



## (ACCIÓN AÉREA CONTRA ALEMANIA)

Coronel SEDANO

*Para que se pueda formar idea de lo que consiguió la acción aérea contra Alemania, trataremos de relacionar—a grandes rasgos y por noticias todavía incompletas—las distintas etapas de la misma; su finalidad, sus resultados y la repercusión que su desarrollo tuvo en las operaciones de los teatros europeos.*

### Primera época.

*Primeras incursiones.—Actuación contra la flota y las bases alemanas del Mar del Norte.—Operaciones nocturnas.—Épocas y fases de la ofensiva aérea contra Alemania.—Situación en la primavera de 1942.*

Las primeras bombas británicas cayeron sobre objetivos de la retaguardia alemana la noche del 11 de mayo de 1940. Esta fecha señalaría el principio de un ataque que iba a durar cinco años y coincidía con el asalto a Francia, a través de Holanda y Bélgica, realizado por la "Wehrmacht". Aquellas primeras incursiones sobre Alemania de los bombarderos de la R. A. F. no se interrumpieron ya hasta pocas semanas más tarde, coincidiendo con la firma del armisticio francoalemán, para después repetirse por espacio de varios meses, mientras sobre el cielo de la Gran Bretaña se libraba la debatida batalla aérea de su nombre.

Eran incursiones muy modestas comparadas con las que se realizaron más tarde. Se trataba únicamente—aquellos meses del verano y otoño de 1940—de librar a las formaciones del "Mando de Caza" de la R. A. F., de la intensa presión a que se encontraban sometidas. Se empleaban cada vez en aquellas incursiones de seis a cuarenta bimotores de los que entonces equipaban el "Mando de las Unidades de Bombardeo".

Debieron de existir razones para que esta fuerza, proyectada, desde antes de la guerra, para atacar la industria bélica y la retaguardia alemana, sin embargo no fuese utilizada contra objetivos militares e industriales del interior del Reich tan pronto como se rompieron las hostilidades. Se emplea, en cambio, desde el primer día contra la Flota alemana refugiada en la bahía de Heligoland—Wilhelmshaven, Brunsbüttel, Cuxhaven, isla de Sylt (1) y otras

(1) *N. del A.*—La base de hidroaviones de la isla de Sylt fué bombardeada la noche del 19 al 20 de marzo de 1940, como réplica al ataque alemán, la noche del 16, contra Scapa Flow. Fué el primer "raid" de importancia que realizó la R. A. F.

bases de la gran bahía alemana—con intención de destruirla.

Pero aquel período, que empieza el 4 de septiembre de 1939 y termina el 9 de abril de 1940, es, en gran parte, más bien la historia de la lucha contra las condiciones atmosféricas, ya que las tripulaciones que intervenían carecían todavía de experiencia suficiente para vuelos a gran distancia sobre el mar y tuvieron que aprender mientras actuaban. Si vió para acostumbrar a estas tripulaciones a la navegación en las más difíciles circunstancias.

Estas salidas para atacar unidades navales que permanecían próximas a sus bases ocasionó a los bombarderos británicos pérdidas muy sensibles, y desde los primeros días pudieron comprobar que el ataque horizontal a poca altura, contra barcos bien armados, además de ser de resultados muy inciertos por el poco poder de perforación de las bombas lanzadas en estas condiciones y grandes probabilidades de que reboten en torres y cubiertas, originaba costosas pérdidas a las formaciones que lo intentasen, ya que en una base bien defendida—tal como Wilhelmshaven, por ejemplo—los cazas alemanes se elevaban antes de que los bombarderos pudiesen alcanzar su objetivo. Comprobaron también, que había estacionados, en todas las bases alemanas del Mar del Norte, fuertes contingentes de aviación defensiva, y pronto empezó a conocerse la bahía con el sobrenombre de "el avispero".

Durante todo aquel otoño y principio de invierno, los barcos alemanes realizan cierto número de correrías por el Atlántico. Formaciones del "Mando de Bombardeo", estacionadas en las bases escocesas, se destinaron exclusivamente a impedir estas incursiones. Vana esperanza: las condiciones atmosféricas no permitían atacar a estos barcos, que

en aquella época, y lo describió la Prensa como una gran incursión. Sin embargo, las bombas lanzadas fueron 40 de 250 kilos y 84 de 125, además de un millar de incendiarias. Intervinieron 50 bimotores.

difícilmente podían ser localizados, y las demás unidades alemanas que actuaban por el Mar del Norte, sólo durante la noche o utilizando las pésimas condiciones de visibilidad se alejaban de la costa.

Las lecciones de aquel período, y las bajas sufridas en las duras jornadas de Heligoland, demostraron claramente la suerte que, al actuar contra objetivos bien defendidos, pueden correr durante el día aviones de velocidad limitada relativamente. Por este motivo las formaciones estratégicas británicas, proyectadas para el bombardeo diurno, y dotadas de un armamento defensivo que antes de la guerra se suponía suficiente para ahuyentar a los cazas y actuar sin la intervención de otras formaciones, encargadas de su protección y defensa, no volvieron a operar de día desde aquellos primeros meses de 1940 hasta el final de la guerra, cuando la superioridad aérea aliada era completa y la caza enemiga ya no podía intervenir.

Hemos dicho que la acción contra la retaguardia alemana se inició el 11 de mayo de 1940. Esta acción—nocturna por la razón explicada—se encomendó exclusivamente a las formaciones estratégicas del "Mando de Bombardeo" británico (1).

La acción que entonces se lanzó contra la potencia de Alemania parecería dos años después—en 1944 ó 1945—un tímido ensayo de cuanto después se hizo.

El operar de noche significaba que habría de actuarse sobre objetivos muy extensos. Por esto se atacaba la zona industrial del Rhur y de la Renania; los grandes astilleros que ocupando extensas zonas se encontraban en los principales puertos de la costa noroeste alemana; las bases de submarinos. Para poder conseguir con esta táctica de "zonas extensas", resultados positivos, era imprescindible lanzar gran cantidad y carga de bombas.

Existían para ello dificultades de distinta índole. Las características del material utilizado (2); la falta de efectivos que, poco numerosos de por sí en aquella época, tenían que atender además a otros cometidos; la imposibilidad técnica de bombardear en las noches sin luna o de mala visibilidad, que condicionaban la incursión a la situación atmosférica. Por otra parte, ni directores ni ejecutantes tenían todavía la experiencia suficiente, que habrían de adquirir después de muchos meses de labor incesante.

La temeridad y el valor desplegado por las tripulaciones, su espíritu de sacrificio y el buen deseo de todos, corrió parejas con el tesón e incesante trabajo de los que las dirigieron y mandaron. Pero esto no bastaba. Era necesario a la aviación británica mejorar su máquina de guerra, aumentar su potencia y desgastar, al mismo tiempo, la del adversario. La política de la R. A. F., desde antes de la guerra, estaba basada en no desarrollar demasiado rápidamente su capacidad potencial. Es decir, no encontrarse con un flamante "poder aéreo" que luego—en la técnica de sus proyec-

tistas, en el concepto de sus posibilidades y en sus métodos tácticos y científicos—pudiese ser mejorado por el enemigo. La decisión era atrevida, pero no equivocada, como se ha demostrado. Significó que durante muchos meses sus ataques no pudieron tener la intensidad ni el volumen que los de su adversario. Que fué preciso resistir y soportar muchos golpes, mientras la industria alcanzaba la producción necesaria para desarrollar sus vastos programas de material, y entre tanto los gigantescos planes de entrenamiento de personal eran llevados a la práctica.

La ofensiva aérea contra la potencialidad interior del III Reich se desarrolló en dos épocas. La primera duró más de dos años y medio. Empezó el 11 de mayo de 1940 y terminó a fines de 1942. No fué un período muy activo, ni tampoco decisivo para la marcha de la guerra. Pero sirvió para mejorar los métodos y la técnica de la acción a grandes distancias; para deducir enseñanzas; para entrenar a mandos, tripulaciones y servicios. Y dió tiempo, además, para que las fuerzas aéreas aliadas pudiesen desarrollar sus efectivos y su equipo. Puede considerarse dividida en tres fases:

(1) *Mayo de 1940 a fin de junio de 1941.*—Acciones de diversión para retener grandes contingentes de aviación defensiva en el interior de Alemania e impedir así, que pudiesen tomar parte en la acción principal—batalla de Francia (10 de mayo a fines de junio) y batalla aérea de la Gran Bretaña (agosto a diciembre)—, o bien, para tratar de entorpecer su iniciativa, por completo aquellos días en manos alemanas. Debe tenerse presente que el derrumbamiento de Francia creó de la noche a la mañana una inesperada situación a las formaciones estratégicas de bombardeo. Se encontraron—dadas las circunstancias—que por el momento constituían el único medio de poder actuar en operaciones ofensivas contra el enemigo. Se emplearon, es verdad, contra Alemania, pero también contra los "puertos de invasión"; la constante amenaza que pesaba sobre Inglaterra y siempre en acción exclusivamente nocturna. Durante todo este tiempo la superioridad aérea correspondía a Alemania, y únicamente sobre el Canal y sobre el cielo de las Islas era encarnizadamente discutida.

(2) *Fin de junio de 1941 a últimos de mayo de 1942.* Esta fase se inicia inmediatamente después del ataque alemán a Rusia. En Inglaterra se designaba entonces esta ofensiva de la R. A. F. contra la retaguardia alemana, con el nombre de "*non stop offensive*" (ofensiva sin fin), e indudablemente obedecía a necesidades de carácter político, ya que Inglaterra deseaba demostrar a la nueva aliada su buena voluntad para prestarla ayuda, aquellos meses que tanto se clamaba por la apertura del "segundo frente". Incluso se llegó a pensar entonces, que un "segundo frente", *exclusivamente* aéreo, *sería suficiente para desmontar la ofensiva* alemana y paralizar la presión que ejercían sus ejércitos en el frente oriental. Pero no se pudo llevar con suficiente vigor por la R. A. F., ya que no hay que olvidar que el material del "Mando de Bombardeo" continuaba siendo el mismo que dos años antes, es decir: bimotores de varios tipos cuyas cualidades militares empezaban a resultar

(1) *N. del A.*—Puede ser que "Comandancia de las Unidades de Bombardeo" sea una traducción más libre de la denominación "Bomber Command", pero más apropiada a nuestro lenguaje castrense.

(2) *N. del A.*—Al iniciarse la guerra, las unidades del "Mando de Bombardeo" estaban equipadas con cinco tipos diferentes de bombarderos. Eran éstos: el *Fairey "Battle"*, el *Bristol "Blenheim"*, el *Vickers-Wellington*, el *Whitworth "Witley"* y el *Handley Page "Hampden"*. El *Battle*, monomotor, y los otros cuatro: bimotores, monoplanos de ala media.

anticuadas (1). Tampoco la técnica de los primeros meses había mejorado gran cosa, ni los efectivos eran suficientes todavía para poder lanzar gran cantidad de bombas. Los propios centros aeronáuticos británicos, por sus portavoces más autorizados, han reconocido, una y otra vez, que los resultados entonces conseguidos, fueron muy relativos.

El empleo de la aviación estratégica en esta fase fué sólo nocturno. La superioridad, en la mayor parte de los teatros, continuaba en manos alemanas.

La última fase de la primera época dura, desde mayo, hasta fines de 1942. Se caracteriza por la aparición de nuevas doctrinas de empleo, coincidiendo con que empiezan a utilizarse en cantidad, por parte de los británicos, tetramotores de bombardeo pesado y modernas aplicaciones de principios científicos para poder buscar en la noche el camino y el objetivo; y también se inicia la llegada de contingentes de la "8.ª Fuerza Aérea" norteamericana, en apoyo y refuerzo del "Mando de las Unidades de Bombardeo" de la R. A. F.

Aquella fuerza que había nacido en Georgia el 28 de enero de aquel año—fecha de la orden ministerial de su organización—, en los meses de febrero y marzo empezó a llegar a Europa, para organizarse y recibir aquí su material y equipo. Su cometido era aplicar sobre Alemania, en pleno día, la teoría americana del bombardeo estratégico; teoría que suponía ataques aéreos de gran precisión contra objetivos vitales, cuya destrucción pudiera mutilar o paralizar industrias enteras. Para actuar de este modo contra objetivos bien defendidos desde el aire, encomendaba su protección a la masa de fuego de las ametralladoras de sus bombarderos—de gran precisión y alcance, además de bien distribuidas—y a la escolta de cazas, de gran radio de acción y excelente armamento. Iba a surgir una de las más potentes máquinas de guerra que el mundo ha visto.

El "Mando de Bombardeo" de la R. A. F., reforzado y desarrollado aquellos primeros meses de 1942, con nuevo material y perfectas instalaciones para la acción nocturna, puso a la disposición de la nueva "Fuerza Aérea" que se organizaba en las bases inglesas, la experiencia y recursos de más de dos años de guerra. Por otra parte, sus nuevos métodos y dispositivos iban a permitir al "Mando de Bombardeo" concentrar en *espacio y en tiempo*, el bombardeo sobre zonas extensas, bombardeo que desde que venía actuando contra la retaguardia alemana constituía su único cometido.

Durante la noche del 30 de mayo de 1942—fecha en que empieza la fase que podríamos llamar, de transición—se realiza el primer ataque de gran envergadura con los nuevos métodos y sistemas. Participaron en él, 1.043 bombarderos britá-

nicos—una gran parte de ellos cuatrimotores—en un ataque contra Colonia, que duró noventa minutos. Los daños fueron extraordinarios: paralización completa de la vida de la ciudad y del tráfico ferroviario; cerca de 250 fábricas y talleres destruidos o averiados.

Esta acción se repitió algunas veces aquellos meses de 1942, particularmente en junio. La situación aquella primavera para los aliados era tenebrosa. Casi todo el suelo y los recursos de Europa estaban en manos de Alemania. Desde Brest hasta Ucrania, y desde Narvik a Atenas, disponía el Reich de todas sus materias primas, que se apresuraba a convertir en material de guerra. La *Luftwaffe*, en Alemania y en los países ocupados, dominaba el aire con más de 5.000 aviones en primera línea. Sus bombarderos y sus bimotores *destructores* atacaban constantemente los convoyes marítimos que intentaban aproximarse a Inglaterra por el Oeste. La producción de tanques en Alemania llegó en el verano de aquel año a los 1.500 mensuales, y se proyectaba aumentar cuatro veces esta producción y la de aviones.

Pocos rayos de esperanza les quedaban. El Ejército alemán había sido detenido por los rusos a las puertas de Moscú, durante el invierno, e incluso se había retirado en algunos puntos. Pero se esperaba una nueva gran ofensiva alemana durante el verano, que amenazaba arrollar las líneas rusas. En el norte de África los británicos habían recuperado Tobruk. Estaba en marcha la primera ofensiva contra el Ejército de Rommel. A grandes rasgos, esta era la situación de Europa mientras el plan "combinado" por ingleses y americanos, para la acción aérea contra Alemania, se ponía a punto y febrilmente se hacían preparativos y acopios de elementos para desencadenarla. Esta fase representa la espera que el "Mando de Bombardeo", casi terminados sus preparativos, hace a la "8.ª Fuerza"—que día por día, se organizaba y equipaba—para complementar su actividad y juntos poder encauzar la acción estratégica contra Alemania.

### Segunda época.

*Principios de 1943.—Acción combinada del "Mando de Bombardeo" y de la "8.ª Fuerza".—Las dos fases distintas que constituyen esta época.—Batallas aéreas de la primera fase.—Superioridad aérea aliada.—Acción contra las comunicaciones ferroviarias y contra la producción de gasolina.*

Empieza en los principios de 1943, y constituye la dura lucha sostenida para poder alcanzar la supremacía aérea sobre el cielo de Alemania, y también, la *coordinación* de esfuerzos, que realizan las dos aviaciones estratégicas aliadas, para detener la máquina de guerra del Reich y aniquilar sus fuentes de energía. Dura más de dos años. Exactamente: hasta los primeros días de mayo de 1945.

Al empezar el año 1943, todos los programas para el desarrollo del poder aéreo aliado—en la parte que afectaba a la acción estratégica—se encontraban a punto. La "Octava Fuerza" norteamericana terminaba su organización en las bases inglesas y actuaba ya, desde hacía algunos meses, contra objetivos de Francia y Alemania. El "Mando de

(1) *N. del A.*—El primer bombardero cuatrimotor que se utilizó contra Alemania fué un *Short Stirling*, que actuó la noche del 10 de febrero de 1941. Pero hasta el siguiente año—primavera de 1942—no se utilizaron en gran cantidad.

Bombarderos" británico, con su gran experiencia de más de tres años de guerra, se componía, ya casi por completo, de modernos tetramotores (1), cuya producción había triplicado desde el año anterior, y una nueva "Fuerza" estratégica norteamericana, la 15.<sup>a</sup>, actuaría pronto, desde sus bases de Italia, contra el sur de Alemania y otros objetivos. Con este despliegue de fuerzas, que permitiría, desde bases convenientemente situadas y perfectamente pertrechadas, actuar noche y día contra Alemania y contra los territorios por ella ocupados—excepto cierta parte del territorio ruso—, empezaron en 1943 los ataques en masa y en gran escala de las fuerzas aéreas aliadas de largo alcance. Se dominaba ya completamente la nueva técnica de localización de objetivos, que permitía bombardear en las peores condiciones de visibilidad—aplicación del "radar", por métodos y estudios en gran parte debidos al Vice-Marshal del Aire, Bennett—. La aplicación de la teoría norteamericana del bombardeo diurno de precisión, sobre objetivos donde era de esperar gran reacción de la defensa, iba confirmando las esperanzas del General Eaker; nuevas bombas que alcanzaban las cuatro toneladas de peso, y nuevos tipos de incendiarias, producían sobre los objetivos destrucciones e incendios incalculables.

Consideraremos dividida esta época en dos fases distintas. En la primera las fuerzas aéreas alemanas eran todavía formidables y su caza conservaba todo su vigor y potencia. Precisamente la ofensiva aérea en esta fase—desde enero de 1943 a fin de abril de 1944—gira alrededor de eso: de tratar de anular su potencialidad atacando noche y día su producción—o la de elementos esenciales para su actividad—al mismo tiempo que a sus unidades se las procuraba desgastar y se las obliga acudir, a frentes y cometidos distantes.

En la segunda fase, que empieza en abril de 1944 y termina al acabarse la guerra—, un año, casi exacto—, los aliados han alcanzado la completa superioridad aérea. Dominan el aire en todas las partes: sobre Francia; sobre el frente oriental, ya retirado hacia Polonia; sobre Italia y sobre la misma Alemania. La caza de la *Luftwaffe*, por días disminuida y agotada, se ha concentrado en las bases metropolitanas tratando de salvar los restos de la vida y de la economía de su patria. Reacciona sólo en determinadas circunstancias. Hace un último esfuerzo en diciembre de aquel año, para atacar en masa en un punto, con su nuevo material, en el que cifraba las últimas esperanzas: los cazas con motor de reacción. Este último esfuerzo en el aire, coincide con la contraofensiva de Von Rundsted en las Ardenes. Pero aquellos aviones de corto radio y gran velocidad, a causa del continuo bombardeo de sus aeródromos y talleres de montaje, nunca pudieron tomar el volumen y desarro-

llo que Alemania esperaba. El terrible bombardeo de los aeródromos donde estaban concentrados, el 24 del mismo mes, realizado por los 3.000 cuatrimotores que en sus últimos tiempos llegó a tener la "8.<sup>a</sup> Fuerza", puso fin a su actuación organizada.

Todas las empresas proyectadas, todos los planes del Mando aliado resultan ya factibles: desembarco, avance a través de Francia, paso del Rin, rotura del frente italiano. Mientras, los Ejércitos rusos que se mueven al Este avanzan sin demasiadas dificultades. El dominio del aire sobre Europa pertenece por completo a los aliados.

En la primera fase de esta segunda época sus fuerzas aéreas, conjugadas como hemos dicho, se empeñan día y noche en dos grandes batallas. La primera se entabla sobre el Ruhr y Renania con el fin de devastar aquella importante zona industrial, que al paralizarse tanto afectaría el abastecimiento de los Ejércitos alemanes, y particularmente de la *Luftwaffe*. Empieza el 5 de marzo—bombardeo de Essen, en el corazón del Ruhr—y continúa toda la primavera y verano, hasta octubre. Siete ciudades principales de aquella región, importantes centros industriales—Dusseldorf, Essen, Colonia, Dortmund, Munich-Galdbart, Bocham y Wuppertal—, recibieron tales daños en sus industrias que no podrían en muchos años volver a su vida fabril. No hay que olvidar que esta comarca, en tiempo de paz, producía el 60 por 100 del acero de toda Alemania y los dos tercios de su total producción de carbón. A primeros de septiembre habían caído sobre ella, más de 50.000 toneladas de bombas.

Simultánea con esta acción nocturna sobre la zona industrial del Ruhr y Renania, encomendada al "Mando de Bombardeo", a partir de junio, las formaciones de la "8.<sup>a</sup> Fuerza" estadounidense venían realizando al detalle una serie de ataques diurnos contra la producción aeronáutica; particularmente contra las fábricas dedicadas a construir material de caza o elementos—motores, rodamientos de bolas, etc.—indispensables para el mismo. Los bombardeos realizados por la "8.<sup>a</sup> Fuerza" y el "Mando de Bombardeo"—contra la industria aeronáutica y las poblaciones productoras de acero, respectivamente—estuvieron así sincronizados desde junio hasta octubre de aquel año.

La segunda gran batalla aérea de esta fase, fase en la que la aviación aliada trata de paralizar la potencia aérea del adversario y conseguir la completa superioridad, empieza el 18 de noviembre y se libra sobre la región de Berlín. Termina dos meses más tarde, y en el transcurso de ese tiempo, catorce grandes ataques que destruyen una tercera parte de la gran ciudad—sobre la que arrojaron en ese tiempo 21.300 toneladas de bombas—fueron realizados contra la misma. De este modo el centro de gravedad de la batalla del Ruhr y Renania, se traslada sobre Berlín. En el transcurso de la primera, y durante tres noches del mes de julio, la ciudad de Hamburgo, excéntrica con relación a la zona de actuación, recibe 7.000 toneladas de bombas que la destruyen por completo. Llegamos de este modo a 1944. Los grandes ataques del año anterior habían debilitado la *Luftwaffe* (1), fuerte y poderosa todavía. Particular-

(1) *N. del A.*— En junio de 1941 Alemania disponía de 1.500 bombarderos, destinados principalmente a servir de apoyo a su Ejército terrestre. Estos efectivos se mantienen durante el año 1942. En junio de 1943 las formaciones de caza nocturna de la *Luftwaffe* se elevan a 530 bimotores, dando lugar a una disminución de bombarderos, que quedaron reducidos a 1.300 aparatos. En septiembre de 1944 el efectivo total de bombarderos en primera línea era de 800.

(1) *N. del A.*— Después del *Short Stirling* aparecen el *Handley-Page "Halifax"*, también cuatrimotor, y el bimotor *Avro "Manchester"*. Este último dió malos resultados y es sustituido al poco tiempo por el tetramotor *Avro "Lancaster"*, el más potente de los cuatrimotores ingleses.

Entre tanto se iban dando de baja los bimotores utilizados al principio de la guerra. El monomotor *Battle* dejó de utilizarse en operaciones de guerra en octubre de 1940. A fines de 1943 los cuatrimotores *Short Stirling* se transforman para ser utilizados como remolcadores de planeadores y pasan al "Mando de Transporte de Tropas". En el 1944 el "Mando de Bombardeo" está equipado únicamente con cuatrimotores *Halifax* y *Avro "Lancaster"* y algunos bimotores *Wellington*, para operaciones secundarias. Cuenta, además, con formaciones de bombarderos ligeros *Mosquitos* y cazas intrusos de la misma firma (versión de caza para misiones complementarias).

mente su caza era temible aún, aquellos primeros meses de 1944 (1), ya que el ataque contra la fabricación de cazas monomotores realizado, como hemos visto, entre junio y octubre de 1943, si bien restó elementos—varios centenares de cazas destruidos en talleres de montaje y campos de pruebas; programas cuidadosamente previstos para mantener al completo la dotación de material de las unidades y al mismo tiempo poder organizar otras nuevas, debían ser modificados constantemente—, no la paralizó porque también incansables seguían sus medidas para continuar la lucha. Proyectaba Alemania para 1944 multiplicar por cuatro la producción total de sus cazas y alimentar así la batalla defensiva a expensas de la fuerza de bombarderos. No podía el Mando aliado hacerse demasiadas ilusiones, la amenaza no había desaparecido. Así lo comprendió y se dispuso a tomar urgentes medidas para evitarla. La aviación alemana, con menos elementos, luchaba todavía denodadamente y trataría de aprovechar cualquier coyuntura favorable. Se planeó entonces una acción de desgaste de las formaciones de caza de la *Luftwaffe*, y coincidiendo con ella, un nuevo ataque a la producción de cazas. Para lo primero se necesitaba provocar violentas reacciones del adversario, ante las incursiones aliadas, que en hombres y material permitiesen castigar su acometividad.

Estas pérdidas de la caza, y al mismo tiempo una notable baja en la producción de sus aparatos, podría trastornar por completo la cadencia en el abastecimiento de material indispensable para el sostenimiento de las formaciones defensivas alemanas. Se encomendó de nuevo a la "8.ª Fuerza" la acción contra las fábricas aeronáuticas, acompañadas sus formaciones de poderosa escolta de cazas—material P-38, P-47 y P-51—, mientras los bombarderos estratégicos ingleses, en estrecha colaboración con la "8.ª Fuerza", dispersarían sus ataques contra la producción por centros industriales muy distantes unos de otros, para obligar así noche y día a una constante alarma a la caza y a la defensa alemana y poder enmascarar la acción principal.

Se precisaba una situación meteorológica determinada que favoreciese estos planes; situación que no se presentó hasta febrero de 1944, cuando, durante unos días—del 18 al 26 de febrero—, el tiempo reinante sobre Alemania y la zona de operaciones parecía que ni elegido de antemano para lanzar el ataque previsto. Durante este plazo las fuerzas aéreas norteamericanas, tras grandes y encarnizados combates con la defensa, aniquilaron por completo algunas fábricas de las que se dedicaban a la producción de cazas—además de dejar otras muchas semidestruidas—. Las consecuencias de esta brusca acometida, no sólo iban a poner de manifiesto la abrumadora diferencia de posibilidades que existía entre las fuerzas aéreas beligerantes, sino que habría de repercutir en la marcha general de las operaciones y hasta en la posible fecha del desembarco.

El Arma aérea alemana no pudo reemplazar, con la rapidez exigida, las grandes pérdidas sufridas aquellos días. La producción de cazas se redujo notablemente—se calculó después que en un 75 por 100—, y disponía el Mando ale-

mán al poco tiempo, que las formaciones de caza, únicamente aceptasen combate en situación o circunstancias favorables. Además, decidió dispersar su industria aeronáutica—casi por completo dedicada a la fabricación de cazas—en 300 lugares y pequeñas fábricas, muchas de las cuales, particularmente las que construían elementos esenciales, se instalarían bajo tierra.

Fueron estas medidas los primeros síntomas de debilidad de la *Luftwaffe*. Empezaba a conseguirse el discutido dominio del aire sobre Alemania, y ya, hasta el fin de la guerra, esta superioridad se mantuvo siempre y fué cada vez más abrumadora. Sin embargo, no fué suficiente. Al no poder agotar la producción de la aviación enemiga, tampoco pudo conseguir el colapso de su actividad, tan esperado por los aliados. Tres meses después—el 6 de junio—el Alto Mando aliado aprovecharía esta debilidad para iniciar sus desembarcos en el continente. En los momentos que más necesaria iba a ser, brillaría por su ausencia la ayuda aérea a las fuerzas que le defendían.

Bien es verdad que esta única causa pudo ser complicada en la situación general; situación que indudablemente supo explotar el Mando aliado, ya que numerosas formaciones germanas de caza fueron retiradas de los frentes, oriental y occidental, en aquellos primeros meses de 1944, reclamada su presencia por la defensa del interior de Alemania—que uno y otro día era sobrevolado por avalanchas de bombarderos estratégicos, ingleses y americanos, que aniquilaban su industria y su potencia—. El Ejército alemán quedó entonces privado de la adecuada ayuda del poder aéreo. La debilidad de la *Luftwaffe* no la permitía acudir a todas partes, y aunque todavía contaba con considerable número de cazas, tenían que ser empleados en proteger la economía y la vida del país.

Por ello no pudieron utilizarse en cantidad suficiente contra las cabezas de playa, los días del desembarco en Normandía. De haber sido concentrados en los aeródromos del norte de Francia, las dificultades aliadas en el desembarco habrían aumentado notablemente. Pero no pudieron desplazarse, atentos al ataque al corazón de Alemania (1).

No nos adelantemos. Decíamos que la superioridad aérea aliada y sus duros ataques a la producción aeronáutica, al no poder agotar por completo las fuentes de energía—la fabricación—no consiguieron paralizar a la *Luftwaffe*. Ni se consiguió en el período junio-octubre de 1943, ni tampoco por completo en estos famosos días de febrero de 1944, que la aviación estratégica aliada tan bien aprovechó para debilitar la caza de su adversario. Había necesidad de *hacer más y mejor*. La época prevista para el asalto al continente no podía, por otra parte, retrasarse, ya que los preparativos directos para el desembarco habían empezado a principios de 1944.

La situación en abril era la siguiente. Los aliados habían conseguido la supremacía en el aire indispensable para ini-

(1) *N. del A.*—Al empezar la guerra Alemania no tenía caza nocturna. En la primavera del 41, cuando la batalla de Inglaterra cortó sus aspiraciones hacia Occidente y mientras proyectaba el ataque a Rusia—que exigía organizar mejor la defensa contra la creciente amenaza de los bombarderos ingleses— se crea una fuerza de cazas nocturnos, compuesta de unos 250 *Messerschmitt 110*.

ciar las operaciones terrestres, y los ejércitos alemanes establecidos en Francia apenas contaban con aviación de caza. La fuerza de bombarderos que la *Luftwaffe* podía lanzar contra las Islas Británicas, o bien en misiones de apoyo de sus fuerzas terrestres—dada la escasez y penuria de unidades de esta clase, las mismas formaciones debían entonces atender a esta doble función—, no podía representar un serio peligro para los planes de las Naciones Unidas. Sin embargo, había que prever la precaria situación en que se encontrarían las fuerzas de invasión aliadas los primeros días de su establecimiento en las cabezas de desembarco, en tanto éstas no se organizaran por completo y se consiguiera avanzar lo suficiente, para consolidar y dar profundidad al dispositivo. Por otra parte, la concentración que existía en el interior de Alemania, de unidades de caza, bimotores y monomotores, constituían una permanente amenaza para desarrollar el plan de invasión. Se entreveía la apremiante necesidad de perturbar, más aún, el dispositivo defensivo alemán, y de restar flexibilidad y movilidad a las fuerzas aéreas de que aún disponía el enemigo.

Además. El despliegue alemán contra la invasión aliada, a base de conservar a todo trance en sus manos, puertos y posiciones fortificadas sobre la costa del Canal, para impedir así, el aflujo a Francia de fuerzas aliadas en gran número, se cifraba en el rápido desplazamiento de las aguerridas y entrenadas divisiones terrestres a la expectativa, distribuidas por diversos países de Europa; desplazamiento que el Mando alemán, con un sistema de ferrocarriles perfectamente armónico y organizado, esperaba poder realizar, antes que los aliados terminasen de consolidar la zona de desembarco, para poderla convertir en base de posteriores operaciones. No hay que olvidar que los aliados iban a dejar detrás: el mar, playas impracticables para desembarcos de material pesado o efectivos de gran volumen; y ni un solo puerto.

Era indispensable destruir esta ventaja que tenía de su parte el adversario. Se maduró un nuevo plan. Ahora dirigido contra el abastecimiento de gasolina y combustibles, por un lado, y contra el sistema de ferrocarriles, por otro, para poder desarticular todo el dispositivo de defensa. Es decir: retrasar la llegada de las reservas operativas, y lograr, en cambio, que ni las fuerzas aéreas ni el Ejército de Tierra tuvieran movilidad por falta de carburantes.

La acción contra las comunicaciones ya se había iniciado en marzo. Se redobla después, y se encomienda a las formaciones estratégicas que actuasen para ello al mismo tiempo que la aviación táctica. Se escogieron 80 objetivos clave en el sistema de ferrocarriles del noroeste de Europa—situados en Francia la mayor parte—que debían quedar destruidos antes del día D, fecha del desembarco. Después de éste, fueron incluidos en la primera relación más objetivos del mismo tipo.

Se señalaron clases de objetivo. Los cuatrimotores de la aviación de largo alcance se emplearon contra talleres de reparación de material y depósitos de locomotoras. Los caza-bombarderos y bombarderos tácticos, en vuelos a baja altura, concentraron su ataque, contra los puentes de ferrocarril tendidos sobre el Sena y el Loire que quedaban dentro de su radio de acción, y se dedicaron también, sin interrupción, a perturbar empalmes y cruces ferroviarios, ocasionando extraordinario desbarajuste en tráfico y servicios. Equipados

los caza-bombarderos, tanto británicos — *Typhoon* — como norteamericanos—*Thunderbolt* y *Mustang*—, con armamento lanza-cohete, ocasionaban graves daños en los puntos precisos.

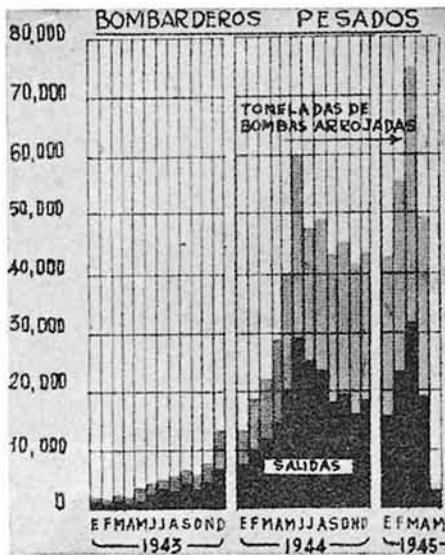
Por otra parte, la superioridad aérea aliada, en abril francamente acusada, y la concentración en Alemania de casi toda su caza, la que sólo reaccionaba en ciertas circunstancias, hicieron que el nuevo plan no presentase demasiadas dificultades.

El efecto de estos ataques — realizados con tan diversa clase de medios, y en zonas y puntos tan bien elegidos—para la movilidad de las reservas, fué desastroso. En contra de todas las hipótesis y de los cálculos hechos antes del desembarco, llegada esta fecha, fué mucho más rápido el envío a Normandía de los refuerzos y del material indispensable para las operaciones por parte de los aliados, que el de las grandes reservas operativas alemanas. El plan previsto por la "Wermatch" de concentrar sus Divisiones en la zona amenazada por el desembarco, a razón de 48 trenes diarios, por esta continua acción contra las comunicaciones ferroviarias, fué limitado a una cadencia de seis trenes por día. Además, muchas unidades llegaron incompletas o mezcladas. Otras tuvieron que dejar gran parte de su material pesado en el camino, o bien, llegaron a pie o en condiciones tales que no permitieron fuesen empleadas inmediatamente (1).

Cierto es, que a principios de aquel año habían enviado a Francia 50.000 obreros ferroviarios, para mantener en servicio la tupida red de ferrocarriles franceses del Noroeste, con miras al esperado desembarco. Su labor, llegado el ataque a fondo contra las instalaciones ferroviarias—mayo de 1944—, fué extraordinaria, así como perfecta la organización de estos equipos de reparaciones, y merced a ella y al gran número de líneas transversales y empalmes del sistema, no se paralizó por completo el tráfico en el norte de Francia; pero no se pudo impedir el grave quebranto que sufrieron gran número de estaciones, apartaderos y empalmes; la destrucción de muchos puentes y de gigantescas cantidades de material móvil. Estas causas redujeron los trenes calculados, a un 15 por 100.

La ofensiva contra la producción y las disponibilidades de carburantes, planeada en abril de 1944, empezó aquel mismo mes; pero no alcanzó su máximo desarrollo hasta después del 6 de junio, fecha del desembarco. Si el ataque a las comunicaciones ferroviarias perturbó el envío de las reservas operativas a la zona de Normandía, este ataque a las fábricas de gasolina sintética, desencadenado metódicamente desde abril hasta septiembre de 1944, permitió el rápido avance aliado a través de Francia. La movilidad de las fuerzas terrestres, y particularmente de las Divisiones blindadas

(1) *N. del A.*—Dos Divisiones blindadas enviadas rápidamente desde el frente del Este, y que cruzaron Alemania en 72 trenes—por seis líneas distintas en un solo día—, se encontraron al llegar a la frontera francesa que no podían continuar hacia la región de París, adonde se trasladaban, sino a razón de ocho trenes por día, y sin garantizarse, además, que estos trenes no fuesen destruidos por la aviación aliada. Se precisaban nueve días para hacer llegar las dos Divisiones a su punto de destino. Parte de ellas continuó por carretera—también amenazada por los caza-bombarderos—mientras el resto se retrasaba varios días del horario previsto. La penosa marcha de estas dos Divisiones es una muestra de las grandes dificultades con que tropezó el envío de refuerzos alemanes.



Salidas efectuadas y toneladas de bombas arrojadas sobre Alemania y países ocupados, por los bombarderos pesados de la "8.ª Fuerza Aérea", desde principios de 1943 a mayo de 1945.

das, se vió grandemente afectada por esta causa, que vino a sumarse a las perturbaciones que los ataques de la aviación aliada habían ya producido en las comunicaciones ferroviarias. Puede decirse que se consiguió paralizar, o por lo menos dificultar extraordinariamente, los movimientos indispensables para la maniobra enemiga. Además, la aviación defensiva que, a modo de permanente amenaza, reservaba Alemania en su zona del interior para en un momento determinado poderse emplear en masa, se vió dificultada desde el día del desembarco por la escasez de combustible. Esta escasez aumentó notablemente en los últimos meses de 1944 y primeros de 1945, época en que los alemanes quisieron utilizar sus cazas monomotores como caza-bombarderos en apoyo de sus fuerzas terrestres. Los grandes combates en el aire—como los entablados en 1943 y primeros meses de 1944—ya no fueron necesarios.

Nunca la acción aérea fué por sus efectos, tan eficaz y completa, como la emprendida contra la producción y posibilidades de carburantes de Alemania. Hay que tener presente que las fuentes de petróleo natural de Rumania, Polonia, Hungría y centro de Alemania, fueron atacadas después de haber sido casi destruidas las fábricas de gasolina sintética. La ocupación de Rumania, Hungría, y más tarde, toda Polonia por los rusos, indudablemente contribuyó al éxito de esta ofensiva contra los carburantes. Sobre este tema copiamos de la publicación de los tres servicios ingleses *Journal Royal United Service Institution*, los siguientes párrafos de procedencia oficial:

"En mayo de 1944 fueron atacadas por las fuerzas aéreas estratégicas norteamericanas las fábricas de gasolina sintética situadas en Sajonia, nordeste de Alemania, los Balcanes y Checoslovaquia. Produjo esto una inmediata reacción de la defensa alemana. Se encontró que mucha de la artillería antiaérea había sido instalada en estas fábricas, además de tenernos que enfrentar con una fuerte oposición de la caza enemiga. Esto, unido a las severas medidas que para economizar gasolina tomaba entonces el enemigo, fué clara

indicación de que los depósitos alemanes de combustible estaban exhaustos y que el enemigo conocía la debilidad de su situación militar. Otra indicación fué la alta prioridad que dió a la reparación de las fábricas de gasolina averiadas, realizando estas reparaciones con la mayor rapidez, como lo demuestra la cantidad de mano de obra destinada para esta tarea. Equipos de reparación formados por obreros extranjeros vivían constantemente cerca de las fábricas.

En julio de 1944, el "Mando de Bombardeo" de la R. A. F. quedó encargado de la destrucción de diez fábricas de gasolina sintética situadas en el Rhur y para ello empezó por las cuatro más grandes; estas diez fábricas producían la tercera parte de la gasolina sintética del enemigo. Coincidiendo con esta acción, las fuerzas aéreas estratégicas norteamericanas continuaron los ataques contra las fábricas de gasolina sintética y las refinerías situadas en el corazón de Alemania; la "8.ª Fuerza Aérea" partió para sus ataques, de sus bases en Inglaterra, y la 15.ª, desde Italia. Durante los meses en que las noches son cortas, el "Mando de Bombardeo" atacó las fábricas situadas en el oeste de Alemania, y las fuerzas aéreas norteamericanas los objetivos petrolíferos situados en el Este; a medida que los días se hacían más cortos, el "Mando de Bombardeo" pasó a atacar objetivos más distantes, y la aviación americana bombardeó las fábricas situadas en el Rhur. Cuando se pusieron fuera de acción todas las fábricas de gasolina sintética situadas en el Rhur, se empezó a bombardear las fábricas que producían alquitrán y benzol.

Grandes cantidades de carbón que se habían producido inútilmente, ya que la fabricación del acero estaba casi parada, se amontonaba en el Rhur para fabricar pequeñas cantidades de benzol que sirvieran de carburante a los motres.

Posteriormente fueron sistemáticamente atacados los depósitos de gasolina, petróleo y lubricantes, de suerte que el enemigo quedó privado de la última gota de estas materias preciosas.

Dentro del radio de acción de la "15.ª Fuerza Aérea" se encontraba un gran porcentaje de la industria petrolífera que los alemanes regentaban—las cuencas petrolíferas de Rumania, Hungría y Austria, y una serie de fábricas de gasolina sintética situadas en Alemania, Polonia y Checoslovaquia—. Las grandes refinerías situadas en Ploesti, Rumania, fueron los primeros grandes objetivos petrolíferos que quedaron a cargo de la "15.ª Fuerza Aérea", y una gran serie de ataques aéreos redujeron la producción de gasolina rumana de 155.700 toneladas por mes, en marzo de 1944, a 15.400 en agosto, fecha en que fueron capturadas las instalaciones por el Ejército ruso.

Fueron atacadas con vigor y con excelente resultado otras grandes fábricas situadas en Brux, en el país de los sudetes; Blechhammer y Odertal, en la Silesia alemana; Oswiecim, en la Silesia polaca, y Ruhland, al sur de Berlín.

Ningún plan de operaciones fué nunca tan completo. De no haberse realizado todos estos bombardeos, el Ejército alemán hubiera podido, con los productos de las fábricas de gasolina sintética, luchar en muchos sectores en una guerra eficiente de movimiento. Como sucedió, se producía en principios de abril de 1945, en Alemania, tan pequeña cantidad de combustible, que éste no pudo ser distribuido; hubieran gastado demasiado carburante para trasladar la gasolina necesaria a los lugares donde era precisa."

**Conclusiones.**

Si se estudia con detenimiento toda la actuación de la aviación aliada contra la retaguardia alemana, se analizan las causas que la motivaron y las consecuencias que en cada momento tuvo esta acción para la marcha general de las operaciones, se observa:

PRIMERO. La ofensiva aérea aliada contra Alemania, por espacio de cinco años, comprende cinco fases bien diferentes, agrupadas en dos épocas distintas: preparación de la acción en gran escala, que dura hasta principios de 1943, y ejecución posterior de la misma.

Las fases son las siguientes:

- De 11 de mayo de 1940 a fin de junio de 1941.— Ataques nocturnos de diversión realizados, sin contar con el dominio del aire, contra determinados objetivos de la retaguardia y de la costa alemana.
- Últimos de junio de 1941 a últimos de mayo de 1942. Intento, más con fines políticos que prácticos, de distraer a la *Luftwaffe* y alejarla del frente oriental. Permitted, únicamente, ganar tiempo para el desarrollo proyectado de las fuerzas aéreas aliadas e intensa preparación de las mismas, y obligó a la *Luftwaffe*, para mantener su dominio, a retener en la retaguardia alemana formaciones aéreas y antiaéreas

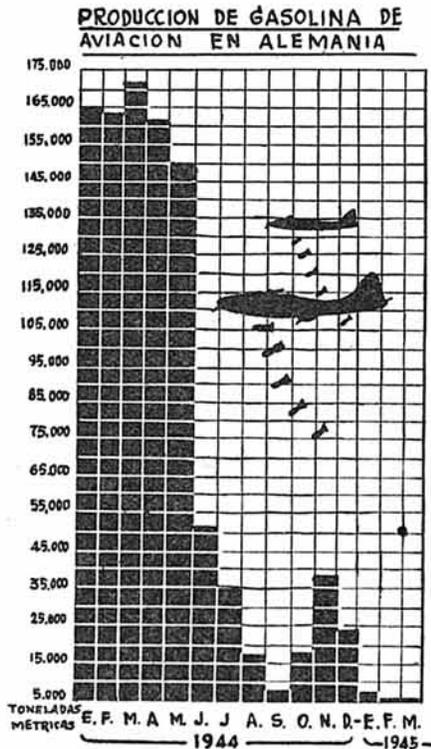
que no pudieron así, ser enviadas a Rusia. Acción siempre nocturna del "Mando de Bombardeo".

- 30 de mayo de 1942 hasta fin del año.—Período de transición a la época de las grandes batallas aéreas. Ensayo de los nuevos métodos técnicos y tácticos. Entrada en servicio, en grandes cantidades, de los últimos tipos de material. Aparecen las primeras formaciones norteamericanas de aviación estratégica, organizadas en Europa para poder reforzar de día la acción nocturna de los bombarderos ingleses.
- Todo el año 1943 hasta fin de abril de 1944.—Dura lucha para conseguir la completa superioridad sobre Alemania y poder destruir las fuentes de su potencia militar y aérea. Se alcanzan positivos resultados por la acción combinada de las dos aviaciones estratégicas, británica y norteamericana.
- De fin de abril del 44 hasta el término de la guerra. Superioridad aérea completa sobre Alemania y el resto de Europa, que hace posible el ataque al detalle, y en muchas ocasiones a baja altura, contra las comunicaciones y la producción de carburantes, y permite, como consecuencia, el desembarco en Normandía y el rápido desenlace de la guerra en Europa.

SEGUNDO. Este abrumador dominio de las fuerzas aéreas aliadas sobre el cielo del Reich—alcanzado tras dura y enconada lucha, como hemos dicho—no sólo fué debido a sus crecientes efectivos, sino también y principalmente:

- a) A los modernos métodos utilizados por el "Mando de Bombardeo" británico para buscar y localizar objetivos de bombardeo en las condiciones más adversas de visibilidad; métodos que permitieron, además, concentrar en tiempo y en espacio, la acción nocturna de grandes masas de bombarderos cuatrimotores.
- b) A la precisión técnica conseguida, en sus ataques diurnos, por los bombarderos norteamericanos.
- c) Al empleo de cazas de gran radio de acción para acompañar a los bombarderos estratégicos de la AAF, lo que permitió alimentar en condiciones favorables la batalla de desgaste contra la caza alemana, y que los cuatrimotores americanos, aun a costa de pérdidas serias, pudiesen cumplir su función.
- d) A la política de los grandes bombarderos y del cuidadoso desarrollo de ciertos tipos de cuatrimotores, seguida por los angloamericanos desde antes de la guerra, que, una vez empezada ésta, permitió en un breve plazo su fabricación en grandes cantidades.

TERCERO. De no haberse logrado en la retaguardia esta absoluta superioridad, ni se hubieran podido sostener en el Continente las tropas desembarcadas en Normandía los meses de junio y julio de 1944, ni habría sido después empresa fácil: la batalla de Francia, el paso del Rin, la batalla de Alemania. Ya que en aquellos meses nunca pudo la Wehrmacht movilizar sus refuerzos en las zonas en que lo proyectó, y cualquier movimiento fué realizado con la mayor confusión y retraso.



Este gráfico pone de manifiesto el resultado de los ataques aéreos llevados a cabo contra la producción de gasolina a partir de junio de 1944.

