

LA BATALLA AEREA DE INGLATERRA

Tte. Coronel FEDERICO RINCON PUENTES



(Adaptado y traducido del Libro "The first and the last" del General Adolfo Galland).

"Nunca tantos debieron tanto a tan pocos".

WINSTON CHURCHILL.

Con la caída de Dunquerque, ya no existían los ejércitos de Holanda, Bélgica y Gran Bretaña. Francia quedó entregada a sus propios recursos y después de sufrir rápidas derrotas en todos los frentes, se vió obligada a firmar el armisticio. Durante la campaña la Fuerza Aérea francesa había sufrido los fuertes golpes infligidos por la Lufwaffe y quedó completamente desorganizada como consecuencia del rápido avance alemán. Sus pérdidas eran considerables y la resistencia había disminuído radicalmente, mientras que la Real Fuerza Aérea inglesa no se había hecho presente durante la campaña Francesa.

Hitler pensó, que con la capitulación de sus aliados la Gran Bretaña se vería obligada a firmar un armisticio. Los ingleses no pensaron un solo momento en capitular y se aprestaron a defender su isla. Del estudio de esta situación política, es decir, de la imposibilidad de llegar con Gran Bretaña a un acuerdo que pusiera fin a la guerra, surgieron las tareas a desarrollar por la Luftwaffe contra Inglaterra. Estas operaciones que alcanzaron su culminación durante el otoño de 1940 y finalizaron en forma paulati-

na en el invierno de 1940 a 1941, pasaron a la historia de la guerra con la denominación de "Batalla Aérea de Inglaterra". Sus objetivos eran:

1. El bloqueo de las islas Británicas en cooperación con el máximo de guerra, mediante ataques a sus objetivos estratégicos, centros de comunicaciones, instalaciones portuarias y tráfico marítimo.

2. Ganar la superioridad aérea como condición indispensable y previa a la invasión.

3. Doblegar a la Gran Bretaña mediante "La guerra Aérea absoluta".

Analizada la situación de la Luftwaffe en aquella época, puede decirse que no estaba en condiciones de realizar eficientemente una sola de estas tareas, en razón del personal disponible y del material inadecuado de que estaba equipada.

A los 2.500 aviones de guerra de que disponía entonces la Aviación alemana, se enfrentaban alrededor de 3.600 de las Islas Británicas, según los cálculos alemanes de entonces. Esta inferioridad numérica se consideraba compensada en parte, por la superioridad del material alemán. Sin embargo, el alto mando alemán no planeó

una producción planificada a largo plazo del Arma Aérea. La producción de aviones de combate y especialmente de caza, en la medida necesaria para asegurar al Reich la superioridad aérea en forma decisiva durante los dos primeros años de la guerra, fue intensificada cuando ya era demasiado tarde.

Los viejos pilotos de caza de la primera guerra mundial, entre los cuales se encontraba Goering, que en aquel tiempo dirigían la Luftwaffe, continuaban pensando que el combate aéreo se hacía en virajes, que la mayor velocidad de ascenso y aterrizaje traería verdaderos problemas de pilotaje y en fin tenían la convicción de que la ventaja decisiva para un avión de combate era disponer de mayor maniobrabilidad. El Me-109 a la sazón el mejor avión de caza de que disponía la aviación alemana en ese entonces, no poseía aquellas condiciones que deseaban los viejos integrantes del famoso "Flyng Circus" de Richthofen, quienes en ningún momento pensaron que para obtener superioridad aérea, se necesitaba de una fuerza de caza que pudiera dominar el espacio aéreo, para permitir

que los aviones de bombardeo pudieran cumplir la misión de destruir los blancos vitales del corazón enemigo. Si los Jefes de la Luftwaffe se hubieran lanzado a la Batalla de Inglaterra con la producción de 2.500 cazas mensuales que alcanzaba Alemania en el otoño de 1944, hubieran ganado la superioridad aérea en todos los frentes y la guerra hubiera tomado un curso radicalmente diferente en su totalidad.

Al iniciarse la Batalla de Inglaterra, la idea estratégica dominante en Alemania era ofensiva, en consecuencia la Luftwaffe estaba compuesta en su gran mayoría de aviones de bombardeo. Si tales bombarderos contrariamente no lograron la necesaria superioridad aérea mediante: "la destrucción del potencial aéreo enemigo en tierra"; sería por lo tanto forzosamente necesario realizar los bombardeos aéreos bajo escolta de aviones de caza. Los alemanes consideraban este caso poco probable e indeseable, pues significaba reducción en el radio de acción de los bombarderos y despojarían a estos de su carácter de instrumento estratégico ofensivo. Bajo tales condiciones, no puede sorprender como consta en los archivos alemanes, que en 1940 de los 6.618 aviones de guerra, únicamente eran aparatos de caza 1.963. Los hechos demostraron el fracaso de los bombarderos que sin escolta de cazas tuvieron que enfrentarse a los cazas ingleses.

Hitler decidió en pleno verano de 1940, concentrar los efectivos de la Flotas Aéreas 2 y 3 al mando de los mariscales Kesselring y Sperrle en la Zona del Canal de la Mancha, para iniciar la Batalla de Inglaterra. Estas Flotas estaban integradas por cuerpos aéreos de: cazas, bombarderos y Stukas. Se efectuó sin ninguna oposición de la Real Fuerza Aérea, la cual parecía reservar sus fuerzas para la defensa.

Con esta concentración finalizó en

TENIENTE CORONEL

FEDERICO RINCON PUENTES

Egresó de la Escuela Militar de Cadetes en agosto de 1944 como Oficial del Arma de Artillería. En diciembre de 1947 obtuvo el título de Piloto Militar de la Fuerza Aérea. Ha prestado sus servicios en las Bases: Germán Olano, Madrid, Tres Esquinas, y en el Comando de la Fuerza Aérea. Fue Comandante de la Base Luis F. Gómez Niño. Adelantó los siguientes Cursos: en la Universidad del Aire de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

1º Squadron Officers School.

2º Command and Staff School.

3º Academic Instructor Course.

4º Air-Ground Operations School.

En la Escuela Superior de Guerra "Curso de Guerra de Guerrillas". Actualmente desempeña el cargo de A-1 en el Comando de la Fuerza Aérea.

Julio de 1940, la primera fase de la Batalla de Inglaterra. Las operaciones realizadas hasta entonces se habían dirigido contra la marina de guerra y el tráfico marítimo del enemigo. Desde el comienzo de la guerra y partiendo de Bases de Noruega, se habían realizado ataques de bombarderos aislados sin escoltas de cazas, contra unidades navales Británicas ancladas en puertos del norte de Inglaterra. Los éxitos fueron de naturaleza limitada. Durante esta fase los ataques aéreos contra Gran Bretaña se circunscribieron exclusivamente a blancos militares y navales y llegó a presentarse el caso de que el acorazado "Repulse" que se hallaba en dique seco, no fue bombardeado por temor a que las bombas cayeran en suelo inglés. La orden de no arrojar bombas sobre las islas británicas, había sido dada por Hitler, quien abrigaba aún la esperanza de llegar a un acuerdo con la Gran Bretaña sobre la suspensión de las hostilidades.

En la mañana del 8 de agosto de 1940, se leyó la siguiente orden a todo el personal de la Real Fuerza Aérea, estacionado en suelo inglés: "La Batalla por Inglaterra va a comenzar. Los miembros de la Real Fuerza Aérea deben tener siempre presente que el destino de varias generaciones está puesto en sus manos".

Durante la segunda fase de la Batalla (24 de julio al 8 de agosto), la mayor responsabilidad de las operaciones recayó sobre los cazas. A partir del primer día de las operaciones el cielo del sudeste de Inglaterra estuvo agitado día y noche. El ataque más potente tuvo lugar el 19 de agosto: mil aparatos en dos oleadas, cifra extraordinariamente elevada para aquella época. La intención del mando alemán era atraer toda la fuerza de caza inglesa hacia el sur y debilitarla. Pero, al mismo tiempo, enviaba a

los centros industriales situados al norte, una formación de 100 bombarderos escoltados por los pesados caza Me-110, previendo que los ingleses habían descuidado la defensa de estos lugares. El mando inglés había contado con esta eventualidad y había conservado para la defensa del Norte, de varias escuadrillas de caza. Los bombarderos alemanes fueron sorprendidos por los "Spitfire y Hurricane" que les atacaron duramente; labor que se les facilitó por cuanto los Me-110 no le proporcionaban más que una protección insuficiente. Treinta aparatos alemanes fueron derribados en el norte y al mismo tiempo en el sur, Alemania perdía cuarenta y seis aparatos e Inglaterra treinta y cuatro. Los aviadores alemanes tuvieron que reconocer que los ingleses eran un adversario de talla.

En la Costa del Canal de la Mancha, el mando alemán se entregó a sombrías reflexiones sobre las elevadas pérdidas y sobre el reducido radio de penetración de los cazas en territorio enemigo. De estos primeros reveses aprendió que los bombarderos no podían aventurarse a ataques diurnos sin escolta de cazas. Como los aviones de caza escasamente podían llegar a Londres, esto significaba que las nueve décimas partes de Inglaterra no podían ser accequibles de día y era precisamente en esas partes donde se encontraba localizada la industria vital inglesa. Pese a estas dificultades los alemanes continuaron atacando con oleadas de bombarderos y cazas tratando de ganar la superioridad aérea y la destrucción de los blancos cruciales del enemigo.

Por primera vez en la historia militar del mundo habría de ser empleada en la Batalla de Inglaterra una fuerza aérea de gran escala en el campo estratégico. La guerra aérea estratégica es realizada por el bom-

bardero: resulta extraño que las operaciones del comienzo de la Batalla de Inglaterra no fueran ejecutadas por él, sino por el arma de caza, a la que hasta entonces se había adjudicado un simple valor táctico. El Alto Mando alemán consideró que empleando la fuerza de caza como un señuelo, atraería a la inglesa dentro de su radio de acción para destruirla y así obtener la ansiada superioridad aérea, para dejar el territorio británico a merced de los bombarderos.

La realidad resultó distinta, la aviación de caza alemana realizó las incursiones y se produjeron los deseados combates que causaron grandes pérdidas a ambos bandos. Sin embargo, los ingleses retiraron sus cazas del radio de acción de los alemanes y los concentraron para formar una barrera de defensa alrededor de Londres, en espera de la ofensiva de los bombarderos alemanes. Con esta nueva táctica los ingleses contrarrestaron efectivamente la ofensiva aérea alemana.

Merece especial mención en esta fase, el desarrollo del sistema de vigilancia y control basado en el radar para la conducción de los aviones de caza. Para los alemanes fue una sorpresa muy amarga, comprobar que la Gran Bretaña disponía de un sistema perfecto dentro de las condiciones técnicas de entonces que le proporcionaba excelente información para la dirección de las operaciones aéreas. Los cazas británicos eran conducidos y guiados desde su descolaje hasta prácticamente alcanzar sus posiciones de ataque contra las formaciones alemanas. Aunque los alemanes fueron los primeros en emplear el radar "Freya" contra dos formaciones de bombarderos ingleses que intentaron atacar territorio alemán y las cuales fueron casi destruidas en su totalidad, no le dieron la importancia necesaria que

tenía en la defensa aérea, ya que estaban dominados por la idea de la ofensiva y nunca creyeron en la posibilidad de una ofensiva aérea aliada contra el territorio del Reich. En cambio, el Alto Mando Británico se había dedicado con desesperada intensidad al desarrollo y perfeccionamiento de ese medio defensivo. Los éxitos británicos fueron considerables y las formaciones alemanas fueron detectadas sobre el Canal, lo cual permitía que la defensa estuviera preparada para repeler el ataque.

El objetivo principal de las operaciones aéreas durante esta fase, fue la destrucción de la aviación de caza inglesa, tarea que no se pudo cumplir y que más tarde vino a decidir la Batalla de Inglaterra. Además se efectuaron ataques aéreos contra blancos marítimos, especialmente convoyes, vías de abastecimientos y centros de comunicaciones.

La subsiguiente tercera fase de la Batalla de Inglaterra, tenía varios propósitos. Después de que el arma de caza por sí sola hubo brindado a Alemania la superioridad aérea, los bombarderos recibieron la tarea de atacar las bases de caza y las fábricas de aviones y motores, mientras tanto se realizaron ataques a los puertos de Portsmouth y Portland y a numerosos objetivos de la costa oriental de Inglaterra y Escocia, sin dejar de proseguir los ataques al tráfico marítimo y blancos navales.

Los ataques a las bases de caza no rindieron los efectos esperados, pues solo por casualidad las unidades de caza inglesa se encontraron en tierra en el instante del ataque, y además la cantidad de bombas arrojadas era insuficiente para producir una destrucción total. Durante esta época los cálculos sobre pérdidas del enemigo en el Estado Mayor de la Luftwaffe fueron tan optimistas, que hubo un

momento que no podía existir un solo caza británico y las bases de éstos habían sido destruidas, cuando la realidad era otra, pues si bien la aviación alemana había logrado una cierta superioridad aérea, estaba muy distante de alcanzar el dominio del espacio aéreo inglés. Uno de los motivos más decisivos para ello fue el escaso radio de acción de los aviones de caza, el cual forzosamente limitó también el radio de acción de los bombarderos. Es de extrañar que los alemanes no hubieran usado tanques de combustible adicionales desprendibles que ya habían sido puestos a prueba en España y que posteriormente fueron adoptados por ambos bandos, para aumentar el radio de acción de sus aviones de caza y así proteger en forma efectiva a los bombarderos.

Durante la primera y segunda fase de la Batalla no podía hablarse de "bombas sobre Inglaterra". Durante la tercera, los bombarderos que hasta entonces se habían dedicado esencialmente a atacar blancos navales, se hicieron presentes por primera vez sobre el suelo inglés, para contribuir a los esfuerzos que los cazas estaban realizando para lograr el grado de superioridad aérea deseado. Se les encomendó entonces el objetivo que Douhet les señalara originariamente: "destruir a la Fuerza Aérea enemiga en tierra". Pero Douhet, que imaginó para esa tarea olas tan nutridas de bombarderos que obscurecieron el cielo, habría experimentado una fuerte decepción al ver aquella deficiente ejecución de sus sueños estratégicos.

Nuevamente el limitado radio de acción de las cazas alemanas, limitó la acción de los bombarderos sobre la isla a menos de una décima parte del total de su territorio. En los nueve décimos restantes, la Real Fuerza Aérea pudo continuar fabricando aviones, instruyendo pilotos, organizando nuevas

unidades y acumulando reservas. Estaba así capacitada para volcar todos los esfuerzos en la defensa de una extensión muy reducida, que esencialmente abarcara a Londres y sus suburbios. Churchill señaló en sus memorias la difícil situación que enfrentó la Real Fuerza Aérea, en lo relativo al personal durante el comienzo de la Batalla de Inglaterra. Si ella logró subsistir fue porque se esforzó hasta el extremo, mediante la concentración de todos sus medios y energías para reponer las pérdidas sufridas. Pero todos estos esfuerzos de nada hubieran servido, si la totalidad de la isla hubiese estado bajo el radio de acción de la aviación alemana.

Esta desventaja alemana hubiera podido ser allanada solamente mediante la posesión de una arma de bombarderos de largo alcance. Si una fuerza de bombarderos pesados hubiera llevado la guerra también sobre la costa del norte, nordeste y oeste de Inglaterra y hasta cualquier otro rincón de la isla, no solo se hubiera dificultado o impedido que la ya maltratada Real Fuerza Aérea repusiera sus pérdidas, sino también se hubiera obligado a que la defensa británica dispersara sus fuerzas, en lugar de concentrarlas sobre el reducido espacio que acometió Alemania en su ofensiva. En esta época la Luftwaffe no disponía de bombarderos pesados, únicamente tenía un avión cuádrimotor el He-177, el cual presentaba graves fallas técnicas y otros factores que retardaron su producción en serie durante tres años. Este factor, más los impresionantes éxitos iniciales de la aviación alemana a comienzos de la Segunda Guerra Mundial y la aversión de Hitler hacia una guerra contra Gran Bretaña, hicieron relegar a un segundo plano el desarrollo del arma de bombardeo estratégico. La Luftwaffe no tuvo otra alternativa que lanzarse con los medios

que tenía a una ofensiva contra una parte muy reducida de la isla y la cual se encontraba poderosamente defendida.

Londres, el corazón del Imperio estaba incluida en aquella parte que los ingleses iban a defender a toda costa. Era cerebro y centro nervioso de la dirección de las operaciones de guerra, sede del gobierno, puerto principal, plaza comercial y centro de la industria bélica. El hecho de que se encontrara dentro del alcance de las operaciones de bombardeo diurno escoltado por cazas, constituía un factor positivo para la ofensiva alemana, no obstante todos los inconvenientes que presentaba. El 7 de septiembre, más de mil aviones entre bombarderos, Stukas y cazas fueron contra Londres. La cuarta fase de la Batalla de Inglaterra había comenzado.

Hoy sería ridiculizar las esperanzas que entonces se depositaron sobre los posibles efectos de esta operación, después de que efectivos dobles y triples de bombarderos, con cargas de bombas, tres y hasta cinco veces superiores, equipados con miras modernas y empleando métodos de ataque perfeccionados, no consiguieron en innumerables circunstancias destruir a Berlín u otras ciudades alemanas y ni siquiera paralizar sus actividades. El paso que dió ese día la aviación alemana, conducía a un terreno estratégico totalmente desconocido.

Durante las primeras incursiones del total de 38 grandes ataques a Londres, fueron bombardeadas exclusivamente las instalaciones portuarias y los depósitos de petróleo del Támesis. Posteriormente los bombardeos fueron extendidos a otras zonas de objetivos de la Metrópoli. La carga arrojada a cada uno de los ataques sobre Inglaterra era de unas 500 toneladas de bombas. El método de bombardeo de "zona y saturación", practicado más tar-

de por los aliados sobre el Reich, no pudo ser empleado por los alemanes debido a los medios de ataque de que disponían. En los comienzos de esta fase, la Ofensiva alemana estaba integrada por 400 a 500 bombarderos, 200 Stukas y las tareas de escolta eran desempeñadas por aproximadamente 700 cazas. Según los cálculos alemanes los británicos no podían oponer a estas fuerzas sino unos 200 cazas.

Las incursiones alemanas se encontraban con una defensa resuelta a no permitirles el paso. La barrera anti-aérea que defendía Londres, poseía una eficacia notable y dificultaba mucho la incursión de los bombarderos. Por su parte, las barreras de globos cautivos impedían los ataques a baja altura y las picadas exactas de los Stukas. Las masas de los cazas británicos eran guiados al encuentro de las formaciones alemanas poco antes de que alcanzaran la zona del blanco. Bajo las condiciones impuestas por la moderna y enérgica defensa inglesa, los bombarderos alemanes mostraron que no tenían ni los medios técnicos, ni los de autodefensa, para enfrentarse a la Real Fuerza Aérea en condiciones de poderla destruir totalmente. Los regimientos de Stukas Ju-87 debieron ser retirados de las operaciones después de los primeros grandes ataques a Londres, sus pérdidas se convirtieron en inaceptables. Tampoco las unidades de cazas bimotores lograron sobrevivir a esta fase de la batalla, después de grandes pérdidas los Me-110 fueron convertidos en bombarderos rápidos y empleados como tales en la fase subsiguiente de la Batalla y otra parte de sus efectivos fueron destinados luego a la caza nocturna de reciente creación.

Durante el desarrollo de esta fase, el General Galland se expresó así: "no puedo referirme al combate con los cazas británicos sin expresar mi mayor

admiración, inferiores numéricamente y también técnicamente, lucharon con gran valor y sin desmayo para constituirse, en aquellos días, quizá los más aciagos de Inglaterra, en los indiscutibles salvadores de la patria".

El 20 de octubre cesaron los ataques diurnos y con ellos terminó la cuarta fase de la Batalla. Inglaterra se había anotado un nuevo triunfo. La vanidad de la táctica alemana se dejó ver con mayor claridad. Se derrochaban las fuerzas y se atacaba un poco en todas partes con medios insuficientes. Durante seis semanas la aviación alemana trató de quebrantar las defensas inglesas sin haberlo logrado y por el contrario la campaña le significó grandes pérdidas tanto en personal como en material. Los bombarderos habían perdido del 30 al 35 por ciento de sus efectivos y los cazas del 25 al 30 por ciento. En total, la Luftwaffe quedó reducida más o menos a las tres cuartas partes de los efectivos que tenía al comenzar la Batalla de Inglaterra. Sin embargo, esto no significó que la aviación alemana hubiera sido derrotada, aunque la suspensión de los ataques diurnos a Londres constituyó un éxito brillante y extraordinario de los británicos, tanto en el aspecto militar como político, la espina dorsal de la Luftwaffe no se había quebrado y fue capaz de reponeerse de los golpes sufridos, para continuar batallando por varios años en un espacio aéreo sin fronteras.

No puede pasarse por alto la aparición de los cazas-bombarderos, entre la cuarta y quinta fase de la Batalla. Este hecho nuevo en la historia de la guerra aérea fue introducido por los alemanes en su ofensiva aérea contra Inglaterra. Este avión fue empleado a mucha distancia detrás del frente contra los blancos terrestres y le asignaron operaciones cuya realización fue de considerable importancia en la gue-

rra aérea estratégica. Esto se puso de manifiesto con especial claridad cuando los aliados recurrieron a los cazas bombarderos en su ofensiva contra el Reich, atacando blancos que por su importancia y localización fueron considerados como estratégicos.

A fines de octubre de 1940, dió comienzo con los ataques nocturnos alemanes, la quinta y última fase de la Batalla de Inglaterra. Aparte de Londres, las incursiones fueron dirigidas contra casi todas las ciudades mayores que estaban dentro del radio de acción de los bombarderos alemanes.

El paso de las misiones diurnas a las nocturnas se verificó casi sin pérdida de tiempo, lo cual fue posible gracias al estado de instrucción de las tripulaciones, que habían recibido en tiempo de paz un adiestramiento completo en vuelo nocturno y por instrumentos. Los aviones y su equipo estaban apenas modificados para sus nuevas tareas, aún faltaba una mira de bombardeo apropiada para estas misiones y también equipos de radar a bordo. Las mismas tripulaciones con las mismas máquinas empleadas en los ataques diurnos, debieron volar hacia Inglaterra hasta 3 veces por noche. En esta forma la cantidad de bombarderos atacantes llegó a 600 y 800 por noche y el total de bombas lanzadas por noche y por blanco alcanzaron a 1-000 toneladas, cifra bastante considerable en esa época.

La exactitud de los ataques y la concentración de los impactos no eran satisfactorios. El ataque de precisión nunca llegó a la perfección por la carencia de los medios auxiliares de navegación y radar. Frecuentemente no se encontraban los blancos a causa de condiciones atmosféricas desfavorables. Aunque fueron creados nuevos métodos de ataque y navegación, aquellos no llegaron a perfeccionarse durante la batalla de Inglaterra.

En términos generales las pérdidas alemanas durante los ataques nocturnos a causa de los sistemas de defensa, se mantenían en límites soportables. Las causadas por las malas condiciones meteorológicas, o errores de navegación eran aproximadamente tan elevadas como las que producían las defensas enemigas.

Los éxitos más importantes registrados en aquél tiempo se produjeron en los ataques nocturnos, durante los períodos de luna llena, tiempo claro y buena visibilidad. Coventry, representa el caso óptimo de un ataque nocturno concentrado, por la forma de ejecución y el éxito obtenido. 800 bombarderos alemanes que arrojaron más de 1.000 toneladas de bombas, destruyeron una ciudad de 205.000 habitantes, en la cual estaban situadas aparte de fábricas de importancia estratégica, grandes plantas de la industria aeronáutica, tan vital para la Gran Bretaña. Coventry fue un éxito imputado al azar, sin suficientes medios de navegación y localización de blancos. Los bombarderos nocturnos muy sensibles a las condiciones meteorológicas imperantes durante esta fase, ya no pudieron alcanzar éxitos definitivos a pesar de las moderadas pérdidas. Pausadamente fueron siendo retirados hasta que en abril de 1941, se les suspendió casi por completo.

La capital inglesa soportó con entusiasmo innumerables y severos bombardeos. Todos los críticos están de acuerdo que si los ataques hubieran sido realizados por fuerzas tres o cuatro veces superiores a las ya empleadas por los alemanes, hubieran podido paralizar de toda actividad la capital y hubieran producido tal pánico, cuyas consecuencias habrían sido fatales para el desarrollo de la guerra. Pero los alemanes no tuvieron medios para conseguirlos con gran tranquilidad del gobierno inglés.

Resulta extraño pensar en este momento, que mientras el Alto Mando Alemán dudaba y tanteaba, el gobierno inglés, incluso durante los días más aciagos, no perdió nunca su objetivo principal: la constitución de una flota estratégica de bombardeo. Esto tenía una grave significación para aquella vieja nación de marinos, puesto que exigía abandonar todas las opiniones preconcebidas sobre la importancia de la flota y reemplazarla por un esfuerzo nuevo en favor de una fuerza aérea.

En la época más terrible, Churchill había dicho: "La marina puede hacernos perder la guerra, pero el ejército del aire puede hacérsela ganar. Por tanto, debemos concentrar todos nuestros esfuerzos a fin de conseguir el dominio del aire en el mundo. Los cazas son nuestra salvación, pero solo los bombarderos nos conducirán a la victoria... Por esta razón el ejército del aire debe ocupar el primer lugar, delante de la marina y del ejército de tierra".

Los ingleses siguieron al pie de la letra las recomendaciones de Churchill y muy pronto estuvieron en capacidad de devolver a los alemanes los golpes recibidos, con la diferencia que estos fueron más efectivos y de gran valor en el resultado final de la Segunda Guerra Mundial.

La Batalla de Inglaterra tocó a su término sin pena ni gloria, ya que los reveses sufridos, las desfavorables condiciones meteorológicas y la idea de economizar las fuerzas de la Luftwaffe para el inminente golpe contra la Unión Soviética, hicieron que Hitler ordenara la suspensión de operaciones aéreas ofensivas contra la Gran Bretaña.

Resumiendo, se tiene que la Luftwaffe realizó operaciones aéreas totalmente nuevas en la historia militar,

de las cuales las más importantes, fueron:

1. La lucha por la superioridad aérea, independiente de las operaciones terrestres.
2. El bombardeo aéreo estratégico diurno con escolta de cazas.
3. El empleo de la aviación de caza en tareas de caza-bombardero.
4. El bombardeo aéreo estratégico nocturno.
5. La guerra aérea contra las comunicaciones marítimas.

Ninguna de estas operaciones alcanzó un éxito completo, simplemente porque ni una sola de ellas era factible de ser realizada con los medios que la Luftwaffe disponía entonces. Además, era menester reunir en el combate experiencias prácticas, que

casi sin excepción no podían suplirse por previos estudios teóricos. Estas experiencias no beneficiaron únicamente a Alemania, sino a todos los beligerantes.

Durante la Batalla de Inglaterra, la aviación alemana demostró sus limitaciones y sus debilidades ante el mundo entero, perdiendo su aureola de invencibilidad. Más aún, ocurrió algo imprevisto: el primer paso que dió Alemania durante la Batalla de Inglaterra en el campo virgen de la estrategia aérea, constituyó una experiencia pensable para el segundo, que definitivamente conquistó el triunfo. Este segundo paso lo dieron los aliados empezando por pisar las huellas alemanas. El primero había estado plagado de riesgos y peligros, el segundo llevó la victoria a los aliados y la derrota a Alemania.

Una cosa que ya no deja lugar a duda para nadie es que el poder aéreo es indivisible. Es capaz de poner en peligro todos los importantes elementos de una estructura nacional. Tentativas de clasificarlo por tipos de avión, tipos de operaciones o tipos de objetivos han conducido al error y a la confusión. Por ello he querido pensar en términos de objetivos, amenazas y oportunidades. Los resultados apetecidos, equilibrados contra las amenazas y oportunidades, determinan el peso, el horario y la distribución de los ataques aéreos. La atinada integración de esas consideraciones en una modalidad de empleo es una tarea complicada. La resolución de estos problemas ha de ser la principal preocupación y responsabilidad del aviador.

General USAF Otto P. Weyland.