

# Sobrevolando la II Guerra Mundial

## La aviación en la guerra terrestre

**ANTONIO RÍOS DOMÍNGUEZ**  
*General (retirado)*  
*del Ejército del Aire*  
**Fotografías: Andrés Magai**

Mientras que una delegación británica se encontraba en Moscú negociando acuerdos de defensa con los soviéticos, estos lo hacían simultáneamente con los alemanes. De esta forma el 23 de agosto del 1939 Alemania y la URSS firman un acuerdo por el que se reparten una parte de Europa, el cual posibilita que, los alemanes invadan Polonia nueve días más tarde, el 1 de septiembre, dando así comienzo la Segunda Guerra Mundial.

### LA AVIACIÓN ALEMANA EN EL TEATRO EUROPEO

#### La Aviación en las campañas iniciales

Después de la capitulación de Polonia, el siguiente punto de interés estratégico era Noruega; los alemanes por un lado y por otro, Francia y Gran

Bretaña, iniciaron una carrera para controlar el país, adelantándose los alemanes, que sorprendieron a los aliados utilizando la aviación para anular la superioridad naval británica. La ocupación simultánea de Dinamarca les proporcionó bases desde las que emplear la Luftwaffe, proporcionándoles una superioridad aérea que no pudieron neutralizar los aliados. Más de mil aviones se emplearon en la operación, controlando mediante asaltos aéreos puntos clave, reforzándolos y abasteciéndolos por el mismo procedimiento; del orden de treinta mil soldados se trasladaron en la primera semana de operaciones, así como los abastecimientos necesarios y el combustible.

Pero lo que ha quedado como ejemplo de la revolución en la guerra terrestre fue la denominada «guerra re-

lámpero», la irrupción alemana hacia el oeste que, en tres semanas, obligó a los británicos a escapar de Dunkerque dejando atrás armas y bagajes, y, en poco más, a la capitulación de Francia. Está muy extendida la imagen de la aviación alemana combatiendo en apoyo directo de sus fuerzas de tierra, pero esto fue la excepción más que la regla, de hecho la doctrina alemana establecía que la aviación tenía que operar más allá del alcance máximo de la artillería de tierra, con lo que la Luftwaffe atacaba el poder terrestre en la retaguardia aliada: comunicaciones, depósitos, concentraciones de fuerzas, trataba de aislar el campo de batalla para facilitar la actuación de las fuerzas propias. No obstante su principal contribución fue ganar y mantener la superioridad aérea, para ello el primer día



Messerschmitt Me 262

de operaciones la Luftwaffe atacó más de ochenta aeródromos franceses, repitiendo los ataques cuantas veces fue necesario. Esta fue la mejor manera de dar cobertura a las acciones de los tres cuerpos de ejército acorazados alemanes que esperaban frente a la frontera de Luxemburgo y que según relata Liddle Hart, a pesar de estar «densamente apretados, se extendían por ciento cincuenta kilómetros de cabeza a cola», un objetivo tentador pero que estuvo libre de los ataques aéreos franceses o británicos.

### Operación Barbarroja: la invasión de Rusia

Si pasamos por alto las campañas de los Balcanes y Grecia, celebradas con éxito gracias al por el empleo de la aviación, la siguiente gran operación de la Alemania de Hitler fue la invasión de la Unión Soviética, denominada Operación Barbarroja, que se inició con un ataque aéreo «sorpresa» que destruyó cientos de aviones en tierra, lo que les permitió ganar temporalmente la superioridad aérea, bajo cuyo paraguas avanzaron quinientos kilómetros en un mes. Tras este golpe inicial, mil aviones recrudieron el ataque a la aviación soviética. Según Williamson Murray los

soviéticos perdieron unos cuatro mil aviones en los primeros seis días de campaña. Es la propia historia oficial soviética la que atribuye a la aviación alemana el éxito del espectacular avance alemán. Al invadir un territorio tan inmenso y en el que imperaba con un régimen opresivo, hubiera parecido lógico aplicar una política de captación de la población soviética y de sus soldados, pero en lugar de eso Hitler ordenó que no se aplicaran los Convenios de Ginebra que regulan la conducta humanitaria en guerra. De todas formas la Unión Soviética no había firmado esos Convenios, por lo que hubiera sido una incongruencia respetar al soldado enemigo si no lo hacía con el propio. Hay que significar que desde el año 1937, Stalin había puesto en marcha una purga que, solo en sus fuerzas aéreas, eliminó al 75% de la oficialidad, purga que se extendió también al aparato industrial y a los organismos de investigación, lo que ayudaría a explicar la pobre actuación de la aviación soviética.

La ofensiva terrestre se realizó en tres ejes: uno al norte en dirección a Leningrado; otro al centro en dirección a Moscú; y uno al sur en dirección a Stalingrado. Cada uno de estos ejes tenía asignada una Flota Aérea (Luf-

flotte), aunque la asignación inicial no impedía que a lo largo del avance fueran desviadas a uno u otro eje, según el interés de la ofensiva, y las necesidades en otros frentes (Mediterráneo y Norte de África). Además de la batalla aérea, que servía para mantener a las fuerzas de tierra propias libres de los ataques de la aviación soviética, la Luftwaffe participó en la batalla terrestre abasteciendo por aire a las unidades que, por la rapidez de su avance, se quedaban sin abastecimientos y atacando la retaguardia enemiga, anulando contraataques y ayudando a cerrar las brechas en los numerosos embolsamientos característicos de esta campaña, como en Bialystok y Minsk, donde el VIII Flieger Korps (Cuerpo Aéreo) destruyó los tanques del general soviético Bodín y doscientos aviones que intentaban impedir el embolsamiento. En Smolenko, en que la Lw neutralizó el contraataque ruso y barrió a la aviación soviética; o en los combates por el saliente de Yel'nia. En el Sur la Lw se empleó a fondo durante cuatro semanas en los combates para cerrar la Bolsa de Kiev, en la que el 38.º Ejército soviético no pudo contraatacar porque «era imposible moverse en terreno abierto a causa de los ataques aéreos».



*Polikarpov I-15-Chato*



Junkers Ju 52 1

A fines de noviembre del 41, para un observador externo no podía presentarse un panorama más favorable para las armas alemanas: Leningrado había sido sitiado en el norte y Sebastopol en el sur, y en el centro tenían a la vista el Kremlin mientras preparaban el asalto a Moscú. Pero en los primeros días de diciembre se iban a producir una serie de acontecimientos que cambiarían radicalmente la marcha de la guerra: el almirante Yamamoto ordenaba a la Flota Imperial japonesa el ataque a Pearl Harbor para el día 7. El día 4, en los principales periódicos de los Estados Unidos aparecieron publicados los «planes de guerra del presidente Roosevelt», oportunamente filtrados, y que iban a llevar en pocos días a que Hitler declarase la guerra a los Estados Unidos; y el día 5, el mariscal Zhukov lanzó su contraofensiva que iba a poner a los alemanes en retirada. El acuerdo de no agresión firmado entre soviéticos y japoneses, liberó a estos para iniciar la guerra contra los aliados, y permitió a los rusos traer refuerzos desde su extremo oriente, mientras tanto los alemanes, frente a Moscú, estaban agotados, en particular la Luftwaffe, que además no estaba equipada

para acciones de más largo radio de acción y no había podido hacer nada para cortar este flujo de refuerzos, ni para atacar el traslado de la industria pesada soviética hacia los Urales (mil quinientas grandes fábricas, entre diez y dieciséis millones de personas, y miles de toneladas de maquinaria y pertrechos), que hubieran sido un objetivo tentador para la aviación.

Los soviéticos estaban listos para el contraataque desde mediados de noviembre, salvo sus fuerzas aéreas, las cuales estaban inmersas en un proceso inverso al de la Lw: habían empezado a estructurarse bajo un mando aéreo único, a reforzarse y a instalarse en bases preparadas para soportar la climatología rusa. La ofensiva no se autorizó por el Stavka, Estado Mayor soviético, hasta que esta reorganización estuvo lista, pues según advirtió «la experiencia de la guerra demuestra que las operaciones contra los alemanes solo pueden tener éxito si se llevan a cabo con superioridad aérea». El día 5 de diciembre el general Zhukov inició el ataque, con la aviación jugando un papel protagonista, más de cincuenta mil salidas, la gran mayoría contra tierra, tan solo en la batalla por Moscú.

La contraofensiva soviética nos brinda otro ejemplo de un cambio introducido por la aviación en la guerra terrestre. Los alemanes, en lugar de replegarse a posiciones defensivas seguras, como recomendaban los generales, recibieron de Hitler la orden de hacerse fuertes en islotes defensivos, y confiar en la aviación para abastecer por aire estos puntos fuertes. Como demostrarían otros episodios de la guerra, la idea podía ser realizable, pero los alemanes no tenían los medios aéreos necesarios para llevarla a cabo. No obstante funcionó, aunque a un coste aéreo exorbitante, y que pasaría su factura, sirviendo además de mal ejemplo para intentar repetirla en el invierno del 42, cuando la ofensiva soviética para liberar Stalingrado, lanzada también cuando se contó con la superioridad aérea suficiente, dejó cercado al ejército de von Paulus. La Lw perdería casi quinientos aviones en el intento de reabastecer por aire a las fuerzas de Paulus, la mitad bombarderos usados como transportes, incluso diez FW-200 retirados de la batalla del Atlántico, no pudiendo evitar la rendición del Sexto Ejército.

Como ya se ha citado en algún artículo anterior, a veces los relatos de la guerra ignoran el papel jugado por la aviación, por lo que merece la pena mencionar la batalla de Kursk, en el verano del 43, conocida como la mayor batalla de carros de la historia, obviando que en ella intervinieron de siete a ocho mil aviones entre ambos bandos, y que durante los dos meses previos al comienzo «oficial» de la batalla terrestre, se contabilizaron decenas de miles de salidas y cientos de bajas por ambos bandos. Además, una vez abierta la batalla terrestre, fue la Lw la que impidió el embolsamiento de las fuerzas alemanas, lo que hubiera significado una derrota equivalente a la de Stalingrado.



B-29 Superfortress

## LA AVIACIÓN ALIADA EN LA GUERRA TERRESTRE

### La guerra en el desierto libio

En el teatro del desierto la guerra comenzó el 10 de mayo del 1940 cuando Italia, que ocupaba Libia, se la declaró a Gran Bretaña, coincidiendo con la reanudación de la guerra terrestre en Europa, aunque los británicos dieron el primer golpe al apoderarse al día siguiente de los fuertes Capuzzo y Maddelena, en la frontera entre Egipto y Libia (aparte de bombardear Turín y Milán el 12).

Durante tres años se prolongaron las operaciones en el denominado por los británicos Desierto Occidental, período en el que se produjeron tres crisis que ilustran las capacidades singulares del poder aéreo. La primera fue la de Grecia, en la que la Luftwaffe le infligió a la Royal Navy una, si no la mayor, de sus derrotas. La segunda fue la de Irak, donde se produjo un golpe de estado pro alemán que comprometía la situación en Oriente Medio, los británicos trasladaron por aire fuerzas desde la India, situándolas en puntos clave, mientras que la RAF bombardeaba a las fuerzas pro Eje; y por último Siria, donde los británicos consiguieron la rendición de las fuerzas francesas de Vichy, después de que perdieran las cuatro quintas partes de su aviación. No sorprende que

con fecha 22 de mayo del 41 Wawell informara a Churchill de que: «En estos momentos toda nuestra posición en Oriente Medio se sostiene y gobierna principalmente gracias a la aviación y las bases aéreas». Por su parte, Churchill, ya en enero, había manifestado en una carta al general Ismay que no le importaban las victorias alemanas «mientras siguiera creciendo el poderío aéreo de Gran Bretaña».

Es imposible detallar en un artículo el papel de las aviaciones en cada una de las grandes batallas que tuvieron lugar en este teatro. Por ejemplo que los británicos hicieron cuatro ofensivas persiguiendo a los alemanes hacia el oeste y en todas ellas fueron repelidos, hasta la quinta, en la que llegaron a Túnez y conquistaron el N. de África junto con a los americanos, que habían desembarcado en Marruecos y Argel en noviembre del 42. En referencia a la fecha de inicio de las operaciones cualquier manual de historia se refiere al de la ofensiva terrestre, no obstante la aviación ya las había iniciado aproximadamente un mes antes. Montgomery no inició su quinta y última ofensiva de otoño del 42, que le llevó de El Alamein a Túnez, hasta que se le aseguró que se había conseguido la superioridad aérea y que esta se iba a poder mantener durante el tiempo necesario.

Con anterioridad a esta quinta ofensiva británica se había producido la cuarta y última de Rommel, en la primavera del 42, en la que el 8.º Ejército británico se salvó por la protección que pudo proporcionarle la RAF, según reconocería el propio Churchill, pero no estaba claro que pudiera resistir en El Alamein, lo que aceleró los acuerdos para que los Estados Unidos enviaran refuerzos. Los Estados Unidos ya estaban en guerra desde el ataque a Pearl Harbor y la declaración de guerra de Hitler, y los refuerzos que primero podían llegar eran los aéreos, diez bombarderos B-17, procedentes de la India y bombarderos B-24 y B-25, procedentes de los Estados Unidos, y a partir del mes de septiembre los cazas, que eran lanzados desde portaaviones en la costa occidental de África, atravesando en vuelo todo el continente por la ruta aérea Takoradi, unos cuatrocientos aviones se recibirían desde los Estados Unidos.

Los primeros en estar disponibles fueron dos docenas de B-24 del destacamento Halverson Provisional (Halpro). Halpro era un escuadrón que en curso a China, para bombardear desde allí a Japón, se encontraba en Jartum. Contaba con tripulaciones seleccionadas pero que apenas habían aprendido a volar los B-24 y que no habían tenido ni tiempo de hacer prácticas de bombardeo. En vez de ir a China se les ordenó bombardear las refinerías de petróleo en Ploesti, Rumania. No tenían información del objetivo ni autonomía para el viaje de más de cuatro mil kilómetros de ida y vuelta, pero a pesar de que los equipos de tierra estaban todavía en camino en los barcos de transporte, consiguieron lanzar trece aviones desde una base cerca del Canal de Suez en la madrugada del 12 de junio del 42 para efectuar el ataque al amanecer. Se les puede perdonar que se equivocaran y llegaron al objetivo una hora antes de la salida del sol. Cuatro



B-25 mitchell

aviones se recuperaron en Turquía y los restantes en distintos puntos de Siria e Irak. Un par de días más tarde siete aviones del destacamento participaron en el bombardeo de la flota italiana, que intentaba interceptar un convoy aliado de suministro a Malta, incorporándose desde ese momento al ataque a los convoyes del Eje que alimentaban las operaciones de Rommel en el norte de África.

Los refuerzos aéreos llegados durante el mes de agosto permitieron incrementar los ataques contra las fuerzas, aeródromos y tráfico marítimo de abastecimiento a Rommel. Si antes perdía entre el 10 y 12% de los envíos por mar, en septiembre se hundía el 30% del tonelaje del Eje, la mayor parte por la aviación y en octubre se llegó al cuarenta. El Eje perdía casi el 70% del combustible que se enviaba y doscientas mil toneladas de transportes marítimos. Esto se consiguió no tan solo bombardeando los transportes en tránsito, sino atacando los puertos y operaciones de embarque en Italia y Grecia y los de desembarco en Bengasi, Trípoli y Tobruk, en Libia, así como la navegación de cabotaje que los repartía por la costa norte de África.

### EXTREMO ORIENTE Y PACÍFICO

Si consideramos solo lo ocurrido en Europa en operaciones como el sostenimiento de fuerzas cercadas o los desembarcos paracaidistas, podría pensarse que son operaciones abocadas al fracaso, pero las ejecutadas en el Extremo Oriente y el Pacífico ofrecen un ejemplo contrario. Del primer caso tenemos como ejemplo el cerco de la 7.ª División Hindú, en febrero del 44, que avanzaba hacia el sur a lo largo de la costa del Golfo de Bengala y que fue sostenida por aire y, a mayor escala, lo ocurrido en la región fronteriza entre Birmania e India, en la llanura de Imphal, donde los japoneses cercaron a ciento setenta mil personas, que, sin embargo, pudieron ser reforzadas y sostenidas por aire. Dado que era del todo necesario un grupo de transporte aéreo fue retirado del Mediterráneo, para trasladar íntegramente a la 5.ª División Británica con el objetivo de reforzar a los cercados, lanzándose, además, en la retaguardia japonesa a la 50.ª Brigada Paracaidista, con lo que se rompió la ofensiva japonesa.

Otra operación posibilitada por el poder aéreo fue el establecimiento de una base de operaciones en la re-

taguardia enemiga (aunque los japoneses ya lo habían hecho en el 37 en China, aunque en menor escala). En marzo del 44 las fuerzas del general Wingate realizaron un asalto aéreo nocturno con planeadores en la retaguardia japonesa; con los medios desplegados se preparó durante el día una pista de aterrizaje y comenzaron a llevar por vía aérea fuerzas y pertrechos. La base Broadway, que era como se denominaba la zona de asalto, se convirtió en una base aérea con su artillería antiaérea y sus cazas de defensa y punto fuerte desde el que se lanzaron ofensivas en varias direcciones, las cuales fueron sostenidas desde aire (en estas acciones se utilizó por primera vez operativamente el helicóptero).

El mejor ejemplo de empleo imaginativo de la aviación sería el de la 5.ª Fuerza Aérea de los Estados Unidos (junto con las Reales Fuerzas Aéreas australianas y de Nueva Zelanda) en el Área del Pacífico Suroccidental (SWPA), que bajo el mando del general Kenney, con medios muy limitados, sobresalió en todas las facetas de la guerra aérea. Cuando en Europa se empleaban flotas de mil bombarderos, lo más que podía reunir la Quinta eran siete u ocho,



Lockheed PV-2 Harpoon

incluso hidroaviones Catalina, y, ocasionalmente, formaciones de dieciocho o veinte.

Su primera contribución fue ayudar a contener el avance japonés por tierra hacia Port Moresby, organizando un puente aéreo para trasladar refuerzos desde Australia y, posteriormente, propiciar el avance de estas fuerzas, tanto con el ataque a los japoneses en retirada, como reabasteciendo desde el aire a las fuerzas aliadas que empujaban a los japoneses hacia Buna avanzando por la senda Kokoda. Para completar este movimiento organizó un asalto aéreo a la Misión Wanigela, en la costa norte de Nueva Guinea, ayudando de la misma manera el avance de las fuerzas aerodesembarcadas que, por la costa, avanzaron también hacia Buna. Podría decirse que el asalto aéreo se convirtió en la señal de identidad de la conquista de Nueva Guinea, tanto con lanzamientos paracaidistas como por desembarcos aéreos en puntos situados en la retaguardia japonesa. El 5 de septiembre del 43, trescientos aviones lanzaron mil setecientos soldados del 503.º Regimiento Paracaidista para ocupar Nadzab, donde se preparó una pista a la que se aerotransportó una divi-

sión australiana, que para el 16 había entrado en Lae. Por el procedimiento de saltos aéreos sucesivos, siempre bajo cobertura de la Fuerza Aérea, en quince días se ocupó el valle del Markham. La anécdota fue que en Kaiapit la ocupación fue tan rápida que quinientos soldados japoneses entraron desfilando en el pueblo sin saber que este había cambiado de manos.

Para conseguir la superioridad aérea recurrió a bombardeo de los aeródromos japoneses, valiéndose de distintas argucias para sorprender a los aviones en tierra. Estos ataques eran en masa, combinando el bombardeo desde altitud mediante bombarderos pesados, con el rasante con los bombarderos medios. En el ataque contra mar impulsó la técnica del bombardeo rasante por rebote, tanto con los B-17 como con los bombarderos medios, instalándoles hasta ocho cañones de fuego frontal para hostigar a los objetivos durante la aproximación al punto de suelta de las bombas. El general Kenney, se propuso como reto el conseguir que las fuerzas que intervinieran en los numerosos desembarcos por mar que se efectuaron en este teatro lo pudieran hacer con el fusil al hom-

bro, para lo que, antes de cada desembarco, empleaba sus limitadas fuerzas de forma concentrada en los días previos e inmediatamente antes de la llegada de las fuerzas a tierra. Esto exigía que la operación se realizara siempre dentro del alcance de las Fuerzas Aéreas y fue la necesidad de asegurar dicha protección la que terminó dictando la estrategia y el ritmo del avance.

La capacidad de la 5.ª Fuerza Aérea para encontrar soluciones a cualquier problema que se presentara se convirtió en proverbial, ya fueran problemas técnicos o problemas tácticos, como el reabastecimiento desde el aire, incluso en condiciones de vuelo sin visibilidad, de las fuerzas de tierra, o el transporte de cualquier cosa que se necesitara, ya fueran piezas de artillería desmontadas, empleando bombarderos B-17, incluso lanzándolas en paracaídas con sus servidores, o trasladar camiones para acelerar los trabajos de preparación de aeródromos, por el procedimiento de cortar los chasis y soldarlos en destino. Como ejemplo de la creatividad en este teatro consiguió que la industria australiana fabricara depósitos lanzables para aumentar el radio de acción de sus



B-17 Fortaleza Volante

cazas, antes de que en los Estados Unidos se los proporcionaran a los que operaban en Europa.

## LA AVIACIÓN ALIADA EN EL TEATRO EUROPEO

### La invasión de Europa y la ofensiva de Patton

Como colofón a este repaso a la actuación de las fuerzas aéreas en la II GM hay que citar la liberación de Europa del dominio nazi, fijándonos en el desembarco en Normandía y la ulterior ofensiva de Patton con su Tercer Ejército a través de Francia. A fuerza de hablar de la gesta del desembarco, se nos olvida que no hubiera sido posible si la superioridad aérea no hubiera estado en el lado aliado, como reconocería el propio general Eisenhower. Al final del Día D ciento cincuenta mil soldados aliados se encontraban en tierra sin riesgo de ser atacados desde el aire. En el desembarco los aliados sufrieron cuatro mil quinientas bajas, pero, por lo general, se ignora que los aviadores sufrieron doce mil en las nueve semanas de campaña aérea preparatoria de la invasión.

El ataque sistemático a la organización alemana de transportes en el continente, retardó todos los trabajos preparatorios de la defensa y, en su momento, complicó el movimiento

de las unidades terrestres que tenían que contraatacar las cabezas de desembarco. Tardaron semanas en recorridos que hubieran podido hacerse en días, dando lugar así a la consolidación del desembarco. Un jefe alemán se quejaba de la superioridad aérea, informando que los aliados se permitían atacar hasta el movimiento de vehículos, e incluso individuos, aislados. Ni que decir tiene que a medida que se fue consolidando la posición en tierra de los aliados, más adversas eran las circunstancias para los alemanes, ya que al ir aumentando el número de bases aéreas en el suelo continental, más se hacía sentir el peso de la aviación aliada. Por supuesto el mérito del desembarco fue de las tropas que lo realizaron pero este no hubiera sido posible sin el papel jugado por aviación.

El siguiente ejemplo que se quiere traer a colación es el del avance del Tercer Ejército de Patton por Francia y Alemania; una guerra relámpago menos famosa que la alemana en los compases iniciales de la guerra, pero no menos espectacular. El avance fue tan rápido que en alguna ciudad se presentó tan de improviso que sorprendió a oficiales alemanes paseando por las calles de uniforme, y el avance no fue más rápido porque a Patton lo pararon en un par de ocasio-

nes, no los alemanes, sino las órdenes de su mando.

El flanco derecho de este fulgurante avance del Tercer Ejército no fue cubierto por otra fuerza terrestre, sino por la XIX Fuerza Aérea Táctica. Esta Fuerza Aérea, al mando del general Weyland, asumió el ataque a las fuerzas alemanas al sur del río Loira y las líneas de comunicaciones a lo largo de este, impidiendo que estas fuerzas materializaran una amenaza contra el expuesto flanco derecho de Patton. El ataque contra las fuerzas alemanas fue tan intenso que el jefe de estas, general Elster, manifestó su disposición a rendirse si los cazabombarderos dejaban de bombardear. Estas fuerzas se habían quedado tan atrás del avance de Patton que se les ordenó que se dirigieran hacia el puente de Beaugency, con la advertencia de que volverían a ser bombardeados desde el aire si hacían un movimiento en falso, para rendirse ante una división del Noveno Ejército USA, la fuerza estadounidense más próxima. En la ceremonia de rendición, el general Elster no entregó su pistola al jefe de la división, como estaba previsto, sino al general Weyland, jefe de la XIX Fuerza Aérea Táctica, que estaba presente a petición de los alemanes y cuya Fuerza Aérea había provocado la rendición. ■