



## Beda Fomm Las Fuerzas aéreas iniciales en Libia y Egipto



El aeródromo de Trípoli arrasado tras el paso de los bombarderos de la RAF con base en Malta que aún se ven al fondo

Podría pensarse que dado que los italianos participaron activamente en la guerra civil española al igual que en la conquista de Eritrea, se encontraban a la altura de sus experimentados colegas alemanes. Si bien es cierto que la Regia Aeronáutica tenía en sus filas pilotos hábiles y valientes, no podían equipararse a la terrible Luftwaffe del año 40.

Por un lado, los aparatos italianos estaban disponibles en cantidades muy inferiores a las que podían poner en juego Alemania o Inglaterra y su industria era incapaz de mantener una reposición continua de las máquinas. Por otro, la Regia había obtenido conclusiones muy diferentes de su participación en los conflictos de preguerra. Los pilotos italianos aún preferían la maniobrabilidad a la velocidad por lo que el grueso de sus cazas se componía aún de biplanos, principalmente Fiat CR.42, y muchos de sus aparatos aún carecían de radio. Las tácticas de combate aéreo se habían arrinconado en virtud del talento acrobático del piloto. En conclusión, la estrategia y la técnica de vuelo no habían evolucionado demasiado desde la primera guerra mundial.

En cuanto a los bombarderos, poseía aparatos eficaces en situaciones de superioridad aérea. La mayoría de los modelos habían sido diseñados alrededor del año 37 y resultaban suficientemente rápidos como para poder escapar a la mayoría de los cazas biplanos de su época. A 1940, resultaban insuficientemente armados y estaban al alcance de los monoplanos metálicos británicos.

Sin embargo, Italia también poseía cazas monoplanos más modernos como el MC200 Saetta diseñado por el genial ingeniero Mario Castoldi ganador del Trofeo Schneider en 1926 y record de velocidad de su clase con el MC.72. Para dar una idea de la lentitud de la

producción italiana, de este modelo MC200 comenzado a producir en 1937 sólo había 150 unidades en servicio en Junio del 40.

Volviendo al Saetta hay otro inconveniente que destacar y que fue endémico en la Regia hasta la aparición del MC.202, el tema de su armamento insuficiente. A causa de ir equipado sólo con dos ametralladoras Breda SAFAT de 12,7 mm muchos aparatos enemigos conseguían sobrevivir a los combates con la Regia.

La historia de Malta no se puede desligar de la evolución del frente africano, sin embargo se intentará pasarla por alto en este artículo. Mencionar tan sólo que en los días de Beda Fomm se llevaba a cabo una gran batalla aérea sobre la isla.

La RAF luchaba dispersa y a la defensiva, bajo el mando del teniente general Sir Arthur Longmore. El mando de Oriente Medio, que así se denominaba, contaba apenas con 300 aviones, la mitad aproximadamente en Egipto, para cubrir los 11610000 km2 entre Irak y Egipto. Sólo tres escuadrones de Gloster Gladiator, el 33º, el 80º y el 112º, las tropas de Wavell. A pesar de que el CR.42 podría considerarse equivalente al Gladiator, el modelo inglés era un diseño cuatro años más viejo lo que indica cuan por delante se movían los británicos.

Sus éxitos fueron considerables con informes de 38 aviones enemigos derribados y 20 destruidos en tierra en un 6 semanas (33<sup>th</sup> Sqdn) o 9 CR.42 derribados frente a 1 baja en una misión (80<sup>th</sup> Sqdn).

Retomemos los acontecimientos históricos, el 16 de Septiembre las tropas italianas se detienen en Sidi Barrani a esperar suministros. Wavell, gracias a la cobertura de las fuerzas de la RAF bajo el mando del canadiense General de brigada Raymond Collishaw (As de la I GM) se retira sin problemas a Mersa Matruh. Ante la amenaza de que Alemania pudiera acudir en auxilio de Italia, Wavell se decide a atacar.



El primer paso será una ofensiva aérea con bombarderos de largo alcance procedentes de Malta y Suez contra las bases aéreas y comunicaciones del enemigo, especialmente los puertos.

El 7 de Diciembre los "30000 de Wavell" iniciaron su venganza. La Regia aeronautica no pudo oponer seria resistencia al avance en ninguna ocasión. Apenas aparecían en el cielo, los Gladiator de la RAF los interceptaban gracias a sus incansables patrullas e infringían duros castigos tanto a bombarderos como a cazas. La famosa frase de la campaña de Francia: "Where's the RAF?" había sido enterrada en las ensangrentadas playas de Dunkerque. A partir de entonces pocas veces se podrían quejar de su ausencia o trabajo.

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

- **Robert Jackson.** Grandes aviones de combate del mundo. Desde 1914 hasta la actualidad, Editorial LIBSA, 2003.
- Grandes épocas de la aviación: La RAF en guerra, TIME - LIFE / Folio, 1994.
- **LA REGIA AERONAUTICA NELLA SECONDA GUERRA MONDIALE**  
<http://www.regiaaeronautica.it/home.htm>