

Sobrevolando la Segunda Guerra Mundial

ANTONIO RÍOS DOMÍNGUEZ
General (retirado) del Ejército del Aire

En este año 2020, del que ya hemos vivido buena parte, se ha recordado el 75° aniversario del fin de la Segunda Guerra Mundial, por lo que parece un buen momento para repasar el papel que jugaron las Fuerzas Aéreas en la misma, papel que por lo general, no se ha reflejado adecuadamente en los relatos centrados en las grandes campañas terrestres, ni en aquellos de la guerra en el mar.

La aviación ya había hecho sentir su influencia en la Primera Guerra Mundial, primero en misiones de reconocimiento, cuyo éxito fue determinante en el curso de alguna batalla y segundo en misiones de combate, comenzando con la persecución y terminando con el derribo.

Cuando la guerra llegaba a su fin se ejecutaron operaciones con más del millar de aviones, como en marzo de 1918, cuando la caída del frente por la desorganización del Quinto Ejército británico se detuvo gracias al ataque conjunto de las aviaciones británica y francesa a la retaguardia alemana, desbaratando la ofensiva, siendo el propio Ludendorff quien atribuyera este fracaso a la aviación aliada; o en septiembre del mismo año, cuando unos mil quinientos aviones jugaron un papel decisivo en la batalla de St. Mihiel, atacando sucesivamente con formaciones de quinientos aviones los salientes, retaguardia y abastecimientos de la bolsa alemana; o cuando en el mismo mes, en Palestina, la aviación británica provocó la desbandada del Séptimo Ejército turco. Asimismo aparecieron los primeros ejem-

plos del empleo estratégico de la aviación, al bombardear objetivos a «larga distancia» no ligados con las operaciones en curso.

LOS INICIOS DE LAS FUERZAS AÉREAS

El primer país en crear una fuerza aérea del mismo nivel orgánico que Tierra y Mar fue Gran Bretaña, en abril de 1918, a raíz de un informe favorable en este sentido del general del Royal Army Jan Smuts, interesante y poco conocido personaje.

En la derrotada Alemania, el general von Seeckt, que dirigía el rearme secreto alemán, sancionó en 1923 la creación de una fuerza aérea, que llegaría a ser la Luftwaffe (Lw), que sin que se reconociera su existencia contaba con quince escuadrones en 1931 y fábricas de aviones en otros países, como Rusia e Italia, donde también recibían formación militar las tripulaciones, más allá del amplio programa de aviación «deportiva» que se desarrollaba en Alemania.

También en el 1923 se crea en Italia la Regia Aeronáutica. Francia, país pionero en aviación y que atravesaba una tormentosa situación política, al borde de la guerra civil, también crea su Armée de l'Air, que poco antes de la guerra sufriría el retiro del 40% de sus oficiales, sustituidos por reservistas y suboficiales por decisión de su ministro Pierre Cot, que tras la guerra se sabría que era agente soviético.

En Japón, el Ejército y la Armada Imperiales crearon cada uno su propia fuerza aérea (la mayor parte de la aviación de la Armada era con base

en tierra) en un ambiente de hostilidad más que de rivalidad. No se ponían de acuerdo ni en la guerra que querían hacer, terrestre orientada a la guerra con Rusia en Asia y Armada a la guerra en el Pacífico contra Estados Unidos. La hostilidad se mantuvo hasta los años postreros de la guerra en que convivieron los dos sistemas de defensa aérea de Japón que no se comunicaban entre sí.

En Estados Unidos tampoco se entendían muy bien, siendo el único país que, formalmente, hizo la guerra sin fuerza aérea independiente y sin Ministerio de Defensa, a lo que se oponían el Army y la Navy, tenien-



do que esperar hasta 1947 a que se crearan ambos. No obstante la independencia práctica se le reconocería después de Pearl Harbor, por lo que consideraremos al Army Air Corps como la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

En la Unión Soviética, la aviación estaba encuadrada en el Ejército y se orientaba al apoyo de este, aunque tras la invasión alemana, a la vista de la debacle sufrida, se le dio un mando independiente y mayor autonomía operativa.

ACOMODO DE LAS RECIÉN CREADAS FUERZAS AÉREAS

Por tanto cuando estalló la Segunda Guerra Mundial puede decirse que los contendientes tenían constituidas sus fuerzas aéreas más o menos independientes. Las estructuras de planeamiento y la inercia mental seguían condicionadas por Tierra y Mar y había que ganar las batallas de los presupuestos y del planeamiento.

En Gran Bretaña, según el mariscal Slessor, en el período de entreguerras, la RAF recibió la tercera parte de recursos que la Royal Navy, a pesar de ser un ejército nuevo. Un alto funcionario del Ministerio del Aire británico manifestaba que no se podía competir con la *dining-out power* del Almirantazgo, expresión que admite varias traducciones, todas malévolas, con el denominador común de significar organización para conseguir ventajas fuera de los cauces establecidos. En Alemania, el Ejército de Tierra y la Armada consiguieron que se redujera significativamente el presupuesto de Lw en 1939, lo que afectó a su preparación para la inminente guerra.

En Francia, al estallar la guerra, la Armée de l'Air tenía el control directo de solo dieciséis escuadrones de los ciento treinta y seis de combate con que contaba. Algo parecido ocurría en Italia. También en Alemania, a pesar del indepen-

diente y celoso mando de Goering, la organización y el material de la Luftwaffe estaban subordinados a las necesidades de las campañas terrestres. Aunque los estudios y los juegos de guerra determinaron la necesidad de tener grandes bombarderos cuatrimotores, se renunció a ellos por modelos más ligeros, aptos para la intervención táctica (el desarrollo de un cuatrimotor, el He 177, se demoró hasta su inutilidad por la exigencia de Hitler de que fuera modificado para bombardeo en picado). En los Estados Unidos la Fuerza Aérea tenía que luchar contra la apatía presupuestaria de Army y la sórdida lucha de la Navy por llevarse la aviación de bombardeo. En medio de la pugna por encontrar un acuerdo, la Navy consiguió que se prohibiera a la Fuerza Aérea volar a más de ciento sesenta kilómetros de la costa.

A pesar de estas dificultades descritas, en todos los países se dedicaban grandes esfuerzos a la creación de la nueva fuerza. Ya en los años treinta la mayor fuerza aérea del mundo era la rusa y su programa de construcción era el más adelantado (en el 36 desfiló en Moscú una fuerza de doscientos cincuenta bombarderos estratégicos), pero fue el anuncio por Hitler en 1935 de que Luftwaffe había alcanzado la paridad aérea con la RAF, admitida por los británicos, lo que encendió todas las alarmas ante la inminente guerra. Se temía la amenaza que la aviación representaba para las retaguardias y se mantenían en secreto los planes de defensa pasiva para no alarmar a la población civil, que en Gran Bretaña permitieron la evacuación de las ciudades a millón y medio de niños y sus profesores. En Estados Unidos el presidente Roosevelt exigiría la fabricación en masa de aviones, confesándole a Harry Hopkins que creía que la guerra sería ganada por el poder aéreo.

El Focke-Wulf Fw 190, apodado *Würger* (alcaudón en alemán)



Italia y Alemania hacían una exagerada publicidad de su aviación y se alardeaba de la Luftwaffe como un arma de terror, en contra de su voluntad. Se hacía gran publicidad de acciones aéreas como los bombardeos japoneses en China, o el de Guernika, guerra psicológica que podría servir para justificar la pasividad de los gobiernos europeos ante las provocaciones nazis. El general Arnold, jefe de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, diría que el llamado pacto de apaciguamiento, que permitió a Hitler la ocupación de los Sudestes, en Checoslovaquia, fue la primera victoria de la Lw, y ganada sin disparar un solo tiro. No fue pequeña victoria, porque el viaje del primer ministro británico Chamberlain para plegarse a las exigencias del dictador nazi abortó el golpe de estado del ejército alemán, que iba a detener a Hitler y la cúpula nazi antes de que provocaran la guerra, para la que sabían que no estaba preparada Alemania.

LAS PRIMERAS MISIONES

En los años previos a la guerra se empezó a utilizar el avión para reconocimientos aéreos. A final de los 20 y primeros 30, Francia realizó vuelos clandestinos sobre Alemania, cuyos resultados puso a disposición de los británicos. En 1938, el Reino Unido comenzó a realizar vuelos sobre Alemania y otras regiones de interés de manera sistemática. La inteligencia británica contrató los servicios de Sidney Cotton, un australiano que, antes de la guerra, fotografió con un Lockheed Electra, con cámaras ocultas, muchas bases aéreas alemanas. Hoy día se da por hecho que la famosa aviadora Amelia Earhart, que volaba un avión similar y que desapareció en el Pacífico, también realizaba tareas de reconocimiento para los Estados Unidos. Los alemanes también hicieron desde 1937 vuelos de reconocimiento sobre Gran Bretaña, Francia y la Unión Soviética usando la versión civil del Heinkel 111.

Si la preguerra estuvo marcada por la aviación, también lo estuvieron los primeros episodios de la misma. El 1 de septiembre de 1939, la primera acción de la guerra, un cuarto de hora antes del comienzo de la ofensiva terrestre, fue un ataque aéreo de precisión de tres bombarderos Stuka para evitar la voladura por los polacos del puente sobre el Vístula en Dirschau, y un controvertido bombardeo de Varsovia provocó la capitulación de Polonia veinticinco días más tarde, después de ser invadida también por los rusos, que habían fracasado en su intento de invasión de 1920. Tras la breve campaña de Polonia, vendrían las de Noruega, que no hubiera sido posible sin aviación, y la fulgurante de Francia, la *blitz Krieg*, la guerra relámpago, en la que la aviación alemana, tras anular a la francesa, se utilizó para facilitar el avance de las unidades acorazadas y motorizadas.

En el otro extremo del mundo, en el Pacífico, el comienzo de la guerra también estuvo marcado por la aviación. Los japoneses desencadenaron las hostilidades lanzando seis ataques aéreos en el espacio de pocas horas en un amplio frente cuyos extremos distaban más de once mil kilómetros, el más famoso de todos ellos el de Pearl

Harbor, pero este no fue el primero. Hora y media antes de Pearl Harbor desembarcaron en Kota Bharu, en el istmo de la península malaya, la única acción que no empezó con un ataque aéreo. En cuatro meses avanzaron sus líneas del orden de tres mil quinientos kilómetros, siendo el secreto de este espectacular avance el mantener siempre superioridad aérea sobre la zona de operaciones. Una vez conquistada una línea de aerodromos daban el siguiente salto, siempre dentro del radio de acción de su aviación terrestre.

Después de este repaso, a modo de introducción, solo queda intentar exponer, aunque sea someramente, la contribución de la aviación a la marcha de la segunda gran guerra en cada uno de los ámbitos en que se produjo: tierra, mar y el aire, exposición que desarrollaremos en tres artículos que no pueden pretender un análisis pormenorizado, sino resaltar los aspectos más sobresalientes de esta contribución, haciendo ver las singulares capacidades de las Fuerzas Aéreas, que actualmente las hacen una fuerza insustituible en paz, en el control de crisis y, en su caso, en cualquier tipo de conflicto que pudiera presentarse, como atestigua la experiencia de la historia reciente. ■

Ataque a Pearl Harbor

