



Barbarroja previo - La Luftwaffe, la Suomen Ilmavoimat y la Fuerza Aérea Soviética



El Kremlin iluminado por bombas incendiarias y reflectores la noche del 26 de Julio de 1941.

El OKL (Oberrquartier der Luftwaffe) había sido informado por primera vez por el OKH (oberkuartier des Heeres) de los planes de Hitler de invadir la URSS en Junio de 1940. A pesar de las quejas de numerosos oficiales, ni siquiera Hermann Göring pudo convencer al führer para que esperase. Nadie creía que la URSS se desmoronaría en tan sólo 6 semanas como preconizaba el "cabo de bohemia", sin embargo se iniciaron los preparativos dado lo arriesgado que resultaba quejarse ante él, sobre todo cuando los acontecimientos se desarrollaban tan favorablemente.

La Luftwaffe comenzó su programa de construcción de infraestructuras en el este (Ostbauprogramm) en Octubre de 1940, no obstante no se comenzaron a trasladar unidades aéreas a oriente hasta finales de abril del 41.

A mediados de Junio, la Luftwaffe contaba con 2770 aviones procedentes de Francia, Alemania y el Mediterráneo, del total de 4300 con que contaba, desglosados en 830 Messerschmitt Bf109, 90 Messerschmitt Bf110, 310 Ju87, 775 bombarderos varios y 765 aviones costeros y de reconocimiento.



Un Henschel Hs126B en el frente del Este se prepara para una misión de reconocimiento

El despliegue de las flotas aéreas y el problema de las vastas extensiones



El mapa muestra el máximo avance alemán en 1942 y la distribución de sectores para cada luftflotte.

A medida que las tropas avanzaban por las vastas llanuras rusas quedó patente que no había suficiente apoyo aéreo para cubrir todas las líneas de avance. Por ello las diferentes luftflotten debieron ampliar sus sectores de operaciones e incluso crear una nueva, la luftflotte 6.

Si bien esto solucionó el problema administrativamente, en la práctica las unidades de la luftwaffe estaban demasiado dispersas para poder apoyar eficazmente siempre que se las requería.

Como el mismo Von Paulus vaticinó en su estudio preliminar, incluso un ejército de tres millones quedaría sumamente disperso al poco de invadir.

A 22 de Junio de 1941:

Luftflotte 1	Luftflotte 2	Luftflotte 4	Luftflotte 5
<p>Gnrlobst. Alfred Keller</p> <p>Cobertura Grupo Ejército Norte</p> <ul style="list-style-type: none"> • I Flgrkps. • Fuerza de caza: Stab, I, II del JG54. 	<p>Gnr l Fldmrschll. Albert Kesselring</p> <p>Cobertura Ejérc. Central</p> <ul style="list-style-type: none"> • VII Flgrkps. • VIII Flgrkps. , • Fuerza caza: Stab, I, II del JG54. • Fuerza Stukas: Stab, II,III/StG1, Stab,I,III/StG2,Stab,I, II,III/StG77,IV/LG1. bajo mando W. von Richtofen 	<p>Gnrlobst. A. Löhr</p> <p>Cobertura Grupo Ejército Sur.</p> <ul style="list-style-type: none"> • IV Flgrkps. • V FlgrKps. • Fuerza de caza: Stab, I, II, III, IV EGr/JG3, Stab,I,II,III/JG5 2,Stab,II,III/JG7 7,I/LG1 	<p>Gnrlobst. H.J. Stumpf</p> <p>Cooperación con ejército finlandés.</p>

El caza predominante por aquellos días era el Bf109 F que mejoraba las carencias de alcance del Emil aunque aún no había sido completamente reemplazado en todas las unidades. A

pesar de que esta mejora había supuesto una reducción en el armamento de 20 mm, el "Friedrich" conservaba la maniobrabilidad de sus predecesores y seguía siendo un aparato agradable de pilotar.

No era el caso en cambio de otros aparatos de la Luftwaffe que quedaban obsoletos rápidamente (caso del Ju87 B o el Hs123), poseían un alcance reducido para las enormes distancias rusas o transportes como el Ju52 que además tenían poca capacidad de transporte de mercancía. Para colmo de males la industria alemana aún funcionaba a ritmo de tiempo de paz y la Luftwaffe aún no se había repuesto de las pérdidas sobre Gran Bretaña. El resultado era que se disponía de 200 bombarderos menos que en la primavera del 40.

Finlandia: el fiel aliado del frío

El enfrentamiento entre Finlandia y la URSS, o Rusia en otro tiempo, se remontan al siglo XII. El hecho de la llegada al poder del comunismo no hizo sino aumentar su frecuencia. La revolución de Octubre fue aprovechada para declararse independientes de Rusia.

Lejos de rendirse los bolcheviques intentaron hacer caer a Finlandia en la órbita del comunismo. El general Mannerheim, veterano de la guerra ruso-japonesa en el ejército zarista, logró aplastar la revuelta en 1918 con ayuda alemana y se retiró de la vida política. A partir de entonces fue considerado el padre de la patria.

La URSS no estaba dispuesta a claudicar de ningún modo y Finlandia seguía en su punto de mira cuando se firmó el pacto de no agresión Molotov - Von Ribbentrop en Agosto de 1939. Stalin exigió lo inaceptable al gobierno de Helsinki mientras acumulaba tropas en la frontera. Conscientes de su destino, Finlandia declaró la movilización general y Mannerheim regresó a la acción con el grado de mariscal. El 30 de noviembre del 1939 comenzaba la guerra de invierno.

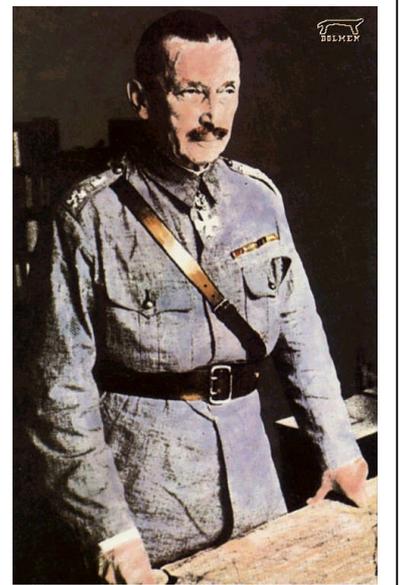


El Tnte. de la 3ª/LeLV26 Nieminen regresa a base el 25 de Junio de 1941. Detrás puede verse su caza italiano Fiat G50 Freccia. A pesar de ser un aparato obsoleto, los finlandeses les sacaron chispas como a todo lo que caía en sus manos.

Las naciones occidentales se volcaron en ayuda de los desafiantes fineses, sobre todo en lo que a material aéreo se trataba. Los pilotos finlandeses, muy profesionales y altamente entrenados en la década de los 30, eran conscientes de lo desfasado de sus máquinas y que su principal cometido era la intercepción de bombarderos.

Los finlandeses en notable inferioridad numérica hicieron pagar caro a los soviéticos cada palmo de terreno que avanzaban. En Marzo del 40, el conflicto estaba enquistado y las potencias occidentales amenazaban con intervenir si no se cesaba la invasión. Finlandia presionada cedió a las reclamaciones soviéticas iniciales a pesar de no haber sido derrotada en el campo de batalla. El terreno estaba abonado para el segundo acto.

Las bajas sufridas por la fuerza aérea soviética ascendieron según los investigadores de posguerra a 579 aparatos frente a los 261 reconocidos en los archivos soviéticos y los 521 reclamados por los finlandeses. La Suomen Ilmavoimat perdió por su parte tan sólo 53 aparatos y ya contaba con sus primeros 10 ases (más de 5 derribos).



El mariscal Carl G. Mannerheim

La paradoja Finlandesa

La situación de Finlandia durante la primera mitad del siglo XX podría dar juego suficiente para escribir un libro entero sobre ella. Casi podría considerarse el amigo de todos menos de Rusia. A su entrada en la guerra de invierno, los finlandeses se batieron valientemente con 38 Fokker D.XXI y 10 Bristol Bulldog IVA sin tener en cuenta que se enfrentaban a 3253 aviones soviéticos.

Conscientes de su debilidad, la Ilmavoimat había adquirido más aparatos en occidente pero aún no habían llegado. Pronto comenzarían las generosas donaciones británicas y francesas.

30 Gloster Gladiator, 50 Morane-Saulnier MS406, 80 Cyclone Caudron-Renault CR714.

Se aceleraron las compras y Suecia cooperó abiertamente ofreciendo sus factoría para montar los aparatos que llegaban. Fiat G50, Hawker Hurricane de la RAF y Brewster Mod.239 norteamericanos (variantes del F2A1 Buffalo americano con motores de DC3) se unieron a las filas de los pilotos del león.

Todo avión que se capturaba se volvía contra sus antiguos amos si era posible. A pesar de su valentía, su destino estaba sellado, pero aún no era su última palabra.

Finlandia nunca declaró la guerra a los aliados, sólo a la URSS.

La Fuerza aérea del ejército Rojo o VVS (Voenno - vozdushnikh sil)

Aparentemente la más grande flota aérea del mundo con 19533 aparatos sobre el papel de los cuales 7133 estaban desplegados en los sectores occidentales. Anclados en el buen papel desarrollado por sus diseños en las fases iniciales de la guerra civil española no supieron aprender de acciones posteriores como el incidente de Nomonhan (Khalkin Gol) en Mongolia durante el 39 y la guerra de Invierno del 40.



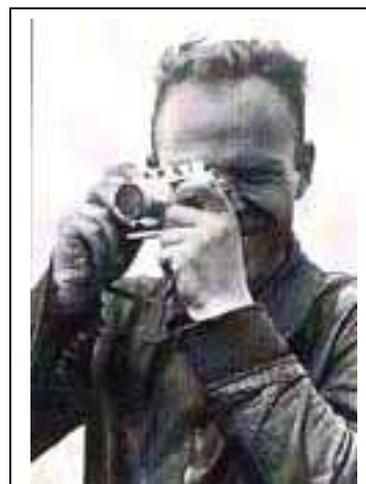
Primer plano de un I 153 Chaika

El motivo de esta inercia puede buscarse como cita Glantz en su libro "Barbarossa 1941" en la política de purgas de Stalin. El hecho de un accidente aéreo en los vuelos de cualificación de pilotos en nuevos aparatos era fácilmente tachado de traición o sabotaje. Los vuelos no esenciales se redujeron al máximo y salvo veteranos como S.I. Gritsevets o el republicano J. M. Bravo Fernández, los demás pilotos carecían de la experiencia de sus potenciales oponentes. El comandante podía llegar a pagar un accidente con su vida.

Esta paranoia homicida no sólo se limitaba a los estamentos militares, por citar unos casos sonados mencionaremos los cinco años que pasó en Siberia el brillante Andrei Nikolaievich Tupolev, largamente condecorado con posterioridad, con una sentencia de muerte pendiente sobre su cabeza, la prisión que sufrieron Polikarpov y Dimitri Pavlovich Grigorovich, diseñadores del I15, o la infame ejecución de K.A. Kalinin el brillante pionero del ala en flecha. Su investigación cesó violentamente porque un aparato diseñado por él se estrelló muriendo 4 miembros del PCUS.



Bravo Fernández llegó a Coronel en la VVS y fue condecorado como héroe de la URSS.



Gritsevets durante su estancia en Mongolia

Por otro lado, los aeródromos en la frontera occidental eran pocos, estaban dispersos y carecían de defensa antiaérea.

La URSS tenía una prometedora industria aeronáutica aunque por las causas indicadas anteriormente el 75% de su fuerza de caza estaba aún compuesta de obsoletos I 15, I 152, I153 e I16. Los más modernos MIG3 y LAGG3 aún no estaban disponibles en grandes cantidades y, cuando lo estuvieron, demostraron que no eran comparables a sus homólogos alemanes excepto a baja cota.

La VVS era el centro de una tumultuosa lucha de poder. Se daba el caso de divisiones aéreas subordinadas por completo al mando de determinados ejércitos de tierra o frentes, a cuarteles generales concretos o a la defensa aérea de sectores. Si a esto se suma la promoción automática de oficiales de baja graduación a altos puestos por efecto de las purgas y una pésima comunicación, obtenemos como resultado la brutal falta de coordinación que el mundo comprobó en los primeros días de barbarroja.

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.
- Grandes épocas de la aviación: Los Artífices del poder aéreo, TIME - LIFE / Folio, 1995.
- Grandes batallas de la II Guerra Mundial: Operación Barbarroja, Ediciones DOLMEN S.L., 2000.