

La Aviación en la segunda Guerra mundial

CAMPAÑAS DE NORUEGA Y FRANCIA

Por el Comandante FERNANDO QUEROL

Campaña de Noruega.

El 12 de diciembre de 1939, después de celebrar una entrevista con Quisling, Hitler ordenó a su E. M. preparar los planes de una posible ocupación de Noruega.

El 16 de febrero de 1940, cuando el petroleo "Almarck" (que había sido nodriza del "Graf Spee") regresaba a Alemania con las dotaciones de los buques ingleses hundidos por el acorazado alemán, fué abordado en aguas jurisdiccionales noruegas por el destructor inglés "Cossac"; esta violación de la neutralidad escandinava debió acabar de decidir a Hitler, quien el 1 de marzo aprobó la ejecución del plan Weseruebung (ejercicio del Weser) de invasión en Noruega.

Pasado un invierno de inactividad, los Ejércitos alemanes penetraron en Dinamarca y No-

ruega el 9 de abril de 1940; la primera fué ocupada, con escasa resistencia, en unas horas; la conquista de la segunda no quedó ultimada hasta el 10 de junio de 1940.

Fuerzas aéreas.

a) Los alemanes emplearon las siguientes unidades:

- X Cuerpo aéreo de la Flota aérea núm. 5, compuesto por unos 100 cazas y unos 350 bombarderos.
- Más de 1.000 "Ju-52" de transporte.

b) Los noruegos sólo contaban con 180 aviones antiguos, con ningún valor combativo.

Desde Inglaterra actuaron (hasta donde se lo permitía su escasa autonomía) algunos bombarderos; en las aguas del norte de Noruega

intervinieron, primero, el "Furious", y más tarde, el "Glorious" y el "Ark Royal", que mandaron a tierra parte de sus aviones.

Operaciones.

Parece ser que a primeros de abril, tanto los ingleses como los alemanes estaban decididos a desembarcar en Noruega, pues ambos habían mandado buques mercantes (con armas y víveres) a sus puertos y tenían fuerzas expedicionarias a punto de partir.

El 7 de abril los ingleses minaron algunos sectores de las aguas costeras noruegas, alegando se trataba de impedir el paso hacia Alemania del mineral de hierro de Kiruna, exportado por Narvik.

El 9 de abril se realizaron los desembarcos alemanes en los puertos del Sur, incluyendo los de Stavanger y Bergen (donde se encontraron 50 mercantes aliados cargados de armas y abastecimientos); más al Norte sólo se ocuparon los de Trondheim y Narvik (donde los destructores alemanes únicamente hallaron un mercante, pues los demás habían sido hundidos por sus dotaciones en el viaje de ida, antes de ser aprehendidos por los ingleses). Simultáneamente, paracaidistas y tropas aerotransportadas ocuparon los aeródromos de Trondheim, Oslo y Stavanger y el cruce ferroviario de Dombas.

La inmediata reacción inglesa fué enviar sus buques y bombarderos a atacar los puertos y aeródromos ocupados por los alemanes; el día 10, diez "Skuas" del "Furious" lograron hundir al crucero "Koenigsberg", en Bergen, y el día 13 el acorazado "Warspite", acompañado de nueve destructores, hundió en Narvik a siete destructores alemanes, siendo corregido su tiro por un "Swordfish" (catapultado desde el "Warspite"), que, en el fondo del fiord, hundió con bombas a un submarino: el primer submarino alemán hundido por un avión; el mismo día los ingleses ocuparon las islas Faroer, y días después desembarcaron, con la protección aérea suministrada por el "Furious", en Namsos, Andalsnes, Harstad, Bodo y Bardufoss, con intención de asediar las débiles y aisladas posiciones alemanes de Trondheim y Narvik antes de que llegaran a ellas las unidades terrestres que avanzaban desde el Sur.

Para cooperar con las fuerzas que sitiaban a

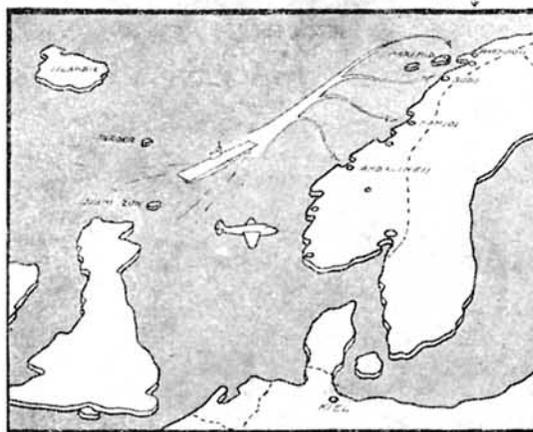
Narvik (entre las que figuraban 1.000 rojos españoles) se enviaron:

- El "squadron" núm. 701 de hidros "Walrus".
- El "squadron" núm. 46 de "Hurricanes", mandados a tierra por el "Glorious" (que acababa de llegar del Mediterráneo, acompañado del "Ark Royal").
- El "squadron" núm. 263 de "Gladiators", procedente del "Furious"; junto con el "squadron" anterior, constituían el "Air Component", mandado por Moore.



Gráfico nº 1.

Gráfico nº 2.



Las fuerzas alemanas fueron reforzadas con 600 paracaidistas; en un lago helado próximo a Narvik aterrizaron varios "Ju-52" llevando artillería, y aunque la mayoría de los aviones capotaron, las piezas quedaron utilizables para el fuego; durante el mes y medio que duró el cerco, los defensores alemanes únicamente recibieron abastecimiento aéreo.

Para apoyar a las tropas aliadas desembarcadas en Namsos y Andalsnes, el "Glorious" envió a tierra 15 "Gladiators" del "squadron" nú-

mero 223, mandado por Donaldson; pero a las pocas horas fueron todos destruidos en el suelo por los aviones alemanes.

Las tropas aliadas desembarcadas no disponían apenas de aeródromos, y su escasa aviación se encontraba en enorme desproporción numérica frente a la alemana, por cuyo motivo sufrieron muchas bajas, haciéndose tan difícil su permanencia en suelo noruego, que se tuvo que proceder a su reembarco; operación que fué protegida por los portaviones "Furious", "Glorious" y "Ark Royal". Se cita el caso curioso del "squadron" de "Hurricanes" con base en Bardufoss, que, sin disponer de ganchos de cola ni de experiencia previa, aterrizó sin novedad en la cubierta del "Glorious".

La Flota y Aviación alemanas atacaron a las fuerzas aliadas en retirada, hundiendo, mientras protegían la evacuación de Harstad, al crucero antiaéreo "Curlew" (hundido por la Aviación el 31 de mayo de 1940) y al portaviones "Glorious" (hundido por el acorazado "Scharnhorst" el 8 de junio de 1940). Para vengar al "Glorious", el "Scharnhorst" fué repetidamente atacado por los bombarderos con base en Inglaterra cuando, al regresar a Alemania desde el norte de Noruega, cayó dentro de su radio de acción, acabando por ser alcanzado el 21 de junio de 1940 por nueve "Beauforts" del "Coastal Command", averiándolo de tal modo que hasta fin de año permaneció en reparación en Kiel.

A lo largo de la campaña, las pérdidas navales fueron:

Deducciones.

Esta campaña fué la primera de la segunda Guerra Mundial en que se emplearon, en masa, paracaidistas y tropas aerotransportadas.

La Aviación alemana hizo frente a la poderosa Escuadra inglesa, causándole graves pérdidas.

La Aviación con base en Inglaterra, por su escasa autonomía, sólo alcanzaba los objetivos del sur de Noruega; la región septentrional tuvo que ser confiada a los portaviones.

La Aviación embarcada inglesa fué insuficiente para proteger las operaciones de las tropas aliadas desembarcadas, por lo que pronto tuvieron que ser evacuadas.

* * *

Mientras los alemanes se extendían por Noruega, ampliando hacia el Norte sus bases de bloqueo a Inglaterra, ésta reaccionó haciendo lo propio mar adentro, al ocupar Islandia el día 8 de mayo de 1940.

Campaña de Francia.

El 10 de enero de 1940 un Oficial del Estado Mayor de la Luftwaffe confundió Bruselas con Colonia, aterrizando en el aeródromo de la capital belga; seguidamente procedió a quemar unos documentos que llevaba, pero se los cogieron antes de su total combustión, comprobándose se trataba de un plan de ataque a Bélgica; tal vez fuera un ardid intencionado, pero

Alemanes ...	Tres cruceros... ..	}	"Blucher", hundido por las baterías costeras de Oslo por falta de sincronismo en la acción de fuerzas aerotransportadas que debían haberlas ocupado.
			"Karlsruhe", hundido por el submarino inglés "Truant".
			"Koenigsberg", hundido por aviones "Skuas".
	Diez destructores. Todos hundidos por buques de superficie.		
Ingleses	Un portaviones: "Glorious", hundido por el acorazado "Scharnhorst".	}	"Curlew", hundido por aviones.
			"Bittern", hundido por aviones.
			"Effingham", hundido por aviones.
			Tres, hundidos por buques de superficie.
	Diez destructores... ..	}	Siete, hundidos por aviones
			"Acasta". "Ardent". "Africai". "Bison". "François". "Grom". "Gurka".

hay quien opina que después de este incidente Hitler cambió su primitivo plan (que era el Schlieffen) por el que luego se llevó a la práctica.

El plan redactado por Schlieffen en 1905 consistía en mantener una cobertura de 15 Divisiones en la frontera francogermana, mientras una masa de maniobra de 115 Divisiones, pasando por Bruselas, llegaba al oeste de París, evitando su socorro por los ingleses. Sabido es que Schlieffen murió diciendo: "¡Reforzad el ala derecha!"

El fracaso de los alemanes en 1914 suele imputarse a no haberse ajustado al plan anterior, ya que el puesto en práctica por Moltke discrepaba de él en varios aspectos, aumentando hasta 27 las Divisiones de la frontera, en detrimento de la potencia del ala derecha, cuya masa de maniobra quedaba reducida a 85 Divisiones, desviándose la trayectoria de su avance hacia el este de París (batalla del Marne).

El plan de Hitler se llamaba Fall Gelb (caso amarillo), y como puede verse en la figura, formaba una gran masa de 140 Divisiones que atacaban Sedán, lo cual tenía las siguientes ventajas:

- Se avanzaba por el sector menos esperado por el enemigo, dadas las dificultades de la boscosa orografía de las Ardenas y del cauce profundo del Mosa.
- Sedán era el punto en que terminaban las fortificaciones permanentes de la línea Maginot y empezaban las mucho menos importantes de la frontera francobelga, con lo que se aprovechaba la debilidad propia a todo punto de sutura.
- Sedán constituía el eje de giro de la maniobra (plan Dyle) prevista por los fran-

ceses para cuando empezara la invasión alemana, consistente en mover su despliegue fronterizo hasta rebasar Bruselas y llegar al río Dyle.

Al estallar la guerra, con la invasión de Polonia, los alemanes no creyeron que tendrían que luchar en el Oeste, pues se figuraban que antes de ello se llegaría a una transacción con los franceses; al no ser aceptados los ofrecimientos de paz formulados por Hitler, y cuando, aun sin terminar, ya estaba decidida a su favor la campaña de Noruega, los alemanes creyeron llegado el momento de emprender la operación Fall Gelb.

Como Bélgica era neutral, los franceses no podían penetrar en su suelo hasta que hubiera empezado a ser invadido por los alemanes; para cuando esto ocurriera habían varias soluciones:

- Establecerse en la línea defensiva formada por los canales Leopoldo y Alberto; la velocidad de la penetración alemana en Polonia les convenció que no tendrían tiempo de llegar a esta línea.
- Establecerse en el río Dyle; fué la maniobra elegida.
- Quedarse en la frontera; Pétain era de esta opinión, pues prefería batirse con los alemanes en sus elementales fortificaciones, que exponerse a ser sorprendido por ellos en su marcha hacia el Dyle.

Fuerzas aéreas.

a) Los alemanes emplearon:

- Flota aérea núm. 2, mandada por Kesselring.
- Flota aérea núm. 3, mandada por Speerle.

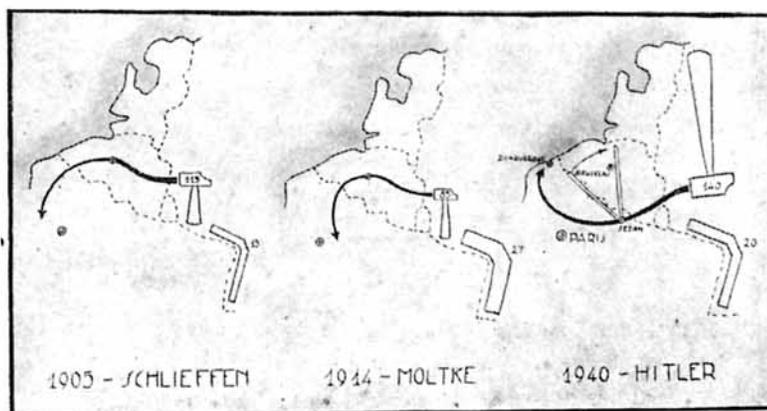
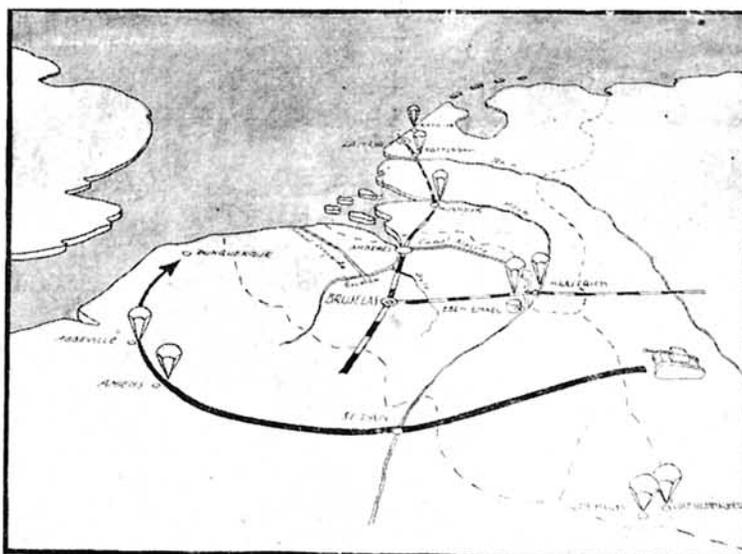


GRÁFICO N.º 3.

Planes de operaciones alemanes para invadir Francia a través de Bélgica.

GRÁFICO NÚM. 4.

Avance principal (señalado con una flecha) y operaciones complementarias laterales.



Como en la campaña de Polonia, cada Flota aérea operaba con un Grupo de Ejército terrestre; en conjunto, los alemanes desplegaron:

- Unos 1.500 cazas: "Me-109" y "Me-110".
- Unos 1.000 bombarderos bimotores: "De-17", "He 111" y "Ju 88".
- Unos 1.000 Stukas "Ju-87".

b) Las Fuerzas aéreas aliadas que entraron en juego fueron:

- Unos 250 aviones holandeses, casi todos anticuados.
- Un número inferior de aviones belgas.
- Unos 1.700 aviones franceses.
- 800 cazas: "P 36" Mohawk, "Morane-406", "Dewoitine-520", etc.
- 400 bombarderos: "Glen Martin-167", "Potez 63", Douglas Boston "DB-7".
- 500 de cooperación, enlace y transporte.

El Jefe de la Aviación francesa era el General Vuilemin.

De los 1.700 aviones, 1.100 estaban distribuidos entre las grandes unidades del Ejército de Tierra y los otros 600 formaban la Aviación independiente.

- Unos 500 aviones ingleses, mandados por Barrat, constituyendo dos agrupaciones:

Advanced Air Striking Force, mandado por Playfair.	}	Para ataques a la retaguardia del frente; constaba de: 13 "squadrons" de "Battle" y "Blenheim". 2 "squadrons" de "Hurricanes".
--	---	--

Air Component, mandado por Blunt... ..

Para apoyo directo del Cuerpo expedicionario inglés:

- 4 "squadrons" de "Gladiator".
- 4 "squadrons" de "Lysander".
- 4 "squadrons" de "Hurricanes".
- 4 "squadrons" de "Blenheim".

También mandaron a Francia unos pocos "Spitfires", pero no como cazas, sino como aparatos de reconocimiento fotográfico de gran autonomía, gracias a unos depósitos auxiliares de gasolina; esos "Spitfires" eran llamados "Bowler".

Operaciones.

Los alemanes iniciaron la campaña el 10 de mayo de 1940 con un sistemático bombardeo de los aeródromos belgas, franceses y holandeses, tan eficaz, que al día siguiente sólo sobrevivían 10 aviones holandeses; mientras la gran masa de unidades blindadas presionaba por el sector de las Ardenas, hacia Sedán, las fuerzas aerotransportadas desmontaban la resistencia de las líneas defensivas del norte de Bélgica y de Holanda, desembarcando en Katwijk (para ocupar los accesos de La Haya) y en la proximidad de los puentes de mayor valor estratégico, como eran:

- Los dos sobre el Rhin, en Rotterdam.
- El del Mosa, en Moerdijk, vía esencial de comunicación entre la Holanda septentrional y la meridional.

- Los dos sobre el canal Alberto, cerca del fuerte de Eben Emael.
- El del Mosa, en Maestrich, que completaba, con los dos anteriores, el acceso a las llanuras belgas.

Los dos primeros, los de Rotterdam, fueron conquistados por un conjunto de fuerzas descendidas en paracaídas, amerizadas en el Rhin y aterrizadas en los aeródromos próximos; en las bodegas de unos mercantes encontraron la artillería, con la que defendieron los puentes y montaron el cerco de Rotterdam, ciudad que el día 14 sufrió un devastador ataque aéreo, causando 30.000 muertos y destruyendo tres kilómetros cuadrados de edificación.

Para ocupar los dos puentes sobre el canal Alberto era preciso conquistar antes el fuerte de Eben Emael, que los dominaba; a gran altura, y lejos de la frontera, fueron soltados siete planeadores, transportando al Teniente Witzing y sus 70 soldados, los cuales aterrizaron sobre las cúpulas del fuerte y volaron sus aspilleras, neutralizando a los 800 hombres de su guarnición; la operación fué realizada con extraordinaria rapidez y precisión, pues no en balde los que la llevaron a cabo se habían estado entrenando en Alemania desde varios meses antes, con una reproducción exacta del fuerte.

El descenso de paracaidistas en Maestrich se combinó con la acción de unos paisanos de la quinta columna que desarmaron a la guardia del puente, evitando su voladura.

Mientras tanto, la acción principal se desarrollaba brillantemente en las Ardenas, protegiendo su flanco izquierdo con desembarcos aéreos en Grevenmacher y Remich; las "Panzer" avanzaron velozmente, llegando a los cuatro días a Sedán, cruzando el río Mosa en pontones.

En este período inicial, las principales reacciones aéreas aliadas fueron dirigidas contra los aeródromos y puentes ocupados por los alemanes; el día 12 de mayo seis "Batt'e" atacaron el puente de Maestrich, destrozándolo, pero siendo derribados cinco aviones; póstumamente se concedió la Victoria Cross a los tripulantes del primer avión, siendo las dos primeras concedidas a aviadores durante la segunda Guerra Mundial; a los dos días, el 14 de mayo, y en un ataque a los puentes de barcas sobre el Mosa, en Sedán, fueron derribados 35 de los 67 "Battles" atacantes.

Como estaba previsto, las tropas aliadas avanzaron desde la frontera hacia el río Dyle, en cuya maniobra no fueron molestados por la aviación de los alemanes, ya que a éstos interesaba que sus adversarios profundizaran en Bélgica, pues así quedaba más favorecido su propósito de correrse desde Sedán al mar; en cambio, se vieron muy molestados por la indisciplinada población civil, que huía por las carreteras por donde avanzaban las fuerzas francoinglesas.

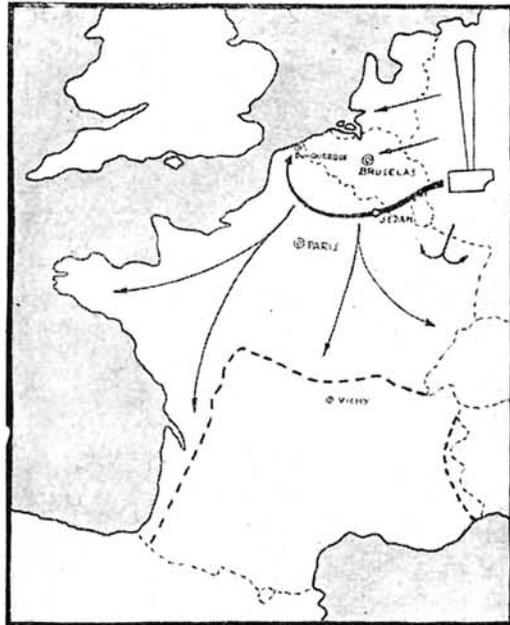


GRAFICO nº 5.7

GRAFICO nº 5.8



En el transcurso de la marcha al mar se emplearon tropas aerotransportadas en Amiens y Abbeville; una vez llegados a la costa, parte de las "Panzer" se revolviéron contra París, mientras otras se dirigían hacia el Norte al encuentro de los cercados Ejércitos aliados, los cuales fueron replegándose hacia Dunquerque, donde

parte de ellos consiguieron ser evacuados; algunos comentaristas apuntan que si después de llegar al Canal no se hubiera distraído ningún tanque hacia París, empleándolos todos en el Norte, se habría conseguido la captura completa de los Ejércitos aliados en suelo belga.

Las columnas alemanas, en su progresión, fueron auxiliadas poderosamente por su aviación, de modo especial por los "Stukas", que con su armamento y aterradoras sirenas ayudaron a desmoralizar a las tropas aliadas.

Las Fuerzas aéreas de Barrat siguieron atacando al enemigo, prestando especial atención a la destrucción de las comunicaciones; como por el pequeño calibre de las bombas disponibles no podían pretender grandes averías en ferrocarriles y carreteras, solían emplearlas contra los nudos urbanos de comunicaciones, obstruyéndolos por la acumulación de los cascotes de las casas derribadas por el bombardeo.

El Mando francés solicitó, repetidamente, a Gran Bretaña que su "Bomber Command" suspendiera sus ataques a los puertos de Hamburgo y Bremen y a las zonas industriales del Ruhr, para dedicar sus bombarderos a fines tácticos en apoyo de la apurada situación de las tropas del frente, así como también pidió el envío de "Spitfires" para reforzar sus unidades aéreas; pero no se consiguió que los ingleses dejaran de bloquear desde el aire el poder naval e industrial de Alemania, ni que se desprendieran de unos magníficos cazas que guardaban para una situación decisiva; ésta llegó cuando las tropas inglesas se vieron cercadas en Dunkerque, pues entonces, para asegurar su evacuación (operación Dínamo), Inglaterra sacó al aire sus reservados "Spitfires", que, superiores a los cazas alemanes, protegieron el reembarque de todos los 250.000 soldados británicos.

Cuando Francia ya se veía perdida, Churchill sugirió prolongar la guerra desde sus colonias, uniéndose los Gobiernos de los dos Imperios bajo la presidencia de un francés, idea que no fué aceptada por éstos.

Cuando la campaña estaba casi liquidada, Italia entró en guerra el 10 de junio, firmándose el armisticio el 22 del mismo mes.

Deducciones.

Esta campaña no fué precedida por operaciones aéreas preparatorias; hacía ocho meses que se había declarado la guerra y ambas aviaciones se limitaban a pequeños vuelos de patrulla y reconocimiento, sin bombardear al enemigo; el Ejército expedicionario inglés, por ejemplo, desembarcó en Cherburgo y llegó al sector asignado en la frontera sin sufrir un solo ataque aéreo.

Se repitió el empleo de paracaidistas y tropas aerotransportadas, llevado a la práctica unas semanas antes en Noruega.

En países como Bélgica y Holanda, con numerosos ríos y canales, los puentes sobre ellos tienen un valor vital; así lo demostró el interés alemán en ocuparlos inicialmente y la insistencia con que fueron atacados después por las Fuerzas aéreas aliadas.

En esta campaña los alemanes utilizaron muchos más carros que en la de Polonia; se emplearon, además, con una mayor audacia y penetración, presentándose con mucha frecuencia el caso de formaciones blindadas operando solas muchos kilómetros a vanguardia de la propia Infantería; aunque en algunos casos tuvieron que recurrir al abastecimiento aéreo, en la mayoría se nutrieron de la gasolina cogida como botín.

La velocidad y profundidad del ataque alemán dificultó el avance de su artillería, por lo que frecuentemente fué sustituida por los "Stukas".

Suele apreciarse que fué un error alemán, tal vez el más decisivo de toda la guerra, no haber invadido Inglaterra al terminar la campaña de Francia, pues no intentándolo hasta el otoño de 1940, dieron tiempo a que, en el verano, los ingleses desarrollaran su aviación e incrementaran poderosamente sus fuerzas de caza.