



Las Fuerzas Aéreas en la segunda Guerra mundial

EL SEGUNDO FRENTE

Por el Comandante del Arma de Aviación FERNANDO QUEROL

DESEMBARCO EN NORMANDIA

El 6 de junio de 1944, a los cuatro años de haber reembarcado en Dunquerque, los aliados volvieron a poner pie en las costas continentales europeas.

La elección de la zona de desembarco vino condicionada por el siguiente estudio geográfico:

— De los 3.400 kilómetros de la Muralla del Atlántico quedaron excluidas todas las regiones distantes, por la necesidad de disponer de un buen apoyo aéreo desde Inglaterra y hacer cortos los trayectos marítimos de las lanchas de desembarco. En consecuencia, sólo quedó como elegible la costa entre la Península de Bretaña y los Países Bajos.

— Las penínsulas de Bretaña y Cotentin tenían pocas playas, el terreno del interior era montañoso y cabía el peligro de una resistencia alemana en sus istmos.

— La región de Normandía, entre los ríos Vire y Orne, tenía las siguientes ventajas:

— Estar menos defendida, pues la ausencia de puertos indujo a los alemanes a creer no sería elegida para un desembarco.

— Disponer de terreno apto para la construcción de aeródromos.

— Estar protegida de los vientos del Oeste por la Península de Cotentin.

Además, esta zona, así como la de Cotentin y Bretaña, tenía la ventaja de ser fácilmente aislable atacando los puentes sobre el Loira y el Sena.

— La zona entre Le Havre y Calais era la más próxima a Inglaterra, pero también la más defendida.

— La zona de los Países Bajos presentaba la ventaja de ser la más cercana a los accesos septentrionales de Alemania, pero tenía el grave inconveniente de que éstos po-

dían ser fácilmente barreados con inundaciones y con maniobras defensivas, aprovechando la abundancia de ríos y canales.

En consecuencia, se eligió el trozo de costa comprendida entre las desembocaduras de los ríos Vire y Orne, aumentando un poco más la zona de desembarco al ampliarlo hacia el oeste del primero.

FUERZAS AEREAS

a) Los aliados contaban con unos 14.000 aviones aproximadamente:

- 2.000 del Bomber Command, mandado por *Harris*.
 - 2.000 de la 8.^a Fuerza Aérea, mandada por *Doolittle*.
 - 8.000 del AEAFF (Allied Expeditionary Air Force), mandado por *Leigh-Mallory* y compuesto por la 2.^a (*Coningham*) y (*Brereton*) Fuerzas Aéreas; cada una de ellas cooperaba con un Grupo de Ejércitos terrestres.
 - 1.000 del ADGB (Air Defense Great Britain).
 - 1.000 del Coastal Command, mandado por *Douglas*.
- b) El día del desembarco los alemanes tenían 200 aviones en las costas del Canal; al día siguiente los aumentaron hasta 700.

OPERACIONES

El desembarco de Normandía requirió una larga preparación: fabricación de material, instrucción del personal, tanteo de la resistencia enemiga por los "raids" de los Commandos, conquista de la superioridad aérea y ataques a las comunicaciones y defensas costeras enemigas.

El indiscutible dominio del aire fué ganado a lo largo de los grandes combates librados en los cielos de Alemania y como consecuencia de los ataques a las fábricas aeronáuticas y de gasolina sintética.

El plan "Overall" comprendía la parte aérea del plan "Overlord"; el ataque a la región de desembarco siguió, en líneas generales, el siguiente orden:

D-90.—Empezar el ataque a los ferrocarriles de Francia y oeste de Alemania; se

consideró que los objetivos más interesantes eran las estaciones de clasificación, los almacenes de material de reparación, los depósitos de locomotoras y las transmisiones; en cambio se dió poco valor a la destrucción de las vías.

Se seleccionaron 79 objetivos principales, que fueron atacados por los bombarderos del Bomber Command y 8.^a Fuerza Aérea y por los cazas (armados con cohetes) del AEAFF.

De las 2.000 locomotoras que había en el norte de Francia, 1.500 estaban fuera de servicio el Día D, y de los 100 trenes diarios que se dedicaban al tráfico militar, solo pudieron circular 30 el Día D. O sea que, en conjunto, estos ataques redujeron a un 25 ó 30 por 100 el tráfico ferroviario en el norte de Francia.

D-60.—Empezar una serie de ataques de neutralización a las bases francesas y noruegas de submarinos, así como siembras de minas en los canales de la Mancha, Kiel y estrechos daneses.

D-30.—Empezar los ataques a los puentes próximos al sector elegido para el desembarco, simultaneándolos con ataques a puentes de sectores más distantes para despistar a los alemanes; en general, por cada ataque en la zona de invasión se hacían dos en otras zonas.

Gracias a estos bombardeos aéreos, de los 34 puentes que había en la zona de invasión sólo quedaba uno sano el Día D, y de los 24 puentes ferroviarios y 14 de carretera sobre el Sena, entre París y el mar, todos, menos seis, estaban destruidos el Día D.

D-25.—Empezar los ataques a los aeródromos.

D-9.—Empezar los ataques a las fortificaciones costeras e instalaciones de radar.

De las 10 baterías pesadas capaces de disparar contra la zona de invasión, sólo una quedó en condiciones de hacerlo el Día D, y de las 92 estaciones de radar en la misma zona, sólo 18 funcionaban el Día D.

En la noche anterior al desembarco se montaron varias acciones aéreas como contramedidas radar.

D-1 a D. *Operación Gravable*.—Dieciocho lanchas remolcaban globos en vuelo bajo (los cuales producían eco de grandes buques) enfrente de Cabo Anfiter, mientras algunos aviones lanzaban "window".

Operación Boulogne.—Lo mismo que la anterior, frente a Boulogne.

Operación escuadrilla ABC.—Veintinueve "Lancaster", yendo y viniendo varias veces entre Boulogne y Anfiter, emitiendo radiaciones perturbadoras.

Las tres operaciones anteriores tenían por objeto hacer creer a los alemanes que el desembarco iba a ser entre Calais y El Havre.

Operación Titánico.—Lanzamiento de paracaidistas de madera, "window" y máquinas simuladoras de ruidos de combate entre Le Havre y la Península de Cotentin.

Operación Taladro.—Veinticuatro bombarderos, yendo y viniendo varias veces, lanzando "window" y emitiendo radiaciones perturbadoras delante de la flota de invasión que se acercaba a Normandía.

Todas estas operaciones de interferencia, perturbación y simulación dieron gran resultado; de todo ello los ingleses habían hecho muchas prácticas, montando aparatos de radar capturados a los alemanes en un trozo de costa escocesa (cerca del Firth of Forth) de aspecto parecido al sector de invasión.

Durante la madrugada del Día D, las operaciones aéreas se escalonaron del siguiente modo:

H-6 h. a H-40 h.—Atacar toda la costa.

H-2 h. a H-40 m.—Atacar las baterías costeras; la acción fué llevada a cabo por 1.136 aviones del Bomber Command, que arrojaron 5.000 toneladas de bombas; como consecuencia de este y anteriores ataques, las baterías costeras alemanas quedaron tan castigadas, que de los 4.000 barcos de la flota de invasión sólo pudieron hundir una lancha y dos destructores.

H-40 m. a H-20 m.—Atacar las defensas de las playas; la acción fué realizada por bimotores de la 9.^a Fuerza Aérea.

H-20 m. a H-10 m.—Atacar las defensas de las playas, utilizando 1.300 cuatrimotores de la 8.^a Fuerza Aérea.

H (6,30 h. de la mañana).—Se realizaron los desembarcos de tres Divisiones transportadas por aire y cinco Divisiones transportadas por mar.

Las tropas aerotransportadas, en su viaje por encima del Canal, fueron guiadas por tres lanchas con luces y radiofaros "Eureka".

Desembarcos aéreos.—En Sainte Mere Eglise desembarcaron las 82 y 101 Divisiones americanas (17.000 soldados, 110 "jeeps", 500 cañones y 900.000 toneladas de abastecimientos), utilizando 1.500 aviones ("C-47 Dakotas" y "C-35 Skytrooper") y 500 planeadores ("Horsa", "Waco CG-4" y "CG-13"), del IX Mando de Transporte. Parece ser que también se emplearon algunos planeadores "Hamilcar", transportando tanques ligeros "Locust" (con un cañón de 37 mm. y una ametralladora de 12,5 milímetros), y que arrojaron muñecos explosivos en paracaídas.

Entre Caen y el mar desembarcó la 1.^a División aerotransportada inglesa (7.000 hombres), utilizando 700 aviones y 350 planeadores, de los 38^o y 46^o Groups de la RAF.

Las pérdidas totales, que alguien profetizó serían de un 75 por 100, fueron muy reducidas: sólo el 10 por 100 de hombres y el 2 por 100 de aviones de motor; más elevadas fueron las destrucciones de planeadores, creyéndose que fué un error emplear pilotos americanos volando "Horsas" ingleses, pues no habían sido entrenados apenas con este material.

Desembarcos navales.—Se realizaron entre Saint Mere Eglise y las desembocaduras del río Orne; la protección de caza durante su realización estuvo asegurada por una sombrilla permanente de nueve escuadrones de "Spitfires" y "Thunderbolts"; por la noche se mantuvieron patrullas de 30 a 40 "Mosquitos".

El tiro de la flota fué corregido por dos escuadrones de "Spitfires" y dos de "Mustang".

En total, el Día D los aliados hicieron 12.600 servicios aéreos, mientras los alemanes sólo 275; de ellos, unos 100 servicios de cazas, siendo la mayoría de los 175 restantes de lanzamiento de minas frente a las playas de desembarco (principalmente por los "Ju-88").

El 8 de junio los aliados disponían ya de una pista de socorro para los cazas.

El día 15 los alemanes lanzaron contra Londres su primera "V-1".

Durante estos días, la cabeza de desembarco se fué consolidando y ampliando, presionando los ingleses hacia Caen y los americanos hacia Saint Lo.

Caen.—El día 18 se intentó profundizar en las afueras de la ciudad, empleándose cuatrimotores para romper el frente alemán; la operación resultó un fracaso, ya que los ingleses no consiguieron avanzar.

Saint Lo.—Pocos días después, el 25, los americanos utilizaron también los cuatrimotores contra las líneas enemigas de Saint Lo que, más débiles que las de Caen, pudieron ser forzadas; sin embargo, la imprecisión de los bombardeos pesados causó bastantes bajas a las tropas propias.

Avranches.—Para cortar el avance americano desde Saint Lo hacia el Loira, Rommel atacó en Avranches. La reacción aliada dió lugar a la bolsa de Falaise, mientras se llegaba a Nantes el 10 de agosto, quedando cercadas las guar-

niciones alemanas de S. Malo, Brest, Lorient y Saint Nazaire.

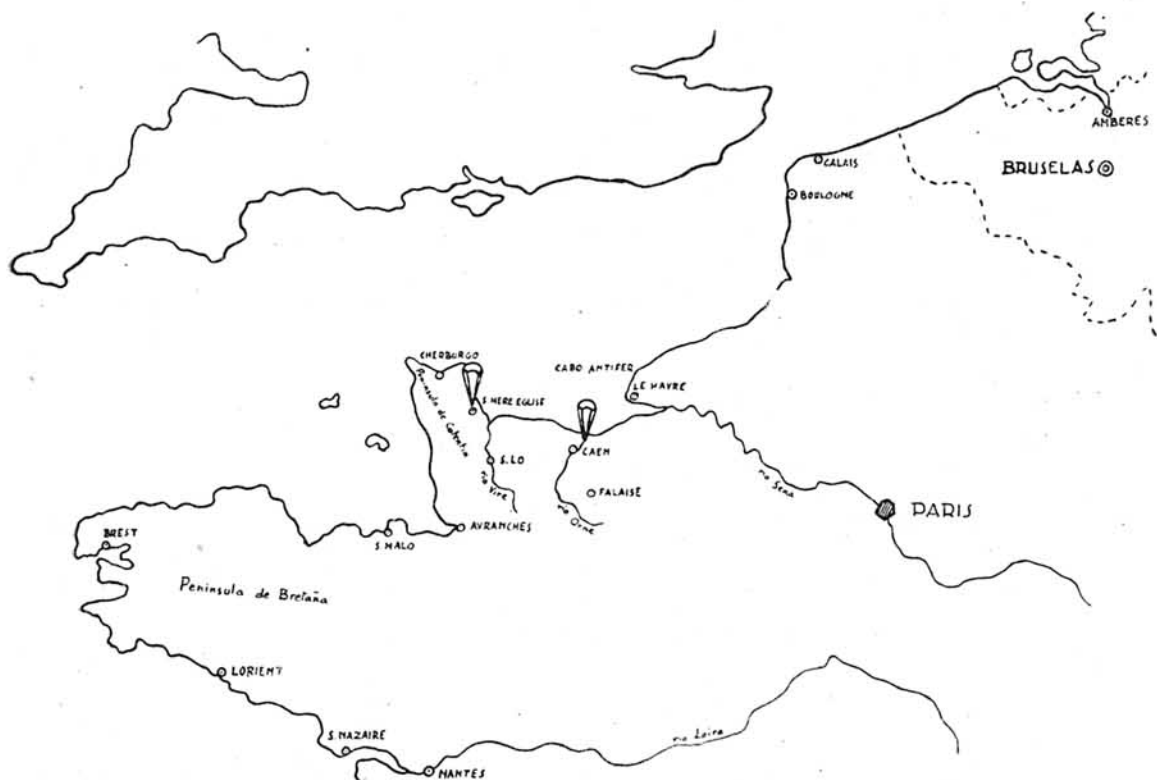
El 15 de agosto, cuando las fuerzas desembarcadas en Normandía ya habían penetrado profundamente en el norte de Francia, se realizó el desembarco de Provenza.

DEDUCCIONES

— Los bombardeos contra Alemania fueron decisivos para el éxito de la operación al lograr derrotar a la Luftwaffe y casi anular la producción de gasolina.

— El absoluto dominio del aire impidió que la Aviación alemana de reconocimiento apreciara la aproximación de la gran flota de invasión hacia Normandía.

— Las fintas mantenidas ante Calais consiguieron engañar a los alemanes, que esperaban allí el desembarco; cuando se produjo el de Normandía, siguieron creyendo se trataba de una operación secundaria, y no fué hasta el 2 de agosto que empezaron a trasladar las fuerzas de Calais hacia los frentes de batalla de Normandía. Si hubieran tenido mejor aviación de infor-



Mapa en el que figuran los principales lugares citados al comentar el desembarco de Normandía.

mación se habrían dado cuenta en seguida que no disponían de medios para efectuar un segundo desembarco.

Según declaró después *Eisenhower*, si los alemanes hubieran trasladado a Normandía, en los primeros días, las 19 Divisiones de Calais, seguramente habrían hecho fracasar el desembarco aliado.

— Si los alemanes hubieron lanzado las "V-1" contra los puertos ingleses del Canal o contra las playas de desembarco, en vez de hacerlo contra Londres, el efecto conseguido habría tenido notable repercusión en las operaciones de Normandía.

— En los desembarcos aéreos se apreció la existencia de escaso entrenamiento coordinado entre las Divisiones aerotransportadas y los aviones de transporte, por lo que después se agruparon en una misma unidad, formando el First Allied Airborne Army.

— El bombardeo de las comunicaciones francesas redujo notablemente el movimiento de las reservas alemanas, las cuales tardaron dos o tres semanas en llegar desde la frontera hasta Normandía; en contrapartida, también dificultó el movimiento en las zonas ocupadas por los aliados, que se vieron obligados a:

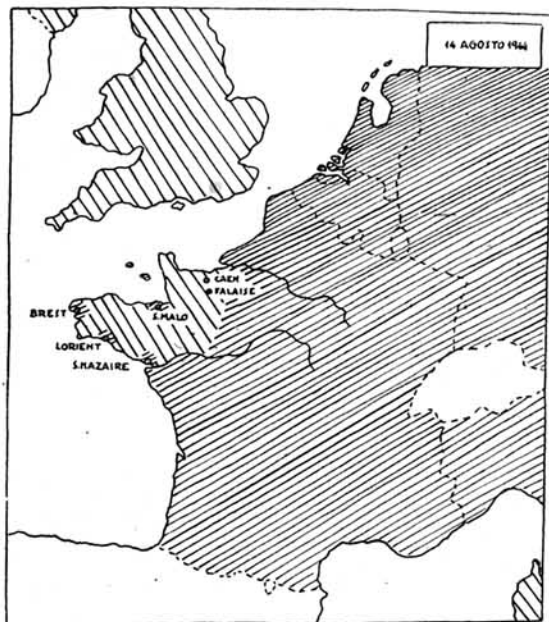
- Realizar grandes reparaciones.
- Tender oleoductos.
- Traer 900 locomotoras de Inglaterra.
- Organizar el Red Ball Expres (expreso de la bola roja), llamado así por unas señales de este color que caracterizaban las carreteras por donde circulaba; en cada una el tráfico se realizaba en un sólo sentido, a gran velocidad y con prohibición de detenerse en ella.
- Se tuvo que recurrir muchas veces al abastecimiento aéreo.

— Se comprobó que para destruir los puentes eran más útiles los aviones pequeños (mono y bimotres) que los grandes, pues los primeros cumplieron su misión con 150 toneladas, mientras los segundos necesitaban 640.

— Los cuatrimotores, en la primera línea del frente, resultaron perjudiciales, peligrosos o poco eficaces, como sucedió en Caen y Saint Lo.

Para terminar, transcribamos la opinión de *von Runsted* sobre las causas de la derrota:

- El dominio aéreo fué el factor decisivo al hacer imposibles nuestros movimientos diurnos.



Situación el día antes de iniciarse el desembarco de Provenza.

- El segundo, la falta de combustible, debido principalmente a los ataques aéreos.
- El tercero, la destrucción de los ferrocarriles.

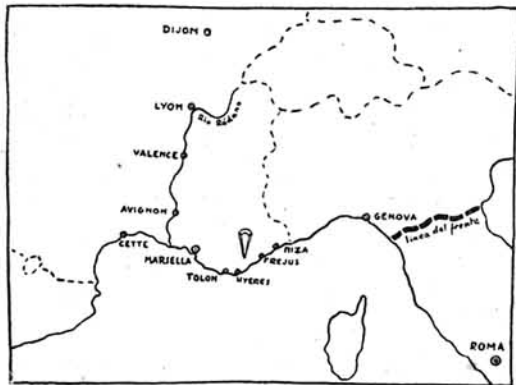
DESEMBARCO DE PROVENZA

El 15 de agosto de 1944 se complementó el desembarco de Normandía con el realizado en Provenza, en la Costa Azul del sur de Francia.

En Teherán (2 de diciembre de 1943) se decidió simultanear las operaciones de Normandía y Provenza; pero el corto número de lanchas de desembarco no bastaba para ambas, por lo que la segunda tuvo que montarse con las mismas que se utilizaron en la primera, con el consiguiente aplazamiento para dar tiempo a su traslado.

Como se ha visto antes, los alemanes, conscientes del problema de abastecimientos que se presentaría a sus adversarios, caso de disponer de pocos puertos, extremaron en ellos su resistencia; a primeros de agosto, los aliados sólo habían conseguido ocupar el de Cherburgo (26 de junio), mientras los alemanes mantenían en su poder los de S. Malo, Brest, Lorient y S. Nazaire.

Aunque ya estaba decidida la operación "Anvil", en el Estado Mayor aliado se pensó en una acción por el valle del Pó hacia Austria y Hungría, como más favorable para lograr antes la caída de Alemania; pero la urgente necesidad de descongestionar el frente de Normandía aconsejó desembarcar en el sur de Francia, operación que podía proporcionar la pronta posesión de los puertos de Tolón, Marsella y Cette, por los que aliviar la escasez de los mismos en el norte de Francia.



El desembarco naval y aéreo se efectuó entre Hyeres y Frejus.

La elección de la zona de desembarco vino condicionada por la autonomía de los cazas con base en Córcega, cuyo límite occidental era Marsella; como las proximidades de esta ciudad y las de Tolón estaban muy defendidas, se escogió el sector de costa comprendido entre Hyeres y Frejus.

FUERZAS AEREAS

a) Los aliados disponían de unos 4.000 aviones.

— Unos 1.000 del XII Tactical Air Command, mandado por *Saiville*; la mayoría con base en Córcega.

— Unos 2.000 de la 15 Fuerza Aérea, mandada por *Twining* y con base en Italia; estos aviones actuaron poco en estas operaciones de Provenza.

— Unos 400 aviones de transporte y planeadores, con base en Italia.

— Unos 200 aviones de 9 portaviones de escolta; en el desembarco de Salerno (9 de septiembre de 1943) se puso de manifiesto que para las misiones de apoyo directo a las cabezas de playa, la aviación embarcada era mucho más oportuna que la terrestre.

b) Los alemanes sólo tenían unos 200 aviones en el sur de Francia; la mayor parte eran bombarderos ("Ju-88", "Do-215", "He-177" y "Fw-200") dedicados habitualmente al ataque de la navegación aliada en el Mediterráneo.

Tanto estos aviones como un número equivalente existente en el norte de Italia (y que no intervinieron en estas operaciones) estaban sumamente escasos de gasolina.

OPERACIONES

Primitivamente, el plan de operaciones para este desembarco se denominaba "Anvil", pero después, por creer que había sido descubierto el significado de este nombre clave, fué sustituido por la palabra "Dragoon".

La labor de preparación aérea se desarrolló de modo parecido a la llevada a cabo en Normandía, mientras se mantenían demostraciones aéreas y navales en los alrededores de Génova para simular un desembarco allí.

En líneas generales, se siguió el siguiente orden:

D-110.—Empezaron los ataques a la zona comprendida entre Cette y Génova, dando prioridad a la destrucción de las comunicaciones; de los seis puentes sobre el Ródano, al sur de Valence, sólo el de Avignon quedaba utilizable el Día D.

D-10.—Se iniciaron una serie de ataques a los aeródromos.

D-5.—Comenzaron los bombardeos de las baterías de costa y de las estaciones de radar.

En el desembarco de Sicilia (10 de julio de 1943) la AAA de los buques aliados derribó a muchos aviones propios, por lo que se convino que, en el de Provenza, se fijarían rutas de tráfico independientes para las fuerzas aéreas y navales.

En la noche de D-1 a D desembarcaron diversos comandos para realizar golpes de mano

contra algunas baterías de costa. Durante la madrugada del Día D, las operaciones se sucedieron del siguiente modo:

H-5.—Doce aviones lanzaron paracaidistas "Pathfinder" para señalar a los siguientes los lugares de su desembarco.

H-4 a H-3.—Trescientos noventa y seis C-47 "Dakota" lanzaron 900 paracaidistas detrás de las defensas costeras; 37 de estos aviones se despistaron y, a pesar de ir guiados por radiofaros "Eureka" y por los "Pathfinder" anteriores, arrojaron sus paracaidistas con 32 kilómetros de error.

H-2 h. 30 m. a H-30 m.—Los cuatrimotores bombardearon las defensas costeras y los aeródromos, simultáneamente con un intenso cañoneo naval.

H-30 m.—Los caza-bombarderos atacaron las defensas de las playas.

H (ocho de la mañana).—Desembarco naval de tres Divisiones, seguido del aéreo de 103 planeadores "Waco" y 35 planeadores "Horsa"; varios de ellos tuvieron que aterrizar en lugar distinto del que previamente se les había asignado, pues muchos campos seleccionados aparecieron obstaculizados con "espárragos Rommel".

Las fuerzas desembarcadas avanzaron sin apenas resistencia, siendo reforzadas al atardecer por paracaidistas arrojados por 42 aviones de transporte y por las tropas llevadas por 372 planeadores "Waco".

En total, el Día D se desembarcó entera la 1.ª División aerotransportada (15.000 soldados, 221 "jeeps" y 213 cañones), mandada por *Frederik*; tuvieron muy pocas bajas, no llegando al 2 por 100.

Durante todo el Día D los aliados hicieron 3.700 servicios, contra un solo avión alemán que voló sobre la zona de desembarco.

Fue rechazada la proposición del General *De Gaulle* de volver a emplear la 1.ª División aerotransportada, lanzándola en la región del Macizo Central, para precipitar la rendición de las fuerzas alemanas en el Mediodía francés.

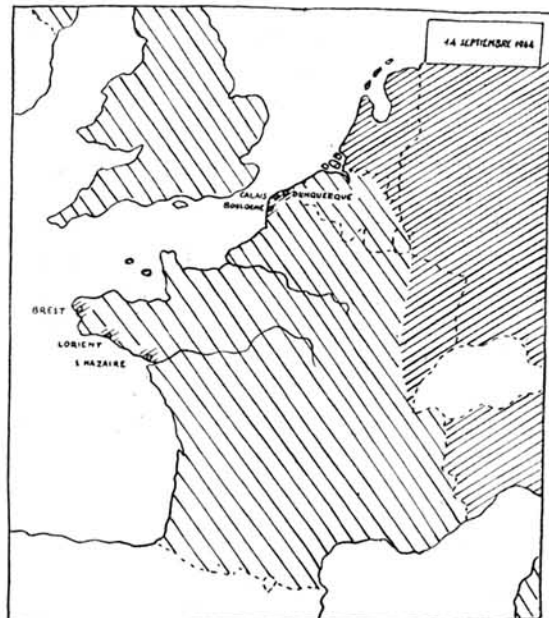
En días sucesivos las tropas desembarcadas,

sin encontrar apenas resistencia, continuaron su avance; ocuparon Marsella el 23 de agosto y enlazaron en Dijón, el 11 de septiembre, con las fuerzas procedentes de Normandía.

En esta época, como puede apreciarse en el mapa, los alemanes concentraban su esfuerzo en la defensa de los puertos, conservando los de Brest, S. Nazaire, Lorient, Boulogne, Calais y Dunquerque.

DEDUCCIONES

- Se utilizaron por primera vez los paracaidistas "Pathfinder".
- Se comprobó la ventaja de operar los portaviones en grupos de cuatro, de modo que navegando por una determinada ruta, le tocara por turno a cada uno de ellos apropiarse al viento para recoger y soltar aviones, agregándose seguidamente a los otros tres.
- Valor logístico de los puertos; la posesión de los del sur de Francia resolvió la crisis de abastecimientos que amenazaba producirse en la zona de Normandía.



Situación del frente occidental al mes del desembarco de Provenza.