

*Hans-Ulrich
Rudel: la leyenda
de los cielos*



editorial Kamerad



**Hans-Ulrich Rudel:
la leyenda de los cielos**

2015



“Esta juventud está viviendo ahora el horrible caos de la postguerra; sin embargo, no debe perder el espíritu y la fe en la patria, conservando la esperanza en el futuro, pues ¡sólo quién se da por vencido, está perdido!”
(Hans-Ulrich Rudel)

Índice

Introducción.....	1
Infancia.....	1
Ingreso en la <i>Luftwaffe</i>	1
En el frente oriental.....	3
Cazador de tanques.....	4
El escape milagroso.....	4
El soldado más condecorado de Alemania.....	4
Prisión y vida de postguerra.....	5
Nota aclaratoria.....	7

Introducción

Hans-Ulrich Rudel nació en Konradswaldau, Alta Silesia, Alemania, el 2 de julio de 1916 y falleció en Rosenheim, Alemania, el 18 de diciembre de 1982.

Piloto alemán de la Segunda Guerra Mundial, poseedor de la más alta condecoración alemana, la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro con Hojas de Roble, Espadas y Brillantes.

En su hoja de servicios oficial, le adjudican 2.530 misiones de combate, en los cuales reclamó la destrucción de 519 tanques soviéticos, el acorazado *Marat*, dos cruceros, 11 aviones enemigos derribados y más de 70 embarcaciones fluviales hundidas, reclamos éstos sin evidencias documentales, y considerados muy exagerados por los investigadores rusos y los documentos soviéticos.

Infancia

Hans-Ulrich Rudel procedía de una familia protestante de la Alta Silesia y su vida transcurrió apacible, con una vida típica de los Alpes bávaros. Aunque su padre deseaba para él una carrera profesional, comenzó a perfeccionarse en educación física hasta la entrada de Alemania en la Segunda Guerra Mundial. Sus calificaciones escolares eran más bien deficientes, pues su único interés radicaba en la actividad deportiva, donde logró excelentes rendimientos y un notable estado físico que, posteriormente, en más de una ocasión le ayudaría a salvar su vida. De carácter un tanto introvertido, padecía de un cierto grado de tartamudez que logró superar con el tiempo. Cuando ascendió al poder el partido nacionalsocialista, se adhirió como la mayoría de los jóvenes a la Juventud Hitleriana.

Ingreso en la Luftwaffe

Su ingreso como cadete a los veinte años, en 1936, en la recién creada *Luftwaffe* tuvo un comienzo muy poco prometedor, pues su baja escolaridad jugaba en contra y no pudo calificarse para piloto de caza de combate, que era su meta, siendo asignado a los entrenamientos en escuadrillas de *Stukas*,⁽¹⁾ en Graz, lo cual no bastaba para piloto de bombardero, y fue reasignado al Centro de Reconocimiento Aéreo, en Hildesheim.

Después de cumplir instrucción como piloto de reconocimiento, cosa que no le gustaba en absoluto a Rudel, además de su tartamudez y el hecho de ser una persona muy campechana, de costumbres sanas, quitada de bulla y algo obcecado, no le hacían una buena imagen ante sus superiores.

Su desempeño y esfuerzos durante la campaña de Polonia fueron aceptables y ascendió a teniente segundo y le fue concedida la Cruz de Hierro de Segunda Clase en 1939.

Debido a estas mejorías fue reasignado, no sin pasar muchas dificultades, a un grupo aéreo, en Caen. En aquel momento el avión de combate era el bombardero *Stuka*.

En la escuela de bombardeo de Stuttgart, Rudel tuvo un lento progreso, siendo calificado inicialmente como piloto mediocre y de segunda clase, pues a Rudel le costaba maniobrar el pesado y lento *Stuka Ju-87*.

Sus lentos progresos le valieron no ser considerado para la campaña de los Balcanes ni la batalla de Creta, adonde fue trasladada su escuadrilla, siendo asignado sólo como un refuerzo. Esta contrariedad hizo despertar en Rudel la firme voluntad de superarse, haciendo prácticas extras en un *Stuka* para lograr dominar el aparato; sus esfuerzos y sus progresos no pasaron desapercibidos a sus superiores, quienes lo habían visto ya como un caso desesperado.



*Un Stuka realiza un bombardeo en picada.
Su espantoso gemido no solamente anunciaba la destrucción
inminente a corta distancia, sino que crispaba los nervios
de los defensores más alejados.*

En el frente oriental

La apertura del frente oriental hacia los vastos campos de la Unión Soviética le confirieron una excelente oportunidad a Rudel, aunado a la creciente escasez de pilotos de combate. En julio de 1941, fue asignado al Grupo de Ejércitos Norte en la zona del Báltico, donde empezó a destacarse como un hábil y arriesgado piloto de *Stuka*, lo que le valió recibir los despachos de teniente primero y la Cruz de Hierro de Primera Clase.

Sus acciones estuvieron dirigidas a la autopista Smolensk-Moscú, donde destruyó varios convoyes enemigos. Después su escuadrilla basó sus operaciones en las cercanías del lago Ilmen y más tarde se asienta en Tyrkowo para efectuar acciones sobre el sector de Leningrado.

El inicio de la fama de Rudel llegó precisamente el 21 de septiembre de 1941. La escuadrilla de Rudel recibió la orden de poner fuera de combate a los navíos rusos en el puerto de Kronstadt, donde estaban el crucero-acorazado *Marat* y otro crucero cuyas acciones artilleras habían perjudicado notablemente las acciones del sitio de Leningrado, por lo que la *Wehrmacht* solicitaba a gritos la aniquilación de esas unidades navales enemigas. Después de un acabado estudio de la situación, se llegó a la conclusión de que era posible efectuar un raid sobre Kronstadt. Rudel se hizo embarcar una bomba de 1.000 kilos para esta misión. Su aparato se hizo pesado y luego, al llegar adonde estaban los blancos, picó a casi 80° a gran velocidad desde solo 3.000 metros de altura, soltando la pesada bomba a 300 metros sobre el navío ruso, antes de nivelar, cosa que casi no lo consiguió. El *Marat* fue dañado, pero sus baterías continuaron haciendo fuego durante la guerra. Aunque Rudel reclamó ser el autor del impacto, esta afirmación es puesta en duda por diversos investigadores rusos.

En diciembre del mismo año Rudel ya había volado más de 500 de misiones de combate con un resonante éxito. El 15 de enero de 1942 recibió la Cruz de Caballero y el despacho de teniente coronel y fue retirado, con gran contrariedad para Rudel, desde el frente, para que la *Luftwaffe* pudiera utilizar su experiencia en el entrenamiento de nuevos pilotos.

Rudel fue enviado a la escuela de bombardeo de Graz, donde dictó clases a jóvenes pilotos de la *Luftwaffe*. Para Rudel esta tarea era mortificante para sus habilidades y pidió volver al frente.

Luego de insistir porfiadamente varias veces, sus superiores decidieron por cansancio enviarlo en diciembre de 1942 como jefe del Primer Escuadrón de la Primera Ala del Segundo Grupo *Stuka* que estaba estacionado en el sector de Stalingrado, un destino poco apetecido para cualquier otro militar alemán, donde se luchaba por la conquista de la emblemática ciudad.

En el sector, realizó misiones de ataque a puestos artilleros, puentes, al transporte fluvial, hundiendo varias barcasas con pertrechos y atestadas de militares soviéticos que iban y venían desde el embarcadero hacia la orilla sur del Volga. También intentó con algún éxito colocar bombas sobre tanques rusos y rescató a algunos compañeros derribados. Realizó acciones tendientes a facilitar la liberación del cercado VI Ejército de Friedrich Paulus. Sin embargo, la rápida contraofensiva (*Operación Urano*) lanzada por los rusos permitió una sostenida captura de pistas, y la escuadrilla de Rudel tuvo que replegarse para evitar su captura.

Cazador de tanques

En 1943, Rudel cumplió su misión número 1.000 y se le asignó el ensayo del nuevo *Stuka* modificado *Ju-87 D-3* con artillería anti-tanque de 3,7 centímetros y proyectil perforante de cabeza de wolframio.

Los cañones Rheinmetall-Borsig incorporados le quitaban aún más maniobrabilidad, al de por sí lento aparato, y lo hacían muy vulnerable al ataque de cazas enemigos, por lo que se le asignó una escolta de *Stukas* normales para realizar las misiones de combate. Por estas causas el nuevo *Stuka* no resultó tener gran éxito.

Durante la llamada *Operación Ciudadela*, Rudel conversó con los técnicos de la Junkers y se modificó el *Stuka Ju-87 D-3*, desarrollándose la versión *G-1*, con la cual reclamó la destrucción de 12 tanques rusos en un solo día. Dicha versión era más maniobrable que la *D-3* y se constituyó la agrupación de *Stuka* anti-tanque *Panzerknacker*, cuyo frente de combate era la línea de permanente retroceso alemana en territorio ruso. Con la nueva versión, los ataques pudieron ser más rasantes y certeros.

El 25 de octubre de 1943, Rudel recibió de parte del *Führer* las Espadas para su Cruz de Caballero con Hojas de Roble y la *sugerencia* de ser retirado del frente, pero Rudel expresó firmemente que sólo aceptaría la condecoración si permanecía con su unidad, a lo cual Adolf Hitler de mala gana accedió. En marzo de 1944 fue ascendido a coronel al alcanzar las 1.500 misiones de combate y reclamar la destrucción de 400 tanques enemigos. Además voló un *FW-190* monoplaza, modificado especialmente para él y también reclamó el derribo de 11 aviones soviéticos.

El escape milagroso

Al comenzar marzo de 1944, Rudel tuvo su más negro episodio del cual casi no sale con vida. Durante una misión de rutina se percató que uno de sus camaradas había realizado un aterrizaje de emergencia en un sector densamente patrullado por fuerzas enemigas. Rudel quiso rescatar a la tripulación caída; al tomar tierra su aparato capotó al meter su rueda en un hoyo y el *Stuka* se estrelló.

La esperanza de Rudel y sus compañeros era alcanzar el Dniester, un río distante a 6 kilómetros del lugar. Rudel, de mejor condición física que sus camaradas, logró atravesar el ancho río de aguas heladas y torrentosas, pero su ametrallador, amigo y compañero de 1.500 misiones, Erwin Henschel (apodado *El Silencioso*), pereció ahogado durante la travesía. Además, el piloto derribado por el cual habían bajado, fue abatido a balazos, apresado su ametrallador y Rudel fue herido en un hombro. Aún así logró escurrirse a duras penas y pudo escapar a la carrera recorriendo unos 32 kilómetros hasta alcanzar el mismo día las líneas alemanas. La pérdida de Henschel fue un duro golpe para Rudel y nunca se lo perdonó.

El soldado más condecorado de Alemania

El 29 de marzo de 1944 recibió del *Führer* en persona los Diamantes para su Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas, y Adolf Hitler nuevamente pidió a Rudel que se retirara del frente, pero éste nuevamente condicionó la aceptación de la medalla a no ser retirado del frente.

En noviembre de ese mismo año, a tan solo veinticinco minutos de vuelo de Budapest, y estando junto a un artillero de apellido Gademann (de profesión médico), un impacto

de ametralladora *Flak* de 13 milímetros hirió a Rudel en su muslo izquierdo, lo que lo obligó a llevar un yeso hasta su recuperación.

El 1 de enero de 1945 recibió la máxima condecoración del Estado alemán, impuesta personalmente por Adolf Hitler: la Cruz de Caballero con Hojas de Roble en Oro, Espadas y Diamantes, y asimismo el jefe de Estado de la Hungría nacional, de apellido Salaszy, en reconocimiento en arrojo a la lucha contra el bolchevismo, le entregó el galardón húngaro más alto: la Medalla de Valentía. Hasta ese momento, dicha condecoración solo era llevada por siete húngaros, siendo el piloto alemán el octavo merecedor y el primer y único extranjero en obtenerla.

El 9 de febrero de 1945, mientras volaba su *Ju-87* acompañado de Gadermann, al norte de Fráncfort, en las cercanías de Lebus, Rudel logró derribar 12 tanques de los *Ivans* (rusos) y se dispuso a ir por el número 13: un coloso tipo *Stalin*. Uno de los cañones de su *Ju-87* estaba atascado y el otro solamente disponía de un proyectil, sin embargo, el avezado piloto, cayendo en picada desde 800 metros, logró hacer arder el tanque bolchevique. Parecía que su suerte estaba echada, pero en la huida unos impactos de la *Flak* enemiga impactaron en una de las alas del avión y el choque posterior cruelmente le arrebató su pierna derecha. Sin embargo, y poseyendo un espíritu de combate inquebrantable, Rudel convaleció en un hospital el tiempo suficiente y, arreglándose para ser enviado al frente nuevamente y envuelto en el manto de humildad que caracteriza a los grandes, dio instrucciones para que sus éxitos fueran asignados a la estadística de la escuadrilla.

A Rudel la *Luftwaffe* le atribuyó oficialmente la destrucción de al menos 519 tanques soviéticos, cifras enormemente exageradas según los archivos rusos. En el escenario del este, Rudel fue derribado al menos unas treinta veces, volviendo siempre íntegro a su base y volando y peleando hasta el final de la guerra en la defensa de su querida patria alemana.

Prisión y vida de postguerra

La ocupación soviética de Alemania obligó a Rudel y su escuadrilla a entregarse a los estadounidenses, quienes lo recibieron bien, y gozó del reconocimiento de su fama. Fue trasladado a un campo de oficiales de alto rango en Inglaterra, donde convaleció de sus dolencias en el muñón.

Interrogado por los aliados, se le mostraron evidencias fotográficas del exterminio judío, pero declaró desconocer los alcances de esa situación y se defendió comparando estas masacres con los bombardeos con bombas de fósforo sobre Dresde y Colonia.

A diferencia de otros colegas, Rudel se mantuvo firme a su ideología, incluso después de la caída del nacionalsocialismo.

No se le encontró culpable de crímenes de guerra ni de lesa humanidad, y a pesar de las solicitudes de extradición por parte de la Unión Soviética, fue liberado en 1948 y regresó a Alemania.

En 1977 escribió el libro *Piloto de Stuka, 2.500 vuelos contra el bolchevismo*, donde relató con gran amenidad sus extraordinarias aventuras durante la guerra, en particular sus hazañas en el frente ruso. La edición en castellano cuenta con interesantes fotografías de la época.

El lema de su vida fue: “*Verloren ist nur, wer sich selbst aufgibt*” (“*Sólo el que se da por vencido, está perdido*”)

Estuvo algunos años (de 1948 a 1956) en la Argentina, durante el gobierno de

Juan Domingo Perón, junto a otros ases de Alemania, tales como Adolf Galland, pero su marcado pensamiento nacionalsocialista lo hicieron impopular entre sus pares, quienes terminaron por mantener cierta distancia.

Entre sus negocios estaba la representación de la compañía Mengele, y advirtió e incluso ayudó a escapar al fugitivo Josef Mengele hacia Paraguay. Rudel asesoró a la Fuerza Aérea Argentina, fue muy cercano al General Juan Domingo Perón, y desde esta posición cumplió un rol clave acercando a ex-dirigentes nacionalsocialistas a las altas esferas del poder en Argentina, Paraguay y Brasil, entre ellas a Otto Skorzeny.

Escaló el Aconcagua y otras alturas andinas un par de veces (pese a tener una pierna ortopédica) En 1953 escaló el Llullaillaco, descubriendo el santuario de altura inca, donde el antropólogo estadounidense Johan Reinhard y la arqueóloga argentina Constanza Ceruti desenterraron las momias del Llullaillaco en 1998.

Luego viajó de regreso a Alemania, donde se dedicó a la industria y tuvo alguna participación en política intentando hacer renacer el nacionalsocialismo sin éxito.

Falleció finalmente en Rosenheim a la edad de sesenta y seis años, sin renegar nunca de su filiación nacionalsocialista, defendiendo sus ideales de patriota y la causa de Adolf Hitler.

Nota aclaratoria

⁽¹⁾ El *Ju-87* o *Stuka* (del alemán *Sturzkampfflugzeug*, o bombardero en picado) fue un avión de ataque a tierra biplaza - piloto y artillero de cola - alemán de la Segunda Guerra Mundial. Diseñado por Hermann Pohlmann, era fácilmente reconocible por sus alas de gaviota invertidas y su tren de aterrizaje fijo. Voló por primera vez en 1935 y se estrenó en combate en 1936 durante la Guerra Civil Española como parte de la Legión Cóndor enviada por la *Luftwaffe* alemana.

*“Sólo el que se da por vencido,
está perdido.”*

(Hans-Ulrich Rudel)

