

Sobrevolando la II Guerra Mundial

La aviación en la guerra en el mar

ANTONIO RÍOS DOMÍNGUEZ
General (retirado)
del Ejército del Aire

Tras la ocupación de Polonia por Alemania y la Unión Soviética en septiembre de 1939, Europa entró en un período de aparente calma que dio en llamarse «guerra de broma» (*phony war*). Pero esta calma era solo en tierra, tanto la aviación británica (RAF) como la alemana (Luftwaffe-Lw) ya habían iniciado sus campañas contra las armadas contrarias, siendo una de las razones fundamentales el evitar daños colaterales. Gran Bretaña retiró su flota de la amenaza aérea alemana trasladándola hacia el norte, a Scapa Flow, en las Islas Orcadas, aunque después de los ataques alemanes realizados el 16 de octubre por el acorazado Hood, que dañó dos cruceros (el Southampton se salvaría al no explotar una bomba que atravesó tres cubiertas) y un destructor, y el 17 de octubre contra la base naval de Scapa Flow, la flota británica hubo de retirarse al estuario del Clyde, en la costa occidental escocesa, más segura pero en peor ubicación si los alemanes hubieran decidido sacar sus barcos a la mar.

La RAF inició desde el 3 de septiembre una campaña nocturna de lanzamiento de octavillas sobre Alemania y la búsqueda y ataque a objetivos navales, que intentaban refugiarse en puertos y fiordos noruegos alejados. La nómina de grandes buques alemanes hundidos o inutilizados por este procedimiento fue bastante extensa, terminando así sus operaciones.



Mustang americano

Con la ocupación de Noruega en abril de 1940 y la caída de Francia en mayo, Lw generalizó su ataque al tráfico marítimo en torno a las islas, con el ánimo de provocar a la caza británica y conseguir la superioridad aérea para una supuesta invasión, que ni la armada ni el ejército alemán estaban dispuestos a intentar mientras no se consiguiera. Además, los británicos tuvieron que retirar los destructores que habían quedado como protección, cuando la flota se retiró al norte, dado que solo en el mes de julio la Luftwaffe había hundido cuatro y dañado ocho. Ante esta situación el Almirantazgo decidió que no podía escoltar a sus convoyes por las aguas de los estrechos de Dover a la luz del día.

La campaña de Lw contra mar en torno a las islas se prolongaría durante buena parte de la guerra. En uno de los clásicos memorándum

de Churchill a sus jefes de Estado Mayor, fechado el 1 de abril de 1942, se quejaba amargamente: «en Noruega tienen los alemanes sesenta bombarderos y cien cazas que nos impiden poner pie en Noruega y además atacan nuestros convoyes». La aviación haría sentir su efecto en todas las facetas de la guerra en el mar.

EL TEATRO ATLÁNTICO-EUROPEO-MEDITERRÁNEO

Cuando Italia entró en guerra, en junio de 1940, el Almirantazgo británico interrumpió el tráfico de convoyes por el Mediterráneo hacia Alejandría (Egipto), teniendo que asumir cuarenta y cinco días de navegación, rodeando toda África, en lugar de los ocho o nueve días de navegación, rodeando el Mediterráneo. No obstante, este aumento de travesía no se debía a la amenaza de la Armada italiana, sino al temor a los

ataques aéreos a partir del Mediterráneo Central, que lo mantuvieron cerrado durante tres años para los convoyes con destino a Alejandría (hasta mayo de 1943 no cruzaría el estrecho de Gibraltar un convoy con este destino, salvo uno con cinco mercantes rápidos, en mayo de 1941, para llevarle al general Wawell 300 tanques, vitales para los combates en el Norte de África). El temor citado también afectó al refuerzo de la isla de Malta, clave para las operaciones en el Mediterráneo Oriental y Norte de África. El peligro de ataque aéreo condicionaba los convoyes de reabastecimiento que, por Gibraltar, entraban en el Mediterráneo con una fuerte escolta, pero los buques principales, portaviones y acorazados, se retiraban antes de estar al alcance de la aviación del Eje, siguiendo los mercantes con la protección de buques menores o, en la fase final, confiados a su propia suerte. Los cazas dedicados a la defensa aérea de la isla despegaban desde portaviones anclados al sur de Mallorca, fuera del alcance de la aviación del Eje, pero a más de 1000 kilómetros de vuelo sobre el mar, al límite de su autonomía y sin munición para ahorrar peso. Incluso en alguna ocasión, por sospechar que el convoy había podido ser detectado y correr peligro, se adelantaba el lanzamiento de los cazas británicos



que por falta de combustible se estrellaban contra el agua.

Si hubiera alguna duda de las consecuencias de la participación de la aviación en la guerra en el mar se podría resolver recordando la grave derrota sufrida por la Royal Navy en torno a la isla de Creta.

Sucedió que para evacuar las fuerzas británicas enviadas a Grecia se eligió la isla Creta, y hasta allí fueron perseguidas por los alemanes con un famoso asalto aéreo que, una vez realizado, necesitó de ser reforzado, tratando la Royal Navy de impedirlo. No obstante, si en las horas nocturnas la armada hacía valer su superioridad, a la luz del día la aviación alemana hacía valer la suya. En 11 días, del 21 de mayo al 1 de junio, fueron hundidos por la Luftwaffe tres cruceros y seis destructores; severamente

dañados otros dos cruceros, dos acorazados, un portaviones y dos destructores, y dañados otros tres cruceros y dos destructores. Dos bombarderos Stuka se bastaron para dañar al crucero antiaéreo Calcuta y hundir, al también antiaéreo, Coventry, y un solitario caza Messerschmidt Me-109, que volaba al límite de su alcance con una bomba de 500 kilos, puso fuera de combate al crucero Fiji, que sería hundido media hora más tarde por otro Me-109, llamado por radio por el primero. A pesar de que desde Londres se urgió al almirante Cunningham para arriesgarlo todo por salvar la situación en Creta, contestó que si sufría otro varapalo como el recibido entre los días 21 y 23 no podría mantener el control del Mediterráneo Oriental. Hasta Churchill telegrafió el día 27 diciendo: «Es esencial la victoria en Creta en este momento crucial de la guerra», y el mismo día le contestó Wawell: «Me temo que hay que admitir que no podemos mantenernos en Creta por más tiempo». El almirante Cunningham transmitió a Londres: «en las áreas costeras tenemos que admitir la derrota».

LA AVIACIÓN EN LA GUERRA CONTRA LOS SUBMARINOS

Ni la Royal Navy, ni la US Navy habían contemplado papel alguno para la aviación en la guerra en el



mar (la US Navy incluso había conseguido que se le prohibiera a la Fuerza Aérea hacer vuelos operacionales a más de 160 kilómetros de la costa), pero cuando se generalizó la amenaza de los submarinos todo el mundo volvió sus ojos a la aviación que, ni se había equipado ni, por supuesto, entrenado para esta tarea. A pesar de todo, las aviaciones aliadas terminaron superando a sus respectivas flotas en el hundimiento de submarinos, contribuyendo además a impedir que operaran con facilidad, lo cual pudo resultar más importante.

Los submarinos operaban principalmente en superficie, pero la presencia de un avión, les obligaba a sumergirse, lo que les impedía alcanzar sus objetivos al ver limitada su velocidad. Las Fuerzas Aéreas fueron reduciendo las áreas de operaciones de los submarinos a medida que aumentaba el radio de acción de los aviones. Para la primavera de 1941, cuando se generalizó el empleo ofensivo del avión, la búsqueda y ataque a los submarinos a la mayor distancia posible, la RAF echó a los submarinos de las aguas británicas y los empujó a más de 400 millas de las bases aéreas, el radio de acción de los aviones; y en 1942, con el concurso de la USAF, a seiscientas millas de ambas costas del Atlántico, coincidiendo con el aumento del radio de combate de los aviones que iba estrechando paulatinamente el llamado *Atlantic Gap*, el «Boquete del Atlántico», donde los submarinos operaban con libertad y se reabastecían.

En la primavera del 43, este *gap* fue cubierto con un pequeño número de aviones de muy largo alcance y equipados con radares de diez centímetros, indetectables por los alemanes, lo que significó el comienzo del fin de la amenaza submarina. El almirante Doenitz dejaría escrito en su diario de guerra, tras



verse obligado a retirar los submarinos del Atlántico: «La fuerza aérea enemiga ha jugado un papel decisivo al infligirnos estas elevadas pérdidas».

Una contribución decisiva de las fuerzas aéreas fue el ataque a los astilleros y bases de submarinos (nunca se cuentan los 66 submarinos hundidos en puerto ni los 100 destruidos en fase de construcción). En sus refugios de hormigón los submarinos eran invulnerables al ataque directo, pero hacia el final de la guerra el ataque aéreo al sistema de transporte alemán hizo sentir su efecto en los trabajos de los arsenales. Puede decirse que fue el bombardeo aéreo el que impidió la entrada en servicio a tiempo de los nuevos submarinos tipo XXI y XXIII, que eran una temida amenaza, consiguiendo que, de los 400 previstos, solo nueve llegaron al mar. Para eludir los ataques aéreos, estos submarinos se construían por secciones en factorías repartidas por Alemania, secciones que se enviaban por transporte fluvial a los astilleros para su montaje. Las bombas de veinte mil libras de las esclusas del Mittellandkanal en Munster cortaron el paso de estas secciones y el minado aéreo de las aguas del Báltico neutralizaron la puesta a punto de los que se botaban, tanto las pruebas como el en-

trenamiento de tripulaciones.

La Fuerza Aérea estadounidense también participó en la lucha directa contra el submarino, que encontró una oposición feroz en la propia Navy, que parecía estar más interesada en minimizar la actuación de la Fuerza Aérea que en derrotar a los submarinos. Llegó un momento en que el general Marshall, del que dependía la aviación estadounidense, dirigió una carta al almirante King en la que le decía que se estaban incumpliendo obligaciones hacia la nación por la defensa de intereses particulares: «Debemos poner nuestra propia casa en orden, y rápidamente, para justificar nuestras obligaciones hacia el país», y dado que se decidió que esta carta se guardara en los archivos oficiales del Army, debía estar convencido de que no era él quien las estaba incumpliendo. Con estos antecedentes no es de extrañar que el que fuese secretario de Guerra de los Estados Unidos, Henry Stimson, le propusiera en su momento al mariscal Slessor, que había sido jefe del Coastal Command británico, dedicarle su libro «En Servicio Activo en Paz y en Guerra» con un: «En memoria de cuando combatimos juntos a la US Navy». Al final se decantó por el menos polémico: «En memoria de cuando combatimos a los submarinos desde tierra».

No podemos dejar el teatro Atlántico sin mencionar también los éxitos de la aviación alemana en sus operaciones sobre el mar. Los alemanes contaban con unos pocos aviones, principalmente Focke Wulf 200 Kondor, asignados a la guerra marítima, pero a pesar de la escasez de medios, durante 1940 hundieron casi seiscientos mil toneladas, y más de un millón en 1941, casi la mitad de todo el tonelaje hundido en el Atlántico Norte. Durante el 1942 los aviones se trasladaron a Noruega para atacar a los convoyes árticos que llevaban material a la Rusia soviética.

LAS FUERZAS AÉREAS EN EL TEATRO DEL PACÍFICO

Podría pensarse que en el océano Pacífico, el hemisferio marítimo del planeta, el papel de la Fuerza Aérea fuese menos relevante de lo que fue en aguas más o menos «confinadas» como las del Mar del Norte o el Mediterráneo, pero nada más lejos de la realidad. En la defensa del Pacífico, teatro considerado de responsabilidad naval, no se había contado con las fuerzas aéreas y, cuando en 1941 británicos y estadounidenses se percataron del error, ni los primeros podían distraer fuerzas de Europa, ni a los segundos les dio tiempo de hacer-

lo. En agosto de 1941 enviaron un escuadrón de B-17 para un vuelo de doce mil kilómetros hasta Manila, pero la guerra les sorprendió con tan solo 35 bombarderos en Filipinas y unos 90 cazas P-40. Los 15 B-17 que escaparon de los ataques aéreos japoneses fueron enviados a Australia y de allí a Java para intentar frenar el avance japonés, pero ni estos, ni los escasos refuerzos que fueron llegando después de vuelos de más de veinte mil kilómetros, pudieron hacer nada para detener el asalto japonés. Tampoco pudieron pararlo las armadas desplegadas en la zona.

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. Hora y media antes de Pearl Harbor había habido un desembarco 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, controlando las Indias Orientales holandesas, hasta Timor. Cuatro mil kilómetros más al este se apoderaron de Nueva Bretaña y Nueva Irlanda y de puntos

de la costa norte de Nueva Guinea, amenazando a Australia. El secreto de este espectacular avance fue el mantener siempre superioridad aérea sobre la zona de operaciones. Una vez conquistada una línea de aeródromos daban el siguiente salto, siempre dentro del radio de acción de su aviación terrestre. Los escasos intentos de oposición a este avance por parte de las fuerzas navales aliadas no fueron suficientes para eludir la superioridad aérea nipona, siendo desbaratados, empezando por el hundimiento de los acorazados británicos Prince of Wales y Repulse, que se pusieron fuera de la cobertura aérea cuando intentaban hostigar un desembarco japonés. El almirante Philips, defensor de la visión tradicional de la guerra en el mar y que se hundió con el Prince of Wales, había ignorado el consejo que le dio en su día el mariscal del Aire Harris, que sería jefe del Bomber Command: «Tom, nunca has creído en el Aire, no te salgas nunca del paraguas de la aviación».

No está muy difundido el papel que jugó la fuerza aérea en las batallas que marcaron el punto de inflexión de los avances japoneses: la del mar del Coral y la de Midway (de esta última incluso es poco conocido que la mitad de los barcos de la US Navy eran submarinos), tan solo el papel de la aviación embarcada. En previsión de Midway, la Fuerza Aérea empezó a trasladar bombarderos al Pacífico desde la costa oeste de los Estados Unidos, mientras que bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea, que se encontraban en la costa este para su inminente traslado a Gran Bretaña, ocuparon el puesto de estos en previsión de contingencias. El primer ataque a los portaviones japoneses lo realizaron torpederos de la Infantería de Marina y B-26 de la Fuerza Aérea, también como torpederos, y el ataque de los bombar-



Douglas SBD Dauntless



Bombardero B-17 *flying Fortress*

deros en picado estuvo facilitado por el ataque en altitud de los B-17, que obligó a los buques a romper sus posiciones de mutuo apoyo; así mismo, el último ataque también lo realizaron los B-17 contra el Akaga, que venía tocado, bombardeándolo desde tres mil pies y ametrallando la cubierta. En total la Fuerza Aérea realizó 17 ataques contra la fuerza naval.

Tanto durante como después de la guerra, se le dio gran publicidad a las operaciones de los portaviones, pero nunca se difundió que la mayoría de estas operaciones eran protegidas por las Fuerzas Aéreas. Como norma general, desde alguna semana antes al comienzo de una incursión naval, durante la misma, y varios días después, para cubrir su retirada, bombarderos de las Fuerzas Aéreas, y en su momento cazas, volaban hasta el límite de su alcance, en difíciles condiciones, para evitar que se pudiera materializar alguna amenaza, naval o aérea, desde bases situadas en los flancos de la incursión naval. Y no nos referimos a pequeñas operaciones sino a las incursiones de la poderosa fuerza de portaviones rápidos.

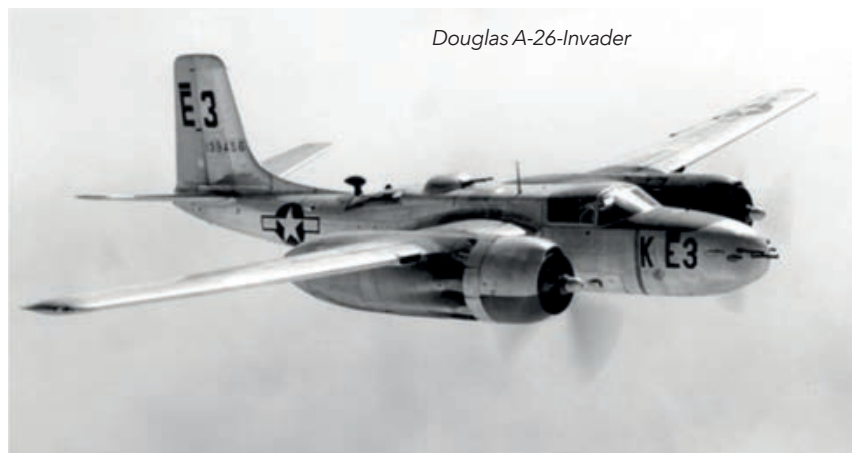
La fuerza de portaviones rápidos no era ninguna fruslería. Cuando lanzaba una incursión se presentaba, después de una navegación a alta velocidad, a doscientos cincuenta o trescientos kilómetros de su objetivo, con del orden de ¡mil a mil quinientos aviones! y con su

escudo protector de veinte acorazados y cruceros y del orden de cien destructores, además de submarinos (sin olvidarnos de los petroleros y buques de apoyo con su propia fuerza de protección). Aunque la composición variaba según los casos, solo del orden del treinta por ciento de los aviones de la fuerza era aviación de ataque y del orden del setenta por ciento restante eran cazas para la propia defensa. Estamos hablando de entre setecientos a novecientos cazas de defensa (la RAF no disponía de tantos para oponerse a la Luftwaffe para la defensa de las Islas Británicas cuando la Batalla de Inglaterra). Pues a pesar de todo, y como ya se ha dicho, eran las Fuerzas Aéreas las que daban seguridad a todo este despliegue y luego cubrían su retirada. De aquí las quejas del general Le May, que dirigía el bombardeo aéreo de Japón, cuando se le orde-

naba apoyar una incursión de portaviones, dado que representaba dejar de lanzar tres mil toneladas de bombas sobre objetivos prioritarios para que la Task Force lanzara trescientas toneladas contra los objetivos que su fuerza aérea podía alcanzar (al decir del propio general). Como norma los portaviones se retiraban al día siguiente también a alta velocidad bajo la cobertura de las Fuerzas Aéreas.

A MODO DE CONCLUSIÓN

Según el historiador Richard Overy, las Fuerzas Aéreas en el Pacífico hundieron dos millones de toneladas marítimo japonés, un tercio más del hundido por el esfuerzo combinado de los buques de superficie aliados (que solo hundieron quinientas mil) y los submarinos (un millón, submarinos que también son los grandes olvidados de esta guerra), mientras las Fuerzas Aéreas desarrollaban la guerra propiamente aérea y a la par intervenían en la terrestre. Resultados equivalentes se cosecharon en el Atlántico. Siguiendo los datos que aporta el propio Churchill en sus memorias, la aviación terminó hundiendo el doble de tonelaje y el triple del número de buques que la marina de superficie y, como ya se ha citado, para la aviación esta no era la misión para la que se había equipado ni entrenado. ■



Douglas A-26-Invader