



Campaña en Africa del Norte:

Las Fuerzas Aéreas - Desde el fin de la batalla de Beda Fomm hasta el comienzo de la Operación Crusader



Representación artística sobre H. J. Marseille.
El gran as del JG 27. (Fuente: Internet)

Parecía increíble, las fuerzas terrestres italianas habían sido derrotadas por una fuerza 8 veces inferior numéricamente. En el aire la moral no pasaba precisamente por su mejor momento. Sus intentos de frenar a las fuerzas de O'Connor habían sido tan infructuosos como durante la campaña contra Francia o el intento de doblegar la resistencia de Malta. Las "invencibles" fuerzas de Mussolini habían sido brutalmente humilladas y se preparaban para abandonar su última colonia en África.

La victoria británica pronto se ensombrecería por la repentina invasión italiana de Grecia el 28 de octubre de 1940. Las mejores unidades fueron retiradas del combate en ayuda de los griegos por decisión directa de Churchill. El mismo O'Connor diría más tarde que podría haber terminado el conflicto africano en pocas semanas de no haber sido tan salvajemente "expoliado". Grecia sería la tumba de muchos de los victoriosos pilotos de Gladiator de la ofensiva de los 30000 de Wavell; el más conocido de los cuales fue el sudafricano Marmaduke Thomas St. John "Pat" Pattle, quien logró sus 23

derribos oficiales en los biplanos Gloster. Se cree (pues se perdió la documentación en la evacuación) que derribó 20 más en su Hurricane antes de caer él mismo el 22 de abril de 1941.

De las precarias fuerzas del Mando de Oriente Medio se destinaron a Grecia dos escuadrones de caza, uno de Gladiator que se reconvertiría a Hurricanes (33° Sqdn) y otro de Blenheim IF (30° Sqdn), y dos de bombarderos medios Blenheim (211° & 113° Sqdn). Sólo 4 Hurricanes y 3 Gladiator regresarían a Egipto en mayo vía Creta.



Hurricane II C de la DAF conservado en la actualidad en Duxford. (Fuente: Colección del Autor)

En el otro bando, la Luftwaffe había recibido órdenes de ampliar sus operaciones en el Mediterráneo. 60 Ju87 pertenecientes a los I/StG1 (Hozzel) y II/StG2 (Eneccerus) bajo el mando del *"Fliegerführer Afrika"* llegaron en Febrero de 1941 a Castel Benito, donde se unirían a los *"Picchiatelli"* (Stukas adquiridos por la Regia Aeronautica) del 96° Gruppo del Capitán Ercolano Ercolani, pero que en ningún caso superaron los 12 aparatos de los tipos B y R.

Tan pronto como se planeó la contraofensiva de Rommel se trasladaron a El Agheila (14 de Febrero) desde donde prepararon el avance atacando al patrullero británico Terror (se hundiría dos días después) el 24 de Febrero. Las bajas causadas por la defensa de caza británica (Hurricanes) a su llegada a El Agheila demostrarían la necesidad de una fuerza de caza.

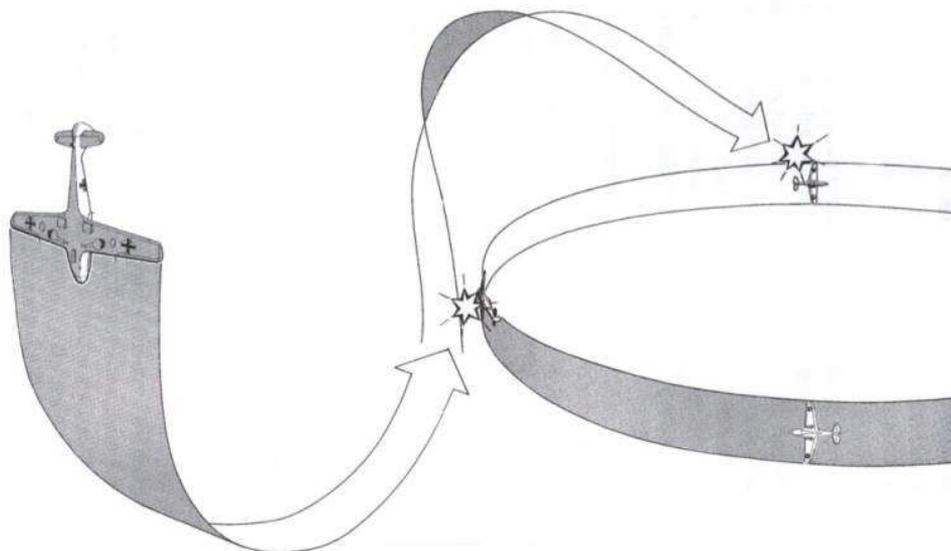
La arena sería un problema para ambos bandos, un enemigo con el que siempre hubieron de combatir. Los filtros en los radiadores fueron sólo un atenuante que alargaba la vida de los motores.

En Abril de 1941 con la ofensiva de Rommel ya avanzada, llegaron las primeras unidades de caza de la Luftwaffe al continente africano. 90 aparatos pertenecientes a 3 *staffeln* del JG27 se acomodaron en Ain El Gazala utilizando Gambut como base avanzada durante el día.

Sin embargo, los británicos no fueron los únicos que retiraron unidades para actuar en Grecia. El I/StG1 fue sustituido por los Ju87 R (Variante B de largo alcance) de la 7 & 8/StG1, para poder participar en la invasión de Yugoslavia. Estas unidades entrarían por primera vez en acción el 12 de Abril. Los Stukas realizaron sus tareas habituales de apoyo directo a tierra más el extra de atacar a los barcos de patrulla y los que intentaban reabastecer la base fuerte de Tobruk. Con los cazas británicos fueron retirados a Egipto a finales de Abril, los defensores sitiados no tenían más defensa que sus propias armas antiaéreas. Los Stuka disfrutaron de pequeños éxitos pero nunca pudieron cortar por completo el suministro por vía marítima.

Por su parte, los cazas del JG 27 disfrutaron de cierta superioridad, incluso cuando tiempo después se enfrentaron a los cazas norteamericanos Tomahawk y Kittyhawk. Los problemas de autonomía en la batalla de Inglaterra habían sido parcialmente solucionados al final de la misma gracias a las experiencias del II (Schl.)/ LG2. Esta unidad de ataque a tierra, la única "*Jabo*" (Cazabombardera) por aquel entonces, había desarrollado en sus Bf109 E7 diferentes afustes ventrales tanto para bombas de hasta 250 kg como para un tanque de combustible lanzable de 300 litros. El aumento de alcance era un requisito en las patrullas marítimas que hasta entonces, los Bf109 no habían podido cumplir. Sin embargo, el tanque ventral era un accesorio muy poco apreciado por los pilotos de caza que lo evitaban siempre que podían.

Los cazas británicos, Hurricanes en su mayoría, formaban un círculo defensivo siempre que se encontraban con los cazas alemanes. En esta maniobra, ya utilizada por los Bf110 en la batalla de Inglaterra, cada aparato cubría la cola del siguiente. Al igual que sucedió sobre las islas un año antes se demostró ineficaz frente a enemigos experimentados.



La imagen muestra como se atacaban los círculos defensivos (Fuente: Luftwaffe Fighter Aces)

El bando italiano se enfrentaba al hecho de que la 5ª Squadra Aerea había sido virtualmente exterminada. El Alto Mando hubo de echar mano a sus exiguas reservas. En Enero de 1941 llegaron a Trípoli 37 Fiat G50 del 2º Gruppo Autonomo (150,151 y 152 Squadriglia) y la 358 Squadriglia del 22º Gruppo (52º Stormo). Al acabar el mes llegaron otros dos Gruppi, el 20º y el 155º también equipados con G50.

Es de sobra conocido el engorro que suponía para los Bf109 el escoltar a los lentos Ju87, sin embargo ese fue un papel que los italianos desempeñaron espléndidamente en esta fase de la guerra. La aportación italiana de la Regia Aeronautica fue poco vistosa pero sin duda imprescindible.

No fue hasta el 2 de Julio que llegaron a Castel Benito las primeras unidades de Macchi MC 200 (153º Gruppo). La industria aeronáutica italiana se concentró en mantener el número de aparatos en los escuadrones en combate. Los italianos aportaban todo lo que podían para lograr la victoria a pesar de las pérdidas.



Un Bf109 E del I/JG 27. El soldado del fondo sostiene una bandera de gala de la Luftwaffe.
(Fuente: Internet)

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

- **Mike Spick. Luftwaffe Fighter Aces.** Greenhill Books. 1996
- **Aviones en Combate: Ases y Leyendas - Ases italianos de la II Guerra Mundial.** OSPREY Aviation - Del Prado, 2000.
- **Aviones en Combate: Ases y Leyendas -Escuadrones de Blenheim de la II Guerra Mundial.** OSPREY Aviation - Del Prado, 2000.
- **Aviones en Combate: Ases y Leyendas - Los escuadrones de la Luftwaffe en el Norte de África.** OSPREY Aviation - Del Prado, 2000.
- **Aviones en Combate: Ases y Leyendas - Los ases del Bf109 en el Mediterráneo y el Norte de África.** OSPREY Aviation - Del Prado, 1999.
- **Aviones en Combate: Ases y Leyendas - Stukas sobre el Mediterráneo.** OSPREY Aviation - Del Prado, 1999.

- **Grandes épocas de la aviación - La RAF en guerra**, TIME - LIFE / Folio, 1994.
- **Aviation Elite Units - Luftwaffe Schlachtgruppen**. OSPREY Publishing, 2003.

Major F Von Reinhart
reconsqdn@yahoo.es