

La Luftwaffe en los inicios de la Segunda Guerra Mundial

De la sublimación a la impotencia

SANTIAGO SAIZ BAYO,
Teniente Coronel de Ingenieros (E.T.)

INTRODUCCION

SE ha afirmado y con razón que tanto Francia como el Reino Unido fueron demasiado contundentes en la hora de declarar la guerra (ultimatum) a Alemania, y demasiado pusilánimes al "no hacer nada" en los ocho primeros meses de la contienda. Certamente sentenció el General Jold —Jefe de Estado Mayor Alemán—, en el proceso de Nuremberg: "En 1939 se evitó la catástrofe porque 110 divisiones francesas e inglesas permanecieron inactivas contra nuestras 25 divisiones del Oeste".

Exactamente lo mismo podría añadirse respecto a la actuación de la aviación; y es en este extraño cuadro donde se enmarcan los inicialmente espectaculares éxitos bélicos nazis, tanto los terrestres como los aéreos. A estos nos vamos a referir a continuación... y también a los fracasos.

Si hacemos un estudio comparativo de medios aéreos en visperas de la contienda observaremos que aún sin contar las Fuerzas Aéreas Polacas, en los inicios del conflicto existía un relativo equilibrio entre la Luftwaffe y la suma de las aviaciones británica y francesa, inclinándose la balanza, en la teoría, caso de hacerlo, en favor de los aliados, máxime teniendo en cuenta las aviaciones Noruega, Holandesa y Belga que también intervinieron en la contienda. Estamos plenamente de acuerdo con Benoist-Méchin cuando afirma: "... El rápido desarrollo de su aviación, la alemana, la más numerosa de la época, con una gran ventaja sobre



Modelos como el Ju-87 redujeron a piezas de museo a sus homólogos occidentales.

todas las demás, que representó un papel decisivo como elemento intimidador ...". Pero este autor se expresa comparándola con la de cada una de las demás naciones aisladamente, no con la de los aliados en conjunto.

Por lo que respecta a los medios más modernos la situación era similar. Alemania contaba con unos 1.400 cazas y 800 bombarderos (ninguno de gran radio de acción) y entre las dos naciones citadas reunían unos 950 cazas y 1.300 bombarderos, algunos de estos superiores a los nazis. Bien es cierto que en conjunto los aviones alemanes eran más modernos que los de los aliados y que ciertos modelos como

el Stuka Ju-87, redujeron, en la práctica, a piezas de museo a sus homólogos occidentales.

Si nos vamos a las poco significativas cifras absolutas, obtenemos por el lado alemán aproximadamente 4.500 aparatos. Francia contaba con unos 2.000 aviones, mil aproximadamente de cada clase. Por su parte Gran Bretaña disponía de unos 1.800 aparatos entre cazas y bombarderos (no incluimos los de transporte), de ellos 500 eran modelos muy avanzados. Por otra parte la inferioridad de los cazas aliados se palió rápidamente al acelerar la poderosa y moderna aeronáutica británica la producción de nuevos modelos.

EL ARMA AEREA EN ALEMANIA

El tratado de Versalles prohibía a Alemania disponer de Fuerza Aérea, pero no se oponía a que poseyera aviación civil. Buscando esta nación, al igual que lo hizo en el Ejército de Tierra y en la Armada la forma de organizar y conseguir el rearme, creó en fecha tan temprana como era 1922, una oficina de información aérea dependiente del Ministerio de Defensa.

Paradójicamente sería la URSS quien al año siguiente, y mediante los acuerdos de Rapallo (Italia) la proporcionó la posibilidad de comenzar (en suelo ruso) los entrenamientos y el mantenimiento de un material más o menos "deportivo".

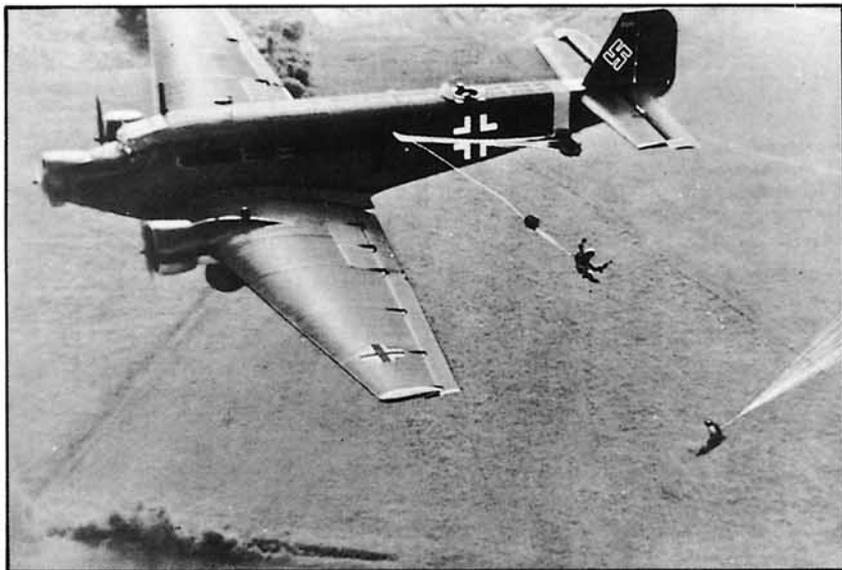
Nuevamente en 1926 y esta vez gracias a los aliados que abolieron la restricción en cuanto a la construcción de aviones, Alemania encontró el medio legal de comenzar a fabricar aviones "deportivos" tales como el He-111 y el Ju-52. Una poderosa flota comercial junto a otra importante "deportiva" permitieron el adiestramiento de numeroso personal de vuelo y de servicios.

Por ello cuando el 16 de marzo del citado año Hitler denunció oficialmente las cláusulas de desarme del tratado de Versalles, estaba en condiciones, en este campo, al igual que en otros, de afrontar la producción industrial y el "entrenamiento" eficaz de los medios que la "Luftwaffe", creada el 1 del mismo mes, pudiera precisar.

La intervención de la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española con una admirable actividad, permitió a la Luftwaffe ensayar las diversas tácticas de la lucha contra caza y del ataque a tierra, probando el rendimiento en combate de los diversos tipos de aviones y estudiando a la par los problemas de infraestructura de transporte y logísticos. Fue precisamente su jefe, el General Sperrle, quien inmediatamente se haría cargo del mando del III Luftwaffengruppen.

Goering, responsable y alma de la nueva Fuerza consideró que el primer objetivo de ésta debía ser la conquista de la superioridad aérea, mediante la destrucción o neutralización de la Fuerza Aérea enemiga.

*Aviones alemanes de bombardeo
Heinkel He-111 en vuelo sobre
Inglaterra.*



Lanzamiento de paracaidistas desde un Ju-52.

Asimismo la cooperación aeroterrrestre era para él fundamental; a conseguir ambos propósitos volcó todos sus esfuerzos y los resultados, en el campo táctico, debemos reconocer que no pudieron ser más satisfactorios. Con visión certera, prefería destruir los medios enemigos en tierra a la par que inutilizaba sus instalaciones a tener que hacerlo en el aire; por ello eran los bombarderos sus medios más preferidos, pero olvidó, lamentablemente, la misión estratégica que podía y debía cumplir la aviación militar.

Observadores minuciosos y tenaces de sus futuros adversarios, los responsables de la aviación militar alemana, se aprendieron al pie de la letra las teorías más avanzadas

de los más eminentes tratadistas: De Gaulle, Fuller y Liddell Hart que insistían desde hacía decenios en la necesidad de organizar unas poderosas unidades mecanizadas y acorazadas dotadas de una eficaz sombrilla aérea. Incluso copiaron del italiano Dohuet. Aprendieron bien estas lecciones pero se olvidaron de la realidad que estaba investigando y desarrollando la aeronáutica del Reino Unido.

LAS PRIMERAS CAMPAÑAS

Polonia

Frente a una aviación polaca débil y anticuada, compuesta por



unos 800 aparatos, entre los que destacamos 200 cazas, 250 bombarderos y 150 aviones de reconocimiento, en su mayor parte de construcción nacional e incapaces, en general, de competir con los aparatos alemanes, éstos desplegaron dos flotas aéreas: la primera y la cuarta.

Goering tomó el mando supremo de las mismas. En total disponía de unos 550 cazas, 700 bombarderos, 350 aviones de reconocimiento y 250 de transporte.

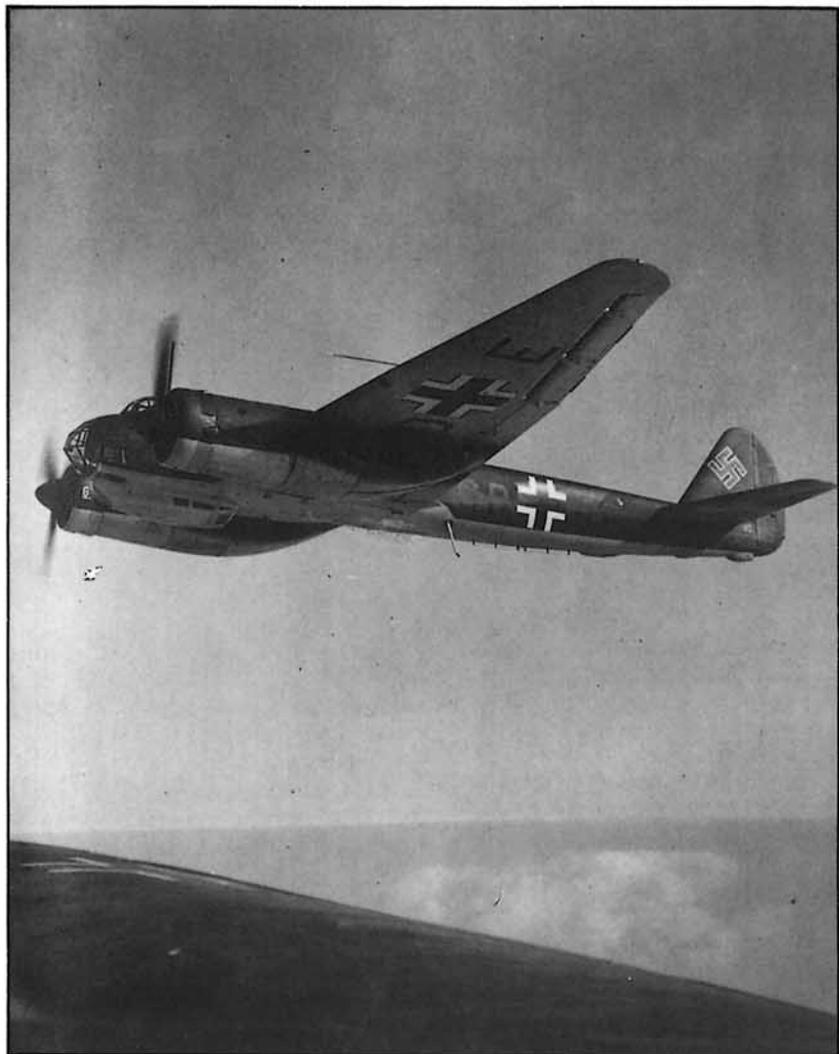
El resultado no se hizo esperar. El día 1 de septiembre la Luftwaffe inició su actuación con tres objetivos complementarios: neutralización (o destrucción) de la Fuerza Aérea polaca, cooperación con las fuerzas terrestres y ayuda a la destrucción de las bolsas y de las fuerzas aisladas.

Tras la segunda jornada de combate la aviación polaca había sido mayoritariamente destruida en tierra. El dominio del cielo era ya alemán (a pesar de las malas condiciones meteorológicas) y al finalizar la primera semana "la aviación enemiga está ausente del campo de batalla" según rezaba un comunicado alemán del día 9.

En un mes escaso Polonia había sido barrida del mapa y Alemania había ratificado con la rotundidad de la victoria la doctrina que preconizaba, la ofensiva a base de la combinación del binomio carro-avión.

A plazo medio la victoria resultó perjudicial para Alemania. Sobrevalorando las posibilidades de sus medios no se percató de la necesidad de aumentar y diversificar su producción aeronáutica con otros modelos de mayor radio de acción, y embriagada por el fácil éxito se lanzó a otras aventuras superiores a sus posibilidades.

Francia tampoco quiso aprender la lección. Las Fuerzas Aéreas polacas eran hechura de las francesas en lo referente a doctrina de empleo. Ignorando por completo la misión del "poder aéreo", lo consideraron primordialmente como un medio capaz de alargar el radio de acción de la artillería, con unos cometidos de bombardeo supeditados a la estática concepción de las Fuerzas Terrestres. No existió mentalidad para su empleo en masa como fuerza independiente del Ejército de Tierra y lo que es más grave ante el estrepitoso fracaso de tal



El Ju-88 intervino en la primera batalla aeronaval de la historia.

concepción, Francia, no hizo nada por variar de rumbo.

La primera batalla aeronaval de la historia

Es la Campaña de Noruega el primer ejemplo de enfrentamiento aéreo-marítimo. Las Fuerzas Aéreas noruegas eran insignificantes y las del Reino Unido apenas intervinieron, excepción hecha de Narvik.

La flota aérea alemana disponía de unos 1.000 aviones en su mayor parte bombarderos medios Ju-88 y He-111 y transportes Ju-52. Jugaron también un papel importante unos cien cazas He-109 y He-110 y unos 40 Ju-87 Stuka, con depósitos adicionales al objeto de aumentar su corto radio de acción. Frente a ellos prácticamente nada: 9 Gloster Gladiator, 9 bombarderos ligeros tipo Caproni y algún avión de reco-

nocimiento, todo ello por parte de Noruega. El refuerzo que recibieron de la RAF (salvo en Narvik) fue mínimo.

Fue un enfrentamiento singular que poco tenía que ver con los anteriores y con los siguientes. Por primera vez en la historia, se realizaba una operación de tal envergadura que exigía una perfecta coordinación de los tres ejércitos. A la Luftwaffe se la encomendó conseguir y mantener el dominio del aire y adueñarse mediante desembarcos aéreos de los aeropuertos de Stavanger-Sola y Oslo-Fornebu.

La operación, realizada según los medios nazis para adelantarse a la proyectada por los aliados en la misma zona, comenzó el 8 de abril de 1940, consiguiendo en las 48 horas siguientes mediante la sorpresa, la mayor parte de los objetivos fijados.

Durante los días siguientes el mal tiempo impidió a la aviación alemana acudir en defensa de sus buques atacados y destruidos por los británicos en Narvik, lo que propició que una parcial reacción británica permitiera a ésta apoderarse de varios puntos de la costa; pero tan pronto cambiaron las condiciones atmosféricas, la acción combinada de Stukas, Ju-88 y He-111 en una sucesión ininterrumpida de ataques a la Royal Navy (y a tierra), rompieron definitivamente la resistencia británica que solamente pudo conservar Narvik, y ello de manera temporal.

Los alemanes, metódicos y previsores habían ensayado y preparado hasta los últimos detalles de la campaña durante el invierno, y así la desarrollarían matemáticamente. Las bases aéreas en el territorio ocupado, se fueron adelantando rápidamente al objeto de que la aviación operara lo menos posible en los límites de su radio de acción. Por primera vez en la historia, y ante la inseguridad de los transportes marítimos y terrestres, la Fuerza Aérea cumplió a la perfección las misiones de abastecimiento y transportes a escala incluso superior a la mayor parte de las acciones de este tipo que tuvieron lugar posteriormente.

En esta primera batalla aeronaval de la historia se demostró que en adelante no se podría ejercer el



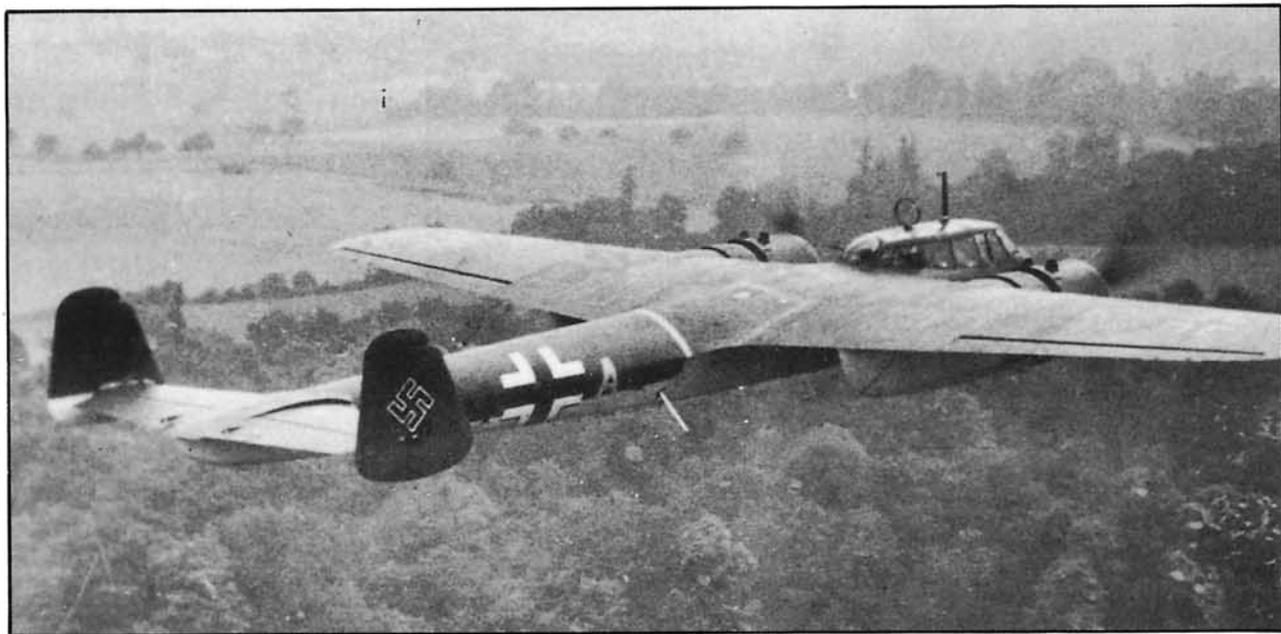
Avión alemán de bombardeo del tipo Focke Wulf "cóndor" sobre territorio enemigo.

dominio del mar sin disponer de la superioridad aérea. La Royal Navy contó con el portaaviones "Furious", activo y útil, pero cuyos aeroplanos no pudieron competir, por inferioridad técnica, con los nazis.

Asimismo la Luftwaffe demostró con resultados altamente satisfactorios la posibilidad del triunfo en la lucha del avión contra el buque. A pesar de todas las dificultades consiguieron mantener siempre en

jaque a la Royal Navy e hicieron fracasar los desembarcos aliados en las costas noruegas.

Los alemanes en esta ocasión aprendieron bien la lección: las bombas de poco peso no eran eficaces contra navíos con fuerte blindaje. Incluso su mayor bomba, de 1.000 kgs., no era totalmente satisfactoria. Consideraron que era preciso disponer de aviones torpederos y de bombas de gran poder perfo-



El Dornier 17 fue excluido de la Luftwaffe por su escaso rendimiento.

rante. Los aparatos Ju-88 y Focke-Wulf-200 dieron un aceptable resultado, no así el Dornier-17 que por su escaso rendimiento fue excluido de la Luftwaffe.

La sublimación de la Luftwaffe

Exactamente tres días después de la rendición de Polonia el Führer da la directiva de guerra número 6 (Frente Occidental) en la que dice:

— ... La Luftwaffe tiene la misión de proteger nuestras fuerzas de tierra de ataques aéreos, apoyar su avance, impedir que las fuerzas aliadas se establezcan en Bélgica y, por último, evitar aterrizajes de tropas británicas a lo largo de la costa holandesa y belga...

Para cumplirla los nazis pusieron en juego la mayor concentración de medios aéreos de toda la II Guerra Mundial; alrededor de 3.000 aviones de combate y unos 500 de transporte encuadrados en las Flotas Aéreas II y III. Fundamentalmente los aparatos eran Stukas para apoyo cercano, bombarderos tipo He-111 y cazas He-109.

Frente a ellos se encontraron sucesivamente y con una absurda dispersión de medios, las Fuerzas Aéreas Holandesas (132 aviones), belga (150 aviones), francesa (1.000 aviones, ya que más de la mitad se quedaron en el sur de Francia o en el norte de Africa sin intervenir en la campaña) y, por último, la RAF en cuantía muy variable (1).

A partir del 10 de marzo de 1940 las fuerzas aéreas alemanas desplegando una actividad agotadora (hasta de cinco salidas diarias), conquistaron la superioridad aérea, cooperaron con las unidades acorazadas, atacaron objetivos tácticos y estratégicos (pero con visión táctica), efectuaron aerotransportes, lanzaron paracaidistas, ocuparon los aeródromos enemigos, etc., en una palabra, estuvieron omnipresentes en todas las acciones importantes de la campaña.

En sus combates en Francia, en el sector Charleville-Sedan los Stukas y los He-111 destrozaron a las

fuerzas aéreas francesas e inglesas que acudieron a combatirles. Los nazis, en plenitud de su triunfo, celebrarán este día, 14 de marzo, como Día de los Pilotos de Caza.

A partir del 3 de junio, en que Hitler puso en marcha la "Operación Paula" cuyo objetivo era destruir las Fuerzas Aéreas Francesas, los combates se tornaron extremadamente violentos con cuantiosas pérdidas por ambas partes, pero ya era demasiado tarde para que la BAF mermada y sin apoyo de la RAF, que desde el 14 de marzo se había retirado a sus bases insulares, pudiera hacer otra cosa que sucumbir heroicamente. La Luftwaffe había cubierto sus objetivos.

El Reino Unido, salvo en la tercera decena de marzo y ello de una forma muy relativa (especialmente en la defensa de Dunkerque), no empleó a fondo sus medios en las acciones que realizó sobre el enemigo y sobre sus vías de comunicación, dando la sensación de que se estaba reservando para la próxima e inevitable "Batalla de Inglaterra". En ello se mantuvo fiel a la concepción de la RAF, en el sentido de que su misión fundamental era defender Londres, corazón del imperio, y a las principales ciudades industriales.

La Luftwaffe al acabar la campaña de Francia había dado pruebas, una vez más, de su capacidad de adaptación y de su increíble flexibilidad; superando a la Wehrmacht se había convertido en la máxima expresión de la potencia militar alemana; Hitler, en reconocimiento, la glorificó en el Reichstag y Goering fue elevado a mariscal del Reich.

Mas... Dunkerque fue un error de consecuencias irreparables. La RAF tomó conciencia de la posibilidad de enfrentarse con éxito a las Fuerzas Aéreas Nazis y recobró la moral y la fe en el triunfo. Alemania por otra parte sobrevaloró la capacidad de la RAF. Ambas cosas fueron, en parte, causa del resultado final.

El fracaso del Coloso

Duño Hitler de media Europa sólo le quedaba un objetivo a conseguir: El Reino Unido.

Pactar con él o doblegarle eran las posibles soluciones. Ante la imposibilidad de la primera solamente la segunda era válida. Mas, para conseguirla necesitaba la superioridad aérea, sin ésta, la "Operación

León Marino" era imposible. Según Adolf Galland, a los 3.600 aviones situados en las islas británicas iban a enfrentarse 2.500 aparatos alemanes. Para Hitler la superioridad técnica y táctica les daría la victoria. Con tal finalidad ordenó a las flotas aéreas II y III que desplegaran en la zona del Canal, de Cherburgo y Le Havre, respectivamente, mientras que la V se preparaba para actuar desde el sur de Noruega (la distancia y las pérdidas elevadas de esta última dejaron pronto solas a las dos primeras).

Los días siguientes al 24 de julio fueron testigos del comienzo de los combates aéreos. Hitler quiso reñir la batalla en su campo, y a su modo, pero el mariscal Dowding, responsable de la RAF no aceptó el desafío.

— Siguiendo la táctica desarrollada por la Legión Cóndor en la Guerra Civil Española, los cazas alemanes volaban en formaciones abiertas y escalonadas en altura, de este modo vigilaban el espacio y en el momento que descubrían al adversario se colocaban ventajosamente en posición de tiro contra las clásicas formaciones cerradas de los cazas británicos que como consecuencia se encontraban en condiciones de inferioridad. La RAF adoptó rápidamente la táctica alemana con lo que la situación se equilibró en este sentido.

— La Luftwaffe quiso atraer a la aviación británica dentro del corto radio de acción de sus Me-109. La RAF respondió replegándose a bases del interior mientras formaba una barrera defensiva en las inmediaciones de Londres. Los cazas alemanes, derrochando valor, sucumbían estérilmente en el límite de su radio de acción y ante las combinadas defensas enemigas, sin que los "cebos" de Goering fueran demasiado atractivos.

— Hitler quería una acción táctica. Londres, si bien aceptó en principio el combate caza contra caza, se decidió rápidamente por la opción de repliegue estratégico.

Ante esta disyuntiva los estrategas de Berlín recurrieron de nuevo a las teorías del italiano Dohuet: "Para conseguir la victoria es preciso destruir la fuerza enemiga en tierra". Es en este momento cuando "por primera vez en la historia militar, nos dice el ya citado Galland en sus memorias, se pensó utilizar una poderosa fuerza aérea con fines

(1) Según Jacques Chastened en su Historia de la Tercera República ("El Drama Final"), Alemania disponía de 3.227 aparatos y los aliados (Francia y Gran Bretaña) algo más de 2.900, y añade: "Desde el punto de vista numérico, la inferioridad de la aviación aliada sólo es abrumadora en bombarderos..."



Los Me-109 sirvieron de escolta a los bombarderos alemanes en sus incursiones sobre Inglaterra.

estratégicos". Mas, la Luftwaffe no estaba preparada para ello.

A partir del 13 de agosto y bajo la escolta limitada de los Me-109 y Me-110 los bombarderos alemanes comenzaron sus incursiones sobre las bases y las aeronaves de la isla, pero ante el espectacular aumento diario de pérdidas Goering, de error en error, dispuso que los cazas volaran "cercando" a los Ju-87 y por lo tanto a su misma velocidad, con lo que aquellos perdieron su principal ventaja: la movilidad. No obstante y a pesar de las enormes pérdidas sufridas por la Luftwaffe, el constante machaqueo sobre bases y aeródromos y el continuo enfrentamiento aéreo, habían conseguido dañar gravemente la moral de la RAF que se encontraba con escasos medios, con una infraestructura gravemente dañada, con una preocupante escasez de pilotos y con la moral muy baja.

En ese preciso momento, el mando alemán herido en su orgullo decide, con una total falta de coherencia, vengar la afrenta del bombardeo de Berlín, cambiando sus objetivos. Primero serán las instalaciones portuarias, después los depósitos de petróleo, posteriormente las más diversas zonas, instalaciones y edificios de la ciudad del Támesis. Treinta y ocho grandes bombardeos se sucedieron a partir del 7 de septiembre, todos con el grave inconveniente de la escasa autonomía de los cazas de escolta,

lo que obligaba a las formaciones a seguir un rígido recorrido. Dowding concentró todos sus medios en la zona de acción. Los globos barrera y las defensas antiaéreas obligaron al enemigo a efectuar los vuelos a alta cota, perdiendo como consecuencia precisión en sus ataques. Los Ju-87, Stukas, ante las alarmantes pérdidas que sufrían, tuvieron que ser retirados del frente; la reconversión de los cazas en cazabombarderos aportó, asimismo, un nuevo fracaso.

Las pérdidas de la Luftwaffe y su impotencia eran cada vez más preocupantes, su pérdida de credibilidad seguía un ritmo inverso al del aumento de la capacidad de defensa y ataque de la RAF que había conseguido reparar su infraestructura y cuya poderosa industria aeronáutica, fuera del alcance de los bombarderos nazis, se afanaba en producir más y mejor.

El 17 de septiembre de 1940 Hitler ya sabe que, aunque no tiene perdida la guerra, sí ha perdido la posibilidad de ganarla: Ante la imposibilidad de conseguir la superioridad aérea, pospone indefinidamente la "Operación León Marino".

Aunque las incursiones continuaron hasta la primavera del 41 —en lo que se ha dado en llamar la última fase de la Batalla de Inglaterra—, con ataques nocturnos sobre Londres, Birmingham, Liverpool, Manchester, etc., el alto mando ale-

mán era plenamente consciente de que la "batalla" estaba perdida.

Máxime teniendo en cuenta que el Reino Unido, que ya disponía desde 1935 de bombarderos pesados de gran radio de acción, tales como los cuatrimotores Stirling y Halifax y el Lancaster, empleó a partir de mayo de 1940 a estos aparatos en acciones de bombardeo de las comunicaciones del frente occidental, de la industria pesada del Ruhr, de los depósitos de combustible de Hamburgo y Bremen, de fábricas diversas, especialmente de aeronáutica y de la "flota de invasión alemana" en su propios puertos holandeses y franceses, desbaratando la infraestructura de éstos, sin que la Fuerza Aérea alemana pudiera hacer gran cosa por evitarlo. Posteriormente sus bombarderos se internarían en el corazón del poder nazi dejando caer su mortífera carga sobre los más diversos lugares de la geografía alemana. La Luftwaffe, ya a la defensiva, no pudo impedir la masacre.

Alemania no tuvo conciencia estratégica de la Guerra Aérea y por lo tanto no se preparó para tal evento. En descargo de su fracaso es preciso recordar que desde los primeros momentos, Gran Bretaña, contó con un incondicional aliado que le facilitó la localización y situación de las formaciones militares enemigas: el radar. Los nazis tardaron más en conseguir la perfección de este nuevo arma. ■