



El cielo en llamas

La *Batalla* de Inglaterra

FEDERICO YANIZ VELASCO
General del Ejército del Aire (R)
Miembro del CASHYCEA

La batalla de Inglaterra, denominada *Battle of Britain* en el Reino Unido, se desarrolló entre el 10 de julio y el 31 de octubre de 1940 siendo un hito importante en la historia de la Aviación. Durante la Segunda Guerra Mundial (IIGM) hubo combates aéreos y bombardeos sobre el suelo de Gran Bretaña antes y después de las fechas indicadas. Sin embargo, el periodo álgido de la confrontación empezó un mes de julio de hace 75 años. En casi cuatro meses, se desarrollaron enconados enfrentamientos entre aviones de tres flotas aéreas de la *Luftwaffe* y la Defensa Aérea británica cuyo componente principal era la Comandancia de Caza de la *Royal Air Force (RAF)*. En la batalla de Inglaterra la Aviación salió a la vez vencedora y derrotada de la confrontación. En efecto, la poderosa aviación alemana resultó muy quebrantada en su moral y en su capacidad operativa aunque pudo continuar su actividad

con notable eficacia durante el resto de la IIGM. Por su parte la *RAF* sufrió también sensibles pérdidas pero terminó la batalla reforzada moralmente y

con gran experiencia en operaciones de Defensa Aérea. Esa capacidad operativa hizo prácticamente imposible un segundo intento de invasión alemana que nunca se podría haber efectuado sin que la *Luftwaffe* hubiese alcanzado previamente la superioridad aérea.



ANTES DE LA BATALLA

El 25 de junio de 1940 había entrado en vigor el armisticio entre Francia y los países del eje Alemania e Italia. Quedaba así el Imperio Británico como la única potencia con la capacidad necesaria y la voluntad política imprescindible para enfrentarse a las fuerzas del Eje. A esa situación se había llegado tras la invasión alemana de Bélgica, los Países Bajos, Luxemburgo y Francia en el mes de mayo de 1940. Las fuerzas francesas y británicas retrocedieron ante el rápido avance y miles de tropas aliadas se retiraron a



los puertos franceses del Canal de la Mancha en especial hacia Dunkerque. Ante la posibilidad de la aniquilación o captura de su ejército, el gobierno británico lanzó la operación *Dynamo* para evacuar a tantos soldados¹ como fuese posible. La operación, que fue coordinada por el jefe de la base naval de Dover, vicealmirante Ramsay, comenzó el 26 de mayo de 1940 terminando el 4 de junio siguiente. Para efectuar el traslado de las tropas, el gobierno británico pidió a los propietarios de pequeños barcos que navegaran hasta Dunkerque para ayudar en el rescate. Unos 850 dueños de motoras, veleros y barcos de pesca respondieron masivamente a la llamada y trasladaron a los soldados desde las playas francesas a buques de mayor porte que esperaban lejos de la costa o los llevaron directamente a los puertos del sureste del Reino Unido. Los aviones de la *Luftwaffe* lanzaron ataques contra los buques y contra las tropas en la playa pese a la oposición de la *RAF* en clara in-

ferioridad numérica en la zona. La evacuación se vio beneficiada por la extraña decisión de Hitler de parar el 24 de mayo el avance de sus tropas hacia Dunkerque durante 48 horas. El Almirantazgo británico calculó que en la operación *Dynamo* se habían evacuado unas 338.000 personas de las cuales dos terceras partes eran británicas y el resto mayoritariamente francesas más algunos belgas y polacos. Sin embargo, los equipos y vehículos pesados se quedaron en las carreteras que llevan a la costa y en las playas. La Marina de guerra británica protegió con 39 destructores al enjambre de pequeños barcos en su regreso a casa. Contingentes de tropas francesas y británicas permanecieron en Dunkerque para defender la ciudad, de ellos unos 34.000 soldados fueron hechos prisioneros por los alemanes.

El éxito de la evacuación de Dunkerque y de otros puertos franceses como El Havre y Cherburgo, fue una inyección de moral para los británicos

que habían visto la derrota de sus tropas en el Continente. El 4 de junio de 1940 el primer ministro Winston Churchill, en un apasionado discurso en la Cámara de los Comunes, afirmó que la Gran Bretaña iba a hacer frente a una lucha a muerte contra Alemania: "... lucharemos con creciente confianza y creciente fortaleza en el aire, defenderemos nuestra isla, cualquiera sea el coste. Lucharemos en las playas, lucharemos en las pistas de aterrizaje, lucharemos en los campos y en las calles, lucharemos en las colinas; no nos rendiremos jamás."

Mientras los británicos se aprestaban a la defensa de su isla, Hitler se entregaba a la celebración de las victorias obtenidas en el frente Oeste. Creía que los británicos se avendrían a pedir unas negociaciones² y pensando en ellas permaneció en la Selva Negra dentro de su tren de mando Tannenberg del 25 de junio al 5 de julio fecha en que regresó a Berlín. Lleno de dudas, hasta el 2 de julio no dio instrucciones para

iniciar la preparación de una posible invasión de la Gran Bretaña. El 16 de julio, Hitler firmó en Berlín la célebre Directiva nº 16 para la operación *Seelöwe* o León Marino en la que se declaraba: “Resultando que Inglaterra, a pesar de la situación militar sin salida en que se encuentra, no da señal alguna tendente a hacer pensar que está dispuesta a negociar, he pensado realizar una operación de desembarco contra ella y llevarla a cabo si fuese necesario. La finalidad de la operación es imposibilitar que la metrópoli británica sirva de base para la prosecución de la guerra contra Alemania y, si las circunstancias lo exigen, invadirla por completo.” La Directiva 16 se desarrollaría en dos fases. La primera era aniquilar moral y materialmente a la RAF

y alejar a la Marina británica del Canal de la Mancha. Esta fase sería ejecutada casi exclusivamente por la *Luftwaffe*. La segunda fase sería el desembarco en el Reino Unido, inicialmente en la costa sudeste, de un considerable contingente formado por entre 25 y 40 divisiones que tendría como primer objetivo la ocupación de Londres. La ejecución de esta fase correría principalmente a cargo de la Marina de Guerra y del Ejército alemanes. Con ese planteamiento la primera fase de la batalla de Inglaterra se presentaba como un enfrentamiento casi exclusivo entre dos fuerzas aéreas: la *Luftwaffe* y la RAF.

Antes del comienzo de la batalla de Inglaterra, Alemania dominaba ya casi toda la Europa Occidental incluyendo su litoral desde el cabo Norte hasta los Pirineos. Las fuerzas armadas alemanas disponían de un amplio espacio para su despliegue así como de numerosas bases para sus aviones y buques. Sin embargo, la situación de las unidades de la *Luftwaffe* que había participado en la campaña del Oeste no era totalmente favorable dado que sus tripulaciones habían sufrido un notable desgaste y el personal estaba necesitado de un merecido descanso y de reentrenamiento³. Por otra parte, muchos aviones precisaban revisiones a fondo para poder enfrentarse a otra campaña

mientras que la producción de aviones alemanes se había reducido temporalmente pues se pensaba que tras la victoria en el Oeste la guerra sería corta. Pese a esas consideraciones, los combatientes alemanes tenían en general una moral alta tras las victorias obtenidas y compartían la idea de que los británicos estaban agotados, de que sus recursos eran escasos y su moral baja. Esos pensamientos triunfalistas ignoraban la capacidad de resistencia del pueblo británico y la inquebrantable voluntad de lucha del primer ministro Winston Churchill.

Unos 3.000 pilotos defendieron el Reino Unido durante la confrontación, la mayoría de ellos británicos. En las últimas semanas de la batalla de Inglaterra, se incorporaron a las unidades



más comprometidas pilotos destinados en bases del norte del Reino Unido y aviadores bisoños pero llenos de entusiasmo. Sin embargo, es justo recordar que combatieron junto a los británicos 126 neozelandeses, 98 canadienses, 33 australianos, 25 sudafricanos y varios de hasta 16 países. Tras la caída de Francia se integraron en la RAF 145 polacos, 88 checoslovacos, 29 belgas, 13 franceses y un austriaco. El escuadrón nº 303 cuyos pilotos eran polacos, aunque estuvo operativo solo seis semanas, llegó a ser la unidad con más victorias de la RAF.

DOS POTENCIAS AÉREAS

En 1940 las fuerzas aéreas del Reino Unido y de Alemania tenían en su inventario gran número de aviones de di-

ferentes tipos. Algunos de esos aviones tenían un diseño avanzado y sus características eran excelentes siendo los que soportaron el peso de las operaciones. Los dos países disponían de una poderosa industria aeronáutica que durante la IIGM desarrolló una actividad frenética y produjo miles de aviones de todos los tipos.

Los cazas más usados por la *Luftwaffe* durante la batalla de Inglaterra fueron el monomotor *Messerschmitt Bf 109* y el bimotor *Messerschmitt Bf 110 Destructor* o *Zerstörer*. El *Dornier 17*, el *Junkers Ju88* y el *Heinkel 111* fueron los bombarderos más empleados, siendo también usado el bombardero en picado *Junkers Ju87* (conocido como *Stuka* abreviatura de *Sturzkampfflugzeug*).

Las unidades de la *Luftwaffe* implicadas estaban encuadradas en tres *Luftflotten* o flotas aéreas:

II Flota Aérea con Cuartel general en Bruselas, Bélgica, al mando del mariscal Albert Kesselring y desplegada en aeródromos de los Países Bajos, Bélgica y Norte de Francia hasta el Sena.

III Flota Aérea con Cuartel General en Saint Cloud, Paris, al mando del mariscal Hugo Sperrle y desplegada en aeródromos de Francia al Sur del Sena.

V Flota Aérea con Cuartel General en Oslo, Noruega, al mando del general Hans-Jürgen Stumpff y desplegada en aeródromos de Dinamarca y Noruega.

Como referencia del número de aviones alemanes implicados en la Batalla, se conoce que el 10 de agosto de 1940 el dispositivo contaba con un total de 2.550 aviones operativos⁴ de los cuales: 734 eran cazas mono-motores *Messerschmitt Bf 109* y 268 cazas bimotores *Messerschmitt Bf 110*; 336 eran bombarderos en picado *Junkers Ju 87*; y un total de 949 eran bombarderos bimotores de tipo medio como los *Dornier Do 17*, los *Heinkel 111* y los *Junkers Ju 88*. A estos aviones había que añadir cerca de otros 300 de diferentes tipos usados en diversas misiones. El grueso de los aviones estaban asignados a las flotas II y III te-



niendo la V Flota sólo 140 bombarderos y 40 cazas.

Para enfrentarse a los ataques alemanes la defensa aérea de Gran Bretaña descansaba principalmente en la *RAF*. El Mando de Bombardeo y el Mando Costero contribuyeron a la Batalla atacando los preparativos de invasión alemanes y sus bases en el Continente. Por su parte, los cañones de artillería antiaérea infligieron algunas pérdidas a las incursiones alemanas. Sin embargo, solo los pilotos del Mando de Caza bajo el mando del mariscal del Aire Hugh Dowding eran capaces de enfrentarse frontalmente con la *Luftwaffe*. La *RAF* disponía de cazas excelentes como el *Hawker Hurricane* y el *Supermarine Spitfire* así como algunos otros de inferiores características como el *Boulton Paul Defiant*, el caza pesado *Bristol Beaufighter* que se incorporó avanzada la Batalla y el *Gloster Gladiator* que fue el último caza biplano británico y que dada su inferioridad táctica sólo participó en los comienzos de la batalla. El órgano superior de la defensa aérea británica era la Jefatura de Defensa Aérea, la primera organización integrada de este tipo en el mundo, de la que dependía el Mando de Caza, el Sistema de Radar-Dirección de Combate, el Mando de la Defensa Antiaérea y el Cuerpo de Observadores. La Jefatura tenía su Cuartel General en Bentley Prior y la organización había sido diseñada, no sin duras discusiones con altos cargos del Ministerio del Aire, por el mariscal del Aire Hugh Dowding que era su Jefe Superior. El Mando de Caza estaba dividido en cuatro mandos subordinados: la defensa del norte de Inglaterra y Escocia

estaba a cargo del Grupo nº 13 que mandaba el vicemariscal del Aire R. E. Saul; la defensa del centro de Inglaterra y el norte de Gales estaba a cargo del Grupo nº 12 que mandaba el vicemariscal del Aire Trafford Leigh-Mallory; las operaciones en la crítica zona sudeste de Inglaterra era responsabilidad del Grupo nº 11 al mando del vicemariscal del Aire Keith Park; por último la defensa aérea del sudoeste de Inglaterra y del sur de Gales estaba a cargo del Grupo nº 10 que mandaba el vicemariscal del Aire Quintin Brand. La mayor carga de los combates recayó en los grupos nº 11 y nº 12 cuyos jefes tenían puntos de vista distintos sobre las tácticas adecuadas a emplear durante las operaciones. Los cuatro mandos subordinados estaban divididos en sectores que contaban con un número variable de bases aéreas. El Mando de Caza disponía a principios de julio de 1940 de 52 escuadrones (cada escuadrón tenía 16 aviones) de los cuales 25 estaban dotados de aviones *Hurricane*, 19 con aviones Spitfi-

re, 6 con el bombardero ligero *Bristol Blenheim* y 2 escuadrones con *Defiant*. Además había un número de aviones *Gloster Gladiator* que dada su clara inferioridad operativa no se emplearon contra el enemigo durante la batalla de Inglaterra. El total⁵ de aviones operativos a principios de la batalla era de 749 que pese a estar por debajo de la plantilla establecida de 1.106 no preocupó demasiado a Dowding dado el ritmo de fabricación que las industrias aeronáuticas británicas habían conseguido desde los primeros meses de 1940. Es conveniente destacar que el número de aviones enfrentados fueron variando durante las semanas que duró la batalla. En el caso de la *RAF* el número de aviones participantes en las operaciones en el mes de octubre de 1940 llegó a ser más de 1.000. El esfuerzo logístico realizado durante la IIGM fue enorme en términos generales pero asombra particularmente el ritmo de producción de aviones en los primeros meses de la contienda. Según fuentes bien informadas⁶ la Gran Bretaña produjo en 1940 más de 15.000 aviones y Alemania más de 10.000 aviones.

El Sistema Radar-Director de Combate comprendía los centros directores de combate y unas 40 estaciones de radar montadas en las costas sur y sureste de Inglaterra. Con esas estaciones se podía detectar la proximidad de cualquier avión y además situar las formaciones de aviones de la *Luftwaffe* que se concentraban sobre las bases y campos de vuelo alemanes en el Continente para dirigirse a Gran Bretaña. El Sistema Radar operaba en contacto con los centros directores de combate





y su eficacia conjunta fue esencial para la victoria británica dado que podía administrar los cazas disponibles en los distintos aeródromos de los cuatro mandos subordinados del Mando de Caza. De esta manera los siempre escasos recursos aéreos disponibles se dirigían hacia donde la amenaza era más peligrosa y la presencia de aviones era más necesaria.

EL AIRE EN LLAMAS

No existe unanimidad sobre las fechas de comienzo y fin de la batalla de Inglaterra aunque como se ha dicho se van a considerar las operaciones que se desarrollaron entre el 10 de julio y el 31 de octubre de 1940, sin olvidar que antes y después de estas fechas tuvieron lugar enfrentamientos aéreos muy importantes sobre los cielos de Gran Bretaña. Dentro del periodo mencionado se suelen considerar tres fases⁷ en la Batalla: en la primera se desarrollaron operaciones aéreas ofensivas contra la navegación marítima en el Canal de la Mancha y contra los puertos de la costa meridional del Reino Unido; en la segunda se realizaron operaciones contra bases aéreas, estaciones de radar y otras instalaciones aeronáuticas de la RAF; y en la tercera bombardeos principalmente sobre Londres y su área metropolitana.

La fase inicial de la batalla se desarrolló del 10 de julio al 7 de agosto y comenzó con una intensificación de los ataques aéreos que desde el final de la campaña de Francia la *Luftwaffe* realizaba contra los buques británicos navegando en el Canal de la Mancha. Los tres primeros días fueron muy du-

ros teniendo la *RAF* que efectuar unas 700 salidas con la pérdida de 13 aviones mientras que los alemanes perdían 23. La ofensiva de la *Luftwaffe* continuó los siguientes días con ataques a convoyes marítimos y a diversos puntos del litoral como Weymouth, Portland y Dover. Los ataques contra los buques y el lanzamiento de minas magnéticas en grandes cantidades en las proximidades de los puertos causó la destrucción de numerosos buques y supuso la casi paralización de la navegación marítima por el Canal de la Mancha y sus proximidades. Cuando terminó el primer mes de combate los alemanes habían pagado ya un alto precio con la pérdida de 175 bombarderos y 105 cazas. Los británicos perdieron en el mismo mes 148 cazas. En este punto es preciso señalar que la pérdida de un avión de la *RAF* no suponía siempre la pérdida de la tripulación pues en bastantes casos podían saltar en paracaídas o aterrizar de emergencia y ser recuperados. Por el contrario, las tripulaciones de los avio-

nes alemanes derribados si podían saltar o aterrizar lo hacían en territorio enemigo y eran hechos prisioneros. Hay que destacar también que desde el comienzo de las operaciones se evidenció la distinta capacidad de los aviones de ambos bandos para las operaciones en curso. En la *RAF* además del *Gloster Gladiator*, último caza biplaza británico y pronto retirado de los combates, el caza *Defiant* también resultó muy vulnerable y pasó a ser usado como caza nocturno. Entre los aviones alemanes el *Ju87 Stuka*, que tuvo un papel destacado en la campaña de Polonia y en las operaciones en el Oeste de Europa, se mostró muy vulnerable frente a los cazas británicos *Spitfire* y *Hurricane*. Por su parte, los cazas bimotores *Me Bf 110*⁸ no respondieron a las expectativas y pronto sufrieron graves pérdidas pasando a ser usados como caza-bombarderos tras la batalla de Inglaterra. Los *Messerschmitt Bf 109* dieron un excelente resultado pero cuando llegaban a territorio británico sólo disponían de 20 minutos para poder entablar combate con los cazas británicos e iniciar el regreso a sus bases.

La segunda fase fue de extraordinaria dureza y se desarrolló entre el 8 de agosto y el 7 de septiembre de 1940. Durante ella la *Luftwaffe* atacó repetidamente las bases de la *RAF* intentando destruir en tierra el mayor número posible de aviones. Sin embargo, los pilotos británicos lucharon con gran arrojo para rechazar a los aviones atacantes y pese a las bajas sufridas su resistencia no fue doblegada. El nuevo plan alemán llamado ataque de las águilas o *Adlerangriff* estaba previsto que se iniciase el día 13 de agosto. Sin



embargo, ya el día 12 los alemanes lanzaron un ataque masivo contra varios aeródromos así como contra estaciones de radar⁹ que resultaron muy dañadas y alguna inutilizada. El día 13 de agosto conocido como el día del águila o *Adlertag* se produjo una gran ofensiva en la que participaron tres cuartas partes de los efectivos de la *Luftwaffe* implicados en la Batalla y se atacaron instalaciones diversas en el estuario del Támesis así como fábricas y aeródromos situados en la parte más meridional de Gran Bretaña. Pese a la pérdida de 45 aviones alemanes el 13 de agosto, el día con más salidas de la *Luftwaffe* fue el 15 de agosto cuando se emplearon prácticamente todos los aviones disponibles incluidos los de la V Flota Aérea que atacaron desde sus bases en Noruega. En total unos 1.800 aviones hicieron más de 2.000 salidas y aunque la *RAF* perdió 34 cazas, la *Luftwaffe* sufrió la pérdida de 76 aviones muchos de ellos de la V Flota que no volvió a intervenir directamente en la Batalla. Los ataques de la *Luftwaffe* llegaron a su punto culminante los días 16 y 18 en que oleadas de aviones golpearon con insistencia las bases británicas. En esos días los alemanes hicieron 2.400 salidas y perdieron 116 aviones mientras que los británicos efectuaron 1.500 con 51 aviones derribados. La persistencia de los bombardeos e incursiones de los cazas alemanes durante el resto del mes de agosto hizo que la *RAF* acusase el golpe. En efecto, para entonces cerca de 300 de los más avezados pilotos británicos habían muerto o estaban gravemente heridos, se habían perdido un 25% de sus cazas y muchas bases e instalaciones habían sufrido graves daños. Entre el 26 de agosto y el 6 de septiembre la *RAF* perdió 248 aviones y la *Luftwaffe* 322. La situación se hizo crítica para los británicos cuando a principios de septiembre sus pérdidas de aviones llegaron a igualarse e incluso superar a las alemanas. Los contendientes estaban llevando su enfrentamiento al límite y los aviadores de ambos mandos se comportaban como héroes de una epopeya clásica.

El 24 de agosto de 1940 durante un ataque nocturno, se lanzaron por error bombas alemanas sobre Londres¹⁰. En respuesta a este ataque no intencionado, la *RAF* bombardeó Berlín la siguiente noche. La capital alemana estaba justo al alcance de los bombarderos británicos entonces en servicio y para tener alguna posibilidad de éxito el ataque tenía que ser nocturno. Al atardecer del día 25 de agosto más de 70 aviones *Armstrong Whitworth Whitley*, *Handley Page Hampden* y *Vicker Wellington* despegaron rumbo a Berlín. Sus objetivos principales eran fábricas de armamento al norte de la ciudad y el aeropuerto de Tempelhof. La masiva respuesta de la artillería antiaérea obligó a los británicos a volar demasiado alto para que alcanzaran los objetivos marcados. Las bombas caye-



ron sobre campos y en áreas residenciales aunque no se produjeron muertes. Sin embargo, el bombardeo dejó en una situación embarazosa a Goering, jefe de la *Luftwaffe*, que había manifestado que Berlín nunca sería bombardeado. En los siguientes días hubo otros bombardeos que causaron ligeros daños pero que llevaron a Hitler a afirmar en una manifestación en Berlín: “Cuando la fuerza aérea británica lance dos o tres o cuatro mil kilos de bombas, nosotros lanzaremos 150, 230, 300 o 400 miles de kilos. Arrasaremos sus ciudades.”

LA INVASIÓN SE POSPONE

El 7 de septiembre se inició la que se considera la tercera fase de la batalla

de Inglaterra. Simultáneamente comenzó el *Blitz*, relámpago, como se conoce al bombardeo sostenido de la *Luftwaffe* sobre el Reino Unido que duró hasta el 16 de mayo de 1941 cuando Hitler centró su atención en la invasión de la URSS. El cambio de los objetivos atacados hasta entonces por la *Luftwaffe* supuso un grave error estratégico que además llevó la destrucción a ciudades como Londres, Manchester, Coventry y muchas otras. El primer ataque de este tipo comenzó durante la tarde del 7 de septiembre con la incursión de 378 bombarderos alemanes acompañados de 650 cazas que se lanzaron en masa sobre Londres. Poco después, ya de noche, una segunda oleada de 247 bombarderos repitió el ataque. En total se contabilizaron 1.000 muertos y fueron derribados 49 aviones alemanes y 28 británicos. Pero lo peor estaba todavía por venir pues el 15 de septiembre la *Luftwaffe* lanzó en sucesivas oleadas unos 500 bombarderos y 600 cazas sobre Londres a los que se enfrentaron alrededor de 300 cazas británicos. Terminó el día con el rechazo de la ofensiva y el derribo de 60 aviones alemanes y 26 de la *RAF*. El 15 de septiembre ha sido celebrado desde entonces en Gran Bretaña como el “*Battle of Britain Day*”. Durante 24 noches del mes de septiembre de 1940, los avio-

nes alemanes lanzaron 5.300 toneladas de explosivos de gran potencia. Sin embargo, el Mando alemán viendo su incapacidad para doblegar a los británicos y las gravísimas pérdidas sufridas llegó a la convicción de que era conveniente abandonar la operación *Seelöwe*. Estaba claro que la *Luftwaffe* había fracasado en su empeño de lograr la superioridad aérea y el 17 de septiembre Hitler pospuso la operación León Marino y los planes de invadir Gran Bretaña. El día 27 fue el último de ataque en gran escala del mes de septiembre. Durante todo el mes la *RAF* perdió 380 aviones, mientras la *Luftwaffe* sufrió la destrucción de 455 aviones y graves daños en otros 161. Al final de septiembre la batalla de Inglaterra había perdido su razón de ser



al haberse pospuesto la operación *Se-elöwe*. Durante el mes de octubre los caza-bombarderos *Messerschmitt Bf 110* barrieron el sur de Inglaterra para mantener las defensas británicas en constante alerta. En ese mes los alemanes perdieron 325 aviones y otros 163 quedaron dañados; la *RAF* perdió 265 aviones. Se considera generalmente que la batalla de Inglaterra concluyó con el final del mes de octubre de 1940.

El esfuerzo británico para producir aviones y equipos para reponer los destruidos durante la Batalla fue extraordinario dados los ataques que podían sufrir las fábricas y la dificultad de asegurar los suministros. El ministerio de Producción Aeronáutica¹¹ dirigido por Max Aitken, primer Barón Beaverbrook, consiguió del 14 Mayo de 1940 al 1 de Mayo de 1941 suministrar a las unidades de caza los aviones necesarios para sustituir a los derribados o accidentados¹².

En el marco del *Blitz*, los bombardeos continuaron hasta el 16 de mayo de 1941. Sin embargo, la *Luftwaffe* siguió atacando desde el aire al Reino Unido hasta el final de la IIGM aunque con menor intensidad. Uno de los bombardeos más destructivos efectuados durante el *Blitz* fue el realizado sobre la ciudad de Coventry donde los aviones alemanes lanzaron durante diez horas 500 toneladas de explosivos de gran potencia y cerca de 900 bombas incendiarias. Pocos meses después este tipo de bombardeos masivos fue-

ron imitados y sobrepasados por la *RAF* en sus ataques sobre las ciudades alemanas.

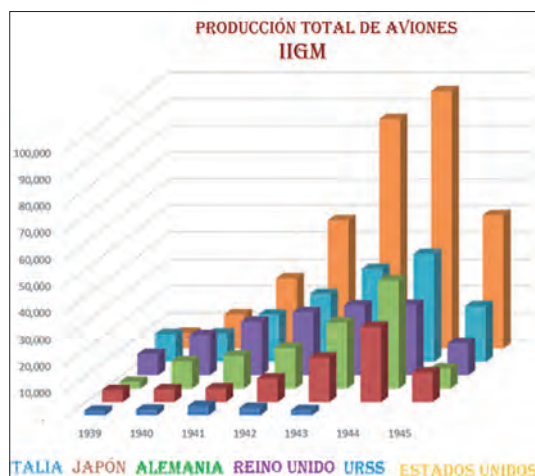
LECCIONES INOLVIDABLES

En la batalla de Inglaterra el Poder Aéreo demostró su habilidad para decidir el resultado de un enfrentamiento bélico así como una notable capacidad ofensiva contra los intereses vitales del enemigo. La Aviación quedó así consagrada como un arma muy resolutiva en los combates y con un valor estratégico indiscutible. La batalla de Inglaterra recibió su nombre en un discurso de Churchill en la Cámara de los Comunes el 18 de junio de 1940 en el que afirmó: “La batalla de Francia ha terminado. Supongo que la *Battle of Britain* está a punto de comenzar.” Desconozco la razón de la discrepancia entre el nombre en español y en inglés aunque pienso que la denominación origi-

nal resulta más adecuada para designar la confrontación bélica que estamos recordando. En efecto, las operaciones tuvieron lugar no sólo sobre el suelo de Inglaterra sino también sobre otras partes de la Gran Bretaña y sobre el Canal de la Mancha. Además aquellos combates aéreos salvaron de la invasión al conjunto del Reino Unido e influyeron notablemente en el desenlace final de la IIGM.

Resulta difícil establecer con certeza el número de aviones que fueron derribados en la Batalla debido en parte a que ambos bandos exageraban sus éxitos y trataban de esconder sus pérdidas. Sin embargo, con la serenidad que da el paso del tiempo se puede estimar que entre el 10 de julio y el final de octubre de 1940 los británicos perdieron 1.023 aviones y los alemanes 1.887¹³. Esas fuertes pérdidas nos llevan a considerar el arrojado de aquellos aviadores que conocedores de la dureza de los enfrentamientos no dudaban en entablar combate. Las bajas fueron numerosas en los dos bandos: la *RAF* tuvo 537 y la *Luftwaffe* 2.662. La notable diferencia entre las dos cifras fue debida en parte al lugar sobre el que se desarrollaron los combates. Los aviadores británicos tuvieron el reconocimiento de su pueblo recogido en las palabras que Churchill pronunció el 20 de agosto de 1940 en la Cámara de los Comunes: “En la historia del conflicto humano nunca tanto fue debido por tantos a tan pocos”.¹⁴

Otra lección que debe recordarse es el gran esfuerzo realizado para dirigir y controlar las operaciones aéreas de un número tan elevado de aviones. Se ha resaltado ya la excelente coordinación de los distintos elementos de la Jefatura de Defensa Aérea británica pero conviene no olvidar que los mandos de la flotas aéreas alemanas tuvieron que situar en el aire formaciones con cientos de aviones muchas veces disimilares. Pero si el esfuerzo de mando y control fue grande, el esfuerzo logístico no fue menor. Aprovisionar de combustible, bombas y munición a los aviones fue una tarea titánica como lo fue poner a punto, mantener y reparar cientos de aviones bajo la presión de los combates y en el caso bri-





tánico muchas veces bajo las bombas y los ametrallamientos. Por otra parte, la dinámica de los combates discriminó rápidamente el material adecuado del que no lo era para el enfrentamiento sobre el suelo británico. Aviones como el *Defiant* y el *Gloster Gladiator* por parte británica y el *Ju 87 Stuka* y el *Me Bf 110* tuvieron que apartarse del esfuerzo principal de la Batalla o cambiar el tipo de cometido que desempeñaban en los combates.

Una lección más que no se debe olvidar es la necesidad de utilizar las tácticas adecuadas a la finalidad superior que se persigue en los combates. En

efecto, en la Batalla se constató que las tácticas empleadas en el Continente por la *Luftwaffe* no eran las adecuadas para alcanzar la superioridad aérea.

La batalla de Inglaterra supuso un cambio significativo en el devenir de la IIGM pues las hasta entonces victoriosas fuerzas alemanas se vieron frenadas en su intento de doblegar la voluntad de resistencia del Reino Unido. Esa realidad supuso que en el Oeste de Europa quedaba sin derrotar un enemigo irreconciliable y poderoso que actuó de trampolín para la invasión del Continente europeo cuando las circunstancias lo permitieron. Por otra

parte, los bombardeos sobre Londres y Berlín fueron el antecedente inmediato de los ataques masivos desde el aire sobre territorio enemigo contra objetivos no siempre militares.

Han pasado 75 años desde la batalla de Inglaterra, los medios aéreos así como la doctrina y los procedimientos han cambiado desde entonces pero el factor humano sigue siendo el factor esencial para alcanzar la victoria en y desde el aire. Por ello, es justo terminar estas líneas con un homenaje a todos los aviadores que combatieron con valentía y arrojo en aquellos históricos meses de 1940. •

NOTAS

¹Más tarde se incluyó en la operación *Dynamo* a los soldados franceses.

²*TWO CENTURIES OF WARFARE*, Christopher Chant, Richard Holmes, William Koenig. *Octopus Books*. Londres 1987.

³Se suele ignorar que la Fuerza Aérea francesa había derribado más de 700 aviones alemanes durante los primeros meses de 1940.

Ver referencia iii.

⁴*TWO CENTURIES OF WARFARE*, Christopher Chant, Richard Holmes, William Koenig. *Octopus Books*. Londres 1987

⁵El número de aviones variaba diariamente por las bajas producidas y por la incorporación de aviones salidos de las fábricas que en el Reino Unido fue de 496 aviones en el mes de julio de 1940.

⁶*AIRCRAFT OF WORLD WAR II*, Wilson, Stewart. *Aerospace Publications*, 1988. Contiene fotos, datos de producción y especificaciones de la mayoría de los cazas, bombarderos y aviones de transporte de la IIGM.

⁷El número de fases en que se puede dividir la Batalla varía según autores. En la página web del Museo de la RAF se contemplan cinco etapas. <http://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/history-of-the-battle-of-britain.aspx>

⁸Muchas veces se le denomina erróneamente Me 110.

⁹En la descripción de las operaciones de la batalla de Inglaterra no se mencionarán objetivos individuales por razones de espacio.

¹⁰<http://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/history-of-the-battle-of-britain/the>

[battle-of-britain-phase-four.aspx](http://www.rafmuseum.org.uk/research/online-exhibitions/history-of-the-battle-of-britain/the-battle-of-britain-phase-four.aspx)

¹¹Este ministerio fue creado por Churchill para responder a los retos de producción que se presentaban para ganar la Batalla de Inglaterra. Ver: "*Aircraft Production, Ministry of*" en *Chambers's Encyclopaedia*. Londres, George Newnes, 1961, Vol. 1, p. 183.

¹²Los cazas de la RAF sufrieron las pérdidas más altas en septiembre de 1940 cuando Londres estuvo sometido a fuertes bombardeos. Sin embargo, fábricas que controlaba Beaverbrook produjeron y repararon ese mes 467 cazas. *BRITISH WAR PRODUCTION*. M.M. Postan. (HMSO, Londres)

¹³http://www.bbc.co.uk/history/battle_of_britain

¹⁴"*Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few*"