

75 aniversario del desembarco de Normandía

# Operaciones aéreas para el *Día D*

MANUEL GONZÁLEZ ÁLVAREZ  
*Historiador*

**E**l pasado mes de junio se cumplieron 75 años desde el conocido como Día D. Este artículo solamente pretende tratar de forma somera algunos de los detalles más representativos de lo que supusieron las acciones que se llevaron a cabo antes de ese «día más largo».

Tanto el asalto anfibio como el aéreo han sido relatados innumerables veces en todo tipo de formatos y plataformas, desde libros a películas pasando por las omnipresentes series. Es por ello que este pequeño artículo no pretende reiterar esas imágenes tan concretas, sino mas bien ofrecer una

mirada más amplia sobre las implicaciones de dicha operación en las fases previas al desembarco anfibio, donde la fuerza aérea aliada tuvo un papel crucial.

Como es bien sabido, la invasión aliada de Normandía respondía a diversos factores, siendo uno de los más





importantes la apertura de un nuevo frente en la zona occidental de Europa, tanto para aliviar la presión sobre los soviéticos como para intentar que los alemanes tuviesen que reducir su presencia en Italia. La elección de esta zona en lugar del más cercano Paso de Calais fue producto de un estudio pormenorizado del terreno. Como punto más próximo entre el continente y las islas británicas, Calais había sido fortificado a conciencia por los alemanes, teniendo además la dificultad añadida de estar situado tan al norte de la costa francesa que haría más complejo el ataque sobre París y la toma de los puertos más occidentales.

Buscando la superioridad aérea, el Alto Mando aliado elaboraría, a partir de una directiva surgida a finales de 1943, la Operación Pointblank, que consistía en un plan de ataques aéreos

sobre Alemania y sus territorios ocupados en Europa. La operación, originalmente concebida como la preparación de la posterior batalla de Normandía, acabaría constituyendo la guía definitiva de los aliados para realizar ataques aéreos sobre los alemanes y sus aliados. Para comprender la magnitud de la operación basta comentar una cifra: en la conocida como Big Week, la semana del 20 al 25 de febrero de 1944, se lanzó el mismo tonelaje de bombas que durante la totalidad de 1943. Los daños al tejido industrial alemán y a sus instalaciones militares fueron enormes.

A pesar de ello, la operación, planeada por la 8ª Fuerza Aérea norteamericana, no buscaba ni el bombardeo indiscriminado del territorio enemigo ni la destrucción selectiva de su maquinaria industrial. Su fin era atraer a

la Luftwaffe, la fuerza aérea alemana, a enormes batallas aéreas con el fin de menguar su capacidad combativa. Este hecho se veía reforzado por la naturaleza de los objetivos de bombardeo aliados: la industria aeronáutica alemana. Además, los aliados elaboraron una prioridad en cuanto a los objetivos, buscando la eliminación en primer término de las fábricas de estructuras de aeronaves de combate y de las refinerías de combustible para aviación y dejando las de montaje, motores y otros componentes relegadas a un segundo plano. Tras la guerra se observaría que los bombardeos sobre la industria de estructuras no fueron tan relevantes como los que se llevaron a cabo sobre las refinerías alemanas, que fue lo que realmente menguó la capacidad de combate de la Luftwaffe. La

*Escultura Les Braves, un monumento a los caídos del Día-D. Fotografía de Herb1979 (Pixabay)*





*Sobrevuelo de la playa de Utah de dos Hercules USAF y un C-47 durante el aniversario. Fotografía de Jesús López*



*Concentración de Dakotas en el aeropuerto de Caen-Carpiquet. Fotografía de Jesús López*



Operación Pointblank supuso, además de la preparación del terreno para la Operación Overlord, la consolidación de la interacción necesaria en el marco de la guerra entre los conceptos de superioridad aérea y bombardeo estratégico, relegando a los bombardeos

masivos y de terror, preferidos por los ingleses durante la contienda, a un segundo plano.

Además de los bombardeos aéreos previos al desembarco se organizaron una miríada de operaciones aéreas simultáneas con el fin de conseguir

información crucial para la posterior invasión. Antes de la Operación Overlord se llevaron a cabo más de 3200 misiones de reconocimiento aéreo con el fin de conseguir fotografiar desde instalaciones clave y defensas cercanas a los objetivos hasta puntos



*Monumento a los soldados del desembarco en la playa de Omaha. Fotografía de Jacqueline Macou (Pixabay)*

más lejanos fundamentales para la actividad enemiga tales como puentes y carreteras. Estas misiones se intensificarían en los días previos al desembarco, llegándose a la cifra de hasta 80 salidas diarias de aeronaves de reconocimiento.

Esta intensa actividad de reconocimiento llevada a cabo por la Fuerza Aérea aliada quedó plasmada no solamente en informes, sino también en impresionantes maquetas de gran detalle que se realizaron con el fin de que el personal implicado en las acciones previas al desembarco conociese en profundidad tanto el aspecto de sus objetivos como las inmediaciones de los mismos.

En los días y horas previos a la invasión aliada, y bajo la famosa Operación Bodyguard, la Royal Air Force (RAF) británica llevó a cabo una serie de operaciones de distinta envergadura que tenían como finalidad provocar la confusión entre los alemanes. Estas operaciones tenían como principal fin simular una invasión

aliada sobre la zona de Calais de forma inmediatamente anterior a la Operación Overlord. Aunque algunos autores los catalogan como operaciones de engaño naval debido a que se llevaron a cabo en conjunto con fuerzas navales, el componente principal fue aéreo. El esfuerzo principal se centró en la creación simulada mediante el lanzamiento de *chaff* de forma metódica y regular sobre una zona del mar cercana a Calais junto con embarcaciones que simulaban un intenso tráfico de radio. La idea era que los alemanes observasen en sus instrumentos de detección lo que podría parecer una gran flota de invasión, de tal forma que sus refuerzos se dirigiesen sobre la zona de Calais en lugar de sobre Normandía. Se trataba de una operación tremendamente compleja desde el punto de vista aéreo, ya que necesitaba vuelos regulares y constantes sobre determinadas zonas, teniéndose que realizar precisos relevos con el fin de evitar cualquier interrupción que podría ocasionar el descubrimiento del engaño por parte de los alemanes.

Aviones aliados realizaron también operaciones de anulación de radares mediante el uso de bombarderos que cargaban equipos de radio. Estos emitían señales en la misma frecuencia que los radares germanos, lo que lograba inutilizarlos momentáneamente. Siguiendo una idea similar, también se interrumpirían las señales que emitían los controladores alemanes en tierra a sus aviones para guiarlos mediante la saturación de sus frecuencias VHF.

Quizás la más diferente de estas operaciones que buscaban confundir a los alemanes fue la denominada Operación Titanic, que consistió en el lanzamiento de paracaidistas falsos sobre territorio francés, buscando que los alemanes empleasen sus refuerzos en zonas alejadas de las playas y los puntos de concentración de las divisiones de paracaidistas.

Todas estas operaciones de engaño y decepción fueron combinadas con el verdadero desembarco aéreo que precedió al anfibio. Su utilidad real está aún en discusión, ya que se llevaron

*Lanzamiento de 500 paracaidistas sobre La Fièvre (Sainte-Mère-Église) el domingo 9 a cargo de Hercules USAF, Armée de L'Air, fuerzas aéreas holandesa, belga y rumana. Fotografía de Jesús López.*



*Visitas en la playa de Utah durante el aniversario del Día D. Fotografía de Jesús López.*





a cabo en unas condiciones climatológicas que dificultaron mucho su realización. Aún así, en algunos casos se sabe que sirvieron para distraer algunas unidades de refuerzo alemanas.

Por último, en lo referente a la invasión en sí, la parte más conocida, las cifras hablan por sí solas en lo que respecta a la magnitud y complejidad a nivel aeronáutico. Y es que, durante la noche del día 5 de junio de 1944, trece mil hombres de seis regimientos aerotransportados norteamericanos y siete mil paracaidistas británicos pertenecientes a otros seis batallones serían lanzados sobre Normandía utilizando más de mil aviones y setecientos planeadores.

Los planeadores serían utilizados como parte de la punta de lanza de la invasión y como forma de transportar rápidamente equipo pesado y refuerzos una vez realizado el desembarco anfíbio. Durante la primera noche aterrizarían ciento cuarenta y uno sobre territorio francés con resultados muy dispares. Su ratio de

éxito, en lo que al aterrizaje sobre el objetivo se refiere, entre un cuarenta y un sesenta por ciento. Se trataba de aeronaves sin motor y construidas con materiales ligeros que eran remolcadas por bombarderos y soltadas sobre territorio enemigo. A partir de ese punto, los pilotos de los planeadores estaban solos, teniendo que navegar de noche y a oscuras, sin ninguna referencia sobre el terreno y ayudados de un cronómetro y una brújula para llegar a su destino.

Por otro lado, los paracaidistas sufrieron una suerte similar, ya que no fue posible realizar lanzamientos precisos debido a las condiciones climatológicas existentes y al intenso fuego antiaéreo alemán. Esto tuvo como resultado una gran dispersión, en algunos casos sobre zonas donde no estaba previsto lanzar paracaidistas. Este punto, unido al atalaje que portaban, hizo que muchos de ellos llegasen al suelo sin apenas equipo de combate y en unas condiciones deplorables, lo que produjo el elevado número de bajas que sufrieron estas unidades. No obstante, esta

dispersión redundó en la diversión de una mayor cantidad de unidades alemanas, que tuvieron que enviar patrullas en todas direcciones en lugar de preocuparse por atacar las playas donde desembarcaron las tropas aliadas.

Si bien la Operación Overlord supuso un punto de inflexión en la contienda mundial, las operaciones llevadas a cabo en su apoyo que hemos tratado de forma somera en este artículo, constituyeron en muchos casos, no solo un precedente, sino también un cambio en la doctrina del empleo de aeronaves en operaciones militares que, en algunos casos, llega hasta nuestros días.

#### BIBLIOGRAFÍA

CRANE, C. C., *Bombs, cities and civilians*. Lawrence: University Press of Kansas, 1993.

DAVIS, R. G., *Bombing the European Axis powers: a historical digest of the combined bomber offensive, 1939-1945*. Montgomery: Air University Press, 2006.

KERSHAW, R., *Sky Men: the real story of the paras*, Hodder & Stoughton and Hachette, 2010.

TUCKER, S. C., *The Second World War*, Palgrave Macmillan, 2004.

**CESA**  
Es ahora parte de Héroux-Devtek

TRENES DE ATERRIZAJE | SISTEMAS DE ACTUACIÓN | SISTEMAS HIDRÁULICOS  
MANDOS DE VUELO | GESTIÓN DE CARGA

**HÉROUX DEVTEK**

CAPACIDADES  
Ingeniería de desarrollo | Ensayos de calificación | Fabricación  
Montaje | Soporte al producto | MRO y Servicios | I+D+i

[www.herouxdevtek.com](http://www.herouxdevtek.com)