ÍNDICE

PRÓLOGO 5

BOMBARDEROS 6

CAZAS 24

ATAQUE 50

OTRAS MISIONES 66

¿ARMAS MARAVILLOSAS? 80

El cielo como campo de batalla

El poder aéreo fue ampliamente debatida a partir de 1918. Las fuerzas aéreas que combatirían en 1939 se forjaron sobre los planteamientos doctrinales desarrollados tras la Gran Guerra y estos, en su mayoría, bebían directamente del libro *El Dominio del Aire* (1921) del general italiano Giulio Douhet.

Douhet explicó que el bombardeo aéreo masivo haría imposible una guerra terrestre o naval. El empleo de masivas formaciones de bombarderos cuatrimotores contra los objetivos estratégicos situados en el corazón de las naciones enemigas paralizaría su industria, destruiría sus reservas, aplastaría sus flotas y bloquearía sus comunicaciones. La sola amenaza de los bombarderos garantizaría la paz.

En este wagneriano esquema, la superioridad aérea se ganaría paralizando a la industria de aviación enemiga y destruyendo sus infraestructuras. El avión de caza pasaba a ser un actor secundario, apenas un complemento para misiones triviales, ya que los poderosos cuatrimotores, veloces y bien armados, serían invulnerables. Tampoco la defensa antiaérea sería útil, nada podría parar a los bombarderos.

A la hora de la verdad esas premisas se mostrarían falsas. Y, sin embargo, sería el poder aéreo el que decidiría la guerra, tanto en tierra como en el mar.

¿EL ARMA DEFINITIVA?

Los teóricos del poder aéreo vieron en el bombardero estratégico el arma definitiva. En sus visiones, oleadas de pesados y veloces cuatrimotores arrasarían la retaguardia y las ciudades del enemigo, destruyendo su capacidad industrial y hundiendo la moral de su población, de forma que a sus gobiernos no les quedaría más opción que pedir la paz.

Al final los bombarderos fueron incapaces de ganar la guerra por sí solos. El bombardeo estratégico dio algunos frutos muy valiosos, pero las predicciones resultaron estar muy alejadas de la realidad.

Un Heinkel He111 sobrevuela Londres. Los bombarderos nazis fracasaron estrepitosamente en su campaña de terror contra la capital británica

De la *Blitzkrieg* al *Blitz*

Tras la política de apaciguamiento de los aliados estaba el temor a que la *Luftwaffe* arrasara sus ciudades. Al inicio de la guerra, la destrucción de Varsovia, Rotterdam o Belgrado parecían confirmar esos presagios, pero los nazis fracasaron sobre Gran Bretaña.

El* Heinkel *He111 se ganó sus laureles en la guerra civil española, *pero para 1940 ya era una máquina muy desfasada. Pese a ser un avión duro y resistente, era demasiado lento y estaba mal armado como para enfrentarse a la caza británica. Si seguía en servicio en 1940 era por la imprevisión de los alemanes que, convencidos de que la guerra sería corta, pararon todos los programas de desarrollo al comienzo del conflicto. Aun así su desempeño en Polonia, Noruega o Francia fue excelente y siguió en uso hasta finales de la guerra como entrenador, remolcador y ataque naval.*

Ju-88
Constructor: *Junkers*
Motor: 2 x *JUMO* 211 (1300 HP)
Velocidad máxima: 470 km/h
Alcance: 1.800 km
Techo máximo: 8.200 m
Tripulantes: 4
Armamento: 5 ametralladoras
Carga: entre 1.400 y 3.000 kg de bombas, según la configuración elegida

Ejemplares construidos
15.183

Las alas eran muy esbeltas, pero también muy resistentes, a fin de soportar la presión de un ataque en picado.

Ametralladoras traseras

La planta motriz era la misma que la del He111, lo que facilitaba mucho la logística.

La bodega estaba dividida en dos bahías de bombas.

La carga máxima requería usar los soportes externos, reduciendo la velocidad y alcance del avión.

La tripulación se concentraba en la cabina, de morro acristalado teselado, más eficiente que la del He111.

El Ju 88 nació como bombardero rápido, *siendo capaz de superar los 525 km/h, lo que le hubiera permitido esquivar a los cazas aliados. Sin embargo, la insistencia de Udet en usarlo para el ataque en picado obligó a reforzar su estructura, reduciendo sus prestaciones. En cualquier caso, era un avión notable, usado como bombardero, caza nocturno, reconocimiento o torpedero. Su sucesor, el Ju 388, hubiera sido uno de los mejores aparatos de toda la guerra, pero no entró en servicio hasta mediados del 44, demasiado tarde como para tener algún peso en el conflicto.*

La bahía de bombas tenía 2000 kg de capacidad. Era posible cargar hasta 3.600 kg en soportes externos, pero eso bloqueaba la bahía.

EL armamento defensivo, formado por ametralladoras de 7,92 mm se aumentó a partir de 1940 con ametralladoras pesadas de 15 mm y cañones automáticos de 20 mm.

Los motores del He 111 eran similares a los empleados por el bombardero en picado Ju 87 Stuka

Artillero de cúpula

Ametralladoras laterales

Piloto

Navegante

Artillero ventral

He-111
Constructor: *Heinkel*
Motor: 2 x *JUMO* 211 (1300 HP)
Velocidad máxima: 440 km/h
Alcance: 2.300 km
Techo máximo: 6.500 m
Tripulantes: 5
Armamento: 7 ametralladoras
Carga: entre 2000 y 3.600 kg de bombas, según la configuración elegida

Ejemplares construidos
6.508

El característico morro acristalado del He 111 daba una magnífica visibilidad al navegante-bombardero, pero resultaba muy vulnerable a la metralla antiaérea.

Los elementos mecánicos eran muy accesibles, facilitando el mantenimiento.

El ala era gruesa y robusta, permitiendo que el avión encajara grandes daños y aún así sobrevivir.

Tras la guerra, el He111 siguió en producción en España, *bajo la denominación CASA 2.111. Estos bombarderos permanecieron en servicio hasta 1973.*

Se dice que la *Luftwaffe* se diseñó pensando sólo en el apoyo táctico, de ahí su derrota en Inglaterra. En realidad la aviación alemana fue víctima de las circunstancias económicas y una sucesión de casualidades y malas decisiones.

La fuerza aérea nazi, a priori, partía con una ventaja esencial sobre sus potenciales rivales. Los aliados dieron prioridad a los planteamientos de guerra estratégica, descuidando todas las otras misiones de la aviación, pero Erhard Milch, secretario de estado del aire, puso al frente del estado mayor de la *Luftwaffe* a un hombre dinámico y con visión de futuro.

El general Walther Wever creía que la fuerza aérea debía atacar los objetivos estratégicos definidos por Douhet, pero también garantizar la superioridad aérea sobre el campo de batalla, gracias al arma de caza, y destruir la retaguardia del enemigo impidiendo sus movimientos y abriendo paso a las fuerzas terrestres, lo que requería una fuerza de ataque táctico bien adiestrada. Incluso, puso los cimientos para una aviación naval, dado que el enemigo más peligroso a la vista, Gran Bretaña, dominaba el mar del Norte.

La clave para un desarrollo de miras tan amplias era la situación geoestratégica de Alemania. Amenazado desde dos frentes, el Reich no podía permitirse una doctrina aérea puramente estratégica, era preciso que la aviación apoyase al *Heer* (ejército de tierra) para llevar la guerra a territorio enemigo.

Wever preconizó el desarrollo de un gran cuatrimotor, dentro del programa conocido como *Bombardero de los Urales*, dado que se esperaba contar con un avión capaz de alcanzar incluso la lejana retaguardia de la URSS. El primer prototipo, el *Dornier* Do 19 voló en octubre del 36, seguido pocos meses después por el *Junkers* Ju 89. Eran unos comienzos muy prometedores pero, por desgracia, Weber no llegó a verlos, porque falleció en un extraño accidente de aviación en junio del 36.

El sucesor de Weber, Albert Kesselring, aplazó el programa del cuatrimotor. Posteriormente, todo el proyecto fue cancelado a instancias de Ernst Udet, jefe de la oficina de desarrollo y amigo personal del mariscal Göring. Udet, que había destacado como piloto de caza y acróbata aéreo, tenía gran cortedad de miras y una notable incomprensión de los aspectos industriales o tecnológicos de la aviación.

A instancias de Udet y Göring, todo se centró en los bimotores y la táctica del bombardeo en picado, lo que lastraría profundamente el futuro de la aviación germana. A corto plazo la apuesta parecía correcta, porque era más barato producir bimotores (según Göring, *el Führer no quiere saber cuantos motores llevan nuestros aviones, sino cuantos aviones tenemos*).

Ese cortoplacismo pesaría también al comienzo de la guerra, ya que Göring ordenó paralizar cualquier programa en desarrollo que no fuera a dar resultados en menos de un año. Por ello, en el momento del ataque a Polonia, el núcleo de la fuerza de bombardeo eran los He 111, que ya estaban anticuados. El otro bombardero alemán, el Ju88, acababa de entrar en servicio y sus excelentes características de vuelo habían sido lastradas por la exigencia de Udet de que pudiera hacer ataques en picado. Hay que decir, en descargo del mariscal, que Hitler había asegurado que la guerra no empezaría hasta el 42 y los planes de producción se desarrollaron teniendo esa fecha en mente.

Todo fue bien hasta 1940, gracias al excelente adiestramiento del personal germano y su magnífica doctrina de cooperación con el *Heer*. Sin embargo, al enfrentarse con los cazas ingleses, la *Luftwaffe* descubrió que, después de todo, los bombarderos sí eran vulnerables y necesitaban el apoyo de los cazas. Y, a la hora de llevar a cabo una campaña estratégica, los bimotores no podían reemplazar a los cuatrimotores.

La muerte de Wever resulta muy sospechosa, y quizás fue orquestada por Göring, que temía a la gente demasiado eficiente.

Y esos cuatrimotores no estaban disponibles por la incompetencia de los hombres que Göring, a su vez un gran incompetente, había puesto al mando por amistad personal y para asegurarse de que nadie le hacía sombra.

El destructor de ciudades

De todas las fuerzas aéreas europeas, la RAF fue la única que dedicó la mayor parte de sus recursos al desarrollo del bombardeo estratégico, con el convencimiento de que esa sería la clave para ganar la guerra.

***El mariscal Arthur Harris, apodado* Bomber *Harris, era el principal adalid del bombardeo nocturno de área**, una táctica brutal consistente en el ataque indiscriminado a las grandes poblaciones alemanas, con el argumento de que así se acabaría con la moral y la capacidad de resistencia del pueblo germano. Churchill, deseoso de evitar costosas batallas terrestres, le apoyó con entusiasmo, pese a que los resultados prometidos nunca llegaron.*

Ejemplares construidos
7.377

***La RAF tenía aviones mayores, como el* Stirling *o el* Halifax, *pero el* Lancaster *era el más poderoso**, ya que tenía una capacidad de carga muy superior y mayor velocidad y alcance que sus compañeros. Originalmente este avión fue concebido como bimotor, el* Avro Manchester, *pero las pobres prestaciones de este aparato llevaron a alargar su ala a fin de instalar dos motores adicionales y mejorar su estabilidad. Así equipado, el nuevo* Lancaster *reemplazó al* Manchester *en las líneas de producción, entrando en servicio en 1942, a tiempo para el inicio de los primeros ataques masivos contra las ciudades alemanas.*

Avro Lancaster I
Constructor: *Avro*
Motor: 4 x RR *Merlin*XX (1300 HP)
Velocidad máxima: 454 km/h
Alcance: 4.070 km
Techo máximo: 6.500 m
Tripulantes: 7
Armamento: 8 ametralladoras
Carga: 10.000 kg de bombas

Montaje defensivo trasero

Cúpula superior

Las tripulaciones decoraban sus aviones con pinups y burlas hacia los alemanes. La frase de Göring *ni un solo avión enemigo volará jamás sobre el Reich* era especial objeto de chanza.

La bodega de este bombardero era enorme y muy larga, ocupando todo el vientre del aparato. De ahí que careciera de una cúpula defensiva ventral, como la de sus homólogos estadounidenses.

El Lancaster cargaba el combustible en sus grandes alas, en depósitos autosellantes.

Piloto

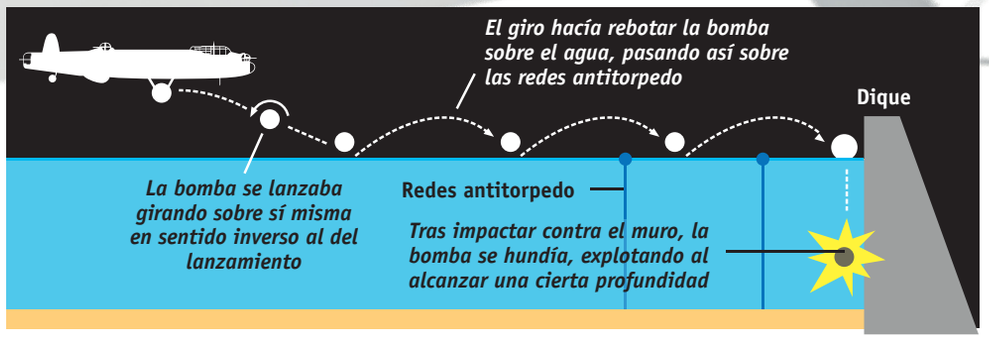
Navegante

Bombardero / artillero de proa

Los *Rolls Royce Merlin* daban un magnífico rendimiento incluso a la máxima altitud.

Ametralladoras Browning *de 7,62 mm*

***El escuadrón 617 de la RAF se ganó merecidamente su apelativo de* Dambusters*,** gracias al empleo de bombas rebotadoras para atacar las presas del Ruhr. La noche del 16 de mayo del 43, esta unidad logró dañar dos de los diques más importantes, ocasionando una gran riada y causando graves daños a la industria germana. Sin embargo, la presa principal no fue alcanzada y los ataques no se repitieron, permitiendo una rápida reconstrucción.*



Bomba Tallboy *de 10 toneladas*

Bomba Blockbuster *de 12.000 libras (5,4 tn)*

Bomba rebotadora Vickers *tipo 464 de 4,2 tn*

Las *Blockbuster* eran lanzadas al comienzo de los ataques para demoler grandes áreas urbanas que luego serían arrasadas por bombas de 500 libras e incendiarias.

Blockbuster *de 8.000 libras (3,6 tn)*

Las bombas sísmicas *Tallboy* y *Grand Slam* se basaban en los proyectiles perforantes de 38 cm de la *Royal Navy*. Estas armas pasaban limpiamente a través del suelo y el hormigón, penetrando profundamente antes de explotar. Fueron usadas contra las fortificaciones costeras, las rampas de lanzamiento de cohetes y el acorazado *Tirpitz*.

Las bombas más empleadas eran las de 500 libras, como la MC Mk II.

La doctrina estratégica inglesa durante la guerra nació en 1942 con un informe del profesor Frederick Lindemann, asesor del gobierno inglés, que abogaba por el bombardeo de área para dejar sin hogar a la mano de obra alemana, hundiendo su moral y paralizando así su industria bélica.

En marzo del 42, Churchill dio su visto bueno a las ideas de Lindemann y puso al frente del mando de bombardeo al mariscal Harris. A partir de ese momento, el esfuerzo industrial británico se centró en la formación de una flota masiva de cuatrimotores destinada a arrasar las áreas urbanas de Alemania en ataques nocturnos sin restricciones.

El primer ataque concentrado tuvo lugar a finales de marzo, cuando varios centenares de bombarderos atacaron los puertos de Lübeck y Rostock. Se trataba de una operación de prueba y los objetivos fueron elegidos, no por su importancia militar, sino porque eran ciudades con gran cantidad de viejas construcciones de madera.

En mayo dio comienzo la verdadera campaña, con los raids de 1000 bombarderos sobre Colonia, Essen, Bremen y Hamburgo. Los ataques sobre Hamburgo fueron especialmente devastadores ya que las bombas incendiarias generaron una tormenta de fuego que destruyó el centro de la ciudad, dejando tras de sí casi 30.000 muertos.

Pese a unos inicios tan prometedores, los raids agotaron pronto los recursos disponibles, ya que se lanzaron más de 200.000 toneladas de bombas. Entonces, y tras una pausa a fin de acumular reservas, Harris inició una nueva campaña, destinada a destruir Berlín. El mariscal del aire pensaba que podía perder unos 500 aviones, pero forzaría la rendición de Alemania.

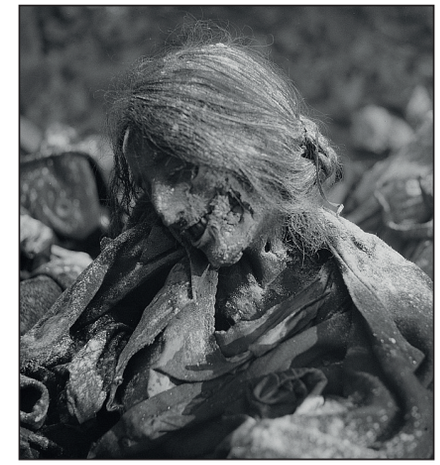
La batalla sobre Berlín duró desde noviembre del 43 hasta marzo del 44. Los ingleses, en efecto, perdieron unos 550 bombarderos y dejaron sin hogar a casi medio millón de personas. Sin embargo los daños no fueron proporcionales a lo sucedido en Hamburgo y la creciente eficacia de la defensa aérea alemana forzó finalmente la suspensión de la campaña.

Otra razón para la interrupción de los bombardeos fue la preparación del desembarco en Normandía. El cerrilismo de Harris le llevó a boicotear el apoyo aéreo a la invasión y sólo la amenaza de su cese por orden directa de Eisenhower le llevaron a destinar sus preciados cuatrimotores a machacar las comunicaciones nazis en Francia.

Tras Normandía, Harris reanudó sus operaciones, todavía con el convencimiento de que, en un momento u otro, el Reich se vendría abajo y la guerra terminaría sin necesidad de que los ejércitos aliados cruzaran el Rin. Y esta vez ya no quedaban apenas recursos para defender el cielo alemán.

En los últimos meses de la guerra los cuatrimotores ingleses redujeron a cenizas todos los objetivos que fueron capaces de identificar, hasta que en la primavera del 45 el mariscal dio fin a la campaña, tras constatar que ya no quedaba en Alemania nada que bombardear.

Para entonces ya no había ninguna idea racional tras los bombardeos, ya que la producción industrial germana no frenó por los ataques sino por la falta de materias primas. Valga como ejemplo el ataque de 700 Lancaster sobre Dresde, la noche del 14 de febrero, en el que murieron unos 40.000 civiles. No había ni un sólo objetivo militar que justificara el ataque, y apenas una docena de cazas despegaron para defender la ciudad.



La mayor parte de las víctimas de Dresde fueron incineradas vivas cuando los refugios se convirtieron en hornos a consecuencia de la tormenta de fuego.

El bombardeo de área fue un fracaso y un crimen de guerra. La propia iglesia anglicana lo denunció ante el parlamento y hasta Churchill acabó aceptándolo: *A la vista del aumento del terror, ya que de esto se trata aunque aduzcamos otros motivos, ha llegado el momento de volver a reflexionar sobre el problema del bombardeo de las ciudades alemanas.*