

El caza alemán ME-110.

El declive de la "Luftwaffe" explicado por los mismos alemanes

Por JUAN VILLAR

La crítica de las operaciones militares de una campaña, realizada cuando no se dispone de otra información que la contenida en los partes oficiales—inexacta o artificiosa, cuando no falsa—, es difícil y propensa a errores de bulto, particularmente si el crítico pretende sentar doctrina táctica, estratégica o de organización.

El verdadero estudio no puede en realidad comenzar hasta algún tiempo después de terminada la guerra, cuando haya sido posible reunir elementos de juicio formales que se analizan detenidamente para deducir conclusiones meditadas, si bien no siempre certeras. Y no suelen ser los países vencedores los más afortunados en sus conclusiones. El brillo de la victoria les ciega con frecuencia, y por ello a veces achacan sus triunfos a la bondad de sus disposiciones, aunque en realidad hayan sido debidos

en su mayor parte a la debilidad o a los errores de sus adversarios. De aquí que al estudiar el aspecto militar de una campaña, y en especial cuanto se refiere al empleo y rendimiento de las fuerzas armadas, sea conveniente escuchar también a los vencidos, incluso cuando, como ahora ocurre con Alemania, no se hallen en condiciones de escribir la historia del conflicto.

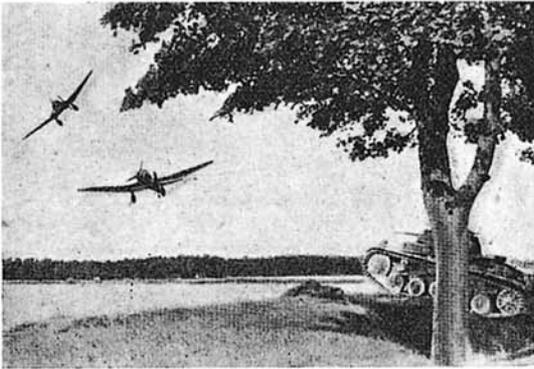
* * *

Como nadie ignora, la Luftwaffe facilitó decisivamente al principio de la guerra la conquista de Polonia; resolvió a favor del Reich la batalla de Noruega, pese a la enorme superioridad naval británica; hizo inútil la resistencia de Holanda, Bélgica y Francia; conquistó de manera sorprendente la isla de Creta y logró otros éxitos de menor cuantía, todos ellos considerables; pero lue-

go demostró su absoluta impotencia, particularmente desde el comienzo de 1945. ¿Cómo se explica ese resultado final y qué causas motivaron tal descenso que había de terminar con la derrota absoluta del Eje?

Las declaraciones de algunos jefes de la Aviación germana permiten responder con garantías de acierto a la pregunta, pues se trata de opiniones sinceras apoyadas en el conocimiento directo de una cuestión que han "vivido" durante seis años.

Según parece, la causa principal de los desastres alemanes se encuentra en las decisiones erróneas de los altos mandos de la Luftwaffe, consecuentes a la incapacidad de éstos para adaptarse con la necesaria rapidez a la variabilidad de los problemas de empleo del Arma Aérea.



"Stukas" y "Panzers" operando en estrecha colaboración.

A mediados de 1940, después de la fulminante derrota del Ejército francés, los aviadores germanos tenían la impresión de ser los principales forjadores de la victoria: su moral era muy alta y se mostraban deseosos de desencadenar una acción que creían decisiva contra Inglaterra. Estimaban que si la Luftwaffe dedicaba toda su potencia a impedir el abastecimiento por vía marítima de la metrópoli británica, el Gobierno de Londres se vería obligado a cesar en la lucha.

Este punto de vista no fué tomado en consideración, y el Mando Supremo del Reich decidió bombardear, en cambio, Londres, error que, en opinión de buen número de aviadores alemanes, fué el primero de una serie casi inacabable que terminaría con la derrota absoluta del Reich.

Inglaterra, luego de los reveses iniciales, se recobró rápidamente, dando pruebas de una extraordinaria facilidad de adaptación que la permitió conjurar el peligro mediante el empleo de una fuerza de cazas muy eficiente. Las pérdidas que las formaciones de bombarderos alemanes sufrían eran tan importantes, que hubieron de suspender sus vuelos diurnos, limitándose a los ataques de noche, si bien éstos, cuando los cazas ingleses se perfeccionaron para la lucha nocturna, les causaban también grandes daños.

Las batallas aéreas que Alemania debió librar en el sureste y este europeo desde la primavera de 1941 concedieron un respiro a Inglaterra, durante el cual la RAF aumentó más todavía la potencia de su Aviación de caza, tanto que la Luftwaffe se vió forzada a pasar a la defensiva; y cuando a principios de 1942 los británicos comenzaron a bombardear de noche los territorios ocupados por el Reich, los alemanes no disponían para la lucha de otro caza útil que el "Me-110", a base del cual ensayaron diversos procedimientos de defensa.

Primero, para facilitar la visión de sus aparatos, emplearon el sistema de franjas de luz proyectadas desde Jutlandia a Brest, a lo largo de las líneas de aproximación de los bombarderos ingleses. Los aparatos germanos patrullaban en las inmediaciones y recibían instrucciones desde tierra para que, llegado el momento, bloqueasen el paso de la RAF. El resultado no fué satisfactorio, porque las zonas iluminadas resultaron demasiado restringidas y los bombarderos británicos las salvaban volando alto.

Después, cuando los ingleses emplearon la táctica llamada de saturación, consistente en aproximarse utilizando grandes concentraciones de aparatos a alturas relativamente bajas, la Luftwaffe empleó aviones de caza especiales para vuelos nocturnos equipados con "radar". Los resultados de la defensa fueron buenos; las pérdidas de la RAF no bajaban cada noche de 40 a 70 bombarderos.

Estos éxitos de los alemanes duraron poco tiempo. El desarrollo de la potencia aérea norteamericana se hizo sentir en el verano de 1942 con los ataques diurnos a los aeródromos alemanes particularmente, y entonces la Luftwaffe, falta de los aparatos de caza necesarios para oponerse a esas

acciones, hubo de emplear para combatir de día los aparatos que estaban equipados para la lucha nocturna. Ahora se sabe que cuando los norteamericanos comenzaron a volar sobre el suelo del Reich, el Mando germano sólo disponía de un centenar de cazas para cubrir la costa desde Heligoland a Biarritz. No hace falta aclarar que eran demasiado pocos, aparte de hallarse pobremente armados. El caza corriente, el "Me-109", disponía de dos piezas de 7,9 mm. y una de 13 milímetros. Además, por escasez numérica, actuaba en grupos de 15 a 20 como máximo, y ello para enfrentarse con una corriente cada vez más fuerte de aviones norteamericanos. El jefe de la Luftwaffe en el oeste de Europa pidió entonces refuerzos, que no se le sirvieron dada la delicada situación por que atravesaba la Wehrmacht en el teatro ruso y en el norte de Africa. Además, los cazas no podían tener éxito contra las "Fortalezas volantes", cuyos cañones los derribaban fácilmente. De ahí que los pilotos germanos recibieran la orden de no empeñarse contra aquellos pesados bombarderos invulnerables, particularmente si eran atacados por la cola.

Cuando los anglosajones comenzaron a intensificar sus acciones contra la propia Alemania, primero sobre el distrito del Ruhr, luego sobre las zonas industriales del Rin superior y después contra las regiones situadas más allá del Main, Darmstadt, Ludwigshafen, etc., se inició la llamada defensa del Reich, para lo que se sacaron de los frentes del Sur, Este y Sureste todas las fuerzas aéreas posibles, con las que se constituyeron siete escuadras de caza de 30 a 50 aparatos cada una. El control desde tierra se perfeccionó, y aquellas formaciones recibían oportunamente informes detallados relativos a las incursiones enemigas. Tan pronto como despegaba en Inglaterra un avión y alcanzaba la altura de 500 metros, las escuadras de caza alemanas eran avisadas del vuelo adversario, que continuaba siendo localizado desde tierra hasta que los bombarderos iniciaban el paso del Canal. Se observaban entonces las respectivas líneas de vuelo de las formaciones, y de su análisis se deducían los probables objetivos del ataque. Los aviones alemanes, en número de 30 a 50, se reunían en puntos determinados, lanzándose contra los aparatos adversarios.

El control pudo producir resultados beneficiosos para la defensa mientras las escuadras aliadas volaron sin escolta de cazas. Un buen éxito fué el logrado por los alemanes con ocasión del vuelo sobre Schweinfurth, durante el cual abatieron casi un centenar de aparatos anglosajones. Sin embargo, los resultados de conjunto eran muy desfavorables para el Reich, y ello debido principalmente a que los alemanes no podían oponer suficientes cazas a las gigantescas oleadas de aviones enemigos, que derribaban gran número de aquéllos.

La instalación de cohetes en los aviones germanos no modificó la situación por la dificultad de precisar el alcance de los proyectiles. Goering dispuso entonces que para atacar a sus contrarios los cazas debían aproximarse a menos de 400 metros de ellos; pero tal medida produjo pérdidas terribles, que llegaron hasta el 75 por 100 de los aparatos alemanes empeñados. La desmoralización fué inmediata, y los pilotos terminaron por hacer caso omiso de la orden.



Tipos de reconocimiento, Do-17, en vuelo.

Otra de las decisiones inflexibles de Goering exigía que los cazas atacasen únicamente a los bombarderos, con lo cual los "Mustang" y "Thunderbolt" aliados podían actuar a placer contra los aparatos germanos, que al cabo de muchas pruebas desfavorables sólo eran enviados al ataque cuando los bombarderos contrarios navegaban sin escolta.

El empleo de los aviones-cohete alemanes dejó también mucho que desear. El "Me-262" se destinó a la caza, y para ella fueron instruídos sus pilotos; pero repentinamente el Alto Mando decidió asignarles la misión propia de los bombarderos tácticos. El experimento no tuvo éxito porque el avión carecía de dispositivo eficaz para el lanzamiento de bombas. La orden fué después revocada, pero ya no produjo efectos beneficiosos para la Luftwaffe. Otro tipo de caza, también cohete, el "Me-163", no tenía más que siete minutos de propulsión, tiempo muy corto para maniobrar, y cuando perdía fuerza, al planear, resultaba, como puede suponerse, extraordinariamente vulnerable a los ataques adversarios. Las pérdidas de esta clase de aviones fueron elevadísimas, pues a los aparatos derribados se sumaron los que hacían explosión o se incendiaban en el aire.

En el otoño de 1944 los alemanes consi-

guieron producir hasta 4.000 cazas por mes, cifra a la que se llegó abandonando la construcción de los demás tipos de aviones. Pero como la calidad era baja, se inutilizaron muchos aparatos y pilotos durante la instrucción, lo que a su vez dió lugar a que el personal navegante perdiese confianza en los aparatos. Además, los eficaces bombarderos aliados de las industrias de rodamientos de bolas impulsieron el empleo de sustitutos que ocasionaban frecuentes averías en los motores.

Es decir, según algunos jefes alemanes, el Alto Mando fué el principal responsable de los fracasos de la Luftwaffe. Le achacan falta de previsión y de capacidad, como antes ha quedado indicado, para adaptarse a la evolución de los problemas aéreos, tanto técnicos como de organización y empleo de las unidades; creen que el Mariscal Goering no supo darse cuenta a fines de 1942 de que la campaña del Este sería larga y de que la Luftwaffe tendría que hacer frente al mismo tiempo a la potencia cada vez mayor de las fuerzas aéreas norteamericanas, y opinan, en fin, que la industria aeronáutica debió dedicarse desde 1942 a producir cazas en gran escala en lugar de esperar para hacerlo, y entonces imperfectamente, hasta los últimos meses de 1944.

Preparación para el combate de una formación de "Stukas".

