



Barbarroja

Frente Norte - La Luftwaffe, la Suomen Ilmavoimat y la Fuerza Aérea Soviética



Cartel propagandístico fechado en Agosto de 1942

La pesadilla comenzó simultáneamente en todo los frentes el día 22 de Junio de 1941, pero si en uno de ellos la devastación alcanzó su máximo exponente ese fue el correspondiente al ejército Norte.

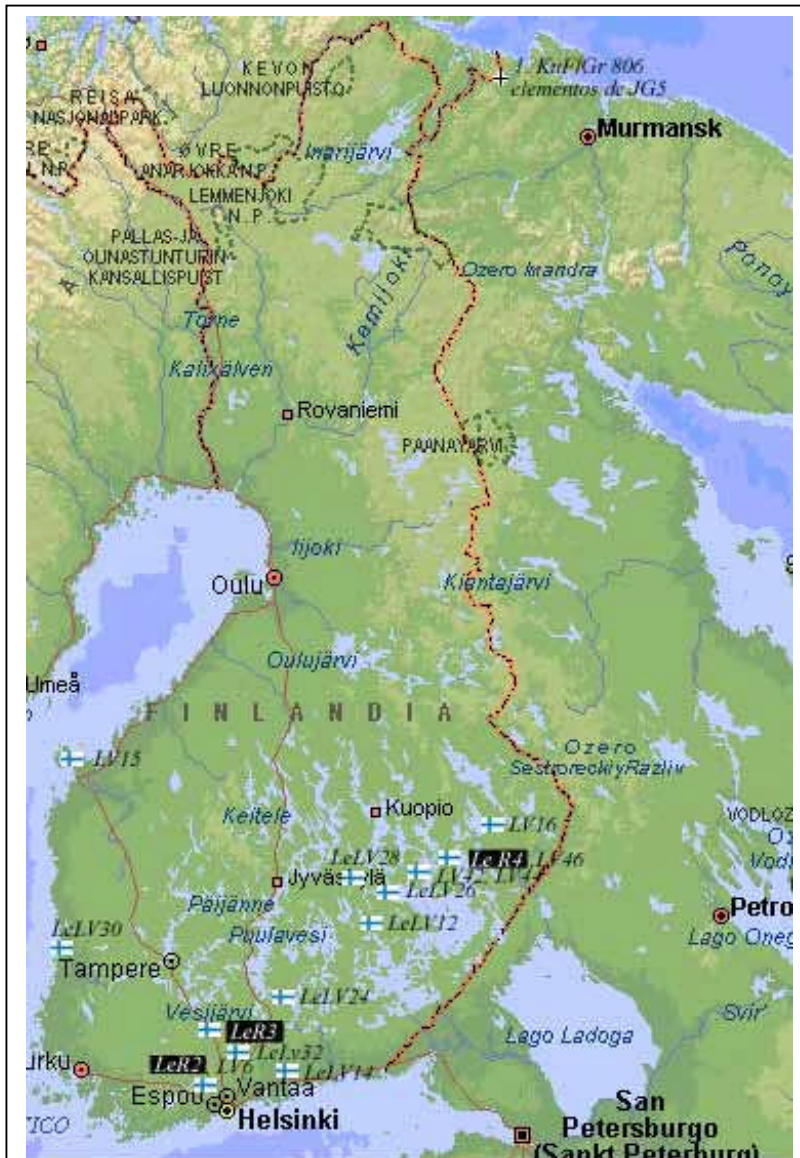
Era el único, si no contamos la minúscula fuerza aérea rumana e húngara, en el que concurrieron varias flotas aéreas, concretamente las Luftflotten 1 y 5 y la Suomen Ilmavoimat.

Es difícil obtener datos concretos sobre las misiones que se volaron el 22 de Junio por parte alemana. Las bases soviéticas próximas a la frontera habían sido controladas durante muchos meses por las unidades de reconocimiento aéreo del coronel Rowehl, a quien se dedicará más adelante un pequeño epígrafe. El resultado es más que conocido, 1811 aviones de la VVS fueron destruidos entre tierra y aire (tan sólo 322 en el aire) frente a unas pérdidas de 32

aparatos. El despliegue de escuadrones ya se detalló en el estudio sobre la situación previa a Barbarroja de las distintas fuerzas aéreas.

Las distintas fuerzas aéreas se limitaron a proporcionar apoyo y cobertura aérea a los ejércitos de sus áreas asignadas según avanzaban. En el sector Norte ocurrió así hasta llegar a Leningrado...

Sin embargo, el frente Norte tenía otro protagonista, un enemigo de la URSS derrotado sin haber perdido grandes batallas: Finlandia. ¿Qué sucedía en el país del león y el hielo?



Posiciones iniciales de la Luftflotte 5 y la Ilmavoimat en Finlandia

La derrota del invierno del 40-41 había dejado un amargo poso de venganza en un país que no se sentía derrotado. Sus pequeñas fuerzas aéreas no habían dejado de crecer con donaciones (Sudáfrica donó Gloster Gauntlet) y adquisiciones. La fábrica de aviones del estado con sede en Tampere funcionaba con lo que podía echar mano y lo mismo montaba Fokker D.XXI con motores Twin Wasp Junior como reparaba Chaikas capturados como para montar una escuadrilla entera de estos cazas.

Advertidos por los alemanes, los finlandeses iniciaron la movilización general el 18 de Junio. A poco de iniciarse la invasión, la inteligencia soviética descubrió alarmada que numerosos aeródromos finlandeses albergaban aparatos alemanes de las Luftflotten 1 y 5.

La reacción soviética llegó por fin a primera hora de la mañana del 25 de Junio.

La VVS contaba en el sector báltico con 224 cazas y 264 bombarderos. En el primer ataque envió 150 en grandes formaciones a atacar el Sur de Finlandia. La primera interceptación corrió a cargo de 2 Brewster del 2/LeLV24 pilotados por el Sgto. 1º Kinunen y el Cabo Lampi.

Pronto se enfrentaron a 27 SB2 del 201° SBAP, a pesar de ser alcanzados por fuego defensivo continuaron luchando anotándose 5 derribos en aquella misión. Aquel día la VVS perdió 26 bombarderos.



Bri. Veikko Rimminen en Rantasalmi, Julio de 1941

Sin embargo el sistema de alarma anticipada finlandés había demostrado ser ineficiente ya que de 125 cazas alertados sólo habían intervenido menos de la quinta parte. Quede como ejemplo el despegue de los G50 del LeLV26 en medio del bombardeo que tuvo lugar a las 11.45 de aquella mañana en Joroinen.

Según los informes de la VVS, entre el 25 de Junio y el 1 de Julio, atacaron 39 aeródromos fineses y alemanes en territorio finlandés destruyendo 130 aparatos. En los archivos alemanes no figuran pérdida alguna y tan sólo dos aviones con ligeros daños en los finlandeses.

El avance alemán convenció a los finlandeses de que había llegado su oportunidad de recuperar los territorios perdidos el invierno pasado. Finalmente se decidieron por la formación de un único grupo de ejército que avanzaría por Carelia bajo la protección del Lentorykmentti 2 que contaba con 3 escuadrones de caza más el LeLV12 y 16 que proporcionarían apoyo aéreo a la ofensiva terrestre y reconocimiento aéreo. Si fuese preciso estarían también en el alcance de los Blenheim del LeR4. La ofensiva combinada finlandesa comenzó el 10 de Julio sin que los ataques de la VVS pudieran impedirlo alcanzando la orilla norte del lago Ladoga en tan sólo 6 días. El 31 de Julio, los Hawk y Hurricane de la LeLV32 reforzados por los Buffalo de la 3ª/ LeLV24, iniciaron las operaciones de cobertura a la ocupación del istmo de Carelia.

El 15 de Agosto, con todos los objetivos cumplidos, el mariscal Mannerheim dio la orden de detener el avance hacia el este a tan sólo 30 km de Leningrado. El ejército finlandés se ocuparía a partir de entonces de seguir recuperando sus antiguos territorios avanzando lentamente hacia el Norte a lo largo de la costa del lago Onega hasta detenerse finalmente el 6 de Diciembre para lo que restaba de guerra. Durante este tiempo la reputación de la Suomen Ilmavoimat igualaría a la de otras fuerzas aéreas más veteranas o con mayores medios.

Desde el inicio de la "Guerra de continuación" el LeLV24 no había registrado una sólo baja entre sus filas dando cuenta de 135 aparatos enemigos. El LeLV26 a su vez permanecía intacto y había mandado a tierra 52 aviones de la VVS con sus Fiat G50. Los Morane Saulnier MS406 del LeLV28 contribuyeron con 70 victorias pero habían perdido 5 de sus aparatos. Finalmente, los Hawk del LeLV32 registraron 5 bajas propias frente a las 52 del enemigo.



El Ojo en el cielo de Alemania.

Theodor Rowehl, coronel de la Luftwaffe en 1941, ya había sido piloto de reconocimiento durante la I GM. De motu propio, en 1930 una poderosa cámara fotográfica y alquiló una avioneta con la que fotografió desde gran altitud las fortificaciones polacas en la frontera. Así se inició su carrera en el Abwehr.

Gran deportista, había situado la marca mundial de altitud en 1929 a 12700 metros a los mandos de un Junkers W34.

Los escuadrones de Rowehl fueron intocables hasta Agosto del 42. En sus mejores días llegó a estar al frente de 50 aparatos y 300 pilotos.

Sus misiones cartografiaron la mayoría de los objetivos de interés muy por delante de las ofensivas llegando incluso hasta las orillas del Mar Caspio

Se levanta el telón en Leningrado

Si bien las bajas de la flota aérea soviética del Báltico y Leningrado estaban siendo catastróficas el desgaste de la Luftwaffe se acentuaba conforme avanzaban los días. El objetivo del verano era eliminar la flota soviética del Báltico que cubría con sus cañones navales a los defensores de la antigua ciudad imperial. Debe indicarse la importancia decisiva que en la defensa tuvo la isla fortaleza - base naval de Kronstadt repleta de cañones (600). Ambos objetivos debían ser eliminados para poder realizar un asalto con posibilidades de éxito.

Los bombarderos de gran altitud Ju 88 y He111 bajo el mando del general Förster, como luego se percataría la 8ª Fuerza aérea de la USAAF, enviados a neutralizar la isla resultaron ineficaces por completo y la tarea se traspasó a los Stuka del coronel Oskar Dinort el día 23 de Septiembre. Aquí comenzaría la leyenda del más famoso piloto de Stuka de la guerra: Hans Ulrich Rudel.

Las primeras salidas de los Stuka contra la flota, principalmente los acorazados Marat y Revolución de Octubre de 23000 Tn, no tuvieron éxito si bien Rudel logró un impacto de 450 kg en la popa del Marat que lo dejó maltrecho.



El mayor Hans Ulrich Rudel en Orel

Este fracaso forzó a Dinort a llevar a cabo medidas especiales. Se encargaron bombas especiales de 900 kg. tan pesadas que los sufridos Ju87 apenas podían despegar con ellas.

En medio de una lluvia de fuego antiaéreo de un día azul y despejado los Stukas se lanzaron de nuevo a por Kronstadt. Esta vez la bomba de Rudel atravesó la cubierta y reventó en el depósito de combustible partiendo el Marat en dos.

El Stukageschwader de Dinort continuó los ataques navales y Rudel consiguió incluso hundir un crucero más pero fue retirado a cubrir el avance a Moscú antes de que llegaran las primeras nieves. Aunque los ataques continuaron era el fin de las grandes acciones de la luftwaffe sobre el antiguo San Petersburgo.

Bibliografía consultada para la confección de este trabajo (datos e imágenes):

- Barbarossa - Hitler's invasion of Russia 1941, David M. Glantz. Tempus Publishing Ltd. 2001
- Ases Finlandeses de la II Guerra Mundial, Ediciones del Prado / Osprey Aviation 2000.
- Los ases soviéticos de la II Guerra Mundial, Ediciones del Prado / Osprey Aviation 2000.
- El Tercer Reich: La Luftwaffe de Hitler, TIME - LIFE / Rombo, 1997.
- El Tercer Reich: La Guerra en la sombra, TIME - LIFE / Rombo, 1996.
- Grandes épocas de la aviación: La Luftwaffe, TIME - LIFE / Folio, 1994.