos. Esto dejaba al saltador colgando de frente sin control sobre la dirección salvo por la oscilación violenta de sus extremidades. La posición de piernas abiertas que esto suponía (como las águilas) podía ser peligrosa, al ser necesario que pies y rodillas estuvieran juntos en el momento de tocar tierra. Se facilitaron protectores de codo y rodilla para amortiguar los golpes cuando el paracaidista intentaba dar una «voltereta de judo» en la dirección en que tocaba tierra. Los aterrizajes de espaldas y las malas posturas al tocar tierra iban a causar numerosas lesiones en el futuro. El jefe de compañía Fallschirmjäger Arnold von Roon comparaba los aterrizajes habituales con saltar desde un tejado bajo. Siempre había viento y problemas de oscilación, pero de los 100.000 saltos completados por los Fallschirmjäger en 1939, solo el 2 o 3 por ciento resultaron en lesiones. Otro oficial, Alkmar von Hove, opinaba que era «más seguro que conducir hoy en día», poniendo de manifiesto que cuando cada paracaidista empaquetaba su propio paracaídas, «¿quién iba a cometer un error?»

Común a todos los descensos paracaidistas es la sensación de liberación y éxtasis de satisfacción que se siente cuando se toca tierra. «Maravilloso –

estoy fuera», recordaba Martín Pöppel, y cuando recogía su paracaídas en tierra, «tengo un fantástico, indescriptible sentimiento de placer, combinado con otro de orgullo». Konrad Seibert se sintió «terriblemente excitado y en la cima del mundo», Karl Pickert «sintió un tremendo alivio de estar vivo». Era un cóctel de emociones que incluía bienestar y una oleada de energía que brotaba como reacción a la explosión de adrenalina. En pocas palabras, se sentían invencibles, una sensación fácilmente trasladable a la acción agresiva y a una aparentemente infatigable capacidad inicial para el esfuerzo físico dinámico. Esto fue la génesis de una considerable capacidad individual para el combate no apreciada hasta entonces.

El primer salto era emocionante pero también todos los demás. El miedo primario de caer si el paracaídas no se abría estaba siempre ahí. «El entusiasmo desaparecía con los saltos siguientes, incluso aunque ninguno de nosotros estuviera preparado para admitirlo», concluía Jäger Rudolf Nass. «Queríamos ser héroes». En último recurso, como Felix Merreys ponía de manifiesto, «correspondía a cada hombre en exclusiva decidir si quería saltar o no». A todos les daban dos opciones: «Los que no saltaban la segunda vez, podían hacer la maleta. Y así, al primer salto seguía el viejo adagio Fallschirmjäger: “Lanza tu corazón por la escotilla y salta tras él” ». Seis camaradas de Merreys no lograron completar el curso paracaidista.

Estos eran indiscutiblemente hombres especiales, pero su potencial completo de defensa no se podía atisbar sin más experimentación. Los primeros Fallschirmjäger saltaban solo con pistolas y granadas. Luego tenían que encontrar el contenedor de armas, lanzado como si fuese una bomba en mitad del grupo de salto desde la parte inferior de un Junkers 52 y abrirse paso hasta él. Las batallas convencionales no se podían ganar con soldados tan ligeramente armados, así que el ejército continuó dejándose impresionar poco por los progresos de la Luftwaffe. Seguía siendo un espectáculo acrobático. No había un concepto táctico que sustentara el despliegue práctico de las tropas paracaidistas. Un velo de secretismo total había envuelto los progresos rusos desde que Hitler llegara al poder, y eran ellos los que seguían desarrollando el concepto mediante experimentos. Irónicamente iban a ser los eventos políticos y diplomáticos de 1936 los que iban a proporcionar el estímulo necesario para seguir adelante con los progresos en materia aerotransportada.

¿ENVOLVIMIENTO VERTICAL O ESPECTÁCULO DE CIRCO?

El piloto de la aerolínea comercial Lufthansa Henke fue desviado a los ae-

ródromos de Las Palmas y Tetuán en el Norte de África. El 26 de julio de 1936 llevó a una delegación española de oficiales enviados por el general Francisco Franco a Berlín para solicitar a Hitler el transporte a España de elementos del Ejército de África estacionado en Marruecos. Una rebelión del ejército había estallado en Marruecos y como consecuencia se había desencadenado la guerra civil en la España peninsular. Los Nacionales habían alcanzado un éxito limitado en el centro y norte de España. Un golpe dado en la ciudad sureña de Sevilla por el general Queipo de Llano había posibilitado una zona de concentración potencial para las divisiones³ marroquíes de Franco con el objeto de formar una base para futuras operaciones ofensivas. La Internacional Comunista, una organización internacional patrocinada por la Unión Soviética, acordó buscar voluntarios y fondos para apoyar la causa Republicana. Hitler decidió dar apoyo a la solicitud de los Nacionales de Franco, prometiendo enviar 20 aviones de transporte Junkers Ju-52.

El Flugkapitän Henke voló de vuelta a Tetuán, reuniéndose con otros nueve aparatos, que volaron en secreto a las órdenes del Oberleutnant Rudolf Freiherr von Moreau. El contingente de Moreau había partido del aeropuerto de Tempelhof de Berlín el 31 de julio con 186 voluntarios de la Luftwaffe vistiendo ropas civiles. Fueron enviados por el Secretario de Estado del Ministerio del Aire Erhard Milch, cuyas palabras de despedida fueron, «estoy seguro de que os encargaréis bien de esto». Una y otra vez fueron consideraciones políticas y diplomáticas más que operacionales las que iban a proporcionar el acicate para el desarrollo de la futura Luftlande (aerotransportada) alemana durante los últimos años treinta. Hubo pocos precedentes históricos que pudieran proporcionar lecciones. En 1932 Gran Bretaña había llevado tropas imperiales por aire desde Egipto para frenar unos disturbios en Bagdad y en 1935 los rusos habían transportado por etapas en avión a una división desde Moscú a Vladivostok.

El Oberleutnant Moreau tuvo que improvisar desde que comenzó a transportar a la Legión española de Millán Astray desde Tetuán. Carecía de ayudas en la navegación. «No hay mapas», le dijo a sus tripulaciones. «He hecho algunos cálculos en un trozo de papel sobre rutas y tiempo de vuelo desde Tetuán; aparte de eso, ¡seguidme y aterrizad donde yo lo haga!». HISMA, un acrónimo de la aerolínea civil Sociedad Hispano-Marroquí de Transportes

³ El autor seguramente se refiera a Banderas de la Legión y de Tabores de Regulares. La división constituye una unidad muchísimo mayor en efectivos y no era la forma en que estaba organizado el Ejército de África.

SL⁴, comenzó a operar entre Tetuán y Sevilla. Era mezcla de empleados de Lufthansa y la Luftwaffe, vestían atuendo civil. El robusto acero tubular y el chasis de aluminio corrugado de los antes aviones de aerolínea Ju-52, con sus tres motores de 660 caballos de potencia cada uno demostraron ser excepcionalmente seguros, y una de las pocas células capaces de llevar a cabo misiones de ese calibre en ese tiempo. Hasta cinco vuelos de una hora de duración se hacían cada día. Los aviones tenían una autonomía de 1.300 kilómetros.

Fue una operación única. Muchos integrantes de las tropas marroquíes nunca habían visto un avión antes. El espacio en la cabina para 12 o 14 pasajeros civiles fue ampliado quitando los asientos y logrando meter dentro hasta 42 soldados, hacinados rodilla con rodilla con los rifles entre los pies. La munición y el equipo eran almacenados en los compartimentos de equipaje. Los vuelos eran cortos y los aparatos tenían que ser regados con agua tras cada viaje.

Las tripulaciones pronto informaron de que todos los navíos de la Armada Republicana parecían estar al acecho ahí abajo mientras ellos sobrevolaban el Estrecho de Gibraltar, y el fuego antiaéreo comenzaba a intensificarse. El crucero de batalla⁵ Jaime I, equipado con baterías antiaéreas y cañones de 31,5 cm capaces de amenazar el aeródromo de Tetuán, demostró ser particularmente problemático y hubo que hacerle frente. Se tuvieron que improvisar compartimentos verticales para bombas en dos de los transportes Junkers y estos, volados por Moreau y Henke, atacaron al navío el 13 de agosto. Irónicamente, el oberleutnant Moreau de la Luftwaffe falló, mientras que el piloto de aerolínea Henke logró dos impactos con bombas SC250 volando a través de un intenso fuego antiaéreo a 500 metros de altitud. El Jaime I fue alcanzando.

El 15 de septiembre⁶ la primera operación aerotransportada estratégica de la historia había terminado. Alrededor de 12.500 soldados, 35 obuses de campaña, 100 ametralladoras pesadas y 134 toneladas de munición fueron transportados a Sevilla. El Ejército de África debía salir de esta zona de concentración y avanzar hasta la capital, Madrid, desde el sur. El concepto aire-tierra había evolucionado desde dejar a simples agentes detrás de las líneas enemigas a transportar contingentes de ejército a un nivel operacional.

4 Hispano-Marokkanische Transport-Aktiengesellschaft.(HISMA) en alemán.

5 La armada española lo había clasificado como acorazado.

6 El Puente Aéreo continuó hasta el mes de noviembre y fue ampliado a aeródromos de Jérez, Cádiz y Algeciras.

La tecnología en la evolución de la batalla puede a veces ir un paso por delante de las ideas. El Ejército Alemán admitió mostrar finalmente interés en las operaciones aerotransportadas cuando formó su primer batallón de infantería paracaidista en abril de 1937. Durante las tradicionales maniobras de otoño en el área de Instrucción de Mecklenberg una compañía de infantería saltó para realizar un ejercicio que consistía en el bloqueo de un desfiladero hasta ser relevados por tropas terrestres. El regimiento de la Luftwaffe General Göring lanzó 14 escuadras de tropas de sabotaje. «En aquellos días no estaba claro como debían ser planeadas las operaciones paracaidistas», recordaba el Oberleutnant J. Paul. Se entrenaban para misiones de sabotaje como unidades pequeñas de incursores. «Así que aprendimos a conducir tranvías y locomotoras de vapor, planificando en la práctica y durante los ejercicios teóricos como destruir instalaciones clave de comunicaciones y logísticas». Durante el Anschluss, la ocupación de Austria por parte de la Wehrmacht en marzo de 1938, la IV Compañía del Regimiento General Göring aterrizó en el aeropuerto de Graz. Tanto la Luftwaffe como el Heer (Ejército de Tierra) incrementaron sus contingentes pero siguiendo distintos conceptos tácticos en paralelo. El 1 de abril de 1938 se creó el 1º Batallón del Fallschirmjäger Regiment 1, al mando de uno de sus pioneros, el Oberstleutnant (Teniente Coronel) Bruno Brauer, mientras que dos meses más tarde la compañía del Heer fue expandida al tamaño de un batallón, al mando del mayor Heidrich. Ambos batallones se fundieron en julio en un solo regimiento de la Luftwaffe para formar el núcleo de la división prevista, que estaría al mando del Generalmajor Kurt Student. Esta racionalización implicaba el surgimiento de una única Luftlande o concepto de lo aerotransportado bajo los auspicios de la Luftwaffe.

El hauptman (capitán) Heinz Trettner era el oficial de operaciones (Ia) de la división recién formada. «El envolvimiento vertical», decía, tenía su origen en el ejemplo de los lanzamientos masivos de paracaidistas rusos de los años 30 y en la experiencia alemana de aerotransporte de tropas en los comienzos de la Guerra Civil española. Se debían reconciliar tres opciones tácticas. ¿Debían ser empleadas las nuevas tropas como incursores detrás de las líneas enemigas, como unidades avanzadas en vanguardia de las tropas terrestres para asegurar los objetivos clave y esperar al subsiguiente enlace, o debían llevar a cabo «lanzamientos a nivel operacional» independientes? Student, el nuevo oficial al mando de la división, se mostraba a favor de la última opción: «las operaciones realizadas por unidades autosuficientes de

mayor tamaño detrás de un frente enemigo fuera del contacto directo con las tropas terrestres». Esto requería una división de tres regimientos, uno de paracaidistas y dos de infantería aerotransportada. Desde el principio fue consciente de que para que este tipo de fuerza tuviera éxito por sí misma necesitaría estar formada por soldados en extremo auto-suficientes, adaptables y agresivos, capaces de mostrar una iniciativa considerable. Los Sky Men debían ser cuidadosamente seleccionados.

Otra de las causas que precipitó el desarrollo organizativo fue el rápido deterioro de la situación política creada por las aspiraciones alemanas sobre los Sudetes checos. La pretensión de Hitler de incorporar al Reich a sus habitantes de etnia alemana tuvo su clímax en la Crisis de Munich en septiembre de 1938, amenazando con una guerra general en Europa. Hitler había observado brevemente a los paracaidistas durante las maniobras de otoño de 1937 en Mecklenburg y, viendo su potencial, había animado a que siguieran los trabajos de desarrollo sistemático. El general Student, que estaba encargado de ello, fue convocado a una reunión a Berlín el 4 de julio. El Oberstltnant Bassenge, que supervisaba la ampliación de la escuela de paracaidismo en Stendal, puso en antecedentes a los asistentes: «Para la planeada “liberación” de Los Sudetes era necesario doblegar las fortificaciones de la frontera lo más rápido posible. La intención era desplegar un fuerte contingente de tropas aerotransportadas detrás de la línea de fortificaciones con el objetivo de tomarlas desde la retaguardia.... Era una tarea difícil para un bautismo de fuego, particularmente debido a que la nueva división debía ser levantada en unas pocas semanas».

No había suficiente personal con entrenamiento; se disponía de unos 1.200 paracaidistas cualificados en el único regimiento Fallschirmjäger, pero no había infantería aerotransportada. El ejército le facilitó a Student el 16 Regimiento de Infantería para su instrucción táctica y aérea pero se necesitaba un tercero. Heinz Trettner, el oficial de operaciones de Student recuerda, «nos ayudó una idea insólita». Göring cogió el regimiento de ceremonia de las Sturm Abteilung (SA), el Feldherrenhalle, y lo transfirió sin más a la Luftwaffe. Bassenge, encargado de arreglar el asunto, observó secamente como los recién obligados soldados del Feldherrenhalle «estaban mucho más interesados en todo lo referente a su estatus futuro que en las puras obligaciones militares». Eran los Camisas Pardas que portaban la masiva parafernalia y las banderas nazis en los desfiles y concentraciones de Nuremberg. Göring era su jefe honorario. «Pretendieron tener una doble posición» en la Luftwaffe,

recordaba Bassenge. «Serían una unidad activa en la Fuerza Aérea alemana con paga fija, derecho a pensión, insignias y todo lo demás» y seguirían además como una formación política del partido. Querían estar en misa y repicando en tanto se pudieran producir urgencias operacionales.

Las necesitadas unidades aéreas fueron asignadas a la nueva división y después de un programa de instrucción acelerado Student declaró que estarían listas para la acción el 1 de septiembre de 1938. Denominada 7 Flieger Division [7ª División Aérea] para enmascarar su verdadero cometido, la unidad fue una creación *ad hoc* para completar la tarea específica que había en marcha, y sería disuelta a su término. Student era consciente de que su futuro, irónicamente, dependía de que se abrieran hostilidades con Checoslovaquia. La misión debía envolver verticalmente la retaguardia de las defensas checas cerca del arroyo de Goldoppa, para crear una brecha por la que las unidades terrestres de la Wehrmacht pudieran penetrar en la cuenca Bohemio-Morava. Los críticos del Ejército y la Luftwaffe veían el arriesgado plan con escepticismo; solo un exitoso despliegue podría ganárselos.

Martin Pöppel presenció con cierta frustración como despegaba el contingente, por estar él todavía en periodo de instrucción. «Unos cientos de Juss, o aparatos Junkers, debían trasladar a nuestro 1º Regimiento Paracaidista para efectuar un servicio inmediato en Checoslovaquia», recordó, siendo perceptible un notorio descenso del número de soldados regulares en el cuartel. «El hecho de que a los “chicos” no se nos permitiera ir fue la mayor cabronada de este siglo, solo nos quedaba un mes para finalizar el entrenamiento y entonces hubiéramos estado ahí – ¡condenada mierda!», se quejó. Desalentados vieron marchar a los aviones «con auténtica ira y lágrimas a medida que los aparatos despegaban y se alejaban en formación».

Se empleó a una quinta columna como apoyo. Las fotografías entregadas a los pilotos de los Ju-52 que debían aterrizar revelaban hileras de álamos y fosos que dificultaban las Zonas de Aterrizaje I y II cerca de Freudenberg en los Sudetes. El Oberleutnant von Roon, que después acompañaría a Student por estas zonas, recordaba que los árboles habían sido cortados y los fosos rellenos «por los granjeros simpatizantes de origen alemán, incluyendo a los terratenientes, organizados por la inteligencia alemana». La política de apaciguamiento diplomático del Primer Ministro Británico Chamberlain resolvió la crisis pacíficamente, pero Student, con todos sus efectivos preparados, fue autorizado para que hiciera aterrizar a la primera oleada a modo de ensayo.

Enjambres de aviones de transporte Ju-52 volaban y se estremecían como

grandes gaviotas con las alas extendidas mientras descendían sobre las ásperas pistas de aterrizaje, los campos y las laderas de los alrededores del Valle de Freuden. Göring presenció parte de este masivo vuelo cuando 250 aparatos dejaron en tierra a 3.000 hombres el 7 de octubre de 1938. Visiblemente impresionado y excitado, observó a las tropas bajando de los aviones y alejándose rápidamente de las zonas de aterrizaje, llevando muchos de ellos carretillas cargadas con equipo pesado o con bicicletas. Mientras descendían uno tras otro, los grandes aviones se precipitaban con sus motores al ralentí, buscando sitios donde aterrizar. Ocasionalmente se posaban por pares, dejando los motores encendidos mientras se deshacían de su carga antes de acelerar y despegar otra vez con las revoluciones a tope.

La operación, llevada a cabo sin la utilización de aeródromos locales, no tuvo precedentes. Doce aparatos quedaron tan dañados al aterrizar que tuvieron que ser desmontados y transportados en camiones. Bassenge, muy habituado a presenciar este tipo de actividad, remarcó lacónicamente, «esta demostración, completamente insignificante, se ganó espontáneamente al comandante en jefe hasta tal punto que haciendo énfasis en la importancia de este “nuevo método” le dijo a Student que iba a formar un Cuerpo Aerotransportado inmediatamente y le iba a entregar el mando». Poca cosa de interés siguió al efusivo elogio, pero al menos el futuro de la división de Student estaba ahora asegurado. Se creó un segundo Fallschirmjäger Regiment; se agregó una compañía anticarro al 1 Regimiento y se crearon unidades de apoyo para la división. A finales de 1938 se creó un mando en la Luftwaffe para todas las tropas paracaidistas y aerotransportadas, mientras, el ejército continuaba experimentando con el transporte aéreo a través del 16 Regimiento de Infantería y la 22 División de Infantería. Cuando el resto de Checoslovaquia fue ocupada seis meses después, el 15 de marzo de 1939, se enviaron Fallschirmjäger al aeropuerto de Praga.

Para 1939, la 7 Flieger Division, formada y entrenada en secreto, contaba con 3.200 paracaidistas cualificados y encuadrados en dos regimientos. La escuela de paracaidismo de Stendal se incrementó hasta 12 compañías de entrenamiento, con 180 instructores paracaidistas capaces de formar a 4.000 paracaidistas al año. El 20 de abril Hitler los dio a conocer por primera vez al público alemán en el desfile que hubo con motivo de su cumpleaños en Berlín. El Fallschirmjäger Regiment 1 desfiló portando sus característicos cascos y los arneses de sus paracaídas. La muchedumbre rugía enfervorecida mientras una impresionante falange de soldados portando los rifles con la

bayoneta calada pasaba haciendo el paso de la oca. Esa noche fueron la comidilla en los mentideros de Berlín. Los agregados militares que observaban el desfile tomaron nota, igual que hicieran las señoras de Berlín. «No tenía novia», explicaba el Jäger Karl Pickert, «pero puedo decirte que una vez que tenías algunos de los pasadores e insignias adecuados, te volvías muy popular entre ellas».

Estos desarrollos proporcionaron un marcado contraste en comparación con los de otras fuerzas aerotransportadas de Europa. Los escépticos británicos pensaban que el concepto nunca funcionaría, salvo por unas pocas incursiones, si se les hacía frente con una resuelta oposición aérea. El mayor general Wavell, que presenció el salto de Kiev, puso de manifiesto que a los soviéticos les había llevado más de una hora y media concentrarse. A duras penas podía considerarse este esfuerzo de algún valor. Un solitario artículo, aparecido en el *Journal of the Royal United Services Institute* durante el verano de 1935, «Ejércitos Alados», escrito por el agregado militar británico en Varsovia, mayor J.T. Godfrey RE, vislumbró que el modelo ruso podía ser de alguna relevancia en Oriente Medio, como una posible reserva estratégica imperial británica. También había presenciado desarrollos polacos a pequeña escala. En 1936 aparecieron carteles por toda Polonia llamando a «¡la Juventud a los Paracaídas!» como ya ocurriera en Rusia con anterioridad. Se erigieron diecisiete torres paracaidistas en 1939, y en 1938 se formó una sección aerotransportada experimental. Comenzaron a impartirse cursos de paracaidismo para oficiales y suboficiales, como una actividad encauzada principalmente a imprimir carácter. Las naciones comenzaron a darse cuenta de que el paracaidismo podía insuflar precisamente la clase de prestigio marcial que buscaban para sus propias unidades de elite.

En muchos círculos el paracaidismo se veía todavía como un espectáculo con alguna relevancia militar o como elemento salvavidas para pilotos en situaciones extremas. La Royal Air Force británica esgrimía con sorna que ningún hombre en su sano juicio estaría dispuesto a abandonar un avión en perfecto estado. El instructor paracaidista Harry Ward, cansado de las escasas gratificaciones financieras ofrecidas por la RAF, se retiró en 1929 pero siguió buscando la excitación con saltos de exhibición. Mientras conducía autobuses en Londres «dio a conocer su número en algún que otro salto de exhibición», por los que ganaba 10 libras. ¡Estaba realmente forrado en aquellos tiempos!, exclamaba. Conducir autobuses de neumáticos macizos, derrapando de lado a lado hasta Cheapside sobre carreteras mojadas y pe-

gadizas por el estiércol del tráfico hipomóvil era más temible que el dinero fácil que hacía con los saltos de exhibición. Para 1937 había realizado 2.000 saltos, principalmente con el paracaídas de Russell Lobe, al que consideraba superior al modelo de Irvin, que era más propenso a la oscilación.

Ward recordó un incidente de salto sufrido desde una típica baja cota militar en la parada aérea de los hospitales británicos. «Dejé el aparato a 300 metros», recordó, «porque al público le gustaba ver como salías». Lo que siguió fue lo típico para muchos paracaidistas militares:

«Salté a 300 metros, tiré de la anilla a unos 210 metros y la cosa se volvió del revés. Yo iba cayendo a cierta velocidad, en espiral —y pensé, bueno, si toco tierra primero con los pies, me voy a matar. Así que, mirando como la tierra se acercaba rápidamente hacia mí, me agarré a las cuerdas del paracaídas y justo cuando estimé que iba a tocar suelo puse mi cuerpo de lado y amortigué la fuerte caída con mi nalga y mi hombro. Debido a la fuerza del impacto estuve inconsciente durante uno o dos minutos, pero definitivamente salvé mi vida haciendo eso. Si hubiera tocado tierra de pie me hubiera roto la espalda».

El popular magazín *British Picture Post* se mofó del arma paracaidista alemana en un artículo de febrero de 1939. «La última estratagema del Ministerio de Defensa nazi ha sido la organización de regimientos paracaidistas», se podía leer. «Esto es presumiblemente para impresionar a su propio pueblo con el destacado valor de sus miembros». El magazín personificaba la visión oficial británica, «que no impresiona a ningún estratega o táctico». Nigel Tangye, su corresponsal, precisó que la misión de tales regimientos era lanzarse detrás de las líneas enemigas para hostigar desde la retaguardia: «El problema para los paracaidistas empezará cuando descendan flotando y se conviertan en presas fáciles de los rifles de los que están debajo. Suponiendo que no haya rifles: tendrán grandes dificultades para reunirse en un terreno hostil. Y luego, suponiendo que logren reunirse, sus actividades se circunscribirán a los límites fijados por la munición que lleven con ellos. Cuando ésta se haya agotado no tendrán otro recurso que rendirse». Semejante experto estaba por supuesto aludiendo a una Europa que se dirigía claramente hacia la guerra. «El Ministerio del Aire británico no pierde el tiempo en tal actividad lúdica», se les aseguraba a los lectores del *Picture Post*.

En octubre de 1935, los franceses crearon su escuela de entrenamiento pa-

racaidista en Avignon, siguiendo las instrucciones rusas. Una fuerza experimental de dos compañías de Infanterie de l'Air, la 601ª y 602ª, fueron formadas en abril de 1937. Los italianos, que habían hecho saltar a una sección en 1927 —antes que los rusos— abrieron una escuela de saltos en Trípoli, Libia, y otra en Tarquinia, Italia, al año siguiente. En 1939 la instrucción paracaidista en Castel Benito se saldó con 15 muertos y 72 heridos graves antes de proceder a la disolución del diezmando 2º Batallón Paracaidista Libio, que fue completamente reemplazado con voluntarios italianos.

El desfile de los Fallschirmjäger en la parada de cumpleaños de Hitler en 1939 provocó una avalancha de informes de los agregados militares. Diez días después, el 1 de mayo de 1939, el general George C. Marshall, Jefe del Estado Mayor norteamericano, reaccionó ordenando a su Jefe del Departamento de Infantería que hiciera un estudio de la «Infantería Aérea». El dilema consistía en decidir si debían ser incursores o unidades de avanzadilla lanzadas para capturar objetivos clave por delante del avance de las tropas terrestres. Se aceptó que tales unidades deberían ser pequeñas y ligeramente equipadas, y que se requeriría «un considerable estado de forma física, la utilización de paracaídas, conocimientos en demoliciones y ejercicios». A pesar del detallado estudio, la escasez de aviones de transporte y la baja prioridad que se adjudicó al proyecto supuso que no se hiciera nada por espacio de 7 meses.

El envolvimiento vertical más allá de las incursiones era en efecto fantasía hasta que la tecnología pudiera facilitar el equipo pesado necesario para apoyar a los paracaidistas. El escepticismo del Ejército Alemán estaba bien fundado. Se llevaron a cabo experimentos para lanzar cañones de artillería de montaña de 75 mm colgados de un grupo de cinco paracaídas, pero era frustrante ver que una vez en tierra seguían careciendo de movilidad. Se les añadieron perros y caballos pequeños con arneses, pero no se produjo ningún efecto práctico. El oficial Fallschirmjäger Arnold von Roon recordaba que «tratar de calmar a un pony salvaje en el estrecho espacio del compartimiento de carga de un Ju-52 requería buenos nervios y los cuidadores de los caballos no eran en modo alguno envidiados». En 1937 comenzó a prestarse seria atención a los planeadores.

El deporte alemán del vuelo sin motor se había desarrollado en los primeros años 20 en una atmósfera de frustración nacional respecto de las limitaciones de aviación impuestas tras la Primera Guerra Mundial por el Tratado de Versalles. La gran proliferación de clubs de planeadores vino en

parte a través de una instigación secreta del Reichwehr-Luftwaffe, antes de que los nazis tomaran el poder en 1933 y comenzaran a organizar clubs con fines militares. «Primero, enseñaremos vuelo sin motor, como un deporte, a todos nuestros jóvenes», había confiado Göring, «luego desarrollaremos la aviación comercial. Finalmente, crearemos el esqueleto de una fuerza aérea militar». Añadió: «a su debido tiempo las uniremos —y el Imperio Alemán renacerá». Los antiguos Aliados comenzaron a vislumbrar este siniestro intento que perseguía la remilitarización después de 1933. En 1936, Göring se dirigía a 1.000 jóvenes tenientes de la Luftwaffe en Berlín con estas palabras: «Vosotros seréis algún día mi cuerpo de la venganza».

La nueva tecnología aérea era tan atractiva para los jóvenes en los años treinta como la tecnología digital lo es hoy en día. El régimen Nacional Socialista seguía a todas luces manteniendo el paso. «Fuertemente impresionado por la propaganda nazi y espoleado por un poderoso deseo de convertirme en piloto, comencé a recopilar y leer todos los artículos de aviación que caían en mis manos», recordaba el futuro Fallschirmjäger K. Rabel. Alentado por la Flieger-Hitlerjugend, el brazo aéreo de las Juventudes Hitlerianas, hizo 20 vuelos en planeador. «Mi entusiasmo alcanzaba cotas jamás soñadas, la siguiente mejor cosa después del Cielo!», decía. El deseo de Rabel de convertirse en piloto, a pesar de aprobar los exámenes, quedó truncado. Como a muchos de los decepcionados aspirantes a piloto de la Luftwaffe, lo animaron a unirse a los paracaidistas. «No tuvieron muchos problemas para convencerme», exclamó, «sin dudarle acepté servir en esta unidad de combate». Hubo muchos, por tanto, que ingresaron con experiencia en vuelo de planeadores.

El entrenamiento en planeadores, como todas las actividades de las Juventudes Hitlerianas, perseguía la «cooperación en camaradería» como ponía de manifiesto *Der Adler* (El Águila), uno de los populares magazines de aviación que leía Rabel. Grupos de pilotos aprendices de planeador empujaban sus máquinas hasta las rampas de lanzamiento del popular Valle de Ron o de las montañas de Wasserkuppe al sureste de Fulda. «Yo estaba interesado en el vuelo sin motor», declaraba el paracaidista Robert Frettlahr, «y no había mejor oportunidad para aprender a planear que con las Juventudes Hitlerianas». Lo comparaba con los cadetes de la fuerza aérea en Inglaterra hoy en día. Esta instrucción aérea paramilitar les insufló confianza en sí mismos, y tras una docena o así de lanzamientos, generaba vigor físico, porque «por la tarde», como describía un artículo del *Der Adler*, «ellos son conscientes de

lo que han hecho!» Los lanzamientos en planeadores requerían un máximo de energía y trabajo en equipo para lanzar a los pilotos, que una vez en el aire, tenían que mostrar coraje, coordinación y destreza para completar con éxito sus vuelos. «Te hace ser alguien», declaró Frettlohr. «No estabas yendo por ahí como hacen algunos jóvenes hoy en día. Tenías la determinación de hacer algo. Tenías tus amigos e ibas por ahí *haciendo cosas*».

«Alemania persigue dominar el aire, igual que Britania domina las olas⁷», pregonaba el magazín. Las asociaciones alemanas de vuelo sin motor alardearon de tener 50.000 miembros en 1932, con escuelas establecidas en Ros-siten, Prusia Oriental; Dörnberg, cerca de Kassel y Syan en Westerland. Las Juventudes Hitlerianas estaban creando una reserva futura de soldados del aire, en un rango que oscilaba desde tripulaciones y pilotos de planeadores de asalto hasta Fallschirmjäger.

Los planeadores civiles estaban diseñados para volar y buscar sensaciones dentro del frágil fuselaje, no para llevar carga. Aunque la capacidad parecía lógicamente transferible. El periódico británico *Daily Mail* ofrecía una recompensa de 1.000 libras en 1931 al primero que sobrevolara en planeador el Canal de la Mancha en ambos sentidos. Aunque ganó la competición un alemán, hubo un gran interés en el vuelo del *Barbara Cartland*, llamado así por la novelista y piloto homónima, que fue remolcada y llevada al aire por primera vez por un avión a motor.

El hecho de que lo soltaran en altura permitía cubrir grandes distancias sobre la tierra. «Me parecía que era una excelente y barata posibilidad para el vuelo comercial», recordaba Barbara Cartland. Su hazaña propició el llevar correo aéreo desde el aeródromo de Manston a Reading. «Nos elevamos lentamente», recordaba ella, en un día perfectamente calmado y soleado. El piloto que la remolcaba, el oficial de vuelo Wanliss estaba «extremadamente ansioso» al haberse sugerido que el peso en la cola del planeador podría hacer que se diera la vuelta, pero no lo hizo. En vez de eso: «volamos suavemente a través de las verdes tierras de Inglaterra. Un juego de cricket fue detenido para saludarnos mientras pasábamos, los golfistas nos miraban desde los espacios abiertos de sus famosos campos de golf, el mundo era muy bonito y estábamos excitados por lo que estábamos consiguiendo».

El vuelo tuvo éxito y el correo aéreo llegó a su destino después de recorrer 160 kilómetros en el planeador. El *Barbara Cartland* también ganó una carrera, dejando atrás a un tren expreso de vapor mientras llevaba a un pasaje-

7 Alusión a la famosa canción británica *Britannia rules the waves*.

ro desde Londres a Blackpool. «Pienso que ha comenzado una nueva época en el transporte aéreo», remarcaba el comentarista alemán Herr Kronfield. El Ministerio del Aire británico no pensaba lo mismo. Al contrario, el vuelo sin motor remolcado estaba condenado por ser demasiado peligroso y fue interrumpido, pero el diamante en bruto de una idea estratégica había sido ya sembrado en el Reich.

En 1933 el Instituto de Investigación Rhön-Rossitten Gesellschaft optó por diseñar y construir un planeador más grande capaz de llevar un laboratorio meteorológico que pudiera ser operado por científicos y técnicos. Producían una variante del patito feo con alas cortas y rechonchas, más parecido a un avión de transporte sin motores que a un esbelto planeador deportivo. El «observatorio volador», como fue denominado, fue utilizado por su capacidad de carga y diseño para descender en la distancia más que para elevarse en altura. El general de la Luftwaffe Ernst Udet lo vio en una visita de inspección y pudo ver su potencial aplicación militar. Podía ser un vehículo de reaprovisionamiento o un «caballo de Troya», pensó, capaz de dejar en tierra soldados de incógnito detrás de las líneas enemigas.

En 1936, tres planeadores lanzados sobre la concentración festiva anual del partido en Nuremberg captaron la atención de una impresionada audiencia y provocaron el aplauso espontáneo desde las gradas. Rozando las cabezas del público, picaron espectacularmente sobre el recinto de la concentración antes de detenerse gentilmente en formación ante la gran sorpresa suscitada en el palco de Hitler. Poco después Hitler recibió al Profesor Georgie, jefe del Instituto Alemán de Investigación de Vuelo sin Motor, al que se le dijo que encargara a su responsable de construcción de vuelo Hans Jacobs que viera si los planeadores podían ser desplegados con un rol militar. «Esta cuestión, naturalmente, fue una gran sorpresa para mí», confesó Jacobs posteriormente. «Hasta entonces solo habíamos desarrollado varios tipos de planeadores civiles así que me era difícil contestar a la cuestión». Comenzó a trabajar aplicando la tecnología disponible y después de mucho reflexionar concluyó: «Un planeador remolcado a una altura de entre 2.000 y 3.000 metros puede, con un ángulo de planeamiento de 18:1⁸, volar silenciosamente unos 10 kilómetros dentro de territorio enemigo; todo ello en el crepúsculo matutino para que el aparato no pueda ser visto. Con estos datos, la idea básica de desarrollar un aparato de tales características acababa de nacer».

El planeador DFS de diez plazas salió del periodo de pruebas en 1937. El

⁸ Coeficiente de planeo. Quiere decir que el aparato avanzará 18 metros por cada metro que desciende en altura.

interminable dilema —como llevar equipo pesado junto a los Fallschirmjäger— parecía potencialmente resuelto. El «observatorio volador» evolucionó hasta el llamado «bombardero de esparadrapo». No solamente podía volar con una carga de más de una tonelada, además podía dejar en tierra a 10 soldados junto con la carga. Por supuesto, el coste de producción del planeador DFS se basaba en la premisa de que cada aparato no debía exceder del coste de diez paracaídas.

El potencial de un planeador con estas capacidades fue mantenido en secreto; ninguno voló nunca en maniobras del ejército. Pero como sucede frecuentemente con las innovaciones tecnológicas, su desarrollo podía ser bloqueado por la inercia burocrática. El general Hans Jeschonnek, Jefe del Estado Mayor de Operaciones de la Luftwaffe era partidario, pero le dijo a un sorprendido Student poco después de que éste tomara el mando de la 7 Flieger Division que «nadie da un duro por el nuevo planeador». Student ni siquiera sabía que había un programa secreto de planeadores en marcha. «Lo mejor que podría pasar es que los tomaras en tu ala personal» le confió Jeschonnek, «en otro caso esa maldita cosa permanecerá en el limbo». En lo que a Student concernía esto era maná del Cielo: los planeadores abrían la posibilidad de realizar operaciones aerotransportadas independientes por primera vez en la historia. De buena gana se hizo cargo del bombardero de esparadrapo, que evolucionó al planeador de ataque DFS-230. Las preocupaciones sobre la inercia burocrática estaban, sin embargo, poco fundadas, porque la idea de un planeador de ataque desvelada en Nuremberg quedó grabada indeleblemente en la memoria de Hitler.

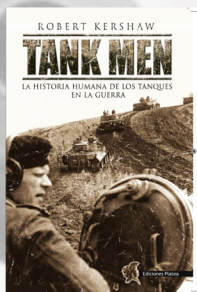
«Sucedió rápidamente», recordaba el Jäger Martín Pöppel, ahora miembro del pelotón de señales del 1 Batallón del Fallschirmjäger Regiment 1. «El 1 de septiembre se dio la alarma: empaquetad las mochilas, preparad los contenedores de armas, resolved vuestros asuntos privados, preparaos». Europa iba otra vez a la guerra. Después de una serie de crisis la Wehrmacht invadió Polonia. El farol de Hitler lo llamaron los Aliados occidentales, y Gran Bretaña y Francia declararon la guerra el 3 de septiembre de 1939. Pöppel, presente en un aeródromo operativo en Liegnitz, recordaba: «mientras más oíamos sobre los avances de nuestros soldados más inquietos estábamos». La *Blitzkrieg* alemana o Guerra Relámpago, ejecutada a ritmo de panzer significaba que Pöppel y sus camaradas podrían incluso no participar en la guerra antes de que ésta hubiera terminado. «Eso sería intolerable», reflejó. Se le previno de que habría un asalto paracaidista a la mañana siguiente. «To-

dos reboamos de alegría y nos abrazamos», recordaba, pero cuando llegó la mañana, «supimos que la operación había sido pospuesta porque nuestras unidades blindadas, nuestros panzer, habían logrado penetrar y se dirigían a Varsovia, no siendo ya necesarios». El objetivo había sido Posen. Los aviones habían sido desarmados y los operadores de radio desalojados. «Era como para volverse loco», se quejó.

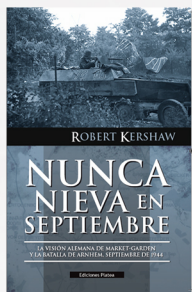
La siguiente alerta vino sin aviso unos días después, a las 2300 horas. «Todo fue empaquetado otra vez», recordaba Pöppel, «y se limpió el cuartel y la enfermería». Un puente en Pulawy, al sureste de Varsovia, debía ser capturado para cortar la retirada de los polacos. El teniente Arnold von Roon recordaba «que un batallón Fallschirmjäger estaba ya instalado en sus aviones preparado para despegar para esta misión», que fue abortada, al igual que otra misión destinada a reforzar una cabeza de puente del ejército al otro lado del río San en Jaroslaw. En su lugar, la unidad de Pöppel partió en camión y fue empleada en la recolección de botín militar polaco antes de que los rusos, que habían entrado en Polonia desde el este, se hicieran cargo de su zona. Los paracaidistas solo participaron en dos acciones terrestres menores. «La verdad era», decía Pöppel, «que nunca tuvimos la oportunidad de ser héroes en Polonia», volvimos «al cuartel y a la habitación 9». La frustración era total y reinaba una triste resignación. «Éramos el As en la manga de la Wehrmacht alemana», recordaba el decepcionado Pöppel, «pero no se nos había permitido demostrar de lo que éramos capaces en la batalla».

En Londres el mayor J.C.F. Holland, a la cabeza de la Military Intelligence Research (MIR) sugirió a la War Office que quizás debería crearse una fuerza paracaidista porque si se necesitaban paracaidistas más adelante «deberíamos saber algo sobre las dificultades técnicas de lanzar hombres y armas». Holland estaba en ese tiempo investigando la guerra irregular. Como recordaba: «la petición fue para arriba hasta C.I.9.S llegando al general Ironside, y volvió con una anotación de su propio puño y letra, diciendo: *No voy a pedir a un inglés que haga eso*». No hubo ulteriores seguimientos por parte de la reticente War Office. En cualquier caso, en seis meses Holland tendría toda la información persuasiva que necesitaba.

Otros títulos de Ediciones Platea



Tank Men



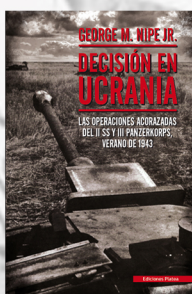
Nunca nieva en Septiembre



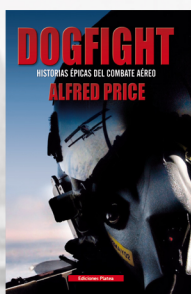
Tigres en el Barro



El Mito de la Blitzkrieg



Decisión en Ucrania

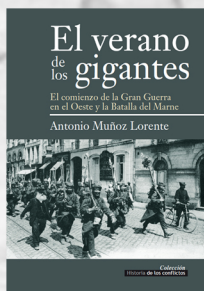


Dogfight



La Wehrmacht
se Retira

Sky Men



El Verano de los Gigantes

Colección Historia de los Conflictos



Los Tercios de Flandes en Alemania

Disponibles en www.edicionesplatea.com