

# Crónica de la Guerra

## La Campaña del Oeste

Por ANTONIO LLOP LAMARCA  
TENIENTE CORONEL DE AVIACIÓN

Resuelta virtualmente la campaña de Noruega, con cuyo victorioso desenlace habrá cubierto Alemania su flanco derecho y creado al mismo tiempo una excelente base para el desarrollo de futuras acciones navales sobre las comunicaciones de la Gran Bretaña, considera el Führer alemán que ha llegado la hora de buscar sobre el frente terrestre de Occidente una victoria que le proporcione nuevas posiciones ofensivas contra su gran enemigo: Inglaterra.

En la guerra que hasta el momento en estudio ha sostenido el Ejército alemán, ha tenido enfrente un enemigo al que, sin duda—para mejor explicarse la rapidez de las victorias obtenidas y el carácter rotundo y definitivo de las mismas, en las que se ha llegado al total aplastamiento de los adversarios—, se ha juzgado como de escaso valor combativo. Se ha considerado por algunos, que las valientes tropas polacas no se habían batido, que su Aviación frente a la alemana debía considerarse punto menos que inexistente y que el Ejército inglés sólo había hecho en Noruega un gesto, pero que un éxito semejante sería de todo punto imposible alcanzarlo contra un Ejército que, como el francés, era considerado, si no como el mejor del mundo (como a todas horas manifestaban los Círculos oficiales de los aliados y su Prensa), sí como uno de los más eficientes, que parcial o totalmente, ha sido tomado como modelo por otros pueblos para la constitución y funcionamiento de sus organismos armados. La definitiva victoria que Alemania alcanzó sobre el Ejército francés y el bien equipado Cuerpo expedicionario inglés, sin que toda la Aviación aliada pudiera impedir la conquista del dominio en el espacio aéreo sobre el teatro de la lucha por las alas alemanas, demostrando así la posibilidad de una guerra de movimiento, merece la máxima atención.

El Generalísimo del Ejército alemán, Von Brauchitsch, teniendo como Jefe de E. M. al General de Artillería Halder, recibe la orden de atravesar la frontera belga y holandesa, con el fin de alcanzar, después de romper el sistema de fortificaciones establecido en el sur de Bélgica, la costa francesa del canal de la Mancha, atraer al Ejército francés a una lucha en campo abierto, para la cual no estaba preparado, y crear las condiciones necesarias para lograr el aniquilamiento de los Ejércitos franco-ingleses concentrados al norte del Aisne y del Somme. El avance debía de ser rapidísimo para conseguir un primer aislamiento de las fuerzas belgo-holandesas, así como de las aliadas que acudieran en su socorro, y que cortadas sus comunicaciones con el resto del Ejército francés, debían de ser rechazadas sobre la costa Noroeste, y batidas en una primer batalla de aniquilamiento.

El Ejército alemán, desde la frontera suiza hasta el mar, estaba dividido en tres grandes grupos: En el ala derecha, un primer grupo, al mando del General Von Bock, alcan-

zaba hasta la región de Lieja; otro grupo comprendía desde esta región hasta el Mosela, estando a las órdenes del General Von Rundstedt, y un tercero, mandado por el General Von Leeb, constituía el ala izquierda frente a la línea Maginot. Este último grupo no debía de tomar parte en la primera fase de las operaciones.

El peso de esta primera parte de la ofensiva debía de gravitar sobre las tropas del General Rundstedt. El ala derecha debía ocupar rápidamente el territorio holandés, haciendo suprimir toda posibilidad de una reacción aliada que pudiera constituir un peligro para el flanco alemán.

La Aviación debía de jugar en esta campaña, como en las anteriores, un papel principalísimo, teniendo como primera misión el aniquilamiento en sus bases y en el aire de la Armada aérea enemiga, para poder más tarde emplearse a fondo en una terrible labor de destrucción de cuantos obstáculos pudieran oponerse al avance de las tropas alemanas, facilitándoles por todos los medios la consecución de sus objetivos, y teniendo al mando alemán completa y exactísimamente informado de los movimientos de los Ejércitos aliados. Estos movimientos debían de ser, además, entorpecidos, y las tropas franco-inglesas debían llegar al contacto con las alemanas, tan quebrantadas moral y materialmente como fuera posible conseguir.

El Arma aérea era mandada por el Mariscal Goering, asesorado por el Jefe de Estado Mayor del Aire, General Geschonneck. Debían intervenir las Flotas aéreas 2 y 3, mandadas, respectivamente, por los Generales de Aviación, hoy Mariscales, Kesselring y Sperrle, cuyos Jefes de Estados Mayores eran el General Speidel y el Coronel Kirtel. Las dos Flotas constituían el primer Cuerpo de Aviación al mando del General Grauert. El segundo Cuerpo lo mandaba el General Loerzer, y el cuarto el General Killer; el quinto el General Rittel Von Grein; el octavo el General Doctor Ingeniero Barón de Richthofen. Una división de Aviación, la novena, al mando del General Koele, no formaba parte de ningún Cuerpo, y las tropas paracaidistas estaban colocadas bajo el mando del General de Aviación Student. Dos Cuerpos de AA estaban colocados a las órdenes del General Weise y del General Derloch. Además de estos Cuerpos se dispusieron otras Unidades AA a las órdenes del General Bogatsch. La mayor parte del total de las Fuerzas Aéreas alemanas se habían juzgado necesarias para la consecución de la supremacía aérea y de la victoria terrestre.

### Ocupación de Holanda.

Las concentraciones alemanas en la frontera de Holanda producen la alarma en el país.

El día 7 el Gobierno holandés anula todos los permisos, no sólo los concedidos al personal militar que se encuentra

en filas, sino también los que disfruta el personal ocupado en la industria de armamentos.

Los temores del Gobierno van en aumento, y al día siguiente suspende las comunicaciones telefónicas con el extranjero.

No sólo son tomadas medidas de orden militar en la frontera, sino que, reciente el ejemplo de la ocupación de los principales puntos estratégicos en Noruega mediante el lanzamiento de tropas paracaidistas, inmediatamente seguidas de desembarcos aéreos, además de ser atendida la defensa de los aeródromos, se ordena la ocupación de numerosos edificios públicos.

El día 10 de mayo, paralelamente a la acción emprendida por el Ejército y el Arma Aérea alemanes, el Gobierno del Reich se dirige en una nota a los de Bélgica y Holanda acusándoles de no haber mantenido una estricta neutralidad. El Gobierno belga es acusado de haber prestado ayuda a las tentativas del Intelligence Service, encaminadas a provocar una revolución en el país alemán. El Estado Mayor General belga, según la nota, ha prestado su ayuda a la organización inglesa, cuya principal finalidad consistía en la desaparición del Führer y del Gobierno alemán por todos los medios posibles.

Igualmente es acusada Bélgica de fortificar únicamente la frontera alemana, sin que las reiteradas demandas encaminadas a conseguir la suspensión de las obras hayan conseguido otra cosa que promesas no cumplidas.

El Gobierno holandés es acusado de consentir la continua violación de su espacio aéreo por parte de la Aviación inglesa, que hasta la fecha ha penetrado en el territorio alemán (a través de la frontera holandesa) ciento veintisiete veces. (Comprobadas.)

Al estallar el conflicto, los Gobiernos belga y holandés movilizaron sus tropas desplegándolas sobre todas las fronteras, pero poco tiempo después, y simultáneamente con la colaboración cada vez más estrecha que se estableció entre los Estados Mayores de Holanda y Bélgica, y los de Inglaterra y Francia, las fronteras occidentales de estos países fueron completamente desguarnecidas, atendiéndose únicamente a la frontera alemana.

Esta concentración sobre la frontera alemana fué hecha cuando Alemania no había concentrado en absoluto ningún elemento ante Bélgica y los Países Bajos, y cuando

Inglaterra y Francia habían reunido un fuerte Ejército motorizado en la frontera franco-belga. Oficiales ingleses y franceses han reconocido los aeródromos belgas y holandeses, ordenando determinadas modificaciones en ellos.

Los Gobiernos belga y holandés son invitados en la misma nota a no oponerse al paso de las tropas alemanas por su territorio, ofreciéndoseles el respeto a su independencia, no sólo en la parte europea de su territorio, sino también en sus posesiones de ultramar, sobre las que el Gobierno alemán manifiesta no tener pretensión ninguna.

Los Gobiernos belga y holandés rechazan esta pretensión del alemán, y piden la ayuda franco-inglesa, que les es ofrecida inmediatamente.

Otra nota es dirigida al Gran Ducado de Luxemburgo, en la que se espera que su Gobierno se dé cuenta de la situación creada, manifestándole la intención alemana de no atacar la integridad territorial ni la independencia política del Gran Ducado.

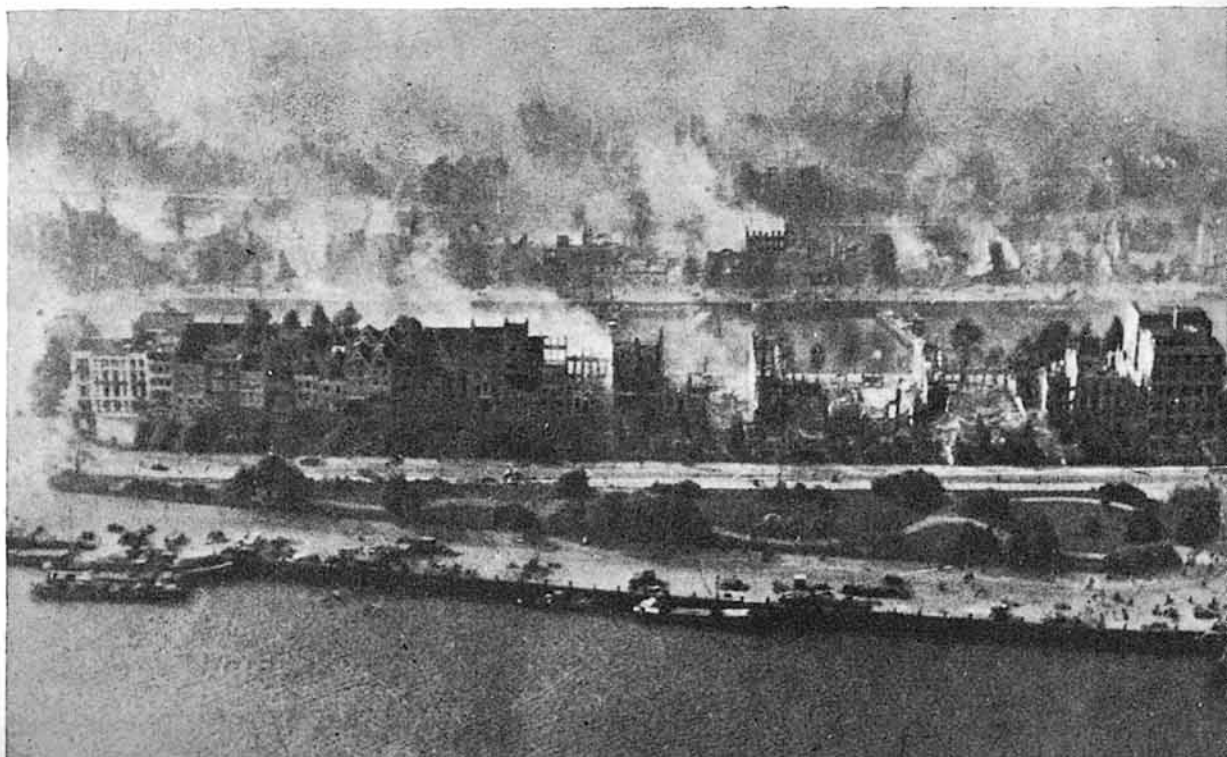
A las cinco de la mañana del día 10, el Ejército alemán da comienzo a su ataque atravesando las fronteras de Bélgica, Holanda y Luxemburgo, al mismo tiempo que fuertes ataques aéreos tienen lugar contra los objetivos militares de Holanda. Igualmente, la Aviación francesa sufre un fortísimo ataque en sus propias bases, al mismo tiempo que las estaciones francesas y otros objetivos, principalmente nudos de comunicaciones, son atacados con furia. Nancy, Lille, Lyon, Colmar, Pontoix, Lisheuil, Bethune, Cholques, Lens, Dunquerque, Hacebruck, Abbeville, Calais, Doullens, Albert, Evere, Saint-Omer, Vitry-le-François, Metz, Reims y Dijon son testigos de la eficacia del ataque de la Luftwaffe. Un total de trescientos o cuatrocientos aviones quedan destruidos en los 72 aeródromos atacados.

En combates aéreos han sido derribados 23 aviones aliados, y 26 aparatos alemanes constituyen el tributo que la Aviación alemana rinde a cambio de los altos resultados obtenidos.

En este primer día quedan ocupados Maestricht y Malmédy; ha sido alcanzado el Issel, y el Mosa se cruza por varios puntos.

Después del éxito obtenido en la campaña de Noruega, no podían dejar de emplearse las Unidades de paracaidistas que, efectivamente, han sido lanzadas en las inmediaciones de Rotterdam, La Haya, Nivelles y Lovaina.

Una parte de la ciudad de Rotterdam, ardiendo después del bombardeo aéreo alemán.





El Gobierno belga, que ha aprendido la lección de Varsovia, declara a Bruselas ciudad abierta y toma las medidas oportunas para desposeer a la capital de todo carácter militar.

El día 11 las tropas alemanas cruzan el canal Alberto y llegan a Lieja y La Haya.

En este día tiene lugar la toma del famoso fuerte Eben Emael, que al oeste de Maestricht, sobre el Mosa, bate los pasos de este río y del canal Alberto. Alrededor de este hecho se tejen mil leyendas y se habla de armas secretas y medios desconocidos.

La gloria de la ocupación de la importante fortaleza de Lieja, corresponde a un destacamento aéreo del Ejército alemán, dividido en tres grupos que, transportados en planeadores remolcados, descienden sobre la cubierta del fuerte y sobre la retaguardia de los puentes que habrán de atravesar las tropas alemanas, y que por la rapidez que ha de imprimirse al avance precisa el mando alemán sean sorprendidos sin dar tiempo a su defensa y consiguiente voladura.

Setenta hombres toman tierra en la cubierta del fuerte, lugar que les es familiar por haber practicado suficientemente la acción que debían desarrollar. Sin un momento de vacilación ocupa cada hombre su puesto, y los ocupantes del fuerte quedan impotentes para realizar ninguna acción eficaz, pues cuidadosamente estudiadas cuantas cuestiones pudiera presentar un ataque terrestre, hasta el punto de considerarse imposible el paso del Mosa—que les servía de foso—, no se había previsto la posibilidad de una actuación en la forma en que el ataque ha sido desarrollado, y aquellos hombres, situados sobre su cubierta, imposibilitaban la comunicación de sus ocupantes—verdaderos prisioneros dentro de su coraza—con el resto de las tropas defensoras, y voladas sucesivamente sus cúpulas, hubieron de rendirse sus ocupantes en número superior al millar.

De los otros dos grupos de planeadores, uno de ellos fué descubierto en el aire y fácilmente aniquilado, por lo que las tropas alemanas no pudieron disponer momentáneamente sino de un solo puente, retrasándose con ello el refuerzo de los asaltantes del fuerte Emael, a los que un ataque desde la retaguardia belga hubiera podido destruir, comprometiendo con ello el éxito de la acción alemana.

En definitiva, la conquista del fuerte Eben Emael constituyó un triunfo más de las alas alemanas, en el que, sin que ello reste importancia al éxito, ni disminuya los merecimientos de los valientes ejecutantes, tuvo una gran parte el factor sorpresa, que es difícil pueda repetirse en hechos parecidos, pues no hay que contar con que después de la caída de este fuerte continúen existiendo obras análogas sin una adecuada defensa contra ataques de este género.

Los paracaidistas continúan lloviendo sobre Holanda. Su presencia es acusada en Waalhaven, Rotterdam, Dordrecht, Sliedrecht, Spryen, Terheiden, Oppenvelde, Leyden, Breda, Wassenaar y Schoonhoven, siendo atacados duramente por las tropas holandesas. En Bélgica, en Peuthy, a quince kilómetros de Bruselas, desciende también un destacamento paracaidista.

La Aviación alemana hunde en el canal dos transportes. Un submarino y un destructor son torpedeados.

Continúa el ataque a la Aviación francesa, en cuyas bases y en combates aéreos son destruidos unos 300 aparatos.

El 12, las tropas alemanas ocupan la Groninga, llegando a la costa oeste del Zuiderzee. Después de forzado el Yssel es rota la línea de Grebbe, que de Amersfoort se extiende

hacia Rhener. Al Sur los alemanes se han apoderado de las posiciones de Peel, forzando su paso; igualmente se han abierto camino por el canal Alberto, entre Hasselt y Maestricht, llegando a Lieja y ocupando su ciudadela.

En este día la Aviación alemana derriba en combate 58 aviones aliados, 62 son destruidos por la D. C. A., y en tierra, en los ataques contra las bases francesas, hacen subir las pérdidas aliadas hasta un total de 320 aviones. Las pérdidas aéreas alemanas se cifran en 35 aparatos.

En La Haya, emigrados alemanes intentan la promoción de desórdenes, siendo reducidos por las tropas holandesas.

Continúa el día 13 el avance alemán, cuyas tropas establecen contacto con los paracaidistas y las tropas aerotransportadas de Rotterdam. Lieja está ya asegurada en poder de los alemanes, que continúan su avance en el Gerberland, inundado, y en Brabante. Las tropas alemanas llegan al Rhin y toman el puente de Mjoerdik y Arnheim.

En el ataque alemán intervienen 2.000 carros. El Ejército holandés es batido continuamente por el alemán, elevándose a 18.000 el número de prisioneros que deja en poder de las fuerzas del Reich. En vista de la situación, que se agrava por momentos, el Gobierno holandés sale de La Haya.

El Ejército francés ha acudido en socorro de los invadidos, llegando a la provincia de Brabante, donde las primeras fuerzas francesas establecen contacto con las holandesas. En este día, al oeste de Ourth y en la Bélgica meridional, tienen lugar los primeros encuentros entre el Ejército alemán y las tropas francesas de socorro.

#### Luxemburgo queda ocupado en su totalidad.

En el aire se lucha con dureza extraordinaria. Los aliados pierden 63 aviones en combate aéreo, y al lanzar su Aviación sobre las tropas alemanas en victoriosa marcha, tratando de provocar su desorganización y disminuir su acelerado ritmo de avance, 103 aviones son derribados por el fuego eficaz de la terrible D. C. A. alemana. Las pérdidas de la Luftwaffe ascienden a 27 aparatos.

Los aliados calculan haber derribado en los cuatro primeros días de avance alemán unos 400 aviones. El "Bristol Defiant" hace su debut en los cielos de la lucha.

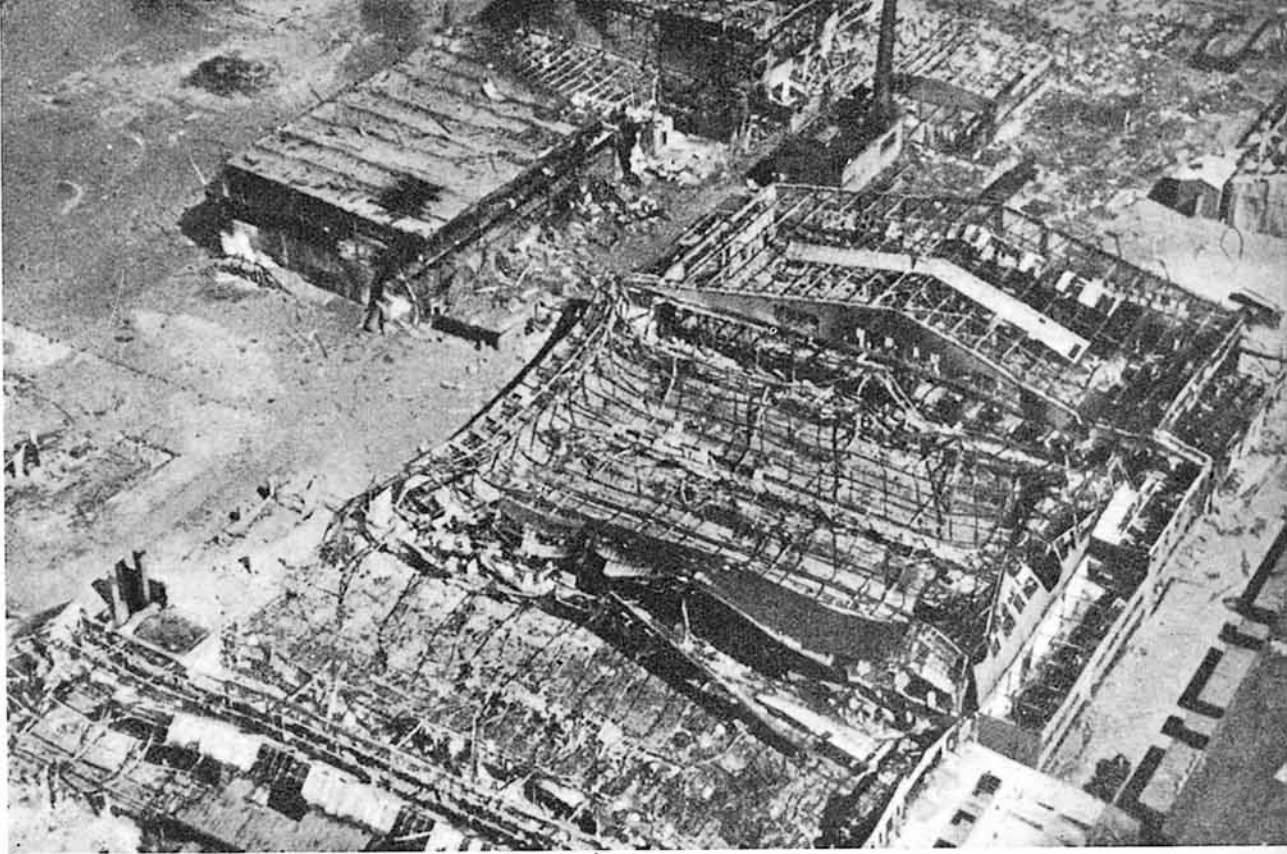
El día 14, después de la caída de Rotterdam, el Jefe de las tropas holandesas deponen las armas, entregándose todo el país, excepto la provincia de Zelanda, donde continúan los combates. Las tropas alemanas llegan a Lygni en el norte de Bélgica, y alcanzan el Mosa entre Lieja y Namur. Después de cruzado el canal de Turnhout, y ocupada totalmente la ciudad de Lieja, son rechazados los aliados hacia la línea del Dyle. En el Mosa ha continuado la batalla durante todo el día, y, después de cruzado el río en territorio francés, los alemanes ocupan Dinant, Givet y Sedán, avanzando por Pirmasens.

La Aviación alemana toma parte activísima en la batalla del Mosa. Durante el día son derribados 150 aviones, de ellos, 17 por la D. C. A. Las pérdidas alemanas ascienden a 47 aparatos.

La Marina inglesa pierde dos cruceros y un destructor hundidos por bombas; otro crucero resulta incendiado, y un transporte, de 25.000 toneladas, hundido. Un transporte inglés interceptado se suicida.

En cinco días ha caído el bastión holandés, y ello ha sido posible por la eficaz intervención en la batalla del Arma Aérea alemana. Primeramente sucumbió el Ejército holandés, que no pudo resistir la actuación combinada de las tro-

Los hangares e instalaciones del aeropuerto de Rotterdam, después de sufrir un bombardeo aéreo.



pas de paracaidistas y los destacamentos de desembarco aéreos, que hicieron posible la veloz marcha de las unidades rápidas de las tropas del General Von Bock, en su marcha por Brabante.

El puente de Mserdyk pudo ser mantenido por los paracaidistas hasta la llegada de los tanques y unidades motorizadas. Las informaciones alemanas reconocen que estas primeras ocupaciones y la rápida acción de las tropas de choque, tras la ruptura de la línea Grebbe hasta el S. E. de Utrecht, lograron este primer importante éxito.

En estos días la Aviación alemana se había empleado a fondo sobre los aeródromos aliados, cuyas instalaciones fueron alcanzadas tan duramente que, en adelante, el Arma Aérea alemana disfrutó de un gran superioridad que paulatinamente había de irse convirtiendo en el dominio del aire, hecho este cuyas consecuencias en el estado actual de la cosa bélica no hace falta destacar. Ya el 10 de mayo fueron destruidos en tierra de 300 a 400 aviones, y no sólo reside la importancia del éxito alcanzado en el ataque brusco y repentino a una Aviación estacionada en sus bases; en el número mayor o menor de aparatos que destruidos en tierra no podrán ya ni oponerse a la conquista del espacio aéreo, ni entorpecer los movimientos de avance de las tropas enemigas, sino que, alcanzados hangares y talleres, destruidos almacenes de municiones e incendiados importantes depósitos de éstas, se priva a la Aviación así atacada de la posibilidad de realizar ordenadamente sus reparaciones y de alimentar el regular refuerzo de las unidades.

Los ataques a las bases francesas, que se extendieron desde Metz hasta Reims y Lyon, continuaron el día 11. En él se destruyeron unos 200 aparatos más, y el 12 otros 190.

La violencia de este primer ataque alcanzó tan extraordinario éxito, que después de estos días apenas tuvo la Aviación aliada algunas raras intervenciones sujetas a un plan debidamente preparado, y aun estas escasas intervenciones habían de convertirse—en virtud del desnivel, ya imposible de conseguir—en otras tantas victorias de las alas alemanas.

No menos importancia tuvo la actuación del Arma Aérea alemana en su acción conjunta con el Ejército, pudiendo

citar como ejemplo de protección al libre movimiento de las tropas propias la defensa del espacio aéreo sobre el Mosa, cuyos puentes provisionales, que tan rápidamente lograron construir los ingenieros alemanes, intentó destruir la Aviación aliada, dando lugar a encarnizados combates que convirtieron la región de Maestricht en un cementerio de aviones. Solamente el 12 de mayo quedaron allí 37 aviones franceses.

Ejemplo de eliminación de obstáculos aniquilando resistencias encarnizadas que, por apoyarse en eficaces instalaciones, exigirían para vencerlas un tiempo precioso, lo tenemos en la caída del fuerte de Boncelles en el campo de Lieja, que después de seis horas seguidas de ininterrumpida actuación de "Stukas" pudo ser dominado. Los efectos sobre este fuerte, cuyas torrecillas eclipsables no habían podido ser eficazmente batidas por la artillería, fueron tan terribles, que la referencia alemana dice: "Unos dos o tres Oficiales solamente se mantienen aún firmes." "Allí abajo no hay muertos que sacar, todo ha sido destrozado en mil pedazos." Los defensores dicen: "Cuando oímos ruido de motores creímos que eran ingleses, pero lo que siguió fué espantoso, sobre nosotros se desencadenó una tormenta como en el día del juicio, y nos dimos cuenta de que estábamos solos."

Como ejemplo de actuación de paracaidistas, tropas transportadas y descensos en planeadores, está el caso de Rotterdam y del fuerte de Emael.

Y para completar el muestrario de diferentes intervenciones del Arma Aérea, en las que ésta ha sido factor esencialísimo, tenemos sus brillantes intervenciones del 14 de mayo en el que fuertes unidades blindadas francesas fueron lanzadas al este de Dyle contra las tropas acorazadas alemanas; a pesar de la superioridad francesa la victoria fué lograda por las armas alemanas, cuyo mando tuvo con tiempo suficiente completa y exacta información merced al excelente servicio de reconocimiento de la Luftwaffe.

En la batalla intervinieron los "Stukas", revelándose como una excelente arma antitanque.

En este mismo día intervino la Aviación alemana en



una operación normal de ruptura de la línea Maginot en Sedán.

Bajo el continuo fuego de bombarderos y destructores se logró la ruptura y el paso del Mosa.

Estas operaciones, en las que fueron empleados unos 45.000 elementos motorizados, tenían importancia decisiva para el desarrollo de la campaña, por hacer posible el avance de las unidades acorazadas sobre San Quintín y Amiens para continuar sobre Abbeville y alcanzar la costa del canal. Aquí fué la Aviación utilizada casi como artillería. Este día, con ocasión de la ruptura de la línea Maginot en Sedán, tuvo lugar la mayor batalla de la guerra. La Aviación franco-inglesa atacó a los aviones alemanes, al mismo tiempo que sus bombarderos intentaban contener el avance. Sólo en Sedán derribaron los cazas alemanes 70 aparatos aliados. En lo sucesivo, las alas alemanas no encontrarían ya en el aire de Francia una resistencia seriamente organizada.

El día 15, los alemanes se apoderan de la posición de Dyle y completan la posesión de los fuertes de Lieja, alguno de los cuales continuaba resistiendo. Pasado el Mosa, entre Namur y Mezières, continúa el avance general.

Un destructor inglés averiado por las bombas de los aviones encalla.

El 16 las tropas alemanas llegan a Lovaina.

Entre Namur y Amberes, el Ejército belga resiste la presión alemana. Igualmente resisten algunas posiciones belgas del Dyle. Entre el Mosela y el Rilsin, al oeste de Sarrelouis, las tropas alemanas llevan a cabo algunos ataques locales, rectificando sus posiciones.

En este día se pierden 98 aviones por la parte aliada y 18 por la alemana.

En el mar, dos destructores y tres transportes ingleses son hundidos por las bombas de Aviación; dos destructores más y cuatro transportes sufren averías. Un buque-citerna y un mercante armado son torpedeados.

Durante la noche, la R. A. F. ataca la retaguardia alemana.

El 17, después de rota la línea Dyle al sur de Wavree, los alemanes entran en Bruselas, Lovaina y Malinas, asaltando el frente norte de las fortificaciones de Namur. Rota la línea Maginot en una extensión de 100 kilómetros, del sur de Maubeuge hasta Carignan, al sureste de Sedán, el Ejército alemán persigue al enemigo, que se retira hacia el Oeste.

En Holanda se rinde la isla Tholen, en la provincia de Zelanda. En dicha provincia los franceses evacúan las islas Beveland y Walche.

El número de prisioneros franceses capturados al suroeste de Sedán se eleva a 12.000 hombres.

En las luchas aéreas del día, los alemanes pierden 15 aviones y derriban 30 en combate aéreo. Los aliados pierden ocho aparatos por la acción de la D. C. A. alemana y 21 más en tierra.

En el mar, los aliados pierden un crucero, un cañonero, un submarino y un transporte por la acción de la Aviación; dos destructores resultan averiados.

En Francia, al sur de Maubeuge, las unidades acorazadas alemanas que forzaron las fortificaciones francesas de la frontera, tras de aniquilar dos Divisiones, persiguen al enemigo, que se retira desde el curso alto del Sambre hacia el Oise superior. El parte alemán del día 18 da cuenta de la destrucción de 108 aviones enemigos, con una pérdida por su parte de 26. Estos 108 aviones se reparten en la siguiente forma: 53 derribados en combate aéreo, 11 por la acción

de la D. C. A. y 44 destruidos en tierra. Por la noche, la R. A. F. ataca el suelo alemán.

Es reorganizado el Gobierno francés, entrando a formar parte del mismo, como Vicepresidente del Consejo, el anciano Mariscal Pétain, hasta la fecha Embajador de Francia en Madrid. La cartera de Guerra será desempeñada por el Presidente del Consejo, Sr. Reynaud.

El día 19 los alemanes completan la ocupación de la provincia de Zelanda. Es forzado el Escalda al oeste de Amberes, y las tropas alemanas avanzan en la Dendre. En Francia continúa la presión alemana entre Maubeuge y La Fère. Después de cruzado el Sambre y el Oise, las tropas alemanas ocupan Le Château y San Quintín. El ala Sur marcha sobre Laon, cruzando el Aisne en las inmediaciones de Rethel. Destacamentos de Zapadores se apoderan de la obra número 505 de la línea Maginot, al noroeste de Montmedy. En este día, el parte alemán da cuenta de que el número de prisioneros aliados se eleva a 110.000 hombres. En este número no están comprendidos los prisioneros del Ejército holandés, del que un 25 por 100 ha perecido. Una nota de la Legación de Holanda en París informa que la Aviación alemana destruyó en Rotterdam una extensa zona, en la que no quedó una casa en pie.

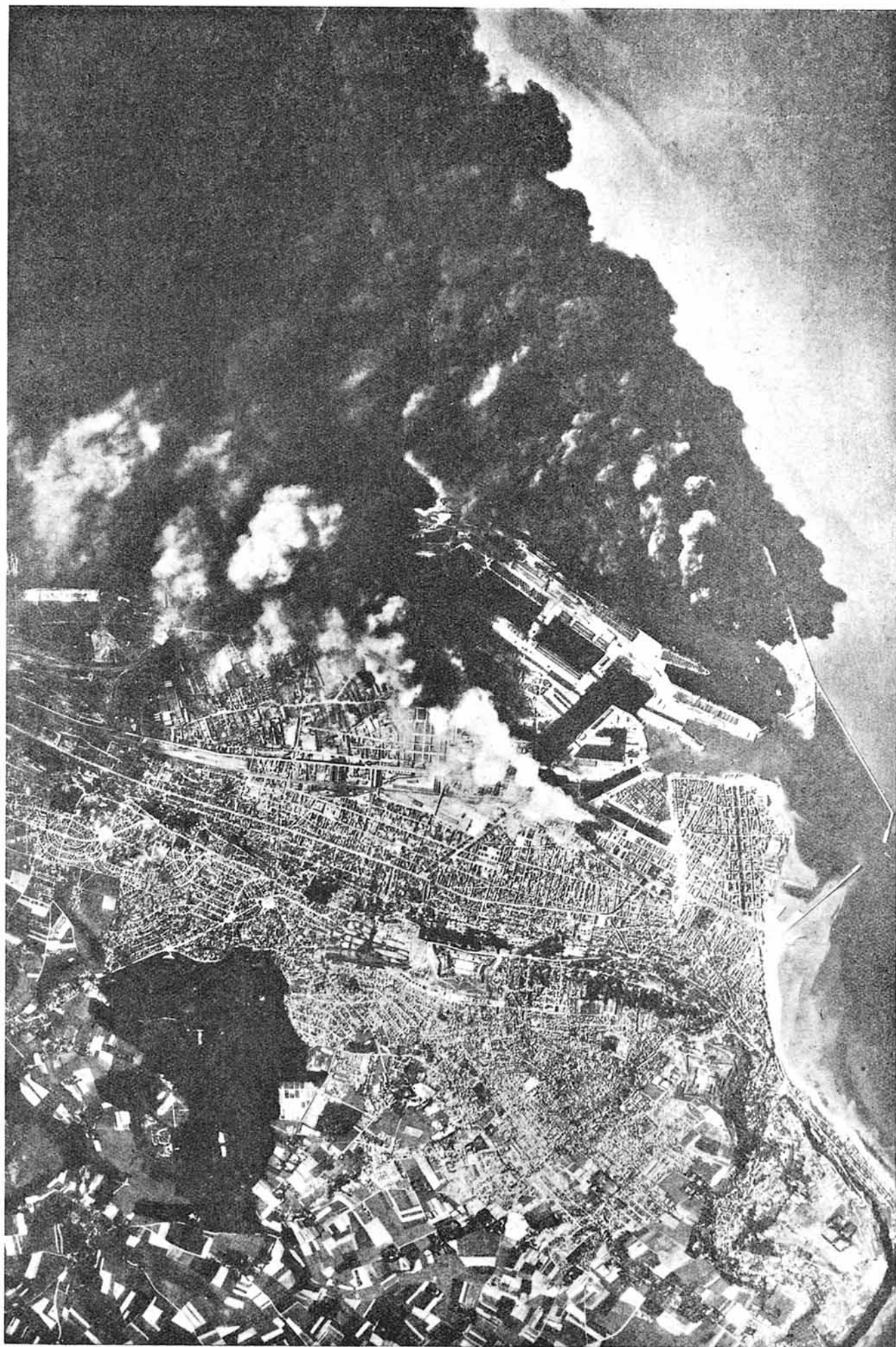
En el aire, la Aviación aliada—que inútilmente trata de oponerse a la catástrofe, que se dibuja cada vez más acentuadamente—es batida por la Aviación alemana. Los aliados pierden este día 143 aviones (95 en combate, 15 por la D. C. A. y 33 en tierra) y los alemanes, 31.

El 20, las tropas alemanas, pasando el Dendre, llegan al Escalda, dando comienzo la retirada de las fuerzas inglesas en busca de los puertos del Canal. En Francia se inicia la bolsa de Valenciennes hacia el mar. Cerca de Maubeuge, y al sur de Valenciennes, tropas franco-belgas tratan de retirarse hacia el Sur, siendo rechazadas con fuertes pérdidas por el Ejército alemán, que les cierra el paso. Los alemanes alcanzan la carretera de Cambrai a Peronne. Laon ha sido ocupado.

En el mar, la Aviación alemana hunde dos destructores aliados.

El 21, el Ejército alemán cae sobre Arras y Amiens, que ocupa, continuando hacia Abbeville. La rapidísima acción de las tropas acorazadas alemanas sorprende a los Ejércitos aliados, parte de los cuales quedan encerrados en Flandes sin posibilidades de eludir la aniquiladora acción de los Ejércitos de Aire y Tierra alemanes, que inmediatamente se lanzarán en la busca de su rápido exterminio.

El parte alemán de este día dice lo siguiente: "La más grande ofensiva de todos los tiempos en el Oeste empieza a tener ahora, después de una serie considerable de éxitos tácticos separados, sus primeras repercusiones reales. El noveno Ejército francés, cuya misión era establecer el contacto entre los fuertes destacamentos enemigos de Bélgica y la línea Maginot, al sur de Sedán, ha sido aniquilado y desintegrado. Todo el Estado Mayor y su Jefe, el General Giraud, que mandaba el séptimo Ejército francés y había asumido recientemente el mando del noveno, han caído prisioneros, y las Divisiones alemanas penetran en la brecha abierta por esta ofensiva. Los Cuerpos de Carros de Asalto han tomado Arras, Amiens y Abbeville y empujan hacia la costa del canal de la Mancha a todas las tropas inglesas, francesas y belgas que se encuentran aún al norte del Somme. En Bélgica nuestras tropas atacan a destacamentos enemigos que se oponen al avance al este de Gante y al sur del Escalda.



Incendios subsiguientes al bombardeo de la Luftwaffe sobre el puerto y depósitos de petróleo de El Havre.



Han fracasado las tentativas del enemigo para atravesar la región de Valenciennes hacia el Sur."

Con el feliz éxito de esta operación, los Ejércitos aliados quedan cortados, con imposibilidad absoluta de restablecer su enlace si la cuña alemana tiene la solidez suficiente para resistir los contraataques de los aliados, los que seguramente han de producirse con el fin de restablecer el perdido contacto.

La situación es aún más grave que la que pudiera derivarse de una simple rotura de frente con pérdida de comunicación entre los separados elementos de Ejército, pero conservando cada núcleo sus comunicaciones con la retaguardia.

En un caso semejante, la posibilidad de batir separadamente cada núcleo de fuerzas ya entraña en sí suficiente ventaja para que el atacante se muestre tan satisfecho como inquieto el dividido. Pero en este caso el ala izquierda aliada no sólo queda cortada, sino que ha perdido toda comunicación terrestre con su retaguardia. Es cierto que le quedan las comunicaciones marítimas y que Inglaterra domina el mar; pero los puertos franco-belgas del canal de la Mancha no son unas bases cuyo empleo en la actual situación y para las necesidades presentes haya sido previsto. Por ello los Ejércitos franceses que, en unión del Cuerpo expedicionario inglés, han acudido rápidamente al lugar donde consideraban había de realizarse el mayor esfuerzo alemán, y que por razón de la velocidad de su marcha no han podido llevar consigo los elementos indispensables, se encuentran en una situación que, ya de por sí peligrosa, se convierte en crítica, pues no hay que contar con que el Ejército alemán les conceda el tiempo mínimo para la organización de las bases costeras.

Por si todo ello fuera poco, el dominio inglés del canal de la Mancha, si suficiente para impedir en él la presencia de unidades alemanas, no lleva consigo el libre desenvolvimiento del tráfico. Los aeródromos alemanes están ya demasiado próximos, el dominio aéreo alemán se acrecienta por días y la lección noruega sobre las posibilidades del Arma Aérea contra las operaciones portuarias está tan tierna, que aún no se ha cerrado las heridas que en ella recibió la Marina inglesa.

El ala izquierda aliada no puede pensar sino en abrirse camino hacia el Sur, suponiendo que la cuña que tan velozmente les ha escindido no puede ser muy sólida, y, de no lograrlo, ha de retirarse sobre los puertos del Canal.

Tres Ejércitos franceses, el Ejército belga y el Ejército expedicionario inglés, son las fuerzas aliadas sobre las que actúa el Ejército alemán en la terrible batalla de aniquilamiento de Flandes y Artois.

El día 22, las tropas alemanas llegadas al canal de la Mancha se extienden en dirección a Saint-Pol y Montreuil-sur-Mer. Las tropas aliadas hacen desesperados esfuerzos en Arras y Valenciennes, con el fin de abrirse camino hacia el Sur. El parte francés da cuenta de la reconquista de Arras.

La Aviación alemana realiza fuertes ataques sobre Ostende, Dunquerque, Calais, Boulogne y Dieppe. El día 22 cuesta a los aliados 120 aviones, 35 derribados en combate y 14 por la D. C. A. alemana; los restantes son destruidos en el suelo. Las bajas alemanas se reducen a la pérdida de 10 aparatos.

El 23, las unidades alemanas continúan al norte del Somme, extendiendo la zona de ocupación, acercándose a Boulogne. En Bélgica, el avance alemán prosigue lento, venciendo paulatinamente la resistencia belga. En Arras y

Valenciennes continúan los fuertes contraataques aliados, que se estrellan contra la sólida línea alemana.

Continúa la acción de la Luftwaffe sobre los puertos del Canal.

El 24, las tropas alemanas fuerzan en Flandes la posición fortificada del Escalda, avanzando hasta la orilla oeste del Lys. Tournai y Maubege son ocupados por los alemanes. Continúa la lucha en el sector de Arras, sin que las tropas francesas logren sus propósitos: por el contrario, los alemanes mejoran sus posiciones, apoderándose de las alturas de Lorette, al noroeste de Arras.

En el canal de la Mancha actúa enérgicamente la Luftwaffe, alcanzando un crucero y tres torpederos; seis barcos de transporte son hundidos por las bombas alemanas. La Aviación alemana pierde 16 aparatos, y la aliada 49, de los que 25 fueron derribados en combate y ocho por la D. C. A.; 16 aviones fueron destruidos en tierra.

El 25, el comunicado alemán dice: "En la parte este de la bolsa han sido tomados Gante y Courtrai, y nuestras tropas han forzado al mismo tiempo el Lys. Entre Roubaix y Valenciennes, las tropas alemanas atacan las fortificaciones de la frontera francesa más al Sur y Vismil; prosigue el avance en dirección Noroeste por ambos lados de Douri.

Han sido ocupadas las alturas de Nys.

Boulogne se ha rendido después de un duro combate entre nuestras tropas y las fuerzas navales y terrestres del enemigo. Calais ha sido cercado. También están en poder de las tropas alemanas las alturas de Viny desde Lilliers a Gravelinas."

Por el bombardeo de los aviones alemanes son hundidos o averiados un destructor y siete transportes. Las baterías anti-aéreas de la costa hunden un destructor inglés. En las luchas aéreas, los aliados pierden 27 aviones, 14 más son derribados por la D. C. A. y en tierra son destruidos 43; en total, 84. Las pérdidas alemanas son siete aviones.

El 26 continúa el acoso alemán, descomponiéndose rápidamente el conjunto aliado. La Aviación alemana actúa en masa con la máxima intensidad sobre puertos del Canal, aeródromos ingleses y las tropas aliadas. La enorme actividad de la Luftwaffe actuando sobre estos objetivos continuará sin perder intensidad hasta la total ocupación de la bolsa. Cuatro cargos y un buque de guerra son las víctimas del día. Ocho transportes más han resultado averiados.

Los resultados de la lucha aérea son 11 aviones alemanes por 59 aliados, de los que 19 han sido derribados en combate y 17 por la D. C. A. Destruídos en tierra, 23.

La situación aliada es cada día más crítica. El 27, las fuerzas alemanas realizan una profunda penetración al norte de Menin, e Ypres vuelve—después de los años—a sentir la proximidad de las tropas alemanas.

Balance aéreo: 32 aparatos derribados en combate, 15 por la D. C. A. y 26 perdidos en tierra. Total, 73 aviones aliados por 15 alemanes.

Sobre el Canal, un tanque alemán logra incendiar un destructor enemigo. Las lanchas rápidas alemanas atacan el tráfico inglés, hundiendo un torpedero y un submarino.

La situación es insostenible y el Rey de Bélgica capitula el día 28. Medio millón de soldados belgas deponen las armas. Su Rey no les abandona, decidido a compartir la suerte de su pueblo y de sus soldados. Quien posteriormente no cumplió su palabra pretendió un día haberlo perdido todo menos el honor. Este Monarca, prisionero con el honor intacto (la Historia no se lo discutirá, como al prisionero de Pavía), conserva con su decisión el cariño de su pueblo y

conquista el respeto del mundo entero, excepto de los gobernantes franco-ingleses, por cuyos pueblos luchó.

El Ejército inglés apresura su retirada. Los alemanes se encuentran a 10 kilómetros de Brujas, y Thielt ha sido ocupado. Al norte de Valenciennes, el Ejército alemán ha forzado las fortificaciones fronterizas francesas y ha pasado también el canal del Escalda. Orchies y Douai quedan en poder del Reich. La base Marville y Hazebrouck son ocupadas.

En el aire la habitual actividad sobre tropas y puertos. En las luchas aéreas, en las que la R. A. F. interviene enérgicamente para tratar de salvar los restos del Cuerpo expedicionario, pierden los aliados 63 aparatos en combate, 11 por la acción de la D. C. A. y 17 atacados en el suelo. La Luftwaffe pierde 23.

Después de la capitulación del Ejército belga el desenlace se precipita. El Alto Mando alemán puede escribir en su parte del día 29 lo siguiente: "La suerte de los Ejércitos franceses del Artois está decidida. Las tropas alemanas han roto la resistencia en el sector meridional de Lille, y el Ejército inglés, que ha sido rechazado en el sector de Dixmude, Armentières, Bailleul y Berges, al este de Dunquerque, debe prever también su aniquilamiento a causa de nuestro ataque concentrado. En rápido avance al norte de Flandes las tropas alemanas han rebasado Brujas, han tomado Ostende y han llegado a Dixmude. El enemigo resiste aún sobre el Yser y en el canal de este río, al norte de Yprès, con esperanza de salvarse. La bandera de guerra alemana ondea en el monumento a los muertos de nuestra juventud erigido cerca de Laugemarck, teatro de los heroicos combates de 1914. Ha sido tomado Lille después de haber sido rodeado por el Este y el Oeste, y avanzando por esta dirección las tropas han ocupado también Armentières. Cerca de Bailleul prosiguen los combates. Al este de Cassel ha sido rota la posición fortificada fronteriza, que el enemigo defendía desde el frente opuesto, y hemos alcanzado la frontera belga por esta parte. Dunquerque se halla bajo el fuego de nuestra artillería pesada."

Yprès y Kemmel, defendidas por fuerzas inglesas, son tomadas al asalto. Los aliados no tratan ya sino de alcanzar en las mejores condiciones posibles los puertos del Canal.

Veinticuatro aviones aliados son derribados; de ellos, diez en combate aéreo. Los alemanes pierden tres aparatos.

El 30, numerosos grupos de tropas aliadas son cercadas al sur de la línea Poperingue-Cassel.

La Aviación alemana se vuelca materialmente sobre los puertos de embarque. Las Escuadras aéreas de Richthofen y Grauert atacan Dunquerque, donde son hundidos tres buques de guerra y 16 transportes; otros 31 barcos, entre ellos 10 de guerra, son averiados por los aviones alemanes.

La R. A. F. hace esfuerzos desesperados para proteger el embarque de los soldados ingleses, teniendo lugar verdaderas batallas aéreas, en las que pierden en este día 68 aviones. La D. C. A. alemana actúa intensamente, derribando otros 10 aparatos.

El 31, aparte de algunos núcleos aislados que ofrecen resistencias locales, los Ejércitos aliados de Flandes y Artois no ocupan apenas más terreno que el que constituye el campo de Dunquerque. En Inglaterra se señala la llegada de reembarcados.

El parte alemán da cuenta de que el grueso de las Divisiones alemanas que han operado sobre la bolsa ha quedado libre para otras operaciones.

En los combates aéreos sobre el Canal, la Aviación ale-

mana pierde nueve aparatos al derribar 39 aviones ingleses. La D. C. A. derriba 10 más.

La acción de la Aviación alemana sobre el tráfico aliado en el Canal es reforzada por las de numerosas lanchas rápidas y unidades ligeras de la Marina del Reich, que se establecen en los puertos holandeses y belgas.

Rotas las resistencias locales en la región de Lille, caen en poder del Ejército alemán 26.000 prisioneros. Las informaciones alemanas del día 2 acusan el hundimiento por bombardeo de cinco transportes. Tres unidades de línea y seis mercantes más han resultado averiados. En los combates aéreos que con ocasión de estas acciones se produjeron perdieron los ingleses 40 aviones.

El día 2, después de tomar Nieuport y Adinkerque, donde fueron hechos muchos prisioneros y capturado abundante botín (una sola columna se apoderó de 200 cañones), el Ejército alemán se encuentra a 10 kilómetros de Dunquerque.

El martilleo sobre Dunquerque de la Aviación alemana hunde cuatro barcos de guerra y 11 transportes. Son alcanzados y averiados cinco cruceros, dos destructores, seis torpederos, una lancha rápida y 38 cargos. A punto de finalizar esta primera fase de la campaña de Francia, la Luftwaffe ataca Marsella, Lyon, las fábricas Citroën y otros objetivos franceses. Los aeródromos de la región de París son objeto de un violento ataque.

El día 3 progresa lentamente el ataque a Dunquerque. Por la acción aérea pierden los ingleses dos destructores, un patrullero y un transporte. Resultan, además, averiados un acorazado, dos destructores y 10 transportes.

El día 4, con la caída de Dunquerque, termina la primera fase de la campaña. No logran embarcar 40.000 hombres, que quedan en poder de las tropas alemanas.

Las informaciones inglesas refieren que las operaciones de embarque han sido efectuadas con 22 barcos de guerra y 665 cargos y embarcaciones menores. De 400.000 hombres que constituían el Cuerpo expedicionario inglés, regresan a Inglaterra 350.000.

De fuente francesa se informa que en el salvamento de tropas intervinieron 300 buques franceses y 200 embarcaciones menores.

El comunicado resumen alemán sobre "la batalla de aniquilamiento más grande de todos los tiempos" dice: "La Aviación alemana ha derribado desde el 10 de mayo al 3 de junio 1.841 aviones enemigos, de los cuales 1.142 lo fueron en combate aéreo y 699 por la D. C. A., además de 1.600 a 1.700 aviones, por lo menos, destruidos en tierra. En el mar, el intento de salvar el Cuerpo expedicionario inglés con barcos de guerra y navíos mercantes, ha ocasionado grandes pérdidas al enemigo. Fueron bombardeados y hundidos cinco cruceros, siete torpederos, tres submarinos y cinco barcos de línea de diferentes clases y 70 buques mercantes y de transporte. Fueron alcanzados por bombas, averiados y destruidos parcialmente 10 cruceros, 24 torpederos, 20 buques de línea de diferentes clases y 117 barcos mercantes y de transporte. Fueron hundidos, gracias a la audacia de las Fuerzas Navales Ligeras, seis torpederos, dos submarinos, un transporte, un crucero auxiliar y un buque de línea. Las pérdidas del Ejército alemán del 10 de mayo al 1 de junio son: 10.252 muertos, 8.464 desaparecidos y 42.500 heridos. La Aviación alemana ha perdido del 10 de mayo al 3 de junio 432 aviones. Las unidades de la Marina que han actuado no han experimentado ninguna pérdida."

Con esto termina la primera fase de la batalla de Fran-



cia. El plan alemán ha logrado pleno éxito, correspondiendo a lo previsto no sólo los movimientos efectuados por su Ejército, sino también los movimientos del Ejército enemigo, que, atraído por el Ejército alemán y engañado por la maniobra de éste, se vió forzado a la batalla en las condiciones que el Mando germano había elegido, perdiendo en ella lo mejor de sus tropas y una parte importantísima de su material, imposible de reponer en el plazo tan sumamente breve que había de mediar entre la batalla de Flandes y el Artois y la segunda y definitiva batalla de Francia.

Después de la ocupación de la Fortaleza de Holanda, condición indispensable para la realización de la idea estratégica alemana, el Mando aliado pudo pensar que sus enemigos ponían en ejecución el viejo plan del Conde Schlieffen, y la preocupación que éste sintiera en los últimos momentos de su vida por el ala derecha fué también la preocupación del Mando aliado, que acudió a ella con lo mejor de sus Ejércitos, y que tras la ruptura de la línea del Mosa y veloz avance sobre Amiens y Abbeville, quedó cortado y encerrado, siendo posteriormente destruido o prisionero, salvándose únicamente los hombres del Cuerpo expedicionario inglés, que hubo de abandonar en tierra de Francia su excelente material y equipo.

El Ejército inglés abandonó prontamente la idea del establecimiento del contacto con el resto del Ejército francés, y únicamente se preocupó de poner en salvo sus hombres, mientras franceses y belgas luchaban heroicamente. La Aviación inglesa fué excesivamente conservadora, y únicamente se lanzó a la lucha con verdadero espíritu de sacrificio para proteger el reembarque del Cuerpo expedicionario.

El Ejército francés, después de largos años de ser educado en la idea de la invulnerabilidad de Francia, resguardada tras la línea Maginot, estaba preparado para una guerra defensiva y la idea de su Mando era la de resistir en ella mientras el tan traído y llevado en la Prensa aliada, General Hambre, había de darles la victoria. La sorpresa fué completa y el error cometido al desplazar hacia Bélgica sus mejores Divisiones había de serles fatal en una guerra para la que no se estaba preparado y cuyas características de rapidez en los movimientos y audacia en la maniobra no podían caber en la idea militar francesa.

Tan veloz fué el avance alemán del Mosa sobre Amiens, y tanta la sorpresa francesa, que en Abbeville fué sorprendido por los alemanes un campo con tropas en instrucción. A esta veloz marcha siguió el rápido desplazamiento de las divisiones de línea alemanas, realizando jornadas increíbles, creándose con ello un fuerte flanco defensivo que impidiera la repetición del milagro del Marne, y a cuyo amparo pudo el grueso de las fuerzas alemanas convertir hacia la costa, en busca del aniquilamiento de las fuerzas aliadas encerradas en la enorme bolsa, en la que el Ejército alemán recogió armamento y equipo suficiente para dotar a más de 75 Divisiones.

En la catástrofe aliada intervino la falta de un mando único eficaz. En ella intervinieron cuatro Ejércitos de cuatro Estados con cuatro mandos y sus respectivos Estados Mayores, cuyas divergencias se han puesto de manifiesto por los documentos recogidos por el Ejército alemán.

La maravillosa victoria alemana fué posible por la actuación a fondo de la Luftwaffe. Sin su protección, la delgada cuña que llegó a Amiens y que en los primeros días carecía de la necesaria solidez, hubiera sido cortada. Su empleo sobre las fuerzas aliadas que desesperadamente contraatacaban en el sector de Arras, fué decisivo. Su actuación

fué desastrosa para la moral de las fuerzas cercadas. Las órdenes de marcha que a veces recibían unidades aliadas, eran imposibles de cumplir por la destrucción lograda por el Arma Aérea alemana de los puentes y ferrocarriles y la ausencia, en la mayor parte de las veces, de una Aviación propia las desmoralizaba, llegando al combate en pésimas condiciones.

El Ejército belga que después de la caída del fuerte Eben Emael y de los puentes sobre el canal Alberto había decidido establecer su defensa entre Lovaina y Namur y en el Mosa, se disponía a la defensa de la línea Amberes-Lovaina, enlazando hacia el Sur hasta Wavree el Ejército británico, y en Namur el primer Ejército francés, mientras el noveno había de defender el río Mosa. El séptimo Ejército francés se dirigía hacia Tilburg y Breda.

Pero roto el frente del Mosa, arrollado el noveno Ejército francés en los sectores de Sedán y norte de Dinant, batido el primer Ejército francés al norte de Namur, y en retirada el séptimo Ejército después de la capitulación holandesa, la situación, por momentos más crítica, forzó la retirada del Ejército belga sin oponer una efectiva resistencia, acogiéndose a nuevas posiciones en el Escalda, apoyándose en la cabeza de Puente de Gante, mientras nuevamente derrotados los franceses se completaba el cerco de los aliados.

Al forzar el 24 de mayo el paso de Lis a ambos lados de Courtrai, los alemanes lanzaron sobre el Ejército belga grandes masas de Aviación, sin que las peticiones que de fuerzas aéreas hiciera el Rey de los belgas a los aliados fueran atendidas, y el valiente Ejército belga empleaba el 27 de mayo su última reserva: tres Regimientos de Infantería. Tras esto, capitulaba con honor.

Amargamente contestan los belgas los reproches que sobre su rendición se les hace por sus antiguos aliados, que no tienen en cuenta la anterior rendición del Ejército holandés, la de 20.000 franceses y 30.000 ingleses el día 12, cerca de San Valery, y la del Ejército francés que el 22 del mismo mes había depuesto las armas en el alto Rhin. Con gran amargura vieron los belgas los preparativos de reembarque ingleses, mientras ellos debían de protegerlo con su resistencia y hasta con su material, con el que fué transportada a Dunquerque la 60 División francesa.

### Consideraciones.

El Alto Mando alemán tuvo una visión clara y neta del papel que el Arma Aérea podía representar en la campaña. Fiel reflejo de la importancia concedida a la Aviación es el hecho de que el Ministro del Aire y Jefe de las Fuerzas Aéreas alemanas, Mariscal Goering, es al mismo tiempo director de toda la industria de guerra alemana y conductor del plan cuatrienal. Con arreglo al desarrollo de este plan, no sólo creó Alemania grandes fábricas de aviones y motores, sino que una gran parte de la industria civil fué adaptada como auxiliar de la industria aeronáutica.

El papel principalísimo que han jugado en la campaña las unidades de paracaidistas (Fallschirmjäger) y las tropas de desembarco aéreo (Luftlandetruppen) destinadas a apoderarse de los aeródromos, nudos de comunicación principales y establecimiento de cabezas de puente que facilitasen la rápida marcha del Ejército de tierra, exigen una preparación esmeradísima que les facilite el cumplimiento de su misión, para la que es imprescindible la posesión en el más alto grado imaginable de una elevadísima moral, al mismo

tiempo que requiere por parte de los ejecutantes un gran número de conocimientos técnico-tácticos, innecesarios al resto de las tropas.

El empleo del bombardeo en picado, ya experimentado en los primeros meses de la guerra contra las unidades inglesas en el Mar del Norte, encuentra en el "Junkers 88" un tipo de avión totalmente logrado, y cuya eficacia después de la campaña de Noruega es totalmente confirmada en las operaciones sobre Dunquerque, en las que tan terribles efectos causaron sobre la Marina británica, obligando a efectuar de noche las operaciones de reembarque con la natural pérdida de eficiencia.

La superioridad cualitativa de la Aviación alemana ha quedado nuevamente de manifiesto, recogiendo en esta campaña el fruto del concienzudo estudio que sobre las posibilidades y formas de actuar de la Aviación se habían recogido en nuestra guerra de España y en las campañas de Polonia y Noruega. Esta superioridad no sólo se ha manifestado en cuanto a la calidad del material, sino también en cuanto a su número, acrecentado éste por la rápida y eficaz puesta en servicio de las industrias checoslovacas y polacas, especialmente en cuanto a la fabricación de repuestos esenciales para un buen entretenimiento y una rápida reparación del material.

El alto grado de entrenamiento del personal ha quedado patente en los excelentes resultados obtenidos en cuantas intervenciones ha efectuado. Al mismo tiempo que se ha atendido a la consecución de un alto nivel de cultura profesional en las tripulaciones, se ha dado a éstas un espíritu eminentemente ofensivo, dotándoles de una moral de ataque. Como exponente de esta moral, perfeccionamiento técnico y excelencia del material, citaremos el caso de la Escuadra de caza Geschwader-Richthofen, compuesta de aviones "Me 109" y "Me 110", que en los primeros quince días de operaciones consiguió derribar un centenar de aparatos franco-ingleses, con la sola pérdida de dos de sus aviones.

El gran rendimiento obtenido por el "Ju 88" como avión de bombardeo en picado, no ha restado posibilidades al "Ju 87", el célebre "Stuka", que en Polonia se reveló como la mejor arma para batir en picado objetivos de reducidas dimensiones, y cuyos efectos sintieron tan terriblemente los Bunquers polacos. En esta campaña el "Stuka", utilizado como antitanque, ha confirmado, además, la eficacia de sus actuaciones sobre nudos de comunicaciones, puentes, unidades acorazadas, etc. En todos estos ataques la bomba más comunmente empleada ha sido la de 500 kilos, cuya espoleta es dotada de un dispositivo de retardo.

El "Me 110" destructor, como le llaman sus creadores, o avión de ametrallamiento estratégico, según nuestra nomenclatura oficial, ha sido empleado, principalmente, en el ataque a columnas en marcha, unidades motorizadas, destrucción de trenes mediante el ataque a las máquinas, obteniéndose de él buenos resultados. Este avión ha sido igualmente empleado en el ataque sobre el suelo a la Aviación fran-

co-inglesa, sin que se pueda desear más de sus resultados, dado el elevadísimo número de aviones destruidos por este procedimiento.

Parece ser que algunos aviones de este tipo emplean un armamento antitanque de mayor alcance y potencia que el "Icavia" de 20 mm. empleado normalmente. Con este armamento especial han sido atacados con buen éxito por la parte posterior los tanques franceses, especialmente el de tipo ligero.

Con respecto a la cooperación con las unidades acorazadas, la actuación de la Aviación ha sido siempre rápida y eficaz, y la cooperación perfecta. Durante la batalla de Sedán entre unidades acorazadas alemanas y una división de tanques franceses, la eficacia de su actuación restableció el equilibrio alterado por la superioridad numérica de la división francesa, que hubo de retirarse precipitadamente con grandes pérdidas.

Otro hecho que es preciso hacer resaltar, es la actuación de la Artillería antiaérea (Flak) que en los quince primeros días derriba 307 aviones aliados, y cuyo empleo contra objetivos terrestres—ya ensayado en nuestra guerra de liberación—ha conseguido excelentes impactos, batiendo con asombrosa precisión las troneras de las casamatas. Como arma antitanque su éxito no ha sido menor, elevándose a 103 los tanques aliados por ella destruidos.

La Aviación alemana ha actuado en pleno día, viéndose forzados los aparatos franceses a realizar de noche los bombardeos de los campos alemanes con la consiguiente pérdida de eficacia debida a la falta de precisión.

Los aviones de reconocimiento estratégico han actuado ininterrumpidamente, empleando, principalmente, cámaras automáticas de pequeña distancia focal (Zeiss de 10 cm., gran angular), y ni el más pequeño movimiento de las tropas aliadas ha sido ignorado por el Mando alemán, permitiéndoles actuar en consecuencia con la máxima seguridad. Estos servicios han sido realizados, principalmente, con el "Do 215".

El rápido avance de las divisiones de Infantería detrás de las divisiones acorazadas ha sido especialmente protegido por la Aviación, frustrándose los poco numerosos intentos de retardar y desorganizar su marcha, realizados por las Aviaciones aliadas.

El Ejército alemán ha alcanzado la costa del Canal, aniquilando la mejor parte de las tropas enemigas. La Aviación alemana ha realizado por sí la ocupación de importantísimos puntos que no hubiera podido ocupar el Ejército, haciendo posible el avance de éste. Ha aniquilado resistencias, batido tropas y hundido un elevado número de buques. Finalmente, su actuación ha hecho posibles los movimientos de sus tropas.

La victoria ha sido alcanzada por las fuerzas armadas alemanas. En qué medida ha contribuido a su logro el Ejército del Aire alemán, queda establecido en la declaración del Mando. Sin la actuación de la Luftwaffe, esta victoria hubiese sido imposible.

