

Sobrevolando la II Guerra Mundial

La guerra en el aire... y desde el aire

ANTONIO RÍOS DOMÍNGUEZ
General (retirado)
del Ejército del Aire

Si cuando se habla de guerra terrestre y de guerra naval hablamos del ámbito específico donde estas se desarrollan, no ocurre así con la guerra aérea, que interviene en los tres elementos. Toda la actuación de la Fuerza Aérea en las operaciones terrestres y navales de la II Guerra Mundial forma parte de la guerra aérea.

He querido dejar para el final de este conjunto de artículos sobre la II Guerra Mundial la exposición de cómo las fuerzas aéreas pretendieron acelerar o incluso acabar la guerra, atacando el interior del territorio enemigo.

La experiencia de la I GM demostró lo que podía significar la aviación en una futura contienda. Una misión enviada a Europa en 1919 por el presidente de EE.UU. Woodrow Wilson concluyó que «inevitablemente cualquier futuro conflicto se iniciará con

gran actividad aérea mucho antes de que haya contacto en tierra o por mar, y la victoria solo se inclinará hacia el primer beligerante que sea capaz de conseguir y mantener la supremacía en el aire». No es de extrañar que la Guerra Civil española fuera campo de experiencias y objeto de estudio de los futuros contendientes. Los Estados Unidos tenían observadores, recibiendo informes tanto del bando nacional como del republicano, los cuales «eran estudiados con avidez por el General Arnold y su estado mayor», y no solo ellos. En la revista *Nature* de 29 de octubre de 1938 se publicó un estudio sobre la probabilidad de morir en una incursión aérea, utilizando datos recogidos de la experiencia de la guerra en España.

La guerra aérea ofreció algunas paradojas difíciles de comprender. La Luftwaffe (Lw), fuerza aérea que no

tenía prevista una campaña estratégica, era la única que se había dotado de un sistema de navegación y de bombardeo de precisión, el *Knickebein*. Gran Bretaña (GB) que, al decir del historiador Terraine, llevaba veinte años planeando el bombardeo de Alemania, tardó más de dos en tener algo parecido, el *Gee*, que se aproximaba más a lo que conocemos como un sistema de navegación. La última paradoja podría ser la de los Estados Unidos, que ni iban a entrar en guerra, ni tenían aviación propiamente dicha, pero siguiendo un proceso inverso al lógico, anticiparon un plan para el bombardeo estratégico de Alemania y crearon una fuerza aérea.

Cuando se desencadenaron las hostilidades, el temor a lo que podía significar el bombardeo aéreo indiscriminado hizo que, hasta mayo de 1940, tanto Gran Bretaña como Ale-

Aviones de reconocimiento de la RAF sobre Dunkerque. (Imagen: Wikipedia)



mania limitaran el uso de la aviación, atacando solo objetivos en el mar o costeros para evitar daños colaterales. No obstante, posteriormente por el principio de acción-reacción se generaliza el conflicto aéreo. Bombardeo del Ruhr ordenado por Churchill versus ataques de la Lw preparando la posible invasión: bombardeo accidental de Londres versus bombardeo de Berlín por la RAF, posterior comienzo del Blitz contra Londres. Bombardeo de objetivos industriales en Coventry versus bombardeo de la ciudad de Mannheim.

LA OFENSIVA DE BOMBARDEO BRITÁNICA

Desde la declaración de la guerra el 3 de septiembre de 1939, la RAF comenzó las operaciones diurnas contra blancos marítimos, y el Bomber Command (BC) operaciones nocturnas de lanzamiento de octavillas, que en palabras del mariscal Harris, solo sirvió para regar Alemania de papel higiénico para toda la guerra. Las operaciones diurnas sufrían grandes pérdidas, no así las nocturnas, con lo que se fue imponiendo la se-

gunda opción, a pesar de la dificultad que entrañaba por la falta de preparación de los pilotos y disponibilidad de equipos (en unas maniobras en el año 1938 los aviones habían sido incapaces de localizar la ciudad de Birmingham a pesar de estar iluminada). Se tardaron dos años en contar con el Gee, que volando por el interior de Alemania solo proporcionaba una imprecisión de unos tres kilómetros, y otro año y medio más para el Oboe, el cual en la zona del Ruhr, permitía una precisión de poco más de cien metros.

En los ataques británicos se designaban como objetivos instalaciones militares o industriales; esto cambiaría tras el bombardeo de Coventry, que trajo como represalia el de Mannheim, en la noche del 16 de diciembre de 1940. El de Coventry fue un ataque selectivo contra industrias de interés militar, utilizando el Knickerbein. En cambio el segundo, apoyado por la indignación pública consecuencia del primero, y reflejado en la orden de operaciones, fue un ataque al centro de la ciudad. Durante el año 1941 continuaron los

bombardeos con el fin de informar a la opinión pública nacional y mundial, también a la alemana, de que la guerra no había terminado. En julio, el informe Butt sacó a la luz que los bombarderos que llegaban a la zona de un objetivo esparcían las bombas en un círculo de ocho kilómetros de radio en torno al mismo, y en medio de la diatriba sobre la utilidad del bombardeo el Gabinete de Guerra aprobó el llamado bombardeo de área contra la población, bajo el eufemístico nombre de ataque a la moral, y la directiva se firmó el 14 de febrero de 1942, una semana antes de que el mariscal Harris se pusiera al frente del Mando de Bombardeo.

En el año 1942 la ofensiva de bombardeo empezó a tomar impulso: aumentaron los aviones disponibles, algunos bombarderos pesados; entró el servicio el Gee y para emplearlo se organizó la fuerza de señaladores (Pathfinder Force) con el fin de marcar los objetivos a los bombarderos utilizando distintos artificios pirotécnicos; empezó a llegar a Gran Bretaña la Octava Fuerza Aérea de los Estados Unidos con su política de bombar-



Varsovia en ruinas tras un bombardeo. (Imagen: Wikimedia)

Colonia en 1945 tras los bombardeos. (Imagen: Departamento de Defensa de EE.UU)



deo diurno de precisión. Todas las circunstancias antedichas confluyeron en la destrucción de la ciudad histórica de Lübeck y el devastador ataque sufrido por Colonia la noche del 31 de mayo, la primera incursión con 1000 aviones, que contando con el Gee, permitió saturar las defensas y concentrar el lanzamiento de bombas. Se atacaron otras ciudades industriales del Ruhr. Lord Cherwell, asesor de Churchill, había elaborado una lista de 53 ciudades donde vivían 22 millones de alemanes y que, de ser atacadas, dejarían sin techo a un tercio de la población, y Harris asumió con entusiasmo esa tarea.

En diciembre del 42 entraron en servicio dos ayudas que surtirían efecto el año siguiente: el Oboe y el H2S. El Oboe era un auténtico equipo para el bombardeo a ciegas que en la zona del Ruhr daba un error de poco más de cien metros; el Mosquito podía utilizarlo más al interior de Alemania por volar más alto. El Mosquito era el avión furtivo de la época, su altitud de vuelo y su velocidad lo hacían prácticamente inalcanzable y su construcción, básicamente de madera, le

daba una baja firma radar; era capaz de llegar a Berlín con una bomba de 1800 kilos y soltarla con precisión. Aparte de su empleo en la fuerza de señaladores, realizaba sus propias misiones de hostigamiento, en grupo o en solitario, en ocasiones amargando algún acto público a los nazis. Una acción poco conocida del Mosquito fue la extracción de Suecia, en la bodega de bombas del físico Niels Bohr, que había escapado de Dinamarca en un bote de remos. Bohr se incorporaría al Proyecto Manhattan, la fabricación de la bomba atómica. La otra ayuda sería el H2S, un radar aire-tierra que hacía realmente autónomo al avión, aunque no era muy preciso, salvo en objetivos situados cerca de cursos o superficies de agua.

Durante el año 1943, a pesar de las pérdidas, siguió aumentando la disponibilidad de bombarderos, en particular los cuatrimotores, y la actividad del BC se estructuró en tres campañas: Batalla del Ruhr, de marzo a julio; Batalla de Hamburgo, de julio a noviembre, bautizada como Operación Gomorra explica claramente su propósito; y la Batalla de Berlín,

de noviembre hasta marzo de 1944. Harris diría a Churchill que esta batalla les podría costar cuatrocientos o quinientos bombarderos, pero que a los alemanes les costaría la guerra. En estas campañas no solo se atacaban las ciudades principales, sino que se atacaban otras muchas para evitar que la defensa se concentrara en un objetivo determinado, y el empleo de las nuevas ayudas aumentaba la destrucción, lo que exigía grandes recursos humanos y materiales para reparaciones. La Octava Fuerza Aérea estadounidense participó en diversa medida en estas campañas bombardeando de día.

La Batalla del Ruhr se inauguró con el ataque a la fábrica Krupp ubicada en el centro de Essen y siguió con otras grandes ciudades situadas en la cuenca del citado río. La noche del 24 de julio se desató la Operación Gomorra, en la que Hamburgo recibió durante cuatro noches nueve mil toneladas de bombas explosivas e incendiarias. Se generó una tormenta de fuego de efectos catastróficos. Murieron entre treinta y cuarenta mil personas y la mitad de las casas

fueron destruidas, la industria sufrió grandes daños y un millón de personas huyó de la ciudad. Sin embargo, los atacantes sufrieron pocas bajas, ya que se utilizaron por primera vez virutas de aluminio (*window*, hoy día *chaff*) para ocultar la incursión al radar. Speer, el ministro de armamento de Hitler, diría que seis ataques como ese acabarían con Alemania. Hasta noviembre se realizarían treinta y tres ataques contra ciudades importantes, incluidas Milán, Turín y Génova.

Seguidamente se inició la Batalla de Berlín, que se prolongaría hasta marzo de 1944. La capital sufrió 16 grandes ataques y en los últimos días del período se unió la Octava, efectuando cuatro ataques diurnos, con escolta de caza. Hubo otros 19 ataques contra grandes ciudades. En contra de lo dicho por Harris, la operación representó un éxito de la caza nocturna alemana. En el conjunto de las tres batallas se efectuaron más de 55 000 salidas y fueron derribados dos. 864 bombarderos con aproximadamente 20 000 tripulantes.

Alemania había instalado un elaborado sistema de defensa aérea compuesto de varios cinturones de radar que controlaban miles de cañones

antiaéreos (*flak*) y a la caza nocturna. Para saturar las defensas y disminuir el tiempo sobre el objetivo los aviones atacantes volaban formando una nube de bombarderos (que expresa adecuadamente lo que era la *bomber stream*). Los centenares de aviones volaban siguiendo una ruta común y a cada uno se le asignaba una banda de altitud y una hora sobre el objetivo; cada avión hacía su puntería y bombardeaba individualmente. Nadie veía a ninguno de los que tenía alrededor, salvo cuando era alcanzado por la artillería antiaérea o la caza, o cuando algunos chocaban entre sí. En un ataque de esta entidad, la «nube» podía extenderse más de 100 kilómetros, ocupar 20 de frente y escalonarse en 2000 metros. Los cazas se infiltraban en la «nube» y con su propio radar iban seleccionando los objetivos a atacar. La *flak* aguardaba en el objetivo. Esto se prolongaba varias horas.

LA FUERZA AÉREA DE LOS EE.UU.

El 10 de julio de 1941 la División de Planes de Guerra Aérea (AWPD) la forman el general Arnold junto a cuatro oficiales. Ese mismo mes, el presidente de Estados Unidos pidió

que «se preparara una estimación global de lo que sería necesario para derrotar a nuestros potenciales enemigos». El 3 de agosto, el general Arnold encargó a AWPD elaborar la parte específicamente aérea, la primera vez que los aviadores hacían sus planes, dándoles diez días de plazo. El 12 de agosto presentaron el AWPD-1, el plan para una campaña de bombardeo estratégico de Alemania. Seleccionaron 154 objetivos que consideraron claves y calcularon las salidas necesarias para destruirlos con un 90% de probabilidad en una campaña de seis meses, contabilizando seis salidas por avión al mes. Como objetivo ineludible previo se determinó la destrucción de la caza alemana. La cifra total de aviones necesarios la fijaría el AWPD-1 en 13 038 bombarderos y 8 775 cazas para defender las más de ciento cincuenta bases aéreas necesarias. Teniendo en cuenta necesidades de entrenamiento y de transporte, el programa representaba pasar de 6 000 aviones y 50 000 efectivos encuadrados en el Ejército de Tierra, a una Fuerza Aérea de más de dos millones de personas y 63 000 aviones y como forma de actuación el bombardeo diurno de



Lockheed P-38. (Imagen: USAF Museum Photo Archive)

precisión en formación, protegiéndose mutuamente con su armamento. El plan preveía un período de dos años desde su aprobación hasta poder empezar la campaña.

Como primera acción del plan se activó la Octava Fuerza Aérea, que empezó a llegar a Gran Bretaña en julio de 1942 para realizar la primera misión el 17 de agosto, atacando el ferrocarril en Rouen con 12 aviones, pero las necesidades de otros teatros frenaron sus acciones, y hasta marzo de 1943 no se pudo lanzar de forma regular ataques con 100 aviones en los países ocupados. Al ir aumentando sus efectivos y su preparación, fue aumentando la entidad de las incursiones y la penetración en Alemania. La incursión más famosa de la guerra probablemente sea la número 115 de las realizadas, la efectuada contra la fábrica de rodamientos de Schweinfurt, el 14 de octubre de 1943 (el «jueves negro»). Cuando los abandonó la escolta, 400 caza de la Lw los asaltaron durante seis horas; de 300 aviones que participaron en el ataque fueron derribados 60 y dañados casi 150. No se repetirían incursiones en profundidad hasta no contar con cazas de escolta con el alcance adecuado, primero P-47 con depósitos lanzables, luego el P-38 y finalmente el P-51 Mustang en diciembre de 1943, que podía llegar a casi cualquier punto de Europa.

Para conquistar la superioridad aérea con vistas al cada vez más inminente desembarco en Normandía, la Octava planeó la operación Argument, la Big Week, una semana de ataque concentrado contra la industria aeronáutica y aeródromos, a la que también contribuyeron la Decimoquinta Fuerza Aérea desde Italia y el BC con ataques nocturnos a objetivos relacionados. Los cazas participaron de forma activa, ya que desde enero de 1944 su misión había sido sustituida de «traer los bombarderos a casa» por «destruir la caza enemiga donde se encuentre, ya sea en el aire,



Foto de propaganda alemana en la que se muestra a un Heinkel He 111 sobrevolando Londres. (Imagen: German Air Force)

en tierra o en las fábricas», por lo que pasaron de la defensiva a la ofensiva. Casi todas las principales factorías aeronáuticas quedaron gravemente dañadas, lo que unido a los ataques contra la producción de combustible, y en particular gasolina de aviación, provocó que en abril la superioridad aérea en los cielos de Europa fuera de los aliados.

LA OFENSIVA COMBINADA DE BOMBARDEO (CBO)

Tanto la ofensiva contra la industria aeronáutica y los enfrentamientos con la caza alemana, como la ofensiva contra la producción de combustible se hacían en cumplimiento del plan para la Ofensiva Combinada de Bombardeo aprobado tras la Conferencia de Casablanca de enero de 1943. Después de la Big Week, en abril de 1944 todas las fuerzas aéreas se pusieron bajo el control de general Eisenhower para atender necesidades derivadas de la inminente invasión. Eisenhower se decidió por el llamado plan de transportes, el ataque a las redes de transporte del norte de Europa y oeste de Alemania, al que se dedicaron todas las fuerzas aé-

reas disponibles, pero a la Octava le permitió compaginarlo con el ataque que había planeado a la industria del combustible, y el 12 y 28 de mayo más de 1000 aviones atacaron 12 plantas de combustible, lo que provocó una vigorosa reacción de Lw para proteger y reparar las instalaciones; por primera vez la producción de esas plantas dejó de cubrir las necesidades de la Lw. También la Decimoquinta, sin abandonar sus objetivos del plan de transporte, se encargó de la refinería de Ploesti, que dejó de funcionar a mediados de agosto. La escasez de combustible empezó a hacerse notar en la maquinaria militar alemana. Hasta septiembre estos ataques se solaparon con los ataques a los nudos de comunicaciones del continente para reducir o impedir la movilidad alemana, aeródromos, puentes (se cortaron todos los del Sena) baterías costeras y las propias playas antes del desembarco. En septiembre las fuerzas aéreas volvieron a sus cadenas de mando nacionales, momento a partir del cual se puede decir que la CBO adquirió una unidad de propósito que quizás había faltado. El 25 de septiembre de 1944 se firmó la Directiva de Bombardeo Es-

tratégico n.º 1, que fijaba la prioridad en combustible y equipo militar, y en octubre la n.º 2, que mantenía combustible, pero pasaba a introducir el sistema de transportes de Alemania para favorecer el avance aliado; para noviembre el corazón económico del Ruhr había quedado aislado del resto de Alemania. En enero de 1945 la producción de gasolina de aviación era menos de la décima parte de la que se producía en abril de 1944, y la de automoción poco más de un tercio. Tanto la Lw como el Ejército de Tierra tuvieron que recortar actividades esenciales y se vieron imposibilitados de realizar operaciones de envergadura. La ofensiva alemana de diciembre de 1944 contaba con el combustible que nunca llegó, el cual pensaba capturar a los aliados, y en el este, en febrero y marzo de 1945, 1200 tanques que habían reunido los alemanes para frenar a los rusos en la cabeza de puente de Baranov, fueron sobrepasados sin que pudieran moverse.

El 15 de abril se emitió la Directiva de Bombardeo Estratégico n.º 4, por la que se suspendió el bombardeo estratégico en Europa, llevando a cabo solo los de carácter táctico contra la Lw y la red de comunicaciones, para evitar la transferencia de fuerzas de una a otra zona. El 26 de abril los mandos, que habían llevado el peso de la ofensiva estratégica, comenzaron la repatriación de prisioneros de guerra y el 29 comenzó la Operación Maná, el suministro de alimentos a los holandeses por vía aérea.

UNA RECAPITULACIÓN

El bombardeo de Europa ha recibido numerosas críticas, tanto desde el punto de vista ético como práctico; no se puede sino estar de acuerdo con ellas en lo relativo al ataque indiscriminado a la población, lo cual era sabido por los que organizaron la campaña. Casi al final de la guerra Churchill, que había sido instigador de la campaña, intentó desmarcarse reprochándole al jefe de Estado Mayor del Aire, por

carta, las acciones que se estaban realizando. Ante las protestas de este, Churchill tuvo que retirar la misma. Tampoco se quiere dar la impresión de que solo los británicos practicaron el bombardeo indiscriminado ya que, si en Europa los estadounidenses pudieran salir más exculpados, no ocurre lo mismo al mencionar el bombardeo de Japón.

El mejor resumen que cabe hacer podría ser basado en el criticado US Strategic Bombing Survey, estudio encargado por la Fuerza Aérea estadounidense a un panel independiente de expertos civiles. Se volaron 1440000 salidas de bombardeo y 2680000 de caza. En acciones aéreas se perdieron 79265 aviones estadounidenses y 79281 aviones británicos, más de 18000 estadounidenses y 22000 británicos se perdieron o resultaron dañados sin posibilidad de reparación. Con mucha diferencia el mayor porcentaje de bombas fue lanzado después del desembarco en Normandía (1,18 millones de toneladas de 1,42 millones lanzadas). La ofensiva puso a la Lw y a Alemania a la defensiva, creando un frente interno que absorbió recursos que hubieran hecho su efecto en otros.

Los aviadores tampoco han sido muy bien tratados, el cine siempre los presenta disfrutando en una cafetería en contraposición a la dura vida del infante en su trinchera. En los seis años de guerra murieron casi 56000 tripulantes del Bomber Command casi la mitad de los 125000 tripulantes que sirvieron en el mando. De cada 100 aviadores que entraban en una unidad de entrenamiento operativo, 51 morirían en operaciones de combate, otros 12 muertos o heridos en accidentes no operativos y 12 desaparecidos o prisioneros de guerra, solo 24 de los 100 saldrían indemnes. La Octava Fuerza Aérea sufrió más bajas que todo el Cuerpo de Infantería de Marina.

Antes del final oficial de la guerra Alemania ya estaba derrotada, lo que no quiere decir que no fuera necesaria la invasión para certificarlo. El ataque a la red de transportes no solo dejó aislado el Ruhr del resto de Alemania, sino que esta había dejado de ser una economía unitaria. Cada región subsistía aislada de la otra. El ataque al sistema de combustible había paralizado la maquinaria militar alemana. Como concluyó el USSBS, no solo el poder aéreo estratégico, sino el poder aéreo en general, fue decisivo en la victoria. ■



Un soldado británico observa el cielo londinense. (Imagen: Wikipedia)