

DONALD L. MILLER

# LOS AMOS DEL AIRE

LA HISTORIA DE LOS AVIADORES  
QUE GOLPEARON EL CORAZÓN  
DE LA ALEMANIA NAZI

DISPONIBLE EN



«Una historia inquisitiva y apasionante de la guerra aérea estadounidense contra la Alemania nazi [...] que recrea con viveza la vida cotidiana de los hombres que volaron en las misiones y la de sus compañeros en tierra [...] describe resueltamente la devastación provocada por la campaña de bombardeos contra objetivos civiles y aborda las cuestiones morales de frente [...] Miller pasa con efectividad de la discusión de teorías y tácticas a las historias personales que les dan peso humano».

William Grimes, *The New York Times*

«Durante los primeros años de la Segunda Guerra Mundial, las únicas bajas estadounidenses en suelo europeo fueron aviadores caídos desde el cielo. Mucho antes de Normandía, los *bomber boys* estadounidenses libraron la campaña más larga de los aliados en la Segunda Guerra Mundial y llevaron la guerra a Hitler. Ahora tenemos la suerte de que el incomparable Donald Miller nos haya devuelto el recuerdo de estos *amos del aire*».

James Bradley, autor de *Banderas de nuestros padres* y *Flyboys*

«Absorbente y exhaustivo [...] Miller no deja dudas acerca de la contribución de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea a la derrota de los alemanes y a ayudar a poner fin a lo que podría haber sido una guerra mucho más larga».

Stephen J. Lyons, *Chicago Tribune*

«*Los amos del aire* deja sin al lector sin respiración [...] Es un retazo de historia que cuenta de manera precisa y completa la trayectoria de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea en su lucha mano a mano contra un enemigo duro y decidido. El increíble coste para ambas partes se relata con un fascinante detalle. Me dejó conmocionado».

Teniente general Bernard E. Trainor, marine retirado y coautor de *Cobra II: The Inside Story of the Invasion and Occupation of Iraq*

«Una crónica superlativa [...] una historia maravillosa [...] investigada y escrita de forma impresionante».

*Library Journal*

«El formidable y entretenido volumen de Miller puede llegar a ser la historia canónica de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea».

*Booklist*

«*Los amos del aire* de Donald L. Miller es un logro sorprendente. La mezcla del ritmo narrativo del libro y la atención a los detalles humanos es fantástica en todos los sentidos de la palabra: aterrador, extraordinario y sumamente admirable. ¡Qué pedazo de historia!».

David McCullough

«El trabajo de Miller es siempre extraordinario, pero este imponente volumen es especialmente notable por su valiosa recuperación de detalles, como todo el desplome psicológico de los numerosos *bomber boys* asignados a matar civiles alemanes. Este es un relato poco común de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea estadounidense y, con tantos lectores engañados por las fantasías de la “guerra justa” [The Good War], merece una amplia aceptación y la consagración definitiva como un clásico».

Paul Fussell, autor de *La gran guerra y la memoria moderna*

«Durante sesenta años hemos esperado una historia que iguale la saga épica de la lucha de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea contra los cazas, el fuego antiaéreo y la meteorología en un campo de batalla que se mueve a casi cinco kilómetros por minuto y ocho millas sobre la corteza terrestre. Ahora está aquí. Con una destreza brillante, Don Miller pinta la historia a partir de la paleta de las voces de aquellos que tripulaban los aviones o de las personas que los esperaban en tierra».

# LOS AMOS DEL AIRE

DESPERTA FERR



EDICIONES

DONALD L. MILLER

# LOS AMOS DEL AIRE

---

---

LA HISTORIA DE LOS AVIADORES  
QUE GOLPEARON EL CORAZÓN  
DE LA ALEMANIA NAZI

DESPERTA FERRO

EDICIONES



DESPERTA FERRO

EDICIONES

Los amos del aire  
Miller, Donald L.  
Los amos del aire / Miller, Donald L. [traducción de Javier Romero Muñoz].  
Madrid: Desperta Ferro Ediciones, 2024 – 776 p. ; 23,5 cm – (Segunda Guerra Mundial) – 1.ª ed.  
D. L: M-564-2024  
ISBN: 978-84-127443-2-3  
94(410.1:430:73)“1942/1945”  
355.46 623.557

## LOS AMOS DEL AIRE

La historia de los aviadores que golpearon el corazón de la Alemania nazi  
Donald L. Miller

Título original:

*Masters of the Air*

by Donald L. Miller

*All Rights Reserved.*

*Published by arrangement with the original publisher, Simon & Schuster, LLC*

Todos los derechos reservados

Publicado según el acuerdo con el editor original, Simon & Schuster, LLC

Copyright © 2006 by Donald L. Miller

ISBN: 978-0-7432-3544-0

© de esta edición:

*Los amos del aire*

Desperta Ferro Ediciones SLNE

Paseo del Prado, 12, 1.º dcha. 28014 Madrid

[www.despertaferro-ediciones.com](http://www.despertaferro-ediciones.com)

ISBN: 978-84-127443-2-3

D.L.: M-564-2024

Traducción: Javier Romero Muñoz

Diseño y maquetación: Raúl Clavijo Hernández

Coordinación editorial: Mónica Santos del Hierro

Primera edición: febrero 2024

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita reproducir algún fragmento de esta obra ([www.conlicencia.com](http://www.conlicencia.com); 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

Todos los derechos reservados © 2024 Desperta Ferro Ediciones. Queda expresamente prohibida la reproducción, adaptación o modificación total y/o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento ya sea físico o digital, sin autorización escrita de los titulares del Copyright, bajo sanciones establecidas en las leyes.

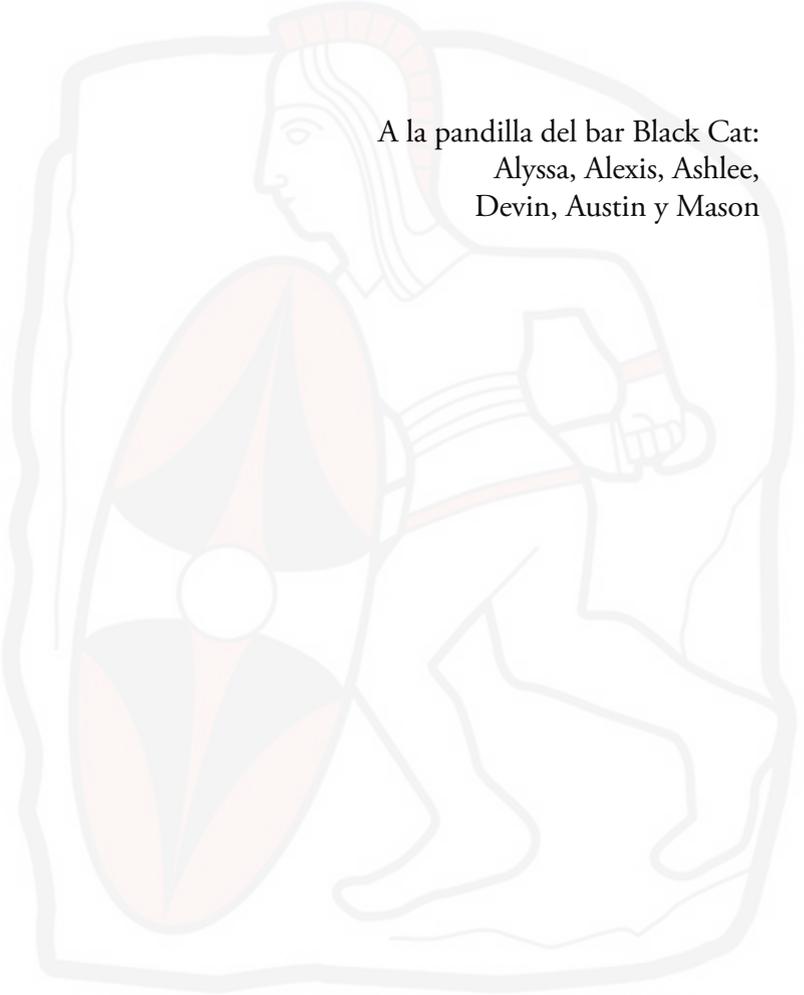
Créditos de las imágenes:

Hundredth Bomb Group Archives, Historian, Michael Faley: 4, 5; Louis Loevsky: 44; Mighty Eighth Air Force Museum, Savannah (Georgia): 3, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 18, 22, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 45, 46; National Archives and Record Administration, College Park (Maryland): 1, 2, 6, 11, 12, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 39, 42, 43.

Impreso por: Anzos

Impreso y encuadernado en España – *Printed and bound in Spain*

DESPERTA FERRO



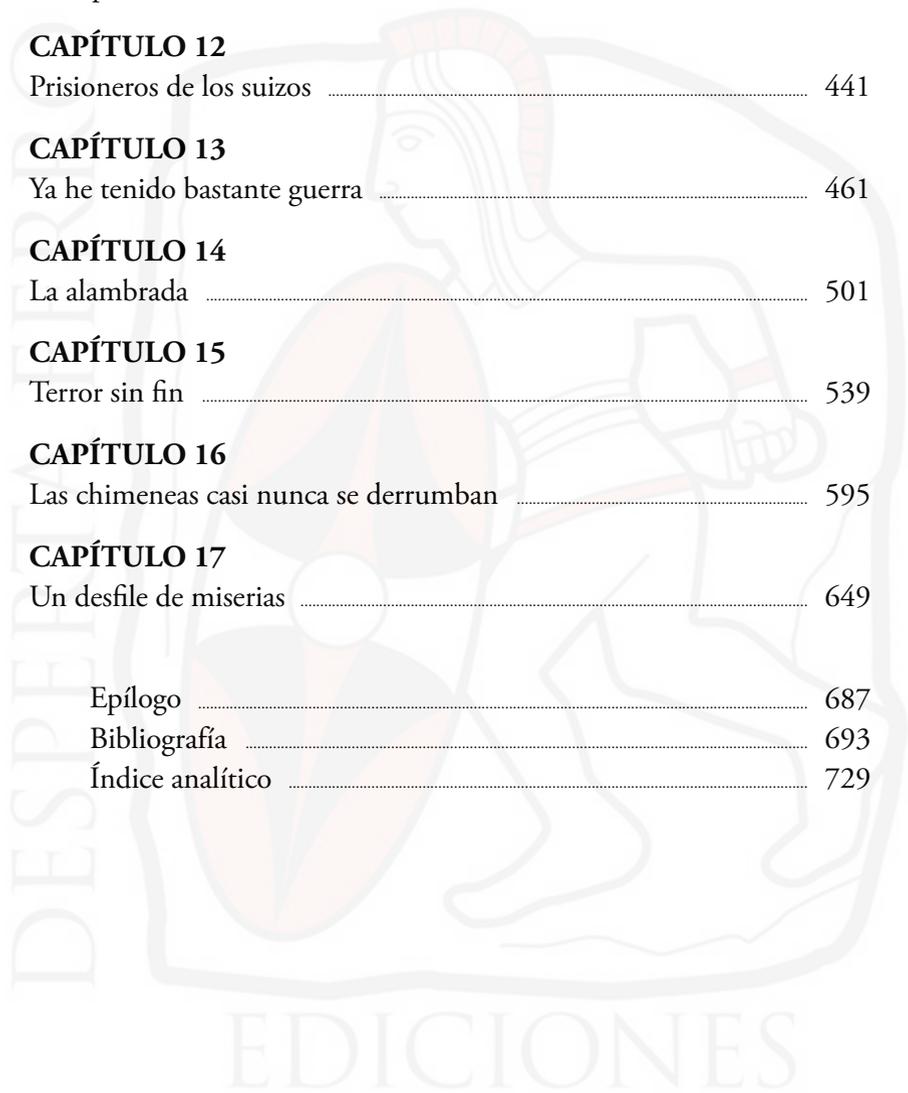
A la pandilla del bar Black Cat:  
Alyssa, Alexis, Ashlee,  
Devin, Austin y Mason

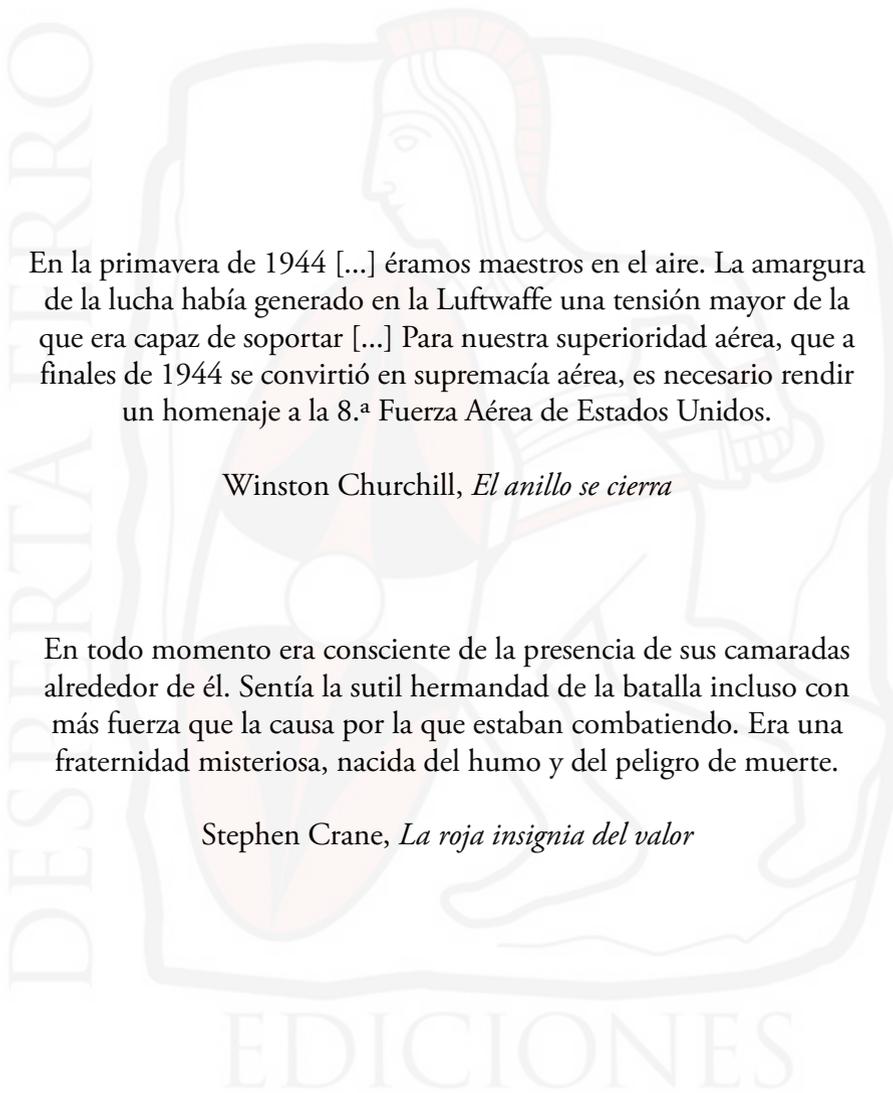
EDICIONES

# ÍNDICE

Agradecimientos .....	XIII
Prólogo. <i>El «Sangriento 100.º»</i> .....	1
<b>CAPÍTULO 1</b>	
La mafia de bombarderos .....	31
<b>CAPÍTULO 2</b>	
Los aficionados de Eaker .....	59
<b>CAPÍTULO 3</b>	
El cielo peligroso .....	79
<b>CAPÍTULO 4</b>	
¡Aviador abatido! .....	121
<b>CAPÍTULO 5</b>	
Anatomía del valor .....	139
<b>CAPÍTULO 6</b>	
Enséñalos a matar .....	199
<b>CAPÍTULO 7</b>	
Las campanas del infierno .....	227
<b>CAPÍTULO 8</b>	
Hombres en guerra .....	267
<b>CAPÍTULO 9</b>	
Punto de inflexión .....	303

<b>CAPÍTULO 10</b>	
Cielos liberados .....	335
<b>CAPÍTULO 11</b>	
Trampa mortal .....	391
<b>CAPÍTULO 12</b>	
Prisioneros de los suizos .....	441
<b>CAPÍTULO 13</b>	
Ya he tenido bastante guerra .....	461
<b>CAPÍTULO 14</b>	
La alambrada .....	501
<b>CAPÍTULO 15</b>	
Terror sin fin .....	539
<b>CAPÍTULO 16</b>	
Las chimeneas casi nunca se derrumban .....	595
<b>CAPÍTULO 17</b>	
Un desfile de miserias .....	649
Epílogo .....	687
Bibliografía .....	693
Índice analítico .....	729





En la primavera de 1944 [...] éramos maestros en el aire. La amargura de la lucha había generado en la Luftwaffe una tensión mayor de la que era capaz de soportar [...] Para nuestra superioridad aérea, que a finales de 1944 se convirtió en supremacía aérea, es necesario rendir un homenaje a la 8.ª Fuerza Aérea de Estados Unidos.

Winston Churchill, *El anillo se cierra*

En todo momento era consciente de la presencia de sus camaradas alrededor de él. Sentía la sutil hermandad de la batalla incluso con más fuerza que la causa por la que estaban combatiendo. Era una fraternidad misteriosa, nacida del humo y del peligro de muerte.

Stephen Crane, *La roja insignia del valor*

# AGRADECIMIENTOS

**A**l mirar atrás, me doy cuenta de que este libro empezó en el momento en que descubrí, en la buhardilla de mis abuelos, la chaqueta de vuelo de mi padre de la Segunda Guerra Mundial. En aquella época yo era un muchachito que visitaba a mis abuelos en su casa adosada en la que mi madre y su hermana Helen, recién casadas con chicos llamados a filas, pasaron los años de la guerra. Un año más tarde, mi madre vestía aquella chaqueta mientras tendía la colada de la familia en el patio. Me dijo que por la tarde iríamos al teatro Strand a ver *The Glenn Miller Story*, protagonizada por Jimmy Stewart, un héroe en la vida real de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, como me contó mi padre después de la proyección. La chaqueta pasó al fin a mis manos después de ver a Gregory Peck en *Almas en la hoguera* (*Twelve O'Clock High*), la mejor película que jamás se ha rodado de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. Me sorprende que me haya llevado tanto tiempo escribir este volumen acerca de una de las formaciones de combate más extraordinarias de la historia de la guerra.

Comencé a trabajar en esta historia antes de conocer a Robert «Rosie» Rosenthal, aunque, a partir de ese momento, él se convirtió en mi fuerza inspiradora. Siempre fue muy generoso con su tiempo y me puso en contacto con otros veteranos de su grupo de bombardeo, el «Sangriento 100.º». Conocí a «Rosie» en Savannah, Georgia, en el Mighty Eighth Air Force Heritage Museum, y su entusiasta equipo no tardó en convertir al museo en la nave nodriza de esta empresa. La directora de historia oral,

Vivian Rogers-Price, fue quien más me ayudó, pues puso a mi disposición su impresionante colección de entrevistas con veteranos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea y halló más fotografías en la fabulosa colección del museo de las que yo podía soñar emplear. El antiguo responsable del museo, C. J. Roberts, y su director actual, el doctor Walter E. Brown, se esforzaron mucho por hacer mis visitas regulares a Savannah tan productivas como agradables.

Siempre que había dificultades, los veteranos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, entre ellos Gale Cleven, Sherman Small, Lou Loevsky, Hank Plume, Craig Harris y el difunto Paul Slawter, encontraron tiempo para responder a mis preguntas. Y siempre estaba «Rosie».

En los cinco años que me llevó investigar y redactar esta historia entrevisté a más de 250 veteranos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. Todos ellos eran modestos, sin excepción, nunca reclamaban atención e insistían en que los únicos héroes fueron los hombres que no regresaron. Ahora que nos van dejando, solo podemos esperar volver a conocer algún día a gente como ellos.

El trabajo del historiador sería imposible sin bibliotecarios comprometidos. En todos los centros de documentación que visité tuve la buena fortuna de encontrar a personas generosas como Stan Spurgeon, que dedicó una semana entera de su tiempo a guiarme entre la extraordinaria colección de historia oral del American Airpower Heritage Museum de Midland, Texas. El espacio me impide citar los nombres de docenas de bibliotecarios que me proporcionaron su experta asistencia, pero he enumerado sus instituciones en la Bibliografía.

Tengo una deuda especial con los hijos de los veteranos difuntos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea por poner a mi disposición las cartas y diarios de sus padres. Un agradecimiento especial para Pat Caruso y Suzi Tiernan, hijas de los aviadores Francis Gerald y Paul Slawter.

El Lafayette College no podría haber sido más útil. Karen Haduck, directora del servicio de préstamo interbibliotecario de la Skillman Library, halló una y otra vez viejos documentos y libros que creía inalcanzables. En uno u otro momento, casi todo el personal de investigación de la Skillman Library –y en particular Terese Heidenwolf– participó en esta aventura. El director de la biblioteca, Neil McElroy, al anticiparse a todas y cada una de mis necesidades, hizo que trabajar en Skillman fuera el equivalente a hacerlo en un gran centro de documentación.

Mellon Foundation y el Lafayette College proporcionaron la financiación que me permitió reunir a un equipo extraordinario de investigadoras estudiantes, lideradas por Alix Kenney, Marisa Floriani y Emily Goldberg, con la ayuda de Jessica Cygler, Miriam Habeeb y Margarita Karasoulas. Alix fue de particular ayuda en la Library of Congress y en los National

Archives y localizó muchas de las fotografías del presente volumen. La indispensable Kathy Anckaitis me permitió concentrarme en mis estudios, al asumir un trabajo que, de otro modo, me habría desbordado.

Dos distinguidos historiadores militares, Williamson Murray y Conrad Crane, así como Michael P. Faley, de los archivos fotográficos del 100.º Grupo de Bombardeo, un historiador de profundos conocimientos, leyeron un borrador del manuscrito e hicieron acertadas críticas que me ahorraron embarazosos errores y omisiones. Donald Meyerson, mi amigo desde hace más de treinta y cinco años, y veterano condecorado en combate, leyó el libro según lo iba redactando y ayudó a darle forma en constantes conversaciones, que a veces se prolongaban hasta altas horas de la noche. Un segundo amigo íntimo, James Tiernan, leyó fragmentos del original y me proporcionó una inmensa ayuda con mis investigaciones en el Reino Unido, en el Imperial War Museum, el Mass-Observation Archive y los museos de las viejas bases de la 8.ª Fuerza Aérea gestionados por entusiastas voluntarios. Un agradecimiento especial es para Ron Batley, del 100<sup>th</sup> Bomb Group Memorial Museum en Thorpe Abbots, por alojarme en Anglia Oriental y organizar entrevistas con los lugareños que conocieron a los *bomber boys* estadounidenses durante la guerra. El National D-Day Museum de Nueva Orleans me facilitó ayuda de viaje para investigar en Alemania y otros cuatro países de la Europa continental. Susan Wedlake, de la oficina de asuntos culturales de la embajada estadounidense en Londres, me organizó conferencias de presentación del libro, entre otros lugares, en las universidades de Oxford y Cambridge. Además, visité por primera vez las antiguas bases de la 8.ª Fuerza Aérea mientras residía en el All Souls College de Oxford.

Escribir puede ser la ocupación más solitaria que existe, pero dos amigos, Bob Bender, mi editor, y Gina Maccoby, mi agente, siempre estuvieron ahí con su apoyo y sus inteligentes consejos. He publicado cuatro libros con Bob y su soberbia asistente, Johanna Li, y seis con Gina y en ningún otro fueron de tanta ayuda como en este. Gypsy da Silva y Fred Chase, una vez más, han sido mis editores de texto y también mis perspicaces críticos. La becaria Dahlia Adler fue su capaz asistente. Por fin, está mi madre, Frances Miller, la persona que más me ha inspirado y animado en mi vida y quien me alentó a escribir este libro.

Todo libro que escribo debería estar dedicado a Rose. Como más de uno de mis amigos ha dicho: sin Rose, no hay libros. Sin embargo, este es para nuestros seis nietos –la banda del bar Black Cat– el lugar de reunión en nuestro hogar, como lo llama mi nieta Alyssa, y también lo dedico a la memoria de mi padre, Donald L. Miller.

## Bases de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea estadounidense

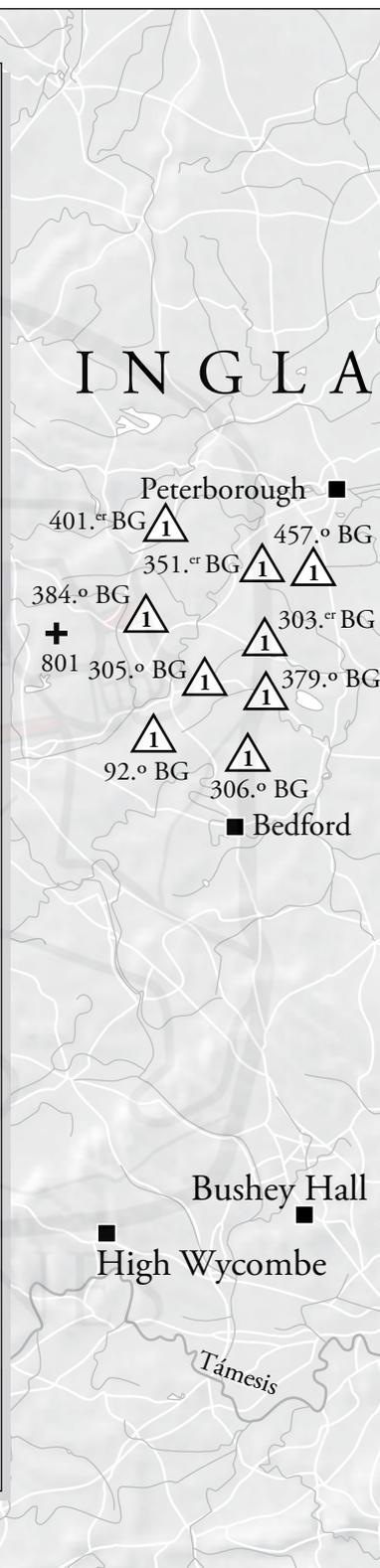
- ① Estaciones de la 1.<sup>a</sup> División Aérea
- ② Estaciones de la 2.<sup>a</sup> División Aérea
- ③ Estaciones de la 3.<sup>a</sup> División Aérea
- ✚ Operaciones Especiales (Carpetbagger)

## Grupos de Bombardeo Pesado de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea desde el 6 de junio de 1944

34.º: Mendlesham, B-24	392.º: Wendling, B-24
44.º: Shipdham, B-24	398.º: Nuthampstead, B-17
91.º: Basingbourn, B-17	401.º: Deenethorpe, B-17
92.º: Podington, B-17	445.º: Tibenham, B-24
93.º: Hardwick, B-24	446.º: Bungay, B-24
94.º: Bury St. Edmunds, B-17	447.º: Rattlesden, B-17
95.º: Horham, B-17	448.º: Seething, B-24
96.º: Snetterton Heath, B-17	452.º: Deopham Green, B-17
100.º: Thorpe Abbots, B-17	453.º: Old Buckenham, B-24
303.º: Molesworth, B-17	457.º: Glatton, B-17
305.º: Chelveston, B-17	458.º: Horsham St. Faith, B-24
306.º: Thurleigh, B-17	466.º: Attlebridge, B-24
351.º: Polebrook, B-17	467.º: Rackheath, B-24
379.º: Kimbolton, B-17	486.º: Sudbury, B-24
381.º: Ridgewell, B-17	487.º: Lavenham, B-24
384.º: Grafton Underwood, B-17	489.º: Halesworth, B-24
385.º: Great Ashfield, B-17	490.º: Eye, B-24
388.º: Knettishall, B-17	491.º: Metfield, B-24
389.º: Hethel, B-24	492.º: North Pickenham, B-24
390.º: Framlingham, B-17	493.º: Debach, B-24

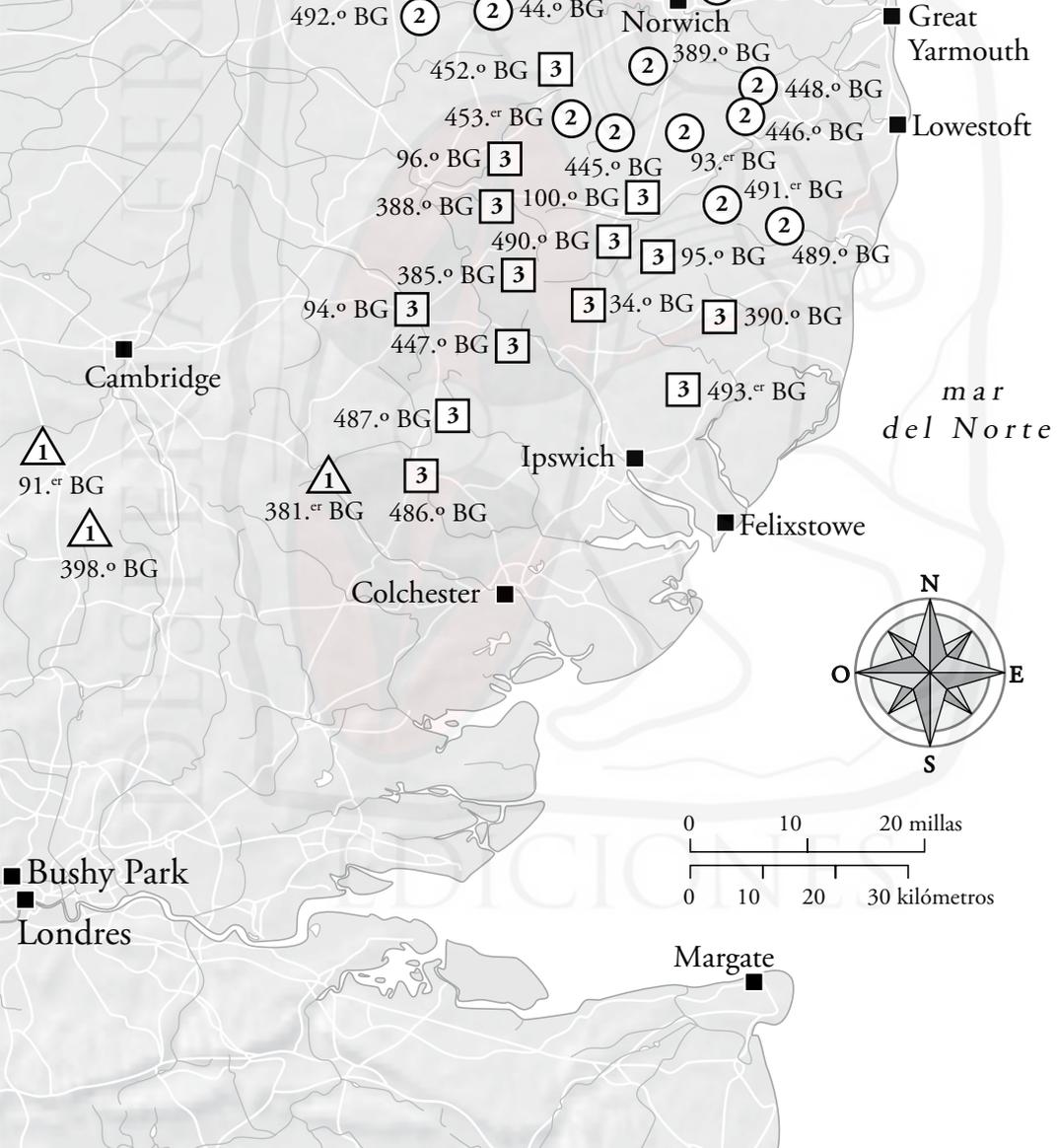
### Cuarteles generales

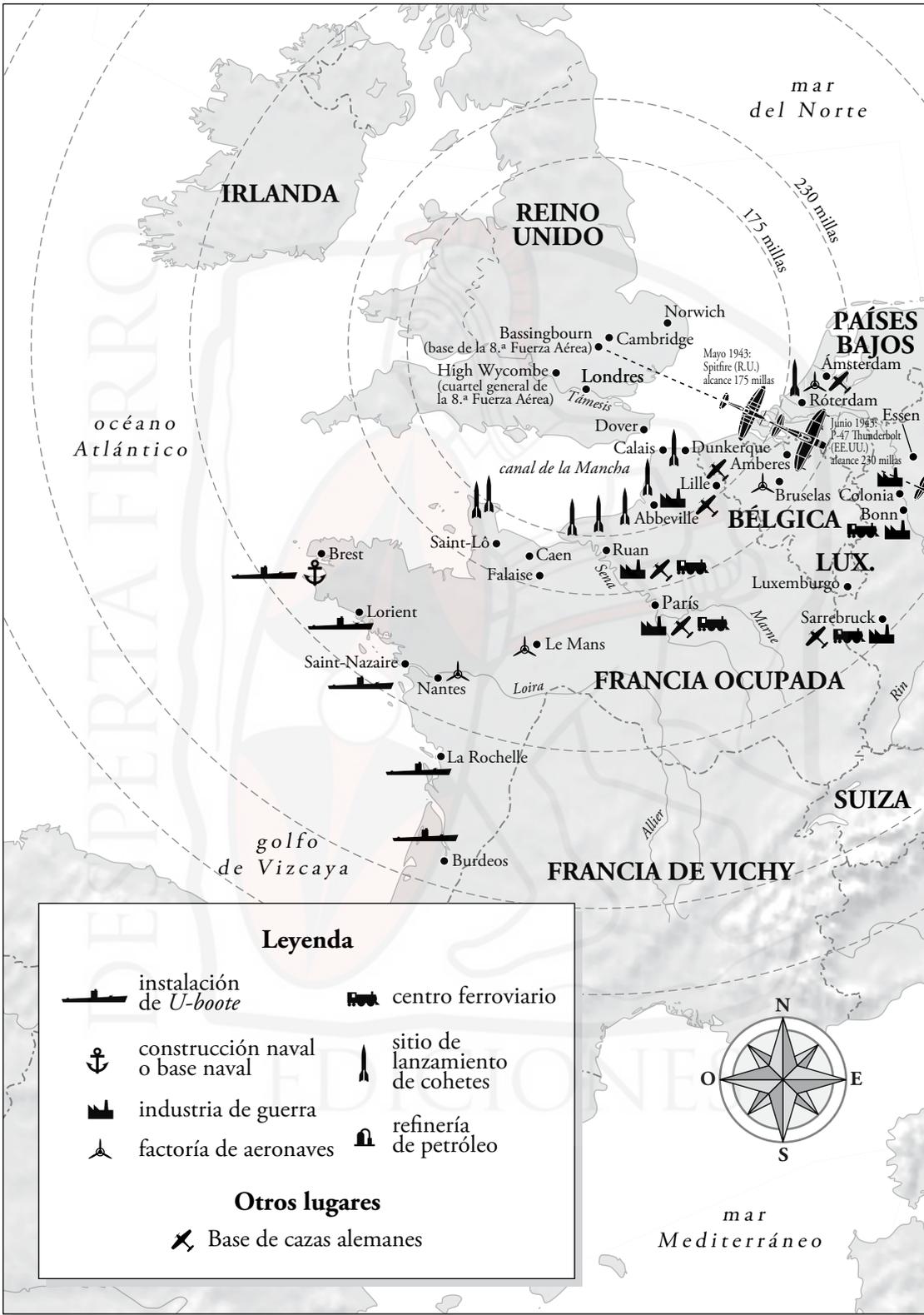
Bushy Park: Fuerzas Aéreas Estratégicas de Estados Unidos en Europa (USSTAF). Nombre en clave: Widewing  
 High Wycombe: 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. Nombre en clave: Pinetree  
 Bushey Hall: HQ, Mando de Cazas de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea.  
 BG: Bombardment Group (Grupo de Bombardeo)



estuario  
del Wash

# TERRA





# Objetivos elegidos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea



## PRÓLOGO

# EL «SANGRIENTO 100.º»

La 8.ª Fuerza Aérea fue una de las formaciones de combate más grandes de la historia de la guerra. Tenía el mejor equipo y los mejores hombres, todos los cuales, a excepción de unos pocos, eran civiles estadounidenses, formados y dispuestos a combatir por su país y por una causa que consideraban en peligro: la libertad. Esto es lo que hizo especial a la Segunda Guerra Mundial.

Andy Rooney, *My War*

**Londres, 9 de octubre de 1943**

**L**a guerra particular del comandante John Egan empezó mientras desayunaba en un hotel londinense. Egan había llegado con un permiso de dos días desde Thorpe Abbots, una base de bombarderos estadounidenses situada a unos 145 kilómetros al norte de Londres y a un paseo de la aldea de Norfolk que le daba nombre. La estación n.º 139, pues tal era su designación oficial, con sus 3500 aviadores y personal de apoyo, estaba construida en las tierras de un noble. Las dotaciones despejaban rumbo a la guerra sobre los campos labrados por los aparceros de *sir* Rupert Mann, los cuales vivían cerca, en ruinosas casitas de piedra calentadas por chimeneas abiertas.

Thorpe Abbots se halla en Anglia Oriental, una región repleta de historia, de antiguas granjas, ríos serpenteantes y marismas bajas. Se extiende al norte desde los chapiteles de Cambridge hasta la elevada localidad catedralicia de Norwich y hacia el este llega hasta Great Yarmouth, un puerto industrial en las oscuras aguas del mar del Norte. Con sus canales de drenaje, sus molinos de viento y sus extensos marjales, este rincón de Inglaterra recuerda a Holanda, situada justo al otro lado de las aguas.

Se trata de un arco de tierra que se adentra en el mar, el cual, en los años de guerra, apuntaba como un hacha alzada contra el enemigo. Sus campos drenados proporcionaron buenas bases aéreas desde las que golpear en lo más hondo del Reich germano. Más o menos un siglo por detrás de Londres en ritmo y personalidad, la guerra la transformó en uno de los grandes frentes de batalla del mundo, una vanguardia bélica del todo diferente a ninguna otra de la historia.

Era un frente aéreo. Desde las bases recién construidas de Anglia Oriental se libró un nuevo tipo de contienda: el bombardeo estratégico desde gran altura. Fue un acontecimiento singular en la historia de la guerra, no tenía precedentes y nunca más volvió a repetirse. La tecnología necesaria para librar una contienda de bombarderos prolongada y a gran escala no estuvo disponible hasta principios de la década de 1940 y durante los compases finales de esa misma guerra de bombarderos los aviones de motor a chorro, los misiles propulsados por cohetes y las bombas atómicas la dejaron obsoleta. En el aire tenue y gélido sobre el noroeste de Europa, los aviadores sufrieron y murieron en un entorno que ningún otro guerrero había experimentado nunca. Fue una contienda aérea librada no a 4000 metros, como la Primera Guerra Mundial, sino a altitudes dos o tres veces superiores, cerca de la estratosfera, donde los elementos eran aún más peligrosos que el enemigo. En este campo de batalla color azul brillante, el frío mataba, el aire era irrespirable y el sol exponía a los bombarderos a la súbita violencia de los aviones de caza y los cañones de tierra germanos. Este campo de matanza infinito y desconocido añadía una nueva dimensión al tormento del combate y ocasionó problemas emocionales y físicos que los efectivos no habían experimentado hasta entonces.

Para la mayoría de aviadores, volar era algo tan ajeno como combatir. Antes de alistarse, miles de tripulantes estadounidenses jamás habían puesto pie en un aeroplano o habían disparado a nada más amenazador que una ardilla. Un nuevo tipo de guerra dio lugar a un nuevo tipo de práctica médica: la medicina aérea. Sus pioneros fueron cirujanos y psiquiatras que trabajaban en hospitales y clínicas situadas a poca distancia de las bases de bombarderos, lugares donde se enviaba a los hombres cuando la congelación les destrozaba el rostro y los dedos, o cuando el trauma y el terror los vencían.

La guerra de los bombarderos era una contienda intermitente. Se alternaban periodos de inactividad y aburrimiento con breves ráfagas de furia y miedo. Al regresar del combate en los cielos, los hombres encontraban sábanas limpias, comida caliente y la adoración de las chicas ingle-

sas. En esta increíble contienda, un muchacho de 19 o 20 años podía, en el mismo día, estar combatiendo a vida o muerte sobre Berlín a las once en punto de la mañana y disfrutar en un hotel londinense de la cita de sus sueños a las nueve de la noche. Algunos infantes envidiaban el confort de los aviadores, pero, tal y como se pregunta el personaje de una novela de un navegante estadounidense: «¿Cuántos tipos de la infantería crees que se dirigirían a la línea del frente si les dieran un avión con depósitos llenos de gasolina?».<sup>1</sup> La guerra aérea, presentada a la opinión estadounidense como una forma de ganar más rápida y decisiva que los trabajosos combates terrestres, se convirtió en una lenta y brutal batalla de desgaste.

John Egan era jefe de un escuadrón de B-17 Fortalezas Volantes, una de las máquinas de matar más temibles del mundo en su época. Egan era un *bomber boy*: destruir era su oficio. Y, al igual que otros tripulantes de bombarderos, se entregó a su trabajo sin ningún atisbo de mala conciencia, convencido de combatir por una causa noble. También mataba para que no lo matasen.

Egan llevaba cinco meses volando misiones de combate en el teatro aéreo de la guerra más peligroso, las «Grandes Ligas»,\* como lo llamaban los hombres; y este era su primer permiso prolongado... Si bien apenas tuvo respiro. Esa noche, la Fuerza Aérea alemana, la Luftwaffe, castigó la ciudad y causó incendios en los alrededores del hotel. Era su primera vez bajo las bombas y le resultó imposible dormir a causa del aullido de las sirenas y el retumbar de las explosiones.

Egan estaba destinado en la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, una unidad de bombarderos que se había formado un mes después de Pearl Harbor en la base aérea del Ejército de Savannah, Georgia, para asestar el primer golpe estadounidense contra la Alemania nazi. Tras un comienzo poco prometedor, pronto empezó a convertirse en una de las grandes fuerzas de ataque de la historia. Egan llegó a Inglaterra en la primavera de 1943, un año después de que los primeros hombres y máquinas de la 8.<sup>a</sup> empezaran a ocupar bases transferidas por la RAF (la Real Fuerza Aérea británica), cuyos bombarderos llevaban percutiendo sobre ciudades alemanas desde 1940. Cada uno de los Grupos de Bombardeo (*Bombardment Group*, coloquialmente entre los aviadores *Bomb Group*) numerados —el suyo era el 100.º Grupo— se componía de cuatro escuadrones con de ocho a doce bombarderos cuatrimotores, los denominados *heavies* [pe-

\* N. del T.: Frase hecha. Alude a las dos principales ligas de béisbol. En inglés de Estados Unidos, «estar en las Grandes Ligas» significa estar en la categoría más selecta y más dura de una actividad o deporte.

sados], y ocupaban su propia estación aérea, en Anglia Oriental o en las Midlands, justo al norte de Londres, en las inmediaciones de la localidad de Bedford.

Durante un tiempo en 1943, la 8.<sup>a</sup> dispuso de cuatro grupos de bombardeo equipados con bimotores B-26 Marauder, que se empleaban sobre todo para ataques a baja y media altura, con resultados desiguales. En octubre de ese año, estas pequeñas unidades de Marauders fueron transferidas a otra formación estadounidense con base en Gran Bretaña, la 9.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, que estaba siendo organizada para proporcionar apoyo aéreo próximo al desembarco al otro lado del canal, en la Europa ocupada por los nazis. Desde ese momento hasta el fin de la contienda, todos los bombarderos de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea fueron Fortalezas o B-24 Liberator, los únicos aparatos estadounidenses diseñados para ataques a larga distancia y desde gran altura. Por otra parte, la 8.<sup>a</sup> mantuvo su propia formación de cazas para proporcionar escolta en misiones de penetración superficial en el norte de Europa. Sus pilotos volaban monomotores P-47 Thunderbolt y bimotores P-38 Lighting y operaban desde bases cercanas a las estaciones de bombarderos.

Cuando el 100.<sup>o</sup> Grupo de Bombardeo volaba en combate, solía hacerlo acompañado de otros dos grupos de bombardeo de bases próximas, el 390.<sup>o</sup> y el 95.<sup>o</sup> y los tres formaban la 13.<sup>a</sup> Ala de Combate. Un ala de combate era una pequeña parte de una formación de muchos centenares de bombarderos y escoltas de caza que sacudían la tierra bajo los campesinos ingleses que salían de sus cabañas al amanecer para ver partir a los americanos «a zurrar a los hunos».

«Nadie [...] podía evitar emocionarse al ver las grandes falanges que partían desde los aeródromos de Anglia Oriental —escribió el historiador John Keegan, un muchacho que se crio en Inglaterra durante la guerra—. Escuadrón tras escuadrón, ascendían y formaban círculos por grupos y alas. Después, partían al sudeste, cruzando el mar en demanda de sus objetivos, una constelación refulgente y centelleante de gracia aérea y de poder bélico, que dejaba sobre el azul profundo de los cielos veraniegos ingleses puras estelas de condensación blanca formadas por seiscientas puntas de ala. Con cada misión volaban tres mil de los mejores y más brillantes aviadores de Estados Unidos, diez por “nave”; cada una de estas tenía un mote característico, a menudo basado en el título de una canción, como *My Prayer*, o una frase de una película, como “Yo soy Tondelayo”».<sup>2</sup>

Durante el vuelo hacia la costa, «sintonizábamos la BBC para escuchar todos los temas románticos del momento»,<sup>3</sup> recordó el copiloto

Bernard R. Jacobs de Napa, California. Al pasar sobre la siempre verde campiña inglesa, a Jacobs le pareció extraño que una tierra tan apacible fuera la base de una campaña de inimaginables matanzas, de una destrucción como nunca había conocido el mundo.

Aunque el presidente Franklin D. Roosevelt había puesto fin hacía poco a los alistamientos voluntarios, la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea seguía siendo una formación de élite, compuesta casi en exclusiva por voluntarios, hombres que se habían incorporado antes de la orden presidencial u hombres muy preparados captados por los reclutadores de la Fuerza Aérea después de que el Ejército los movilizara, pero antes de que los asignasen un destino concreto. Las dotaciones de bombardeo de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea las componían gentes de todos los confines de Estados Unidos y de casi todos los estratos sociales. Había graduados en Historia por Harvard y mineros de carbón de Virginia Occidental, abogados de Wall Street y vaqueros de Oklahoma, ídolos de Hollywood y héroes del fútbol americano. El actor Jimmy Stewart fue un *bomber boy*, como también lo fue el Rey de Hollywood, Clark Gable. Ambos sirvieron junto con hombres y muchachos que limpiaban cristales en las oficinas de Manhattan o cargaban vagones de carbón en Pensilvania... Polacos e italianos, suecos y alemanes, griegos y lituanos, nativos americanos e hispanoamericanos, aunque no afroamericanos, pues la política oficial de la Fuerza Aérea prohibía que los negros volaran en las unidades de combate de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. En los claustrofóbicos compartimentos de los bombarderos pesados, en el crisol del combate, católicos y judíos, ingleses e irlandeses se hermanaron en espíritu, aunados por el deseo de no morir. En la guerra de los bombarderos, la capacidad de sobrevivir, de sacudirse el miedo, dependía tanto del carácter de la tripulación como de la personalidad del individuo. «Quizá en ningún otro momento de la historia de la guerra —escribió Starr Smith, antiguo oficial de inteligencia de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea—, ha existido una relación entre combatientes similar a la que se dio entre las dotaciones de combate de los aviones pesados de bombardeo».<sup>4</sup>

La 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea llegó a Inglaterra en el momento más sombrío para las naciones en liza contra las potencias del Eje: Alemania, Italia, Japón y sus aliados. Los imperios de ingleses, neerlandeses y franceses en el Lejano Oriente y en el Pacífico habían caído hacía poco en manos de los japoneses, al igual que las Filipinas bajo ocupación estadounidense. En mayo de 1942, cuando el general de división Carl A. «Tooe» Spaatz llegó a Londres para asumir el mando de las operaciones aéreas estadounidenses en Europa, Japón controlaba un extenso imperio territorial.

Los muchachos de la RAF habían vencido en la batalla de Inglaterra un par de años antes, Inglaterra había resistido el *Blitz*, la primera campaña extensa de bombardeo de la guerra, pero desde la evacuación del Ejército británico de Dunkerque en mayo de 1940, y la caída de Francia poco después, Alemania había sido la dominadora absoluta del oeste de Europa. En la primavera de 1942, Gran Bretaña estaba sola y expuesta, la última democracia europea superviviente en la contienda contra los nazis. La pregunta era ¿cómo devolver el golpe al enemigo?

«No disponemos de un ejército continental que pueda derrotar al poder militar germano –declaró el primer ministro Winston Churchill–. Pero existe una cosa que lo [...] doblegará y es un ataque absolutamente devastador, de exterminio, con bombarderos muy pesados enviados desde este país contra el corazón nazi».<sup>5</sup> A partir de 1940, el Mando de Bombarderos de la RAF atacó los objetivos industriales de Renania y el Ruhr, núcleos del poder material nazi. Las primeras incursiones de la RAF tuvieron lugar a la luz del día, pero, tras encajar pérdidas devastadoras, esta se vio obligada a bombardear de noche y a cambiar de blancos. Dado que durante las noches sin luna era imposible avistar, y mucho menos alcanzar, plantas industriales, la RAF empezó a bombardear conurbaciones enteras; reventar ciudades era el apropiado término que empleaban las tripulaciones. El propósito era desencadenar incendios arrasadores que acabaran con miles de personas y quebraran la moral de los civiles alemanes. El bombardeo era muy poco preciso y las pérdidas de dotaciones terribles. Sin embargo, matar germanos era maravilloso para la moral británica... Era la respuesta a los bombardeos de Coventry y Londres. Además, Inglaterra no tenía ningún otro modo de infligir daños directos a Alemania. Hasta que los ejércitos aliados no entraron en Alemania en los meses finales de la contienda, el bombardeo estratégico fue la única batalla que se libró en el interior de la patria nazi.

La 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea fue enviada a Inglaterra para incorporarse a esta campaña de bombardeo cada vez más acelerada. Fue la batalla más prolongada de la Segunda Guerra Mundial. Inició las operaciones de combate en agosto de 1942, en apoyo del esfuerzo bélico británico, aunque con un plan y unos propósitos diferentes. La clave era la mira de bombardeo Norden, un dispositivo de alto secreto desarrollado a principios de la década de 1930 por científicos de la Marina. Pilotos como Johnny Egan lo probaron en los elevados y refulgentes cielos del oeste estadounidense y lograron colocar sus bombas sobre blancos de arena con una precisión espectacular; algunos bombarderos afirmaban poder colocar una solitaria bomba en un barril de pepinillos desde 6000 metros. La

mira Norden, insistían los jefes de la Fuerza Aérea, haría más efectivo y más humano el bombardeo de gran altura. Ahora era posible golpear las ciudades con precisión quirúrgica y destruir las fábricas de municiones con pérdidas mínimas de vidas y propiedades civiles.

La 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea era el instrumento de este bombardeo «de barriles de pepinillos». Con máquinas mortíferas como la Fortaleza Volante o el Consolidated B-24 Liberator, también formidable, la contienda podía ganarse, aducían los teóricos de la guerra de bombardeo, sin una masacre en tierra similar a la de la Primera Guerra Mundial, o con elevadas pérdidas de vidas en el aire. Esta idea no ensayada atraía a una opinión pública estadounidense que temía las luchas prolongadas, pero que ignoraba que el combate siempre desconcierta a la teoría.

El bombardeo estratégico diurno podía hacerse solo con bombarderos, sin aviones de caza que los protegieran. Tal era la convicción inamovible del general de brigada Ira C. Eaker, antiguo piloto de caza al que Carl Spaatz eligió para comandar las operaciones de bombardeo de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea. Eaker creía que los bombarderos, al volar en formaciones cerradas —organizadas en «cajas de combate» autodefensivas—, disponían de la potencia de fuego concentrada necesaria para abrirse paso hasta el objetivo. Johnny Egan tenía fe en el bombardeo estratégico, aunque no creía en esta idea. Se incorporó a la guerra en el momento en que Ira Eaker empezó a enviar a sus flotas de bombarderos al interior de Alemania, sin escolta de cazas, pues en esa época no existía ningún avión monomotor con radio de acción suficiente para acompañar a los cazas pesados hasta los distantes objetivos y escoltarlos de regreso. En el verano de 1943, Johnny Egan perdió a muchos amigos a causa de la Luftwaffe.

LA DOTACIÓN DE UN BOMBARDERO PESADO DE LA 8.<sup>a</sup> FUERZA AÉREA SE componía de diez hombres. El piloto y su copiloto se sentaban en la cabina, uno al lado del otro; el navegante y el bombardero estaban justo debajo, en el morro de plexiglás transparente del aparato. Detrás del piloto estaba el ingeniero de vuelo, que también controlaba la torreta superior. Algo más atrás, en un compartimento separado, estaba el operador de radio, que manejaba una ametralladora dorsal; y en mitad del aparato había dos artilleros dorsales y el servidor de la torreta de bola o *ball turret*, situado en una burbuja giratoria de plexiglás que pendía —en una posición terriblemente expuesta— de la parte inferior del fuselaje. En un compartimento aislado en la parte posterior del avión iba el artillero de cola, subido a un asiento de bicicleta agrandado. Cada posición

del avión estaba expuesta; en el cielo no había trincheras. Junto con las tripulaciones de los *U-boote* alemanes y estadounidenses, y los pilotos de la Luftwaffe que encontraban en combate, los *bomber boys* estadounidenses y británicos ocupaban el puesto más peligroso de la guerra. En octubre de 1943, menos de uno de cada cuatro aviadores de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea completó su turno de servicio: veinticinco misiones de combate. Las estadísticas no eran nada tranquilizadoras. Dos tercios de los hombres morirían en combate o serían capturados por el enemigo. Un 17 por ciento sufriría heridas de gravedad, quedaría discapacitado por un colapso mental o moriría en accidente aéreo sobre suelo inglés. Apenas un 14 por ciento de los aviadores asignados al grupo de bombardeo del comandante Egan, que había llegado en mayo de 1943 a Inglaterra, lograría cumplir su vigésimo quinta misión. Hacia el fin de la contienda, la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea habría sufrido más bajas mortales –26 000– que todo el Cuerpo de Marines de Estados Unidos. Un 77 por ciento de los estadounidenses que volaron contra el Reich antes del Día D acabó muerto, herido, desaparecido o prisionero.<sup>6</sup>

Como jefe del 418.º Escuadrón del 100.º, Johnny Egan voló con sus hombres en todas las misiones duras. Cuando sus muchachos se exponían al peligro, quería afrontarlo con ellos. «Todo el que vuela en operaciones está loco»,<sup>7</sup> confesó Egan al sargento Saul Levitt, operador de radio de su escuadrón, que, tras resultar herido en un accidente en la base, fue transferido a la plantilla de la revista *Yank*, una publicación del Ejército. «Y, aun así –dijo Levitt–, siguió siendo un loco y siguió volando operaciones. Y no eran precisamente rutinarias [...]».

Cuando sus «hombres-muchachos», como Egan los llamaba, caían envueltos en llamas en sus aviones, él escribía a su hogar, a las esposas y madres. «No eran cartas reglamentarias –recordó Levitt–, el comandante creía que debían estar escritas a mano para ofrecer cercanía y no existen copias de esas misivas. Nunca habló mucho de ellas. Las cartas eran algo entre él y las familias implicadas».<sup>8</sup>

El comandante Egan era bajo y delgado como una vara, apenas pesaba 63 kilos, con espeso cabello negro peinado en un tupé, ojos negros y un finísimo bigote. Se distinguía por su cazadora de aviador forrada de vellón blanco y una forma de hablar característica, un estilo callejero tomado del escritor Damon Runyon. A sus 27 años, era uno de los «viejos» de la unidad, aunque a los jóvenes miembros de su escuadrón los retaba: «Puedo beber más que todos vosotros, niños».<sup>9</sup> En las noches que no tenía previsto volar al día siguiente, subía a un *jeep* para ir a su «local», donde se reunía en la barra con una cuadrilla de obreros irlandeses

con la que cantaba baladas hasta que se agotaban los barriles o el dueño, cansado, los echaba.

Mientras Egan se divertía, su mejor amigo solía estar en el catre. Los placeres del comandante Gale W. Cleven eran simples. Le gustaba el helado, el melón cantalupo y las películas bélicas inglesas; era fiel a Marge, la novia que le esperaba en casa. Vivía para volar y, junto con Egan, era uno de los miembros de la «Cámara de los Lores de los pilotos». <sup>10</sup> Sus amigos de la infancia lo llamaban «Cleve», pero Egan, su inseparable compañero desde la escuela de vuelo en Estados Unidos, lo rebautizó «Buck» porque se parecía a un muchacho con ese nombre al que Egan había conocido en Manitowoc, Wisconsin. El apodo arraigó. «Nunca me ha gustado, pero he sido Buck desde entonces», <sup>11</sup> manifestó Cleven sesenta años más tarde, después de lograr un máster de la Escuela de Negocios de Harvard y un doctorado en física interplanetaria.

Gale Cleven, enjuto y de hombros caídos, se crio en el duro entorno petrolífero del norte de Casper, Wyoming, y trabajó como peón en un equipo de perforación hasta que acudió a la Universidad de Wyoming. Con su gorra de oficial ladeada y un palillo asomando de la boca, parecía un tipo rudo, pero «tenía un corazón tan grande como Texas y lo daba todo por sus hombres», <sup>12</sup> según explicó uno de sus aviadores. Era una persona de extravagante viveza y puede que uno de los mejores contadores de historias de la base.

Jefe de escuadrón a sus 24 años, se convirtió en un héroe en Estados Unidos después de protagonizar una historia del *Saturday Evening Post* relacionada con el raid de Ratisbona firmada por el teniente coronel Beirne Lay jr., futuro coautor, junto con Sy Bartlett, de *Almas en la hoguera* (*Twelve O'Clock High!*),\* la mejor novela y posterior película surgida de la guerra aérea europea. La misión de Ratisbona-Schweinfurt del 17 de agosto de 1943 fue la operación más grande y más desastrosa que habían emprendido los estadounidenses hasta ese momento. Se perdieron 60 bombarderos y casi 600 hombres. Fue un «doble golpe» contra las fábricas de aviación de Ratisbona y la planta de rodamientos de bolas de Schweinfurt, dos enormes centros industriales protegidos por uno de los sistemas de defensa aérea más formidables del mundo. Beirne Lay voló ese día con el 100.º como observador en una Fortaleza llamada Piccadilly Lilly. Entre el fuego y el caos de la batalla, vio a Cleven, con su vulnerable

---

\* N. del E.: La adaptación cinematográfica, de 1949, fue dirigida por Henry King y está protagonizada por Gregory Peck, que interpreta una versión ficcionada del comandante Armstrong.

escuadrón inferior –estaba en el denominado rincón de los ataúdes, el grupo más bajo y rezagado de la columna de bombarderos–, «vivir su mejor momento». <sup>13</sup> Con su avión destrozado por los cazas enemigos, el copiloto de Clevon se dejó llevar por el pánico y se dispuso a saltar. «Ante los daños estructurales, la pérdida parcial de control, el incendio y las heridas graves del personal y la llegada de nuevas oleadas de cazas de ataque [Clevon] tenía motivos justificados para abandonar la aeronave», escribió Lay. Sin embargo, ordenó a su copiloto quedarse donde estaba. «Sus palabras se oyeron por el interfono y tuvieron un efecto mágico sobre la dotación. Se mantuvieron en sus puestos. El B-17 siguió adelante». <sup>14</sup>

Beirne Lay recomendó a Clevon para la Medalla de Honor. «No la recibí y no la merecía», <sup>15</sup> dijo Clevon. Sí que le dieron la Cruz por Servicios Distinguidos, aunque nunca fue a Londres a recogerla. «¿Una medalla? Demonios, lo que necesitaba era una aspirina –comentó mucho tiempo después–. Por lo que me quedé sin condecoración». <sup>16</sup>

La historia de Clevon en el raid de Ratisbona «electrificó la base», <sup>17</sup> recordó Harry H. Crosby, navegante del 418.º Escuadrón de Egan. Johnny Egan también combatió bien ese día. Cuando le preguntaron cómo sobrevivió, este respondió con sorna: «Llevaba dos rosarios, dos medallas de la buena suerte y un billete de 2 dólares del cual masticaba una esquina por cada una de mis misiones. También llevaba el jersey al revés y mi chaqueta de la suerte». <sup>18</sup> Otros no tuvieron tanta fortuna. El 100.º perdió 90 efectivos.

Ese verano, las bajas se acumularon a un ritmo alarmante, demasiado rápido para que los hombres pudieran llevar la cuenta. Un aviador de reemplazo llegó a Thorpe Abbots a tiempo para un bocado de última hora, se fue a dormir en su nuevo camastro y cayó a la mañana siguiente sobre Alemania. Nadie recordó su nombre. A partir de entonces, fue conocido como «el hombre que vino a cenar». <sup>19</sup>

Ante la muerte de tantos amigos, los hombres del 100.º estaban muy necesitados de héroes. En el club de oficiales, los jóvenes aviadores se reunían alrededor de Clevon y Egan y «veían a los dos volar misiones con sus manos», <sup>20</sup> escribió Crosby en sus memorias de la guerra aérea. «La tropa los adoraba» y los pilotos querían volar igual que ellos. Con sus gallardas bufandas blancas y sus gorras «de cincuenta misiones», eran personajes extraídos de *I Wanted Wings* [Yo quería alas], otro libro de Beirne Lay en el que también se basó una película hollywoodiense,\* y

\* N. del E.: Se refiere a *Vuelo de águilas*, dirigida en 1941 por Michael Leisen y protagonizada por Ray Milland, William Holden y Veronica Lake.

que alentó a miles de jóvenes a alistarse en el Cuerpo Aéreo del Ejército. Incluso hablaban como en Hollywood. La primera vez que Crosby se fijó en Clevon estaba en el club de oficiales. «Por algún motivo quería hablarme y me dijo “estacione aquí, teniente”». <sup>21</sup>

A Clevon le caían bien los jóvenes reemplazos, pero le preocupaba su valentía no demostrada. «Su miedo no era tan grande como el nuestro y, por tanto, era más peligroso. Ellos temían a lo desconocido. Nosotros temíamos lo conocido». <sup>22</sup>

EN LA MAÑANA DEL 8 DE OCTUBRE DE 1943, MÁS O MENOS UNA HORA antes de que Johnny Egan subiera al tren que le llevaría a Londres en su primer permiso de Thorpe Abbots, «Buck» Clevon despegó rumbo a Bremen. Nunca regresó. Tres cazas de la Luftwaffe surgieron del sol\* y destrozaron su Fortaleza; dejaron fuera de servicio tres motores, abrieron boquetes en la cola y el morro, arrancaron buena parte del ala izquierda e incendiaron la cabina. La situación era desesperada y Clevon ordenó saltar a la tripulación. Fue el último hombre en abandonar el aeroplano. Cuando saltó, el bombardero estaba apenas a unos 600 metros del suelo.

Esto sucedió a las 15.15 h, más o menos la hora en la que Johnny Egan se registró en su hotel londinense. Suspendido de su paracaídas, Clevon vio que iba a aterrizar cerca de una pequeña granja «y más rápido de lo que me hubiera gustado». <sup>23</sup> Balanceó el paracaídas para evitar la casa, pero perdió el control y entró volando por la puerta abierta hasta la cocina; se llevó por delante muebles y una pequeña estufa de hierro. La mujer y la hija del granjero se pusieron a gritar, histéricas, y el granjero le colocó una horca sobre el pecho. «En mi penoso alemán de escuela secundaria, traté de convencerle de que era un buen tipo. No me creía». <sup>24</sup>

Esa noche, algunos de los hombres del escuadrón de Clevon que habían sobrevivido a la misión de Bremen entraron en la taberna de la aldea y se agarraron una buena borrachera. «Ninguno de nosotros podía creer que ya no estaba», <sup>25</sup> dijo el sargento Jack Sheridan, también miembro del escuadrón de Clevon. Si Clevon «el invencible» no podía

---

\* N. del T.: Se refiere a una táctica muy común en combate aéreo. Consiste en atacar con el sol a la espalda, de este modo, el adversario queda deslumbrado y no ve al enemigo hasta que no lo tiene encima y no puede reaccionar ni ejecutar maniobras evasivas.

lograrlo, ¿quién podría? Pero, tal y como observó Sheridan, «hombres desaparecidos no detienen una guerra».<sup>26</sup>

A la mañana siguiente, mientras desayunaba en el hotel huevos fritos con un *whisky* doble, Johnny Egan leyó los titulares del *Times* de Londres: «La 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea pierde treinta Fortalezas sobre Bremen». Saltó de la silla y corrió a telefonar a la base. Las normas de seguridad en tiempo de guerra eran estrictas, por lo que la conversación fue en código. «¿Cómo fue el partido?»,<sup>27</sup> preguntó. Le habían dicho que habían eliminado a Clevon. Silencio. Egan se repuso y preguntó: «¿El equipo tiene partido mañana?».

«Sí», le respondieron.

«Quiero ser el lanzador».<sup>28</sup>

Esa misma tarde estaba de vuelta en Thorpe Abbots a tiempo de «sufrir la espera» de una larga misión que el grupo voló sobre Marienburg, una incursión dirigida por el jefe del 100.º, el coronel Neil B. «Chick» Harding, antigua estrella del equipo de fútbol americano de West Point. Tan pronto como retornaron los escuadrones, Egan obtuvo permiso de Harding para dirigir la formación del 100.º en la misión del día siguiente. Al amanecer, fue a una de los barracones de las tripulaciones y despertó al piloto John D. Brady, antiguo saxofonista de una de las bandas más grandes del país. Harry Crosby, cuya cama estaba al otro lado de la del capitán Brady, oyó la conversación. «John, voy a volar contigo [...] vamos a cazar a los bastardos que derribaron a Buck».<sup>29</sup> A continuación, los dos hombres fueron a la reunión previa al despegue.

«El objetivo de hoy es Münster»,<sup>30</sup> informó a las somnolientas tripulaciones el oficial de inteligencia, el comandante Miner Shaw, mientras retiraba la tela que cubría un gran mapa del norte de Europa. Un hilo rojo se estiraba desde Thorpe Abbots y recorría los Países Bajos hasta un pequeño nudo ferroviario justo al otro lado de la frontera neerlandesa. Sería un raid corto y habría aparatos P-47 Thunderbolt —el mejor caza aliado disponible— para escoltar a los bombarderos hasta el límite de su radio de acción, muy cerca del objetivo. Parecía rutinario, salvo por una cosa. Debían apuntar al corazón de la vieja ciudad amurallada, a un nudo ferroviario y a un vecindario cercano de casas de trabajadores. Más cerca había una magnífica catedral cuyo obispo era un conocido y ruidoso opositor de los nazis.\* «Casi todos los trabajado-

\* N. del E.: Era el obispo católico Clemens August von Galen (1878-1946). Entre julio y agosto de 1941, Galen denunció, en una serie de homilías, el programa nazi de asesinatos masivos de deficientes mentales (de nombre en clave Aktion 4). Fue declarado beato por Benedicto XVI en 2005.

res ferroviarios del valle del Ruhr se alojan en Münster», dijo Shaw con tono bajo. Si los bombarderos atacaban el blanco con precisión, todo el sistema ferroviario de esta zona de denso tráfico quedaría afectado de gravedad.

Era un cambio radical con respecto a las prácticas de bombardeo estadounidense. Aunque la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea haría un desmentido oficial con posterioridad, el raid de Münster fue una operación para reventar ciudades. Los reportes de misión y los informes de vuelo desclasificados determinan con claridad que el «punto de referencia» era el «centro de la ciudad»; un reporte, el del 94.º Grupo, afirma que debían apuntar a «la sección edificada del extremo norte del nudo ferroviario». <sup>31</sup>

Cuando Shaw anunció que «vamos a machacar un distrito residencial [...] me encontré (sic) en pie, vitoreando –dijo Egan–. Otros, que habían perdido a buenos amigos en incursiones [anteriores] se sumaron a los vítores porque era una oportunidad de matar alemanes, los que habían engendrado el odio racial y la opresión de minorías. Era la misión soñada para vengar la muerte de un camarada». <sup>32</sup>

Sin embargo, algunos de los aviadores presentes aquella mañana en la sala de reuniones no recuerdan ovación alguna. Uno de ellos fue el capitán Frank Murphy, en aquella época, un músico de *jazz* de 22 años de edad de Atlanta, Georgia, que había dejado la Universidad Emory para convertirse en navegante de la Fuerza Aérea. Murphy no recuerda que Egan saltara jurando venganza, aunque también comenta que nadie en la sala protestó abiertamente por atacar civiles, ni siquiera los que, como él mismo, tenían familiares nacidos en Alemania. Quizá algunos de los hombres se acordaron de la advertencia que su primer comandante, el coronel Darr H. «Pappy» Alkire, les había hecho en Estados Unidos, justo después de completar la instrucción de vuelo y recibir sus alas: «No piensen que su trabajo va a ser glorioso o glamuroso. Van a tener que hacer un trabajo sucio, por lo que es necesario que afronten lo hechos. Van a ser asesinos de bebés y de mujeres». <sup>33</sup>

No todo el mundo en el 100.º se consideraba un asesino, pero la mayor parte de los hombres confiaba en sus jefes. «Sentía que estaba allí para ayudar a ganar la guerra, si era posible –dijo el teniente Howard «Hambone» Hamilton, bombardero del capitán Brady–. El problema básico de tratar de bombardear un sistema ferroviario es que, si se dispone de mano de obra suficiente, las vías férreas pueden repararse en poco tiempo. Nos dijeron que bombardear las casas de esos obreros ferroviarios privaría a los alemanes de la gente encargada de los trabajos de reparación». <sup>34</sup>

Sin embargo, en las reuniones de esa misma mañana en otras bases vecinas de bombarderos la selección del blanco provocó murmullos. «Era un domingo y muchos tripulantes [...] tenían profundas reservas con respecto a bombardear cerca de iglesias»,<sup>35</sup> recordó el teniente Robert Sabel, piloto del 390.º Grupo de Bombardeo. El capitán Ellis Scripture, un navegante que se disponía a volar con la Fortaleza de cabeza del 95.º Grupo, The Zootsuiters, describió su reacción tiempo después: «Yo había sido criado en un estricto hogar protestante. Mis padres eran gente devota de Dios [...] quedé aterrado cuando descubrí que, por primera vez en la guerra, nuestro objetivo principal sería bombardear civiles».<sup>36</sup> Ellis Scripture se dirigió a su jefe de grupo tras la sesión y le dijo que no quería volar ese día. El coronel John Gerhart estalló: «Mire, capitán, esto es una guerra, se deletrea G-U-E-R-R-A. Estamos empeñados en una lucha total; los alemanes llevan años matando gente inocente por toda Europa. Estamos aquí para machacarlos [...] y eso es lo que vamos a hacer. Veamos. Estoy al mando de esta misión y usted es mi navegante [...] Si no vuela, tendré que llevarlo ante un consejo de guerra. ¿Alguna pregunta?».<sup>37</sup>

Scripture dijo «no, señor» y se dirigió a la línea de despegue. «En aquel momento y lugar, me hice a la idea de que la guerra no es un duelo entre caballeros –manifestó tiempo después–. Nunca más volví a tener dudas acerca de la estrategia de nuestros líderes. Tenían que tomar decisiones difíciles [...] y las tomaron».<sup>38</sup>

Un segundo aviador del grupo de bombardeo de Scripture, el teniente Theodore Bozarth, describió con más precisión lo que pensaba de esa misión la mayoría de los hombres de la 13.ª Ala de Combate. Sería la tercera misión del ala en tres días: Bremen, Marienburg y ahora Münster. «Estábamos demasiado cansados para preocuparnos de una manera u otra».<sup>39</sup>

Harry Crosby no tenía programado volar a Münster. Tanto él como su piloto, el capitán Everett Blakely, se estaban recuperando de su espectacular aterrizaje forzoso en la costa inglesa de regreso de Bremen. La mañana de la misión de Münster, Crosby decidió requisar un avión con daños de combate y volar a localidad costera de Bournemouth para descansar un poco de la contienda al lado del mar. Antes de despegar, Crosby llamó al meteorólogo de la base, el capitán Cliff Frye, y acordó un código para que le pasaran un informe telefónico de la incursión de Münster.

A las 16.00 h, Crosby llamó a Frye: «¿Han vuelto todos mis amigos del pase?».<sup>40</sup>

No hubo respuesta.

«¿Algunos han tenido un cambio permanente de estación?».

«Sí, todos menos uno».

Frye perdió entonces la compostura. «Egan ya no está. Tu vieja tripulación se ha perdido. Todo el grupo se ha esfumado. La única que volvió fue la nueva tripulación del 418.º [Escuadrón] [A su piloto] le llaman Rosie». <sup>41</sup>

EL TENIENTE ROBERT «ROSIE» ROSENTHAL NO SE FORMÓ CON LAS DOTACIONES originales del 100.º Grupo. Procedentes de una reserva de reemplazos en Inglaterra, su tripulación y él fueron asignados en agosto al grupo para cubrir las pérdidas de la incursión de Ratisbona. «Cuando llegué, el grupo no estaba bien organizado –recordó Rosenthal—. Era un equipo pendenciero, lleno de personajes. «Chick» Harding era un tipo maravilloso, pero no imponía disciplina estricta, ni en tierra ni en el aire». <sup>42</sup> Rosenthal no voló una misión durante treinta días. «Nadie vino a examinarme y a comprobar que estuviera preparado para volar misiones de combate. Al fin, mi comandante de escuadrón, John Egan, me hizo volar en una formación de práctica. Lo hacía a la derecha de su avión. Había hecho un montón de vuelo en formación durante mi entrenamiento y me sentía frustrado; estaba desesperado por entrar en guerra. Puse el ala de mi aeroplano pegada a la derecha del avión de Egan y allí donde iba él, allí iba yo. Cuando aterricé, Egan me dijo que quería que fuera su ala». <sup>43</sup>

Rosenthal había estudiado en la Universidad de Brooklyn, no lejos de su casa en Flatbush. Extraordinario atleta, había sido capitán de los equipos de fútbol americano y de béisbol y, tiempo después, fue admitido en el salón de la fama de su instituto. Tras graduarse *summa cum laude* en la facultad de Derecho de Brooklyn, se incorporó a un destacado bufete de abogados de Manhattan. Apenas empezaba a adaptarse a su nuevo trabajo cuando los japoneses bombardearon Pearl Harbor. A la mañana siguiente, se alistó en el Cuerpo Aéreo del Ejército.

Tenía 26 años, hombros anchos, rasgos marcados y el cabello oscuro y ondulado. Un chico de gran ciudad que adoraba el *hot jazz*, pese a que caminaba arrastrando los pies como un granjero, con los dedos girados al interior [...] y no tenía ni un ápice de cinismo neoyorquino. Era tímido y fácil de incomodar, aunque ardía de determinación. «Leí *Mein Kampf* en el colegio y vi los noticieros de las multitudinarias concentraciones nazis en Núremberg, en las que Hitler se paseaba en un vehículo descapotable entre los vítores enloquecidos de la muchedumbre. Eran los rostros de la multitud lo que me sorprendió, las miradas de

adoración. No era solo Hitler. Toda la nación había enloquecido; había que detenerla».<sup>44</sup>

«Soy judío, pero no es solo eso. Hitler era una amenaza para la gente decente de todo el mundo. Además, sentía un tremendo orgullo por los ingleses. Se enfrentaron solos a los nazis durante la batalla de Inglaterra y el *Blitz*. Leía con avidez los diarios en busca de noticias de la guerra y oía las emisiones en directo de Edward R. Murrow acerca del bombardeo de Londres. Estaba ansioso por ir allí».

«Cuando llegué al fin, pensé que estaba en el centro del mundo, en el lugar donde se agrupaban las democracias para derrotar a los nazis. Estaba justo donde quería estar».

«Rosie» Rosenthal no compartía tales pensamientos con sus compañeros de tripulación, unos tipos simples que desconfiaban de lo que ellos llamaban pensamiento profundo. Nunca supieron qué había en su interior, qué era lo que le hacía volar y combatir con ardiente resolución. En un momento posterior de la guerra, ya como uno de los aviadores más condecorados y famosos de la 8.<sup>a</sup>, se propagó por Thorpe Abbotts el rumor de que su familia estaba en un campo de concentración alemán. Alguien le preguntó de forma directa; respondió que todo eso «no eran más que tonterías».<sup>45</sup> Toda su familia –madre, hermana, cuñado y sobrina (su padre había fallecido hacía poco)– estaba en Brooklyn. «No tengo razones personales. Todo lo que he hecho o espero hacer se debe estrictamente a que odio la persecución [...] un ser humano debe cuidar de otros seres humanos, pues de lo contrario no habría civilización».

En la reunión informativa previa a Münster, «Rosie» recordó que el blanco era el núcleo ferroviario de la ciudad, no los alojamientos de los obreros. «Estaba cerca del centro de la ciudad; moriría gente inocente, como sucede en todas las guerras».<sup>46</sup>

En aquella brumosa mañana de octubre, el avión de «Rosie» era el tercero de la pista, en fila con el resto de las máquinas destructoras de treinta toneladas, que, con motores rugientes, se disponían a despegar a intervalos de medio minuto. «Rosie» y su dotación volaban una aeronave nueva, Royal Flush. Su avión habitual, Rosie's Riveters,\* había sufrido daños de gravedad en combate en las misiones de Bremen y Marienburg. Los hombres eran supersticiosos y les inquietaba volar en un bombardero que no conocían. «Rosie» los reunió bajo un ala y los tranquilizó.

\* N. del T.: Alusión y juego de palabras con uno de los carteles propagandísticos más celebrados de toda la Segunda Guerra Mundial, *Rosie the Riveter*, «Rosita la remachadora», en homenaje a los millones de mujeres que se incorporaron a la industria bélica.

«Cuando las compuertas de la bodega de bombas se cierran detrás de ti, sabes que eres prisionero de esa nave». <sup>47</sup> Así es como describió Denton Scott, corresponsal de *Yank*, el miedo que muchos aviadores sintieron esa mañana en la línea de despegue. «Solo tres factores pueden romper ese encarcelamiento, y son, por este orden: desastre por explosión y lanzarse en paracaídas a una segunda prisión, muerte, o retornar sanos y salvos».

A las 11.11 h de la mañana, las ruedas del avión de cabeza de Brady, M'lle Zig Zig, con el comandante Egan en el puesto del copiloto y el teniente John Hoerr, copiloto de Brady, en el asiento plegable, se separaron del suelo. Con la panza repleta de bombas, el avión superó a duras penas los árboles del final de la pista. Era la primera vez de Brady en posición de cabeza y no se sentía preparado. Egan también estaba incómodo. Se había dejado su cazadora de la suerte. A «Buck» Clevon, el amigo al que estaba vengando, nunca le gustó porque no estaba limpia.

Los 53 bombarderos de la 13.<sup>a</sup> Ala de Combate se reunieron sobre Great Yarmouth. El 100.<sup>o</sup> formó tras el 95.<sup>o</sup>, que iba en cabeza, y voló al sudeste para unirse a las otras alas de combate; la formación de bombarderos se componía de 275 B-17. Sobre el mar del Norte, cuatro bombarderos dieron media vuelta alegando problemas mecánicos. La formación reducida contaba ahora con 36 ametralladoras menos del calibre 12,7 mm. Esto podía significar mucho en un combate aéreo. Sin embargo, nadie parecía preocupado. «Nos sentíamos cómodos con el trayecto —recordó el teniente Douglas Gordon-Forbes, bombardero del Cabin in the Sky, del 390.<sup>o</sup> Grupo de Bombardeo—. Era la primera vez que teníamos escolta de cazas sobre Alemania y rebosábamos confianza». <sup>48</sup>

Los alemanes disponían de una cadena de estaciones de radar que abarcaba desde Noruega al norte de Francia y supieron que los estadounidenses venían desde el momento en que los aviones empezaron a agruparse sobre Anglia Oriental. Una vez los bombarderos cruzaron la frontera neerlandesa y sobrevolaron las bien definidas ciudades de Westfalia, hallaron un intenso fuego antiaéreo, la llamada *flak*, abreviatura de *Fliegerabwehrkanonen*, o cañones de defensa contra aviones. Egan vio a Brady hacer la señal de la cruz. Segundos más tarde, un fragmento de metralla de un cañón antiaéreo nazi mató a uno de los artilleros laterales.

En el momento en que la formación del 100.<sup>o</sup> se acercó al Punto Inicial (Initial Point, IP) —el lugar en el que los pesados aeroplanos se alineaban para la pasada de bombardeo— Egan comunicó al grupo que los Thunderbolt «volvían al granero», <sup>49</sup> pues habían alcanzado el límite de su radio de acción. Tras girarse a la derecha para ver cómo alabeaban las alas en señal de buena suerte, Egan miró al frente y gritó: «¡Dios mío!

¡Interceptores a las doce en punto! ¡Parece que vienen a por nosotros!».<sup>50</sup> Unos 200 cazas germanos los atacaron de frente, sin romper el contacto. Estuvieron a una fracción de segundo de colisionar con los bombarderos.

El avión de cabeza de Brady fue el primero en ser alcanzado. Frank Murphy, que volaba en el morro de vidrio del Aw-R-Go justo detrás del M'll Zig Zig, vio «una horrorosa explosión»<sup>51</sup> bajo el avión de Brady y contempló con mudo horror cómo la Fortaleza herida se precipitaba en un picado vertiginoso y dejaba una estela de humo negro y combustible. Tiempo después, Egan describió la escena en el destrozado aeroplano: «[Nuestro bombardero] vino desde el morro con aspecto descompuesto y nos dijo que teníamos que abandonar la formación porque “Hambone” Hamilton tenía numerosos agujeros y quería volver a casa [...] Le aseguré que habíamos dejado la formación».<sup>52</sup>

Mientras Brady pugnaba por mantener estable su aparato para que la dotación tuviera una «plataforma» desde la que saltar, Egan supervisó la maniobra de «abandonar la nave». Tan pronto como empezó a hablar por el interfono, el avión estalló en llamas. Envió abajo a John Hoerr a ayudar a «Hambone» Hamilton, de 19 años, a salir por la escotilla de escape delantera, situada en el suelo del aparato. A continuación, Egan y Brady pusieron el piloto automático y corrieron hacia la compuerta de bombas. En pie sobre la estrecha y precaria pasarela que separaba los dos compartimentos principales de la bodega, Egan miró abajo, hacia el suelo, y gritó: «Adelante, Brady [...] yo soy el hombre con más antigüedad a bordo».<sup>53</sup> Pero Brady quería ser el último; era su nave y su tripulación. «Discutimos un poco más —dijo Egan— y, entonces, aparecieron los agujeros mejor ordenados que jamás hayas visto, una fila a unos dos centímetros bajo nuestros pies, a todo lo largo de la puerta de la bodega de bombas. Eran signos de puntuación de calibre 7,7. Dije, “Nos vemos, Brady” [...] salto, cuento hasta uno y tiro del cordón más o menos a la altura de la torreta ventral. El paracaídas se abrió como una seda y las pelotas estaban intactas».<sup>54</sup>

Segundos más tarde, Egan vio a tres cazas germanos separarse de los bombarderos e ir a por él. Abrieron fuego con sus cañones, lo alcanzaron y le llenaron de agujeros el paracaídas. Desaparecieron, dijo, solo cuando pensaron «que [estaba] muy muerto [...] no sabían que soy irlandés».<sup>55</sup> Cuando tocó tierra, Egan avistó a unos soldados enemigos que se dirigían hacia él. Se deshizo del paracaídas y del aparatoso equipo de vuelo y desapareció entre unos bosques.

«Hambone» Hamilton aterrizó a menos de kilómetro y medio de distancia. Aun así, los dos hombres nunca establecieron contacto. Ha-

milton yacía solo en el suelo y seguía sangrando profusamente. Sin embargo, estaba convencido de que no era su día para morir; minutos antes había logrado escapar casi de milagro de las fauces de la muerte.

Cuando el teniente Hoerr fue al morro del aeroplano a ayudar a Hamilton, halló al bombardero herido colgando de la escotilla de escape, fuera del avión, con solo 6000 metros de aire entre sus pies colgantes y un fin aterrador. Con el pulmón perforado, Hamilton no tenía fuerzas para abrir la escotilla de escape con sus manos, por lo que se puso en pie sobre esta y giró la manecilla de apertura. Cuando la compuerta se abrió, cayó por ella, pero el arnés del hombro derecho de su paracaídas se enredó con la empuñadura y quedó colgando fuera del bombardero, con la hélice del motor interior a escasos centímetros de su cabeza.

Después de un tenso forcejeo, Hoerr pudo liberar a Hamilton de la puerta de escape y ambos descendieron a tierra en sus paracaídas, donde fueron capturados por soldados alemanes. Pidieron una ambulancia y Hamilton fue conducido a Münster. El nieto del conductor, un muchacho de unos 15 años, le apuntó en la cabeza con un largo rifle de caza durante los treinta minutos que duró el trayecto.

Más o menos en ese mismo momento, la dotación del bombardero de Rosenthal, Royal Flush, estaba en los minutos finales de lo que un comandante aéreo calificó de «la más feroz batalla aérea de esa guerra, o de todos los tiempos».<sup>56</sup> Pese a que apenas duró cuarenta y cinco minutos, no hubo casi nada en la guerra europea que igualara su furia concentrada. Esa tarde, la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea se enfrentó a lo que el teniente Gordon-Forbes consideró «la mayor concentración de cazas nazis jamás lanzada contra una formación de bombarderos estadounidenses».<sup>57</sup>

La Luftwaffe empleó nuevas tácticas y armas. Atacó unos pocos grupos de bombardeo para así maximizar el número de derribos y disparó misiles aire-aire contra las densas cajas de combate. El 100.<sup>o</sup>, que volaba en la peligrosa posición inferior de su ala, encajó el grueso del ataque. Segundos después de que el aparato de Brady fuera alcanzado, toda la formación del 100.<sup>o</sup> quedó dispersa por bandadas de cazas monomotores y por cohetes disparados por aviones bimotores que volaban en paralelo a los bombarderos, fuera del alcance de sus potentes ametralladoras. Douglas Gordon-Forbes describió uno de estos terroríficos ataques con cohetes: «Vinieron hacia nosotros bolas rojas de fuego, que dejaban largas estelas de humo blanco y pasaban a toda velocidad con un gran silbido [...] varios fallaron por poco nuestra nave y uno pasó a apenas un metro bajo el morro de plexiglás en el que estaba sentado».<sup>58</sup>

Volando en solitario, los bombarderos del 100.º fueron presa fácil para los determinados pilotos enemigos, algunos de los cuales volaban sobre las casas de sus familias en Westfalia. «Los cazas alemanes fueron a por el 100.º, una oleada tras otra –recordó Frank Murphy–. Varias veces giré la cabeza y cerré los ojos en espera de una colisión frontal». <sup>59</sup> Aunque era la vigésimo primera misión de Murphy, nunca había visto tantos cazas a la vez, ni siquiera sobre Ratisbona. La Luftwaffe jamás había rechazado una incursión de la 8.ª Fuerza Aérea. «Pienso que este ataque buscaba obligarnos a retirarnos por primera vez», <sup>60</sup> dijo más tarde «Rosie» Rosenthal.

En siete minutos, el 100.º dejó de existir como unidad organizada de combate. A pesar de ello, un puñado de sus aviones, entre ellos los de Murphy y Rosenthal, alcanzaron el blanco y arrojaron su carga explosiva. Las bombas de 225 kilos empezaron a caer en el centro de la ciudad justo cuando las campanas de la catedral tocaban a vísperas. «Vamos a 6500 metros de altura –escribió un joven piloto– y las largamos, y no tenemos la más remota idea de lo que ocurre cuando impactan». <sup>61</sup>

Los cazas interrumpieron su ataque cuando los bombarderos entraron en el denso campo de *flak* sobre el blanco, pero cuando los aviones restantes del 100.º dieron media vuelta hacia su punto de reagrupamiento con los 95.º y 390.º Grupos de Bombardeo, la Luftwaffe reapareció en masa. «Casi tan pronto como viramos hubo una explosión detrás de mí y caí derribado al suelo –recordó Murphy–. Sentí como si alguien me hubiera sacudido con un bate de béisbol y me hubieran vertido un cubo de agua hirviendo. Fue un momento de absoluto terror. No sabía si estaba herido de gravedad y me pregunté si iba a morir». <sup>62</sup> Tumbado sobre un lecho de casquillos calientes de su ametralladora Browning, Murphy se tambaleaba y resbalaba sin control. Miró hacia arriba y vio al copiloto Glenn Graham. Se había quitado la máscara de oxígeno y le hacía señales de que lo siguiera. Graham tiró del bloqueo de seguridad de la escotilla delantera situada en el morro del avión, la abrió de un puntapié y saltó. Murphy hizo una pausa, miró hacia la tierra, que parecía estar «a más de 160 kilómetros de distancia» <sup>63</sup> y poco a poco descendió con los brazos por la abertura. «De repente, se hizo un silencio mortal. Ya no había más estruendo de batalla, no había armas que disparaban, ni hedor de cordita, sin rugir de motores forzados, sin conversaciones por el intercomunicador». <sup>64</sup> Entonces, los aviones del 390.º Grupo de Bombardeo pasaron justo por encima de Murphy y el cielo entró en una erupción de fuego y estallidos de metal. Las baterías antiaéreas que rodeaban la ciudad abrieron fuego sobre el 390.º y los aviones de caza se lanzaron a rematarlos.

«Yo manejaba ahora mi ametralladora y no tuve que buscar a los cazas –recordó el bombardero Gordon-Forbes–. Estaban por todas partes».<sup>65</sup>

Todo el cielo era «un fantástico panorama de negras explosiones de *flak*, B-17 ardiendo y estallando, girando y cayendo peligrosamente»,<sup>66</sup> dijo el teniente William Overstreet, copiloto de la Fortaleza Situation Normal, un nombre poco adecuado. «Era como volar a través de una chatarrería aérea»,<sup>67</sup> observó el artillero de una Fortaleza. Había tantos paracaídas que a Gordon-Forbes le pareció un asalto aerotransportado. También caían hacia tierra hombres arrancados de sus aviones antes de ponerse los paracaídas; se precipitaban al suelo retorciéndose, azotados por el viento. «¿Qué le ocurre a tu cuerpo cuando caes desde 8000 metros? –se preguntó un aviador al ver descender entre las nubes a hombres a los que conocía– ¿Mueres durante el descenso o estás consciente [...] y caes aullando hasta estrellarte?».<sup>68</sup>

Los estrategas de preguerra preveían que la guerra de los bombarderos sería una batalla de máquina contra máquina, con escaso contacto humano. Sin embargo, dado que cada misión de la 8.ª Fuerza Aérea era una invasión del Reich, aviadores abatidos como «Hambone» Hamilton se encontraron cara a cara con el enemigo en su suelo, antes de que el primer infante estadounidense cruzara la frontera germana; y los combates aéreos tenían una intimidad siniestra parecida a la del combate a corta distancia sobre el terreno. En cierto momento de la furiosa batalla sobre Münster, un caza alemán pasó junto al morro del Cabin in the Sky. «En esa fracción de segundo estuvo tan cerca que recuerdo que le miré a la cara y él me miró a mí –recordó Douglas Gordon-Forbes–. También parecía asustado».<sup>69</sup>

ESA TARDE, OTTO SCHUETT, DE 15 AÑOS, ASISTÍA A UNA EXHIBICIÓN equina a las afueras de Münster. Aprendiz de impresor, nació en Brooklyn, Nueva York, quizá no lejos del antiguo vecindario de Rosenthal. Sus padres regresaron a Alemania en 1931 y, en 1939, se mudaron de Lubeca a Münster, donde su padre era una figura destacada del Partido Nazi. Poco después del estallido de la contienda, Otto se incorporó a las Juventudes Hitlerianas, donde ostentaba orgulloso el cargo de jefe de grupo.

Desde el recinto ferial de Münster, a cinco kilómetros del centro de la ciudad, Otto Schuett oyó llegar a los bombarderos, aunque eran difíciles de ver porque se fusionaban bellamente con el profundo cielo otoñal. «Desde nuestra posición vimos humo, en densas nubes, surgir [...] del centro de la ciudad [...] las bombas iban cayendo más y más

cerca y comprendimos que nuestras vidas estaban en juego. Todos nos dispersamos y corrimos a refugiarnos, mientras las explosiones de las bombas y del fuego antiaéreo llegaban al *crescendo*. Me limité a tirarme boca abajo sobre el suelo». <sup>70</sup>

Durante una pausa del bombardeo, Schuett corrió a buscar un refugio mejor. Mientras lo hacía, vio caer el ala de un B-17, con sus hélices todavía girando, directo hacia donde estaba. El ala se estrelló en la tierra justo delante de él, «ardiendo con furia y emitiendo nubes de humo negro y grasiento [...] yo estaba allí estirado en el polvo, esperando que la muerte llegara en cualquier momento». <sup>71</sup>

En el interior de la ciudad amurallada, Hildegard Koters, una colegiala de 14 años, se aferraba a la vida en un refugio antiaéreo construido bajo la estación de tren. «La tierra sacudía, vibraba, temblaba y oscilaba con el impacto de las ondas expansivas. El búnker de sólido cemento temblaba y se agitaba hasta los mismos cimientos. Sin duda, el objetivo era la estación y el nudo ferroviario». <sup>72</sup>

«De repente, todas las luces se apagaron. Las personas —en su mayoría mujeres y niños— se apiñaron juntas como ovejas en el matadero, rezando, llorando y aullando de terror. Algunos habían enmudecido a causa del miedo».

«Fue un infierno», <sup>73</sup> recordó un soldado alemán que estaba en Münster para un transbordo. «Podía escuchar por doquier los gritos de los heridos atrapados bajo las casas derrumbadas y en llamas. Casi todo el centro de la ciudad fue arrasado por completo y la principal estación ferroviaria sufrió graves daños».

Al mirar arriba, el soldado vio a los bombarderos atravesar las enormes nubes de humo que habían creado de regreso a Inglaterra. Pudo comprobar que algunos estaban dañados de gravedad.

«Teníamos un enorme agujero de cohete en el ala de estribor, dos motores fuera de servicio, mis dos artilleros laterales estaban gravemente heridos y también le habían dado a mi ametrallador de cola —explicó Rosenthal—. Después de abandonar el objetivo, los cazas volvieron a atacarnos. Nuestros artilleros no podían abatir a un avión enemigo si no tenían una plataforma estable, aunque si hubiera mantenido recto y estable el avión nos habrían derribado. Por lo que inicié una serie de maniobras, acciones evasivas de todas clases. El aparato estaba por todo el cielo. Supongo que al final los pilotos germanos se cansaron y decidieron ir por un blanco más fácil». <sup>74</sup>

La dotación empezó a gritar por el interfono que habían alcanzado al sistema de oxígeno y que tenían problemas para respirar. Rosenthal

los mandó callar, ya que estaban bajando con tal rapidez que en pocos segundos ya no lo necesitarían. En ese momento, el copiloto Winfrey «Pappy» Lewis se giró y le pidió al ingeniero de vuelo un reporte acerca de la reserva de combustible. No obtuvo respuesta: los globos oculares del hombre flotaban en sus cuencas, un síntoma de falta de oxígeno. No volvió en sí hasta que cayeron por debajo de 3600 metros.

«En una situación como esta no piensas en morir –dijo Rosenthal–. Te centras en lo que tienes que hacer para salvar al aparato y a la tripulación. Te quitas de la mente todo lo demás. Estás asustado, pero hay una diferencia entre miedo y pánico. El pánico paraliza; el miedo da energía. Sudas –incluso a 32 ° bajo cero– tu corazón bombea, actúas. En verdad, el único miedo que jamás experimenté durante la guerra fue a dejar en la estacada a mi tripulación».<sup>75</sup>

«La gente habla de valor, pero eso no es más que tonterías. Yo no fui valiente en la misión de Münster. Tenía una labor que cumplir, lanzar esas bombas y lo hice. Después de eso, mi única preocupación eran los otros nueve hombres de mi avión. ¿Cómo llevarlos de vuelta a la base?».

La batalla finalizó de forma tan repentina como empezó. «Justo delante de nosotros, solitarias estelas blancas de condensación anunciaron nuestra huida de la muerte –recordó Gordon-Forbes–. ¡Thunderbolts! Los nazis dieron media vuelta y pusieron pies en polvorosa».<sup>76</sup>

El 56.º Grupo de Caza<sup>77</sup> del coronel Hubert «Hub» Zemke –conocido como Zemke's Wolf Pack [la Manada de Lobos de Zemke]– despegó de su estación aérea de Suffolk bajo un tiempo pésimo para reunirse con los bombarderos en retirada. Su formación, junto con otras unidades de Thunderbolt, rechazó a los cazas germanos, la mayoría de los cuales estaban escasos de combustible y munición, y luego escoltaron a sus *big friends* [grandes amigos] a través del mar del Norte. El maltrecho avión de Rosenthal no podía mantener el ritmo del resto de la formación. Tuvo que volar solo.

El Royal Flush volaba sobre el mar del Norte a una altura peligrosamente baja y el navegante Ronald Bailey tenía problemas para avistar la costa inglesa en mitad de la repentina bruma de la tarde y tenía aún más difícil localizar Thorpe Abbots, que tenía el mismo aspecto que todas las demás bases de bombarderos estadounidenses construidas en las inmediaciones. Cuando el Royal Flush se aproximó al campo entre negros bancos de nubes bajas, su dotación disparó bengalas rojas para indicar «heridos a bordo». Casi todo el mundo en la base corrió a las pistas a observar la llegada del maltrecho bombardero. Inquietos, escudriñaron el cielo en busca de más Fortalezas –esperaban ver llegar a las trece–, pero

solo había una. «Rosie» aparcó la destrozada nave en la plataforma, el círculo de cemento donde estacionaba el bombardero. Salió por la bodega de bombas, fue hacia el oficial de inteligencia y le interpeló: «¿Siempre es así de duro?». <sup>78</sup> A continuación, saltó a una ambulancia con sus dos artilleros heridos y los acompañó al hospital de la base. «No me sentía aliviado –confesó años después–. Me sentía culpable. ¿Por qué había vivido yo cuando todos esos hombres buenos habían muerto?». <sup>79</sup>

El artillero Loren Darling se recuperó con rapidez, pero su amigo John Shaffer tuvo que ser repatriado para que le extirparan metralla incrustada cerca del corazón. Más tarde, Rosenthal fue informado por las dotaciones de tierra de que había una bala de cañón sin explotar rodando en el interior de uno de los tanques alares del Royal Flush. Un miembro de su dotación especuló con que un trabajador esclavo de una factoría nazi de municiones habría saboteado el proyectil.

EN LA GUERRA DE BOMBARDEROS EUROPEA HABÍA DOS TIPOS DE VÍCTIMAS: los que eran bombardeados y los hombres que los bombardeaban. Los aliados mataron a casi 700 civiles en Münster el 10 de octubre de 1943, <sup>80</sup> en su mayoría residentes de casas medievales de las inmediaciones del centro ferroviario. La catedral de Münster solo sufrió daños leves y dos escuelas que encajaron impactos directos estaban milagrosamente vacías. Otto Schuett regresó a su vecindario, a escasos centenares de metros de la catedral; solo se mantenía en pie la fachada de su casa y los aturdidos supervivientes, entre ellos su familia, empezaban a salir de los refugios subterráneos; llevaban consigo a los muertos. Para la gente sobre el terreno, habían sido cuarenta y cinco minutos de terror desesperado. En esos mismos cuarenta y cinco minutos, la 13.<sup>a</sup> Ala de Combate, ella sola, perdió 25 de las 30 Fortalezas destruidas ese día; 300 muchachos que no volvieron a sus camastros.\*

\* N. del A.: Aunque los registros germanos indican que solo perdieron 22 cazas, muchos de ellos, sin duda, a manos de los Thunderbolt de Zemke, los artilleros de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea reivindicaron la destrucción de 183 cazas enemigos. A la 13.<sup>a</sup> Ala de Combate, por sí sola, se le acreditaron 105 «victorias». Los líderes de la Fuerza Aérea comprendieron que, en esta batalla, como en las otras, sus artilleros reivindicaron unas cifras de aparatos germanos desafortunadamente optimistas. Durante toda la guerra se tomaron medidas para reducir el número de victorias, pero estas siempre pecaron por exceso. Existe también la sospecha de que la Luftwaffe eliminó pruebas de haber encajado pérdidas mayores. Nadie sabrá nunca cuántos aviones germanos se perdieron el 10 de octubre, aunque historiadores fidedignos estiman que la cifra osciló entre 60 y 90.

Las frías cifras no logran transmitir el trauma inimaginable en el interior de los bombarderos derribados, o en los aviones dañados como el Royal Flush, que regresaron de Alemania con tripulantes que sostenían la mano de sus amigos masacrados y temían que no llegaran a tiempo para que los salvaran los médicos. No había sanitarios a 8000 metros, ni hombres con brazaletes de la Cruz Roja que corrieran a auxiliar a sus compañeros acribillados. Aviadores que no sabían casi nada de primeros auxilios tenían que cuidarse entre ellos, así como de sí mismos. En la misión de Münster, un proyectil de *flak* casi le seccionó la pierna al teniente Paul Vance, piloto del Miss Carry. Se vendó la herida él mismo usando el cable de su interfono a modo de torniquete y, a continuación, supervisó a su copiloto durante la pasada de bombardeo y el viaje de retorno a Inglaterra. El teniente Robert Sabel, el piloto del 390.º Grupo de Bombardeo que tenía sus reservas con respecto a bombardear una ciudad un domingo, regresó con el Rusty Lode. Tenía más de 750 agujeros de bala y de antiaéreos y apenas fuel para dos minutos en los depósitos. Tres de sus tripulantes, desesperados, habían saltado en paracaídas sobre Alemania cuando la situación parecía irremediable. Pese a ello, Sabel trajo de vuelta al Rusty Lode con dos motores y aterrizó a ciegas en Thorpe Abbots, a kilómetros de su base, con cuatro de sus tripulantes muertos en la sala de radio sobre un gran charco de sangre.

LA TARDE DEL RAID DE MÜNSTER METIERON A TODA PRISA LOS EFECTOS personales de los *bomber boys* que no habían vuelto en bolsas y vaciaron sus literas. En menos de una hora, ya no había signo alguno de que jamás hubieran existido. Incapaz de dormir, Robert Rosenthal entró en el club de oficiales. No bebía, pero tenía una honda necesidad de compañía. El lugar estaba casi vacío y los hombres permanecían sentados en silencio, sin saber cómo reaccionar. «Rosie» tampoco sabía cómo.

Ya tarde esa noche, Harry Crosby miró el camastro vacío de John Brady e hizo algunos números. De los 140 oficiales que habían comenzado las operaciones desde Thorpe Abbots apenas cuatro meses antes, solo quedaban tres volando misiones. En la última semana, el 100.º había perdido casi 200 hombres, entre ellos dos jefes de escuadrón: Clevon y Egan. Esto era casi la mitad de sus aviadores. El grupo se había ganado su *nom de guerre*: el «Sangriento 100.º». <sup>81</sup> ¿Cómo, se preguntaba Crosby, había podido sobrevivir?

Esa noche, Frank Murphy se hacía la misma pregunta. Tenía el brazo derecho lleno de esquirlas de metralla y le dolía el tobillo de su

accidentado aterrizaje en paracaídas, pero estaba vivo. Estaba sentado en la pequeña zona de retención de una base de cazas de la Luftwaffe en compañía de una treintena de aviadores estadounidenses que habían sido capturados ese día. Los estadounidenses hablaban con calma con algunos de los pilotos germanos que les habían derribado. «Se mostraron bastante corteses con nosotros y creo que nosotros hicimos bien en serlo con ellos». <sup>82</sup> Los alemanes parecían mostrar particular interés en hablar con un prisionero, el teniente John Winant, piloto del 390.º Grupo e hijo del embajador estadounidense en Gran Bretaña, John G. Winant padre.

Una vez se marcharon los pilotos de la Luftwaffe, los prisioneros estadounidenses empezaron a debatir cuánto tiempo iban a ser «invitados» de los alemanes. Nadie dudaba de que los aliados ganarían la contienda, pero hasta el último aviador de la sala sabía que la 8.ª Fuerza Aérea estaba perdiendo la guerra aérea. Podrían ser prisioneros hasta un máximo de diez años, dijo uno de ellos. «¡Dios mío, diez años! –dijo Murphy en voz alta–. Seré un viejo cuando vuelva a casa». <sup>83</sup>

A la mañana siguiente, llevaron a John Winant a una instalación para prisioneros especiales. Murphy y los otros aviadores abatidos fueron conducidos a Münster y marcharon entre muchedumbres enfurecidas por las calles que conducían a la estación de tren que los prisioneros habían bombardeado. Su destino era el Dulag Luft,\* el centro de interrogatorios de la Luftwaffe, en las afueras de Fráncfort. A su llegada, los oficiales fueron confinados en solitario y los tuvieron reclusos aislados mientras duró el interrogatorio. Por tanto, Frank Murphy ignoraba que John Egan y Gale Clevon estaban en ese momento en el Dulag Luft y Egan y Clevon tampoco sabían que él también estaba allí.

Egan, que había evitado a los alemanes unos días antes de ser capturado, estaba en una celda estrecha y sin calefacción no muy lejos de la de Clevon. Su única compañía era «algo así como un millón de pulgas». <sup>84</sup> Tras nueve días de confinamiento solitario e incesantes rondas de interrogatorio, Clevon fue enviado junto con una «purga» de otros prisioneros al Stalag Luft III, un campo de prisioneros para oficiales de las fuerzas aéreas estadounidense y británica en la ciudad de Sagan, Silesia. Los hombres viajaban en simples vagones que habían

\* N. del E.: Un Dulag Luft (*Durchgangslager der Luftwaffe*) era un campo transitorio para interrogar a los aviadores aliados capturados antes de ser enviados a un campo de prisioneros de guerra o Stalag Luft. Un ejemplo muy ficcionado de estos últimos es en el que se interna a los prisioneros británicos y estadounidenses de la película *La gran evasión* (John Sturges, 1963).

sido utilizados para el transporte de ganado y el hedor a estiércol fresco ahogaba. Dado que el transporte de prisioneros tenía baja prioridad, los vagones se enganchaban a un convoy de carga tras otro y a menudo los dejaban parados en vías secundarias. El trayecto de 480 kilómetros duró tres días.

El Stalag Luft III se hallaba en un denso bosque de pinos a las afueras del pequeño pueblo de Sagan, a unos 150 kilómetros al sudeste de Berlín. Cuando Clevon llegó allí en la mañana del domingo 23 de octubre, hubo una reunión del 100.º, el cual, hacia el final de la contienda, tuvo casi un millar de aviadores en campos de prisioneros germanos. La mitad del escuadrón original de Clevon estaba preso en Sagan; Frank Murphy y John Brady también estaban allí. Howard «Hambone» Hamilton, bombardero de Brady, estaba en un hospital alemán. Cuando le dieron el alta tras una larga recuperación, lo enviaron a un segundo campo para oficiales, el Stalag Luft I, en Barth, en el Báltico.

Tres días después de la llegada de Clevon, los guardias del campo anunciaron la presencia de un nuevo grupo de aviadores estadounidenses en la puerta de entrada. Clevon los vio desfilar en dirección a un vallado cercano. Al ver a Johnny Egan, le gritó: «¿Por qué demonios has tardado tanto?».<sup>85</sup>

«Es lo que te pasa por ser un sentimental»,<sup>86</sup> respondió Egan a voces.

Al principio los tuvieron en complejos separados, acordonados con alambre de espinas y torres de vigilancia, pero, cuatro meses más tarde, los reunieron en el complejo oeste, donde el oficial estadounidense de mayor rango era su antiguo jefe, el contundente coronel Darr «Pappy» Alkire. Después de que le quitaran el mando del 100.º fue a Inglaterra y, poco tiempo antes, lo derribaron mientras comandaba una unidad de Liberator en el teatro de operaciones del Mediterráneo. Clevon y Egan volvían a ser compañeros de habitación, como durante su entrenamiento, aunque ahora combatían una guerra diferente, esta vez contra el aburrimiento y el hastío... Hacia el final, durante el despiadado invierno de 1945, libraron una lucha a la desesperada por sobrevivir mientras todo el edificio nazi se derrumbaba a su alrededor.

«ESTUVO BIEN VER A EGAN Y ALGUNOS DE LOS MUCHACHOS DE MI ESCUADRÓN —recordó Clevon en relación con sus primeros días en Sagan—. Habíamos pasado juntos momentos duros. También conocí a algunos tipos de los primeros grupos de bombardeo estadounidenses que llegaron a Inglaterra. Aunque para nosotros la guerra estaba siendo penosa,

esos hombres habían sufrido más. Mientras nosotros nos entrenábamos en Estados Unidos, ellos volaban misiones suicidas. Nadie sabía nada. No había tiempo; el país entró en guerra tan rápido. Eran navegantes que no sabían navegar, bombarderos que no podían darle al blanco, artilleros que no sabían tirar. Y sus comandantes ignoraban cómo derrotar a la Fuerza Aérea alemana o cómo dejar de perder tantos hombres».<sup>87</sup>

«No había muchos de estos tipos en Sagan, pero tampoco había muchos en Inglaterra durante el verano anterior a nuestra llegada». Uno de los pioneros de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea fue el teniente Walt Kelley, hijo de un barman de Norristown, Pensilvania. Era piloto del 97.º Grupo de Bombardeo, la primera formación de bombardeo pesada de la 8.<sup>a</sup> Fuerza enviada a Inglaterra. «Cuando llegamos a Inglaterra, la RAF nos dijo que nos volarían el culo si [...] hacíamos bombardeo diurno –recordó. Sin embargo, estábamos listos para la acción y queríamos demostrar nuestra valía en combate [...] estábamos impacientes para que llegara el gran día. No tuvimos que esperar mucho. El 17 de agosto de 1942 amaneció bello y soleado».<sup>88</sup>

## NOTAS

- 1 Halpert, S., 1997, 44.
- 2 Keegan, J., 1993, 37-38.
- 3 Bernard R. Jacobs, memorias inéditas, Eisenhower Center, Nueva Orleans, LA [en adelante EC].
- 4 Smith, S., 2005, 67.
- 5 Citado en Hastings, M., 1989 (1979), 116.
- 6 Nanney, J. S., 1998, 20; Malcolm Grow, en Cowdrey, A. E., 1994, 233; para los servicios médicos de las Fuerzas Aéreas del Ejército, *vid.* Craven, W. F. y Cate, J. L. (eds.), vol. 7, cap. 13, [en adelante AAF].
- 7 Levitt, S., 7 noviembre de 1943: «The Squadron Leader», *Yank*, 6-7.
- 8 *Ibid.*
- 9 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
- 10 Levitt, S., *op. cit.*, 6.
- 11 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
- 12 Entrevista del autor con James P. Thayer, 22 de marzo de 2003.
- 13 Lay, B. jr., 6 de noviembre de 1943, 9-11, 85-88.
- 14 *Ibid.*
- 15 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 28 de marzo de 2003.
- 16 *Ibid.*
- 17 Crosby, H. H., 1993, 148.
- 18 Citado en Murphy, F. D., 2001, 124.
- 19 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
- 20 Crosby, H. H., *op. cit.*, 148, 46.

- 21 *Ibid.*
- 22 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
- 23 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 8 de marzo de 2003, diario de Gale Cleven, en posesión de su autor.
- 24 *Ibid.*
- 25 Sheridan, J. W., 1946, 94-95; Crosby, H. H., *op. cit.*, 163.
- 26 *Ibid.*
- 27 Callahan, J. F. (ed.), 1947, 66; entrevista del autor con Gale W. Cleven, 8 de marzo de 2003.
- 28 *Ibid.*
- 29 Crosby, H. H., *op. cit.*, 167.
- 30 «Munster, October 10, 1943», 519.332, Air Force Historical Research Agency, [en adelante AFHRA]; entrevista del autor con el general Thomas Jeffrey, 27 de marzo de 2003; Field Order Number 113, 3<sup>rd</sup> Bomb Group Division, National Archives, College Park, Maryland [en adelante NA].
- 31 *Ibid.*
- 32 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 66.
- 33 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 2 de abril de 2003.
- 34 Citado en Hawkins I. L. (ed.), 1999, 79-80.
- 35 *Ibid.*, 80.
- 36 *Ibid.*, 74-75.
- 37 *Ibid.*
- 38 *Ibid.*
- 39 Citado en *ibid.*, 78.
- 40 Crosby, H. H., *op. cit.*, 168.
- 41 *Ibid.*
- 42 Entrevistas del autor con Robert Rosenthal, 21 de marzo de 2002; 29 de marzo de 2003.
- 43 *Ibid.*
- 44 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.
- 45 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 22 de marzo de 2003.
- 46 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003; «The Bombardment Group», GP-100-HI, May 1945, 14, AFHRA.
- 47 Scott, D., 14 de marzo de 1943: «A Yank Reporter Takes a Flight to Lorient», *Yank*, 14.
- 48 Gordon-Forbes, D. I., «The Battle That Beat the Luftwaffe», en Carl Spaatz Papers, Library of Congress [en adelante Spaatz MSS].
- 49 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 66-67.
- 50 *Ibid.*
- 51 Murphy, F. D., *op. cit.*, 167.
- 52 Callahan, J. F. (ed.), *op. cit.*, 67-68.
- 53 *Ibid.*
- 54 *Ibid.*
- 55 *Ibid.*
- 56 Entrevista del autor con el general Thomas Jeffrey, 27 de marzo de 2003.
- 57 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit.*, Spaatz MSS.
- 58 *Ibid.*
- 59 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit.*, 100; entrevista del autor con Frank Murphy, 23 de enero de 2002.

- 60 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.  
61 Stiles, B., 2001, 104.  
62 Entrevista del autor con Frank Murphy, 23 de enero de 2002.  
63 *Ibid.*  
64 Murphy, F. D., *op. cit.*, 168-169.  
65 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit.*, Spaatz MSS.  
66 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit.*, 134.  
67 *Ibid.*, 124-125.  
68 Halpert, S., *op. cit.*, 105.  
69 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit.*, Spaatz MSS.  
70 Citado en Hawkins I. L. (ed.), *op. cit.*, 134-135.  
71 *Ibid.*  
72 *Ibid.*, 136.  
73 *Ibid.*, 138.  
74 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 20 de marzo de 2002.  
75 *Ibid.*  
76 Gordon-Forbes, D. I., *op. cit.*, Spaatz MSS.  
77 56.º de Zemke: «Tactical Commanders Report, October 10, 1943, 65<sup>th</sup> Fighter Wing», 519.332, AFHRA.  
78 Entrevista del autor con Robert Rosenthal, 29 de marzo de 2003.  
79 *Ibid.*  
80 Pérdidas en Münster: «Munster Losses», Spaatz MSS; Freeman, R. A., 2000 (1970), 77; Nilsson, J. R., 1946, 58; Hawkins I. L. (ed.), *op. cit.*, 181-182.  
81 Crosby, H. H., *op. cit.*, 171; Nilsson, J. R., *op. cit.*, 27, 58.  
82 Entrevista del autor con Frank Murphy, 30 de noviembre de 2005.  
83 Murphy, F. D., *op. cit.*, 180.  
84 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 12 de abril de 2003.  
85 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 3 de abril de 2003.  
86 *Ibid.*  
87 Entrevista del autor con Gale W. Cleven, 12 de abril de 2003.  
88 Citado en Astor, G., 1997, 36.

## CAPÍTULO 1

# LA MAFIA DE BOMBARDEROS

El bombardero siempre pasará.

Stanley Baldwin, primer ministro británico

### Grafton Underwood, 17 de agosto de 1942

**L**a primera de la docena de Fortalezas que despegó de la pista fue el Butcher Shop, pilotada por Paul W. Tibbets jr., de 27 años y natural de Miami, Florida. El comandante Tibbets era el mejor piloto del 97.º Grupo y lideraba el asalto inaugural de la que fue la mayor ofensiva estadounidense de bombardeo de toda la guerra. Tres años más tarde, el 6 de agosto de 1945, Tibbets despegó desde una remota isla del Pacífico occidental rumbo a Hiroshima, Japón, donde lanzó una sola bomba que contribuyó al terrible clímax de una contienda de seis años que destruyó las vidas de sesenta millones de personas en todo el mundo.

El jefe de la 8.ª Fuerza Aérea, el general de división Carl «Tooey» Spaatz, estaba presente para observar el despegue del 97.º acompañado de los escépticos observadores de la Royal Air Force y de casi tres docenas de reporteros británicos y estadounidenses. «Habría sido un muy mal momento para pifiar una misión»,<sup>1</sup> manifestó más tarde Tibbets. Este no volaba su aeronave de siempre, Red Gremlin, ni tenía a su tripulación habitual, que incluía a dos de los hombres que le acompañaron a Hiroshima a bordo del Enola Gay: el bombardero Thomas

Ferebee y el navegante Theodore «Dutch» Van Kirk. Su dotación selecta había sido elegida por la persona sentada a su lado en la cabina del Butcher Shop: el coronel Frank A. Armstrong jr., jefe del 97.º y hombre de férrea voluntad. La estricta disciplina de Armstrong mejoró la eficiencia combativa de las tripulaciones apenas entrenadas y enviadas a toda prisa a Inglaterra durante el mes precedente. Después de la guerra, su amigo, el teniente coronel Beirne Lay jr., comandante de aviación y popular escritor que hizo famoso a «Buck» Cleven por su valor en la misión de Ratisbona, usó a Armstrong como modelo para el general Frank Savage, el personaje principal de *Almas en la hoguera*. En esta novela y película de Hollywood, Savage, interpretado por Gregory Peck, se derrumba bajo la tensión del mando, pero Armstrong nunca lo hizo. Los hombres del 97.º Grupo lo temían e idolatraban por igual. Le llamaban «Butcher» [carnicero], pero el hostil comandante lo convirtió en un cumplido y lo utilizó para dar nombre a su avión.

En la reunión informativa previa, Armstrong les comunicó a sus dotaciones que iban a iniciar una ofensiva de bombardeo diurno cuya intensidad iría aumentando sin cesar hasta destrozar la voluntad y la capacidad combativa del enemigo. A los observadores británicos presentes en la sala de reuniones esto debió de parecerles un alarde de bravuconería estéril. En ese momento, la 8.ª Fuerza Aérea disponía de menos de un centenar de bombarderos en Inglaterra y su entrada en la contienda se retrasó siete semanas hasta que Armstrong, oprimido por la creciente presión de Washington para meter a los estadounidenses en la pelea, consideró por fin que sus tripulaciones estaban preparadas. No lo estaban, y lo sabía, aunque tendrían que despegar. La Luftwaffe se había dedicado a dejar caer mensajes desafiantes sobre los dos diminutos aeródromos de la 8.ª Fuerza Aérea, Grafton Underwood y la vecina base de Polebrook en los que se podía leer la pregunta: «¿Dónde están los bombarderos americanos?».<sup>2</sup> «Ahora lo van a ver»,<sup>3</sup> les dijo Armstrong a sus aviadores antes de enviarlos en sus aeroplanos. «Manteneos juntos ahí arriba y en mi cola y os aseguro que haremos daño a los hunos y volveremos sanos y salvos». Nadie en la sala cuestionó sus palabras.

Butcher Shop alzó el vuelo hacia las 15.30 h. Justo detrás, en el avión de cabeza del segundo elemento de seis Fortalezas, estaba el Yankee Doodle. Sentado en la cabina de radio del aeroplano iba el general de brigada Ira Eaker, jefe del Mando de Bombarderos de la 8.ª Fuerza Aérea. Un texano de rasgos marcados y seductora sonrisa, Eaker había sido piloto de caza en el Cuerpo Aéreo del Ejército, en el que había establecido un puñado de récords aeronáuticos en época de paz, aunque

jamás había entrado en combate. Su viejo amigo y compañero de póker «Tooe» Spaatz había querido liderar esa misión histórica, pero tenía conocimiento de la existencia de ULTRA, la palabra clave con la que se identificaba la información de alto secreto producto del descifrado de las comunicaciones enemigas, de modo que el alto mando aliado consideró demasiado arriesgado enviarle sobre territorio enemigo, en particular después de lo que había ocurrido el mes precedente.

El 4 de julio, seis dotaciones del 15.º Escuadrón de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea, una unidad de bombarderos ligeros enviada en mayo a Inglaterra a entrenarse en aparatos británicos, lanzó, en compañía de un número similar de tripulaciones de la RAF, un ataque a baja altura sobre los aeródromos germanos de los Países Bajos, que estaban bien defendidos. La incursión fue ordenada por el teniente general Henry H. «Hap» Arnold, comandante de las Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, y contó con el apoyo entusiasta del presidente Franklin D. Roosevelt.\* Arnold pensó que el glorioso 4 de julio sería el día ideal para que los estadounidenses asestaran su primer golpe a los nazis, pero Spaatz no disponía de aviones en Inglaterra durante la primera semana de julio. Las dotaciones del Día de la Independencia volaron bombarderos Douglas A-20 de fabricación estadounidense vendidos a la RAF, a los que denominaba Boston. Dos de los doce Boston con tripulaciones estadounidenses, y uno con dotación británica, no regresaron y el capitán de las USAAF Charles C. Kegelman a duras penas pudo volver con su acribillado aeroplano.

Pese a que, en teoría, esta había constituido la primera incursión de combate de la 8.ª, desde el punto de vista de Spaatz no había sido más que una demostración propagandística provocada por la presión de la prensa norteamericana y británica, la cual creía que el frente interior de ambos países necesitaba un estímulo psicológico. «Los camarógrafos y la prensa escrita lograron por fin lo que querían [...] y todo el mundo pareció quedar satisfecho»,<sup>4</sup> escribió con amargura Spaatz en su diario, tras imponer a Kegelman la Cruz por Servicios Distinguidos, la segunda medalla al valor de la nación.

\* N. del A.: El 20 de junio de 1941, el Cuerpo Aéreo del Ejército de Estados Unidos (USAAC, U.S. Army Air Corps) pasó a denominarse Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos (USAAF, U.S. Army Air Forces). Para evitar frases enrevesadas, y en ocasiones confusas, en general, he usado el término «Fuerza Aérea» en lugar del correcto «Fuerzas Aéreas». Por descontento, cuando se menciona su nombre completo, Fuerzas Aéreas del Ejército, he mantenido el plural.

La misión asignada a Tibbets era diferente y mucho más importante. Los cuatrimotores pesados, el corazón de la fuerza de bombardeo de la 8.<sup>a</sup>, iban a salir por primera vez y a gran altitud. Esta sería la prueba inicial de la nueva forma de guerra que Arnold, Spaatz y Eaker habían contribuido a desarrollar. Los estrategas del Cuerpo Aéreo llevaban años planeándolo y tramándolo y habían volado misiones de ensayo en Estados Unidos, pero ahora, escribió Eaker a Arnold antes de la misión, «[nuestra] teoría de que el bombardeo diurno es factible estaba a punto de ser puesta a prueba al poner en juego vidas de hombres».<sup>5</sup>

El objetivo era un núcleo ferroviario cercano a Ruan, la ciudad del noroeste de Francia donde Juana de Arco fue quemada en la hoguera. Era un recorrido rutinario, una misión de penetración superficial con cobertura de cazas Spitfire británicos durante la ida y la vuelta. Sin embargo, Spaatz estaba preocupado. Churchill estaba presionando a Roosevelt para que disolviera la recién establecida 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea y ordenase que sus bombarderos se sumaran a las incursiones nocturnas sobre las ciudades industriales del Ruhr. Si el bombardeo no era bueno y Armstrong perdía aviones, el primer ministro podía salirse con la suya.

De pie junto a Spaatz en la plataforma de observación de la torre de control de Grafton Underwood, los oficiales de la RAF observaban inquietos. En sus primeras incursiones, sus bombarderos Wellington y Blenheim volaron a la luz del día y los cazas germanos los hicieron pedazos. Y las veinte Fortalezas que los estadounidenses les habían enviado el año precedente habían dado un rendimiento pésimo en combate. Spaatz, sin embargo, consideraba que había sido una prueba injusta para un arma capaz de ganar la guerra. Por razones de seguridad, las Fortalezas británicas no habían sido equipadas con las miras Norden, muy secretas, y carecían de la potencia de fuego defensiva de los modelos más nuevos de B-17. Por su parte, los británicos volaban a alturas excesivas para evitar la *flak*, lo cual garantizaba ataques de escasa precisión y problemas mecánicos a causa del frío paralizante por encima de los 9000 metros. Con todo, los británicos seguían sin convencerse del potencial de combate del avión. Mientras las doce Fortalezas americanas desaparecían entre las nubes que cubrían Grafton Underwood, un *Flight Lieutenant* de la RAF, un escocés corpulento, le comentó al oficial estadounidense que tenía al lado: «¡Muchacho, tendremos mucha suerte si conseguimos que vuelva alguno!».<sup>6</sup>

No hubo problemas durante el trayecto hasta el gran nudo ferroviario en el Sena, con cielos despejados y sin cazas alemanes. De regreso, las Fortalezas hallaron un puñado de Messerschmitt, Me109, cazas mono-

plazas rápidos y de poderoso armamento, pero los Spitfires, sus iguales en combate, los rechazaron. Solo un Me109 se situó a tiro de las Fortalezas y recibió una ráfaga de ametralladora del Birmingham Blitzkrieg. Era evidente que los cazas enemigos «eran reacios a combatir a nuestras Fortalezas a corta distancia —explicó Eaker a un crédulo corresponsal de la revista *Life*—. Y puedo entender el porqué. Nunca habían visto a nuestros nuevos B-17 y ver grandes bocas de fuego apuntando a todos los ángulos les dio motivos sobrados para ser cautelosos».<sup>7</sup>

En Grafton Underwood, Spaatz escudriñaba los cielos en busca de los aviones de retorno. Cualquier baja sería un revés y perder a uno o dos de sus jefes principales, Eaker y Armstrong, calamitoso. Poco antes de las siete en punto, pudieron atisbarse puntos negros en la distancia. Spaatz los contó: solo había once... Entonces, un duodécimo apareció de repente. Todos habían regresado.

Mientras los bombarderos pasaban a baja altura sobre la minúscula torre de control con forma de caja donde se habían vuelto a congregarse los altos mandos, podían verse con claridad los recién pintados nombres en las secciones delanteras: Baby Doll, Peggy D, Heidi Ho, Johnny Reb... Grandes nombres para grandes aviones. Su lenguaje entusiasta era comparable a la confianza de sus tripulaciones, muchachos estadounidenses demasiado jóvenes y novatos para estar asustados. En cuanto las Fortalezas tocaron suelo, las dotaciones de tierra del 97.º Grupo corrieron al campo a recibir a los atacantes de Ruan. «Todo el mundo gritaba, saltando como niños, dándose palmadas en la espalda»,<sup>8</sup> recordó el oficial de relaciones públicas de la Fuerza Aérea, William R. Laidlaw. Incluso el oficial escocés de la RAF se contagió del estado de ánimo: «¡Santo Dios! ¿Qué te dije? —gritó desde su observatorio de la torre—. ¡Ningún maldito yanqui se perdería nunca la cena!».<sup>9</sup>

Una vez que el Yankee Doodle quedó estacionado en su plataforma, Eaker se despojó de la ropa de vuelo, encendió un cigarro y fue a reunirse con la prensa. «Una golondrina no hace verano»,<sup>10</sup> declaró, pero la gran sonrisa de su rostro lo decía todo. Era indudable que estaba complacido con los resultados y feliz, por fin, de haber podido volar una misión de combate... «¡Nunca me había divertido tanto en mi vida!». Tras revisar las fotografías aéreas de los daños, anunció que el bombardeo había sido «excepcionalmente bueno»<sup>11</sup> para unas dotaciones novatas. El coronel Armstrong se mostró más entusiasta aún: «Arrasamos Ruan»,<sup>12</sup> manifestó a los reporteros, con lo que estableció una norma de exageración que caracterizaría los reportes oficiales de la Fuerza Aérea para el resto de la contienda.

Solo una Fortaleza sufrió daños por *flak* y apenas hubo dos bajas, las dos causadas por una paloma solitaria que chocó contra el morro de plexiglás de una Fortaleza de una pequeña formación de bombarderos enviada esa misma tarde a desviar a los cazas germanos de la fuerza principal. El impacto destrozó el plexiglás y causó heridas leves al navegante y al bombardero. Sus cortes superficiales fueron la primera sangre vertida por las tripulaciones de los bombarderos pesados estadounidenses de una campaña de casi mil días en la que perecieron unos 26 000 tripulantes de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea.

Después de reportar a la sección de inteligencia con respecto a la operación, las tripulaciones, todavía vestidas con los pesados uniformes de vuelo, se reunieron con los reporteros y revivieron la misión «como un equipo de fútbol satisfecho». <sup>13</sup> Esa noche hubo un ambiente «de sábado tras el “gran partido” en la base». <sup>14</sup> El héroe del momento fue el sargento primero Kent West, artillero ventral del Birmingham Blitzkrieg, al que se le reconoció el derribo de un caza germano. Aunque más tarde lo cambiaron por «dañado», Eaker hizo traer sus ametralladoras gemelas y las colgó, como si fuera la cornamenta de un ciervo, en la pared de su cuartel general de Wycombe Abbey, una antigua escuela femenina situada en una vieja finca de High Wycombe, al oeste de Londres.

«Fue un paseo —dijo Walt Kelley, hijo de un tabernero, que voló en el Heidi Ho—. Estábamos engallados cuando despegamos y lo estábamos aún más cuando aterrizamos. Hubo mucha excitación y preguntas de la prensa. Varios aviones dieron pasadas sobre la pista antes de aterrizar». <sup>15</sup>

Nunca más fue igual. Un mes más tarde, cuando los estadounidenses fueron más allá del radio de acción de los Spitfire, los pilotos de caza enemigos empezaron a derribar de los cielos a los bombarderos de Eaker con alarmante regularidad. Algunos de los entusiastas muchachos que brindaron por su primer éxito en el lodo de «Grafton Undermud»\* como llamaban a su mal drenada base, yacían ahora en sus tumbas. Un año exacto después desde la misión de Ruan perecieron en los cielos sobre Ratisbona y Schweinfurt cinco veces más bombarderos y aviadores estadounidenses que los que habían volado en esa primera misión desde Grafton Underwood, el pequeño aeródromo que recibía su nombre de la localidad vecina, una aldea de las Midlands de noventa y nueve almas.

Así y todo, en un aspecto importante, Ruan resultó precursor. Con esta incursión, los jóvenes de los aeroplanos asumieron la carga de la guerra de bombardeo estadounidense de manos de los generales y de su

\* N. del T.: *Mud* quiere decir «lodo» o «fangos».

personal de apoyo en tierra, los jefes que elegían los objetivos y planificaban las misiones. Antes de cada incursión, las dotaciones aéreas recibían detallados informes acerca de la meteorología, las defensas enemigas y la localización de los blancos, pero, una vez en el aire, las tripulaciones estaban solas, en otro mundo. «El plan más perfecto no puede imponerse a su fracaso»,<sup>16</sup> dijo William Laidlaw.

A partir del comienzo del otoño de 1942, las dotaciones de bombardeo estadounidenses iniciaron su aprendizaje de la guerra aérea por experiencia y experimento; cada misión era un ejercicio de práctica. Era de un tipo especial, diferente a la de las fuerzas de tierra. Una vez enviados al combate, los *bomber boys* no podían reportar información a su cuartel general que pudiera servir para reconfigurar el plan de batalla. La matanza era demasiado rápida para eso y estaba demasiado alejada del mando central. Y no había refuerzos: cada misión era casi un esfuerzo máximo. Los hombres que iban al objetivo tenían que regresar combatiendo. En el aire, las dotaciones estaban solas, obligadas a tomar sus propias decisiones si el plan maestro de la misión se desbarataba, cosa que casi siempre ocurría en el caos cegador del combate. Como escribió el coronel Laidlaw: «En una campaña aérea estratégica, ningún militar —ni siquiera los jefes aéreos más experimentados, con el mejor estado mayor sobre la tierra— pueden identificar los blancos por sí solos». <sup>17</sup> El tiempo, la condición mecánica de los aparatos, la intensidad de la defensa, el entrenamiento y la estabilidad mental de las tripulaciones y al menos una docena de otras variables determinaban qué sería bombardeado y quién moriría, en tierra y en el aire.

La infantería y la marina contaban con siglos de experiencia acumulada en la que basar su estrategia de batalla. Aunque en la Primera Guerra Mundial ambos bandos emplearon primitivos aviones de bombardeo y en la década de 1930 Japón, Alemania e Italia lanzaron bombardeos terroristas con bombarderos en picado contra ciudades y aldeas de China, España y el norte de África, antes de la Segunda Guerra Mundial ninguna nación había librado nunca una guerra de bombardeo a gran escala. Como escribió en 1942 el novelista John Steinbeck: «De todas las armas, la Fuerza Aérea es la que debe actuar con menos precedentes, con menos tradición». <sup>18</sup>

El coronel Budd J. Peaslee, uno de los jefes legendarios de la 8.<sup>a</sup>, argumentó que los historiadores apenas han identificado grandes líderes aéreos porque estos rara vez ejercen el mando una vez que sus efectivos están en el aire y porque la decisión de un general nunca produjo una victoria decisiva. En la Fuerza Aérea, era la pericia y el valor de los reducidos equipos de combate lo que marcaba la diferencia en batalla.

«Ellos tenían –escribió Peaslee– poder y autoridad muy por encima de su edad, rango y experiencia». <sup>19</sup>

«EL ATAQUE SOBRE RUAN –ANUNCIÓ AL DÍA SIGUIENTE EL GENERAL «HAP» Arnold– demuestra la validez de nuestra política de bombardeo de precisión de objetivos estratégicos frente al bombardeo en masa (*Blitz*) de grandes áreas de tamaño ciudad». <sup>20</sup> Se estaba adelantando. Sería necesario probar el bombardeo diurno de precisión en misiones más duras, con mal tiempo y contra una defensa decidida. La historia de la guerra aérea estadounidense contra Alemania es la historia de un experimento: el ensayo de una nueva idea de guerra que había sido convertida en dogma mucho antes de que Paul Tibbets llegara al Reino Unido. «La primera misión de bombardeo fue poco más que un gesto –señaló Budd Peaslee–, aunque llevó consigo las esperanzas y sueños de dos décadas de aviadores estadounidenses». <sup>21</sup>

### El dominio del aire

En la guerra moderna, existen dos tipos principales de bombardeo aéreo: estratégico y táctico. Según la definición de la Fuerza Aérea: «El bombardeo estratégico golpea a la economía del enemigo; trata de inutilizar su potencial bélico mediante golpes a su producción industrial, la moral civil y sus comunicaciones. El bombardeo táctico es el apoyo aéreo inmediato del movimiento de fuerzas de aire, tierra o mar». <sup>22</sup> La 8.ª Fuerza Aérea llevó a cabo los dos tipos de ataque, aunque al inicio de la guerra sus líderes esperaban dedicarse casi en exclusiva al bombardeo estratégico.

Arnold, Eaker y Spaatz eran discípulos del difunto William «Billy» Mitchell, el padre fundador del poder aéreo estadounidense. En 1927, el mismo año en que Paul Tibbets, de 12 años de edad, recibió su bautismo de vuelo en un biplano de carlinga abierta manejado por un piloto de exhibición que vestía una elegante bufanda de seda blanca y un ajustado casco de cuero, «Billy» Mitchell se dedicaba a escribir y dar conferencias acerca de una terrorífica idea que cambiaría el mundo: la guerra de bombarderos. Fue este planteamiento el que dio lugar a la teoría de bombardeo estratégico que el comandante Tibbets ensayó por vez primera en los cielos de Ruan.

El poder aéreo estadounidense nació en la Primera Guerra Mundial y «Billy» Mitchell fue su profeta. Fue el primer aviador estadounidense que llegó al Frente Occidental y voló sobre las líneas enemigas y también fue el primero de sus compatriotas en comprender plenamente el potencial des-

tructivo de la guerra de bombarderos. Hijo de un senador por Wisconsin y nieto de un magnate del ferrocarril de la Edad de Oro, Mitchell encarnaba el sueño de todo agente de prensa: atractivo, intrépido y extrovertido, un campeón de polo que hablaba francés a la perfección y que vestía botas altas de caballería y caros uniformes de sastrería. A los 18 dejó la universidad para combatir en la Guerra Hispano-Estadounidense de 1898 y, una década más tarde, escribía entusiastas reportajes en los que urgía al ejército hipomóvil con el que sirvió en Cuba a que desarrollara una moderna sección aérea. En 1916, el año en que aprendió a volar a la tardía edad de 36 años, fue nombrado jefe de la diminuta sección aeronáutica del Cuerpo de Transmisiones del Ejército de Estados Unidos, la primera fuerza aérea estadounidense. Dos años más tarde, ya como general de brigada, organizó y dirigió la sección de ultramar del nuevo Servicio Aéreo del Ejército de Estados Unidos, la organización mayor que reemplazó a la sección aeronáutica y que precedió al aún más grande Cuerpo Aéreo del Ejército, formado en 1926. En Francia, Mitchell devino un líder de combate de élite, audaz e innovador, y era idolatrado por jóvenes pilotos como Carl Spaatz, al que Mitchell recomendó para la Cruz por Servicios Distinguidos tras abatir a tres aeroplanos enemigos. Sin embargo, Mitchell adquirió su mayor fama con su defensa de nuevas ideas en torno al poder aéreo.

Su primera experiencia bélica fue el acontecimiento que le cambió la vida. Tras convivir en las trincheras con la infantería, tuvo la oportunidad de volar sobre las posiciones del enemigo con un piloto francés. «En nuestro aeroplano podíamos cruzar las líneas de los ejércitos enfrentados en pocos minutos —escribió—, mientras que los ejércitos llevaban tres años empeñados en esta pugna, inmóviles e impotentes para avanzar». <sup>23</sup> En opinión de Mitchell, «el arte de la guerra ha muerto. El desgaste, o la matanza gradual del enemigo, es todo lo que son capaces de hacer los ejércitos terrestres». <sup>24</sup>

Tan pronto como el general John J. «Black Jack» Pershing llegó a Francia al mando de la Fuerza Expedicionaria Estadounidense (American Expeditionary Forces, AEF), Mitchell le hizo una audaz propuesta: emplear el poder aéreo para golpear a los alemanes detrás de sus líneas y dejar fuera de combate aeródromos y fuentes de suministro. Era una forma de aplicar «el aeroplano a la estrategia de [William Tecumseh] Sherman de llevar la guerra a la economía y a la población del enemigo», <sup>25</sup> escribió el historiador Russell F. Weigley. Al principio, Mitchell no consiguió nada de Pershing, quien consideraba a la infantería la reina de las batallas y a su pequeña y lastimosa fuerza aérea un arma de reconocimiento y apoyo de mínimo valor militar. No obstante, en los

últimos meses de contienda, una vez que el poder aéreo estadounidense creció desde la nada a tener algo más de entidad –750 aparatos, el 10 por ciento del esfuerzo aliado–, Pershing le permitió usar cazas y bombarderos aliados en masa como apoyo de dos importantes ofensivas de infantería en Saint-Mihiel y en el Mosa-Argonne. «La ofensiva aérea que Mitchell organizó en el Mosa-Argonne en septiembre [1918] fue la acción más grande de este tipo en toda la guerra –escribió «Hap» Arnold en sus memorias–. Hasta entonces, el combate aéreo había sido librado principalmente por pilotos individuales [...] [este] fue el primer poder concentrado de ataque aéreo jamás creado».<sup>26</sup>

Arnold ansiaba estar allí para ver triunfar a su amigo. Había querido participar en la guerra desesperadamente. Graduado de West Point, fue uno de los cuatro primeros pilotos del Ejército, pues aprendió a volar con los hermanos Wright, Orville y Wilbur, en su escuela de vuelo de Dayton, Ohio; en 1912, Arnold ganó el codiciado trofeo Mackay por sus extraordinarios vuelos militares de ese año. Sin embargo, dado que formaba parte del estado mayor del Servicio Aéreo, lo consideraban demasiado valioso como planificador para enviarlo a ultramar. Los amigos le llamaban «Hap», abreviatura de *happy* [feliz] porque siempre llevaba fijada en el rostro una enigmática sonrisa, aunque su semblante benigno ocultaba un temperamento volcánico y un entusiasmo de cruzado en defensa de la aviación militar estadounidense. Fue uno de los primeros y más fervorosos partidarios de «Billy» Mitchell.<sup>27</sup>

Tanto Arnold como Mitchell estaban muy influidos por el mariscal del Aire Hugh Trenchard, padre fundador de la RAF y su primer comandante. Aunque la Primera Guerra Mundial fue, sobre todo, una contienda de pilotos de caza, Trenchard creía firmemente en la guerra de bombarderos, que consideraba el futuro. Cuando los germanos bombardearon Londres, primero con dirigibles (zeplines) y luego, en 1917, con bombarderos bimotores Gotha, y mataron a casi 1400 personas, Trenchard despachó bombarderos cuatrimotores Handley Page a atacar las ciudades renanas. En sus conversaciones con Trenchard, Mitchell se convenció de que Estados Unidos debería contar con lo mismo que los británicos habían creado tras el bombardeo de Londres: una fuerza aérea independiente, de igual estatus y poder a los contingentes de tierra y mar.

En el momento de la firma del armisticio, el 11 de noviembre de 1918, dos días después de que el primer escuadrón de bombarderos nocturnos estadounidenses apareciera en el frente, Mitchell estaba planificando asaltos estratégicos sobre territorio de Alemania, que emplearían bombas incendiarias y gas venenoso para destruir cosechas, bosques y

ganado. «Estaba seguro de que, si la guerra continuaba, el poder aéreo la decidiría»,<sup>28</sup> escribió tiempo después.

Mitchell extraía sus ideas de múltiples fuentes. Una de ellas fue un comandante aéreo italiano, el general Giulio Douhet. Tres años después de que Mitchell retornara de la guerra, Douhet publicó su obra maestra, *El dominio del aire (Il dominio dell'aria)*, el libro que le consolidó como el principal teórico mundial del poder aéreo. Mitchell nunca lo leyó, pero es posible que consultara fragmentos traducidos preparados por el Departamento de Guerra, y se carteaba con un amigo y compatriota de Douhet, Gianni Caproni, diseñador de aviones de bombardeo. Fuera cual fuese la naturaleza de su conexión, Mitchell compartía con Douhet ciertas suposiciones básicas acerca del poder aéreo. La experiencia de la Primera Guerra Mundial era fundamental: los dos aspiraban a poner fin a largas contiendas de desgaste y las matanzas cuerpo a cuerpo. Con el fin de acortar los conflictos, los dos proponían recuperar la primacía de la ofensiva. Los avances en la tecnología mortífera —la ametralladora, el gas tóxico, la artillería de ánima rayada— había convertido los ataques de infantería contra posiciones atrincheradas en un suicidio. La solución a la que llegaron cada uno por su lado fue el poder aéreo: la victoria alada. Del mismo modo que la tecnología había entregado la ventaja a la defensa, ahora favorecería la ofensiva. El aeroplano, el arma ofensiva más grande jamás creada, rompería la hegemonía de la defensa. En una época en la que los estrategas alemanes, en reacción a la guerra estática que acababan de perder, estaban desarrollando en secreto una nueva forma de guerra basada en ataques rápidos con carros y vehículos acorazados, Mitchell y Douhet proponían ideas para una guerra relámpago desde los cielos.

Douhet insistía en que los conflictos del futuro serían breves, totales y «violentos en grado superlativo».<sup>29</sup> Los ganarían desde los cielos gracias a enormes flotas de bombarderos de largo radio de acción; el bando victorioso sería el que atacara primero y sin cesar hasta obtener el dominio del aire, y no solo mediante la destrucción de la fuerza aérea enemiga en combate, sino con la destrucción de sus bases aéreas, comunicaciones y centros de producción. En palabras de Douhet, «no basta con abatir todos los pájaros en vuelo si quieres eliminar la especie; todavía quedan los huevos y los nidos».<sup>30</sup> Destruir los huevos y los nidos era el bombardeo estratégico, el único tipo de bombardeo que defendía Douhet.

Una vez logrado el dominio del aire por medio de incursiones de bombarderos, no con aviones de caza, que, en opinión de Douhet, serían aniquilados por los bombarderos de la nueva era, los objetivos principales serían las ciudades industriales clave del enemigo, no sus ejér-

bitos en campaña. Los ataques contra tales centros viales desbaratarían la moral civil, destruirían la capacidad de hacer la guerra del enemigo y producirían una capitulación piadosamente rápida, sin necesidad de contingentes ni de armadas. Mitchell y Douhet coincidieron en que, en la nueva guerra, «la nación al completo es, o debe ser considerada, una fuerza combatiente».<sup>31</sup> «La guerra –escribió Douhet– ya no es el choque entre ejércitos, sino entre naciones, entre poblaciones enteras. Ya no cabe admitir diferencia alguna entre beligerantes y no beligerantes [...] porque cuando las naciones están en guerra, todo el mundo participa en ella: el soldado que porta su arma, la mujer que carga proyectiles en una factoría, el granjero que cultiva trigo, el científico en su laboratorio».<sup>32</sup>

Douhet, un apasionado fascista, defendió la necesidad de la guerra total en términos más implacables que los que Mitchell utilizó jamás. No había lugar para la moralidad en la nueva guerra. Sería una matanza rápida, sin piedad ni sentimentalismos. «Las limitaciones impuestas a los llamados medios bélicos inhumanos y atroces no son más que hipocresía demagógica internacional [...] la guerra –escribió– debe considerarse de forma no emotiva como una ciencia, por más terrible que resulte».<sup>33</sup> Tal y como ha observado un historiador moderno: «Uno siente [en la obra de Douhet] el abandono final y aterrador del soldado de cualquier sentido de responsabilidad por las consecuencias políticas y sociales de sus acciones bélicas».<sup>34</sup>

Por primera vez en la historia del conflicto armado moderno a los civiles se les consideraba blancos militares y no solo por su valor como productores, sino también porque eran fáciles de intimidar. Tanto Douhet como Mitchell estaban convencidos de que los civiles carecían de fortaleza suficiente para soportar la guerra vertical librada con alto explosivo, dispositivos incendiarios y gases venenosos, el equivalente de su generación, en lo relativo a la capacidad de generar terror, de la guerra atómica. Aportaban como prueba el pánico y el terror de las masas provocados en Londres y Colonia por los bombardeos aéreos de la Primera Guerra Mundial, incursiones de mucha menor entidad con respecto a las que ambos planeaban para futuros conflictos.<sup>35</sup> Las nuevas contiendas serían decididas con rapidez, argumentaba Douhet, precisamente porque «los golpes decisivos serán lanzados contra los civiles, el elemento menos capaz de sostener a los países en guerra».<sup>36</sup>

En uno de los espeluznantes escenarios de Mitchell –el bombardeo de la ciudad de Nueva York– gases mortíferos liberados por bombas llenan el aire y se introducen en el metro, lo que provoca una evacuación masiva de la urbe. Los refugiados de Nueva York y otras grandes ciuda-

des estadounidenses bombardeadas son incapaces de subsistir, de modo que el Gobierno se ve obligado a capitular.

Para Douhet y Mitchell, las contiendas rápidas reducen las bajas. La guerra, al hacerse más terrible, en realidad se torna más humana. Es mejor decidir una contienda infundiendo terror a la población «con un puñado de bombas de gas –escribió Mitchell–, que con los métodos actuales de despedazar a las personas con proyectiles de cañón y masacrarlas con bayonetas».<sup>37</sup> Mitchell llegó incluso a sugerir que los conflictos futuros podrían librarse no por grandes ejércitos, sino por cuadros de élite de guerreros aéreos, el moderno equivalente a «los caballeros con armadura de la Edad Media».<sup>38</sup> Esto también podría salvar vidas. Y la misma amenaza de la aniquilación total, argumentó adelantándose a los teóricos de la disuasión nuclear de la Guerra Fría, impediría el estallido de contiendas. «El poder aéreo trae consigo una nueva doctrina de guerra [...] y una nueva doctrina de paz».<sup>39</sup>

Es en este punto donde se separan las ideas de Douhet y Mitchell. El primero presenta sus argumentos con un siniestro lenguaje darwinista. La guerra está en nuestra sangre y en nuestros huesos, forma parte de nuestra composición evolutiva; la paz es una entelequia. Douhet abogaba por la «destrucción despiadada desde el aire [de] [...] grandes centros de población civil»,<sup>40</sup> con el objetivo de destruir no solo fábricas y sistemas de comunicación, sino toda «organización social».

Durante más de un siglo, los teóricos militares del mundo occidental han permanecido hechizados por el prusiano Carl von Clausewitz, que argumentó que el objetivo supremo de la guerra es la destrucción de las fuerzas armadas del enemigo. Mitchell y Douhet cuestionaron este férreo dictamen. Un observador militar contemporáneo resumió muy bien su pensamiento: «La historia de la humanidad civilizada solo nos presenta tres [...] inventos militares revolucionarios: disciplina, pólvora, y el aeroplano [...] el aeroplano, por primera vez en la [...] historia de los conflictos humanos, ha dado a la guerra los medios con los que golpear [...] de forma directa al centro y fuente del poder [del enemigo] [...] su ciudadanía, su capital, y sus centros industriales, comerciales y políticos [...] sin tener primero que derrotar a las fuerzas armadas con las que trata de protegerse».<sup>41</sup>

Mitchell predijo que una nación dispuesta a construir una fuerza de bombardeo masiva para infligir golpes constantes y severos a la economía y población del enemigo podría poner fin a la próxima guerra antes de que infantería y marina tuvieran oportunidad de entrar en liza. Lo que no preveía, no obstante, era el bombardeo de precisión. El bombar-

deo de gran altura sería impreciso en extremo. Para alcanzar los blancos industriales, los bombarderos deberían «descargar sus huevos en pleno centro de las ciudades»,<sup>42</sup> según la frase del mariscal del Aire Trenchard, con lo que no solo liquidarían fábricas, sino también civiles inocentes.

Mitchell promocionó sus ideas con fervor de cruzado en el interior de la burocracia castrense, desde su puesto de jefe adjunto del Servicio Aéreo, y, fuera de esta, con una sucesión de libros, artículos y conferencias. De pie, sobre la tarima, utilizaba su bastón de empuñadura bañada en oro para explicar sus argumentos: el «Napoleón del Aire»,<sup>43</sup> fue como le llamó el humorista Will Rogers. Sin embargo, los grandes jefes del Ejército y la Marina se opusieron a sus ideas, pues consideraban al poder aéreo —el poder de la tercera dimensión— un mejor adjunto de la guerra de superficie tradicional. Mitchell los atacó con rencor, con lo que se enemistó con las mismas autoridades a las que trataba de convencer.

Las ideas de Mitchell acerca de la conducción de la guerra estaban adelantadas a la tecnología disponible. No había ningún bombardero en diseño, producción o servicio capaz de llevar a cabo el bombardeo estratégico de larga distancia. Como explicó en 1925 un experto militar, un bombardero «puede alcanzar una ciudad desde diez mil pies [3000 metros] [...] si la ciudad es lo bastante grande».<sup>44</sup> Así y todo, Mitchell era un hombre moderno, un entusiasta de la tecnología: la ciencia y la ingeniería estadounidense, estaba convencido, pronto desarrollaría el bombardero que le convertiría en un profeta.

Mitchell vio cómo sus ideas se topaban con un segundo obstáculo, lo que un autor ha denominado «bloqueo moral».<sup>45</sup> Hacia finales de la Primera Guerra Mundial, el secretario de Guerra Newton D. Baker ordenó al Servicio Aéreo no emprender ataques aéreos que «tuvieran como objetivo el bombardeo indiscriminado de la industria, el comercio o la población».<sup>46</sup> Hacer la guerra a los civiles, consideraba Baker, suponía violar arraigados ideales religiosos y humanitarios. Las encuestas públicas realizadas después mostraron un amplio consenso de la opinión pública. Además, la mayoría de los estadounidenses estaban cansados de guerra y no estaban dispuestos a apoyar que el Gobierno asignara cuantiosos desembolsos militares. Mitchell, con astucia, adaptó sus argumentos a favor de una Fuerza Aérea independiente al lenguaje de los recortes fiscales y de la defensa nacional. Una gran Fuerza Aérea con base en tierra, afirmaba Mitchell, podría defender las costas de la nación y sus remotas bases de Alaska, Hawái y las Filipinas de forma más efectiva y menos onerosa que la Marina, pues el coste de un acorazado equivalía al de un millar de aviones.

En aquella época, la ortodoxia militar dominante afirmaba que un avión no podía hundir un acorazado. Mitchell consideraba este argumento un sinsentido arcaico y presionó a sus partidarios en el Congreso para que obligaran a la Marina a ejecutar una serie de ensayos. En el más espectacular, en julio de 1921, su pequeña flota aérea logró hundir frente a los cabos de Virginia, con seis bombas de 900 kg, al acorazado germano capturado Ostfriesland. La Armada afirmó que la prueba no había sido justa: un buque anclado, con sus cañones inactivos, era un blanco fácil. Además, dado que el general Pershing encabezaba la lucha contra una Fuerza Aérea independiente, Mitchell tampoco consiguió nada del Ejército. De todos modos, siguió defendiendo sus argumentos con tal vehemencia que el Ejército se negó a renovar su puesto de jefe adjunto del Servicio Aéreo. En 1925, lo trasladó a una base remota en San Antonio, donde una de las paredes de su oficina era una letrina al aire libre para los administrativos. «La estancia de Mitchell en Texas –escribió un historiador– fue un poco como el exilio de Napoleón en Elba. Siguió conspirando y haciendo planes para continuar su lucha».<sup>47</sup> No obstante, al contrario que el pequeño emperador, no podía mantenerse quieto, «ni siquiera en pleno desierto». Hubo dos terribles accidentes aéreos militares que Mitchell atribuyó a la incompetencia y «negligencia criminal»<sup>48</sup> de los departamentos de Marina y de Guerra. Con esto provocó el consejo de guerra que sirvió de foro nacional para sus ideas. «No descansaría hasta convertirse en un mártir»,<sup>49</sup> dijo «Hap» Arnold, que acababa de asumir el puesto de jefe de relaciones públicas del Servicio Aéreo.

En el sensacionalista juicio, de siete semanas de duración, Spaatz y Arnold se jugaron sus carreras al testificar a favor de Mitchell; Ira Eaker, que tenía cierta formación jurídica, ayudó a organizar la defensa. Los tres reverenciaban a su jactancioso comandante, a pesar de sus excesos. Los aviadores de los rangos inferiores del escalafón apoyaban las ideas de Mitchell en relación con el poder aéreo, si bien unos pocos, como el teniente James H. Doolittle, consideraban que su estridencia perjudicaba su causa. «Como todos los zelotes, no toleraba ninguna opinión que no fuera la suya»,<sup>50</sup> escribió más tarde Doolittle.

Mitchell fue declarado culpable de hacer declaraciones públicas insubordinadas y fue suspendido de servicio durante cinco años. Sin embargo, para él, sus ideas eran más importantes que su carrera castrense. Dimitió del Ejército para continuar su lucha pública por una Fuerza Aérea independiente y orientada a la ofensiva. En las entrañas del poder, dependía de fieles como «Hap» Arnold para proseguir la «batalla

de ideas»<sup>51</sup> entre los jóvenes oficiales aviadores y los poderes inmovilistas del Departamento de Guerra.

Arnold y su banda de inconformistas –la mafia de bombarderos, como se les ha llamado–<sup>52</sup> estaban unidos en su devoción a Mitchell y su puro amor al aire. Eran pioneros aéreos que lograron una sucesión de récords de vuelo, unos triunfos que gozaron de una amplia publicidad y que hicieron tanto como los escritos de Mitchell por demostrar el potencial del aeroplano militar. En 1929, Spaatz y Eaker conformaron la mitad de la dotación de un trimotor, Question Mark, que estableció un récord mundial de vuelo de larga duración gracias a la técnica revolucionaria de reabastecimiento en vuelo; permanecieron en el aire durante más de 150 horas. Siete semanas más tarde, volando con una cubierta sobre la carlinga, Ira Eaker fue el primer piloto en completar un vuelo intercontinental solo con instrumentos. Esta experiencia le hizo un mejor comandante de bombarderos durante la siguiente conflagración, cuando sus aviones tuvieron que volar en una de las meteorologías más caprichosas del mundo.

«Hap» Arnold no estaba dispuesto a dejarse superar por sus amigos más jóvenes. A la edad de 48 años, en 1934, lideró diez bombarderos bimotores en un vuelo sin escalas de ida y vuelta desde el estado de Washington a Alaska, una hazaña asombrosa en una época en la que casi no había rutas aéreas a través de las remotas montañas subárticas. Al año siguiente fue ascendido a general de brigada y asumió el mando de la principal unidad de combate del Cuerpo Aéreo, la 1.<sup>a</sup> Ala de Bombardeo, en March Field, California. Al mismo tiempo, Eaker y Arnold siguieron cursos de periodismo en la Universidad del Sur de California y escribieron de forma conjunta tres libros en torno a poder aéreo, todos ellos bajo la fuerte impronta de Mitchell. Tal y como habían predicho los diarios en la época del consejo de guerra de Mitchell, el «mitchellismo» continuará después [...] de que Mitchell se haya ido».<sup>53</sup>

### **La mafia de bombarderos**

Tras la muerte de «Billy» Mitchell, en 1936, su reputación perduró en las conferencias de los instructores de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo de Maxwell Field de Montgomery, Alabama.<sup>54</sup> Era la primera escuela profesional para aviadores y planificadores aéreos del mundo y se convirtió en caldo de cultivo de las nuevas ideas de bombardeo estratégico. El teniente coronel Harold L. George, principal teórico del bombardeo de la facultad, definió la misión de la escuela a sus alumnos en los siguientes términos: «No pensamos en combatir la anterior guerra [...] Nos ocu-

pamos de determinar cómo se utilizará el poder aéreo en la próxima». <sup>55</sup> En sus contactos con el Departamento de Guerra, los comandantes aéreos seguían hablando del bombardero como arma defensiva, pero en Maxwell Field prevalecían las ideas ofensivas. Era mitchellismo, aunque con alguna diferencia. El coronel George y sus colegas rechazaban el argumento de Mitchell y de Douhet de que el bombardeo debía ejercer un mayor impacto sobre la moral que sobre la producción. Mientras que Mitchell y Douhet defendían la destrucción de los centros económicos decisivos del enemigo, para ellos el único blanco debía ser la industria aeronáutica del país. ¿Cuáles eran los puntos fuertes esenciales de la infraestructura de una nación industrial moderna y cómo podían dejarlos fuera de servicio? Los visionarios del aire de Maxwell Field dieron una respuesta directa a tales preguntas y, al hacerlo, definieron algo nuevo y explícitamente estadounidense: el bombardeo diurno de precisión.

Diseñaron una nueva «filosofía» de la guerra antes incluso de que el Cuerpo Aéreo empezara a probar en secreto el invento que lo hizo posible. Se trataba de la mira Norden, el arma secreta más importante de Estados Unidos antes del Proyecto Manhattan. <sup>56</sup> La mira, destinada a aviones navales embarcados, fue diseñada en 1931 por un solitario ingeniero neerlandés, Carl L. Norden. Su esposa le recriminaba ser un «mercader de la muerte», <sup>57</sup> a lo que Norden respondía que ejecutar el bombardeo preciso salvaría vidas. Dos años después de que la Armada iniciara las pruebas de la mira, el Ejército la encargó para los aviones destinados a la defensa costera y acabó gastando cerca de 1500 millones de dólares —el 65 por ciento del coste del Proyecto Manhattan— en la compra de 90 000 dispositivos. Cuando las dotaciones de la 1.ª Ala de Bombardeo de «Hap» Arnold los probaron en los cielos claros y secos del desierto de Mojave, en California, quedaron sorprendidos por su precisión.

Aquí tenían el avance tecnológico revolucionario que la facultad de Maxwell Field estaba esperando. El instrumento estabilizado por giroscopio de Carl Norden, que computaba deriva y ángulo de lanzamiento, haría más efectivo y más humano al bombardero de gran altura. Esto es lo que empezaron a sostener en 1935, el año que supieron de su existencia. Pero había un problema. El Departamento de Guerra preveía que la mira Norden sería un arma defensiva, que solo sería instalada en los bombarderos que protegían el litoral norteamericano de una invasión por mar. La mafia de bombarderos tenía otros planes. Ahora era posible bombardear ciudades con precisión quirúrgica, argumentaban, con ataques dirigidos a sedes económicas clave tales como plantas de generación de electricidad y refinerías de petróleo. Esto revirtió el argumento de «Billy» Mitchell de

que el bombardeo de gran altura tenía que ser indiscriminado. «La idea de matar a millares de hombres, mujeres y niños [es] del todo repugnante para los modos estadounidenses»,<sup>58</sup> escribió el comandante Haywood S. Hansell, uno de los lumbreras de Maxwell y futuro estratega de bombardeos y comandante durante la guerra. Es más, Hansell agregó que matar civiles era inefectivo desde un punto de vista militar. Las poblaciones eran malos objetivos para las bombas porque estas, al contrario de lo que decían Douhet y Mitchell, tenían una estoica capacidad de resistencia. Además, se podían evacuar de las ciudades o cobijarlas en refugios anti-aéreos públicos, mientras que las industrias eran frágiles, inmóviles y casi indefendibles.\* Era un tipo de guerra adaptado al carácter estadounidense. «[Este] combinaba escrúpulos morales, optimismo histórico y avances pioneros en tecnología, tres características en todo punto estadounidenses»,<sup>59</sup> escribió el historiador John Keegan.

El Departamento de Guerra prohibió a los teóricos emergentes de Maxwell –Donald Wilson, Kenneth Walker, Harold George, Muir Fairchild y Haywood Hansell– estudiar las economías de otras naciones y su presupuesto les impedía contratar economistas profesionales, por lo que hicieron un análisis del sistema industrial estadounidense. Esto dio lugar al Plan Aéreo (Air Plan), basado en la idea de los «entramados industriales», una estrategia que tuvieron la oportunidad de llevar a cabo durante la guerra como miembros del equipo de planificación de «Hap» Arnold.

Los Estados industriales modernos, decía su teoría, son muy vulnerables al ataque aéreo porque sus economías conforman un tejido o entramado delicado e interconectado. Una campaña incesante de bombardeo de precisión solo necesitaba destruir las industrias que fabricaban productos o suministraban servicios esenciales a casi todas las demás industrias. Si se destruyen los «puntos de estrangulamiento»<sup>60</sup> del enemigo –industrias de acero, generación de electricidad, rodamientos de bolas, petróleo y ferroviarias– toda su economía bélica se derrumbará, lo cual hará insostenible la continuación de la resistencia militar.

Se esperaba que Japón y Alemania fueran los enemigos de Estados Unidos en la próxima conflagración, por lo que era importante, argumentaba la mafia de bombarderos, encontrar bases en países de probables aliados, como China e Inglaterra, desde donde emprender una campaña de bombardeo estratégico. Esta comenzaría durante los primeros meses de contienda y alcanzaría su máximo apogeo en menos de dos años, el tiem-

\* N. del A.: Hacia 1943, la industria germana era resiliente, móvil y estaba dotada de poderosas defensas.

po necesario para movilizar por completo el prodigioso poder productivo estadounidense. A principios de 1935, sin un avión –ni un conflicto– en el que probarla, la teoría era pura especulación. A finales de ese mismo año, el Cuerpo Aéreo obtuvo su avión y seis años más tarde consiguió su guerra.

En 1927, el general Douhet escribió que «el verdadero avión de combate, capaz de imponer su voluntad al enemigo, todavía no ha sido inventado y tampoco parece probable que lo sea pronto».<sup>61</sup> En la década de 1930, el Cuerpo Aéreo se dispuso a demostrar que estaba en un error. La Boeing Airplane Company de Seattle, Washington, contratada por el Ejército, asumió un proyecto que numerosos ingenieros aeronáuticos no consideraban factible: desarrollar un monoplano de construcción completamente metálica, que fuera grande y rápido a la vez y que demostrase que el tamaño no era un obstáculo para la eficiencia aerodinámica. La respuesta de Boeing fue el B-17 Fortaleza Volante (modelo 299). Si los bombarderos estadounidenses anteriores tenían dos motores, el prototipo de Fortaleza de 1935 tenía cuatro motores radiales de 750 caballos, lo cual le hacía más rápido que cualquier caza estadounidense. El modelo de producción final, el B-17G, entró en servicio en 1943. Tenía cuatro motores de 1200 caballos de potencia, solía portar 1800 kg de bombas y volaba, a plena carga, entre 240 y 400 km/hora a más de 7600 metros y tenía un radio de combate de 1050 a 1300 kilómetros en función del tamaño de las bombas que transportara. Era un avión de elegante diseño que transmitía tanto potencia como movimiento. De aspecto amenazador en tierra, en vuelo era toda una belleza.

Las primeras Fortalezas plateadas llegaron al grupo de entrenamiento de bombarderos del Cuerpo Aéreo de Langley Field, Virginia, no lejos de la capital, a principios de 1937, un año después de que «Hap» Arnold regresara a Washington como asistente del jefe del Cuerpo Aéreo. Un hombre flexible, más un solucionador de problemas que un ideólogo, los tormentosos días de Arnold junto a «Billy» Mitchell le enseñaron a ser más diplomático en su trato con el Departamento de Guerra, donde había cultivado amistades entre sus superiores, quienes le ayudaron a obtener su puesto. La primera vez que Arnold voló en el nuevo bombardero se enamoró de él. Al contrario que «la ciencia abstracta de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo –esto era– poder aéreo que podías tocar con las manos».<sup>62</sup> En sus variantes posteriores, producto de la experiencia de combate, con sus más de trece ametralladoras Browning de 12,7 mm, ocho de ellas montadas en torretas móviles, era una máquina de guerra temible. Equipado con la mira Norden y un nuevo sistema de piloto automático desarrollado en la década de 1930, era el avión que podía sustanciar las

ideas de la mafia de bombarderos... Aunque solo si podían convencer al Departamento de Guerra de utilizarlo de forma ofensiva y no solo para proteger el espacio aéreo y las rutas marítimas estadounidenses.

La entrada en servicio del B-17 consolidó la idea de la invulnerabilidad del bombardero, uno de los preceptos básicos de la obra de Douhet. Pero ¿qué ocurriría si el enemigo desarrollaba un sistema de defensa aérea capaz de infligir un castigo inaceptable a las Fortalezas desprovistas de escolta? ¿Por qué los planificadores del Cuerpo Aéreo no presionaron en favor del desarrollo de un avión de caza de largo radio de acción? Un motivo fue la falta de imaginación. La mafia de bombarderos no supo ver que el radar, desarrollado por ocho países, entre ellos Estados Unidos, podía ser un medio de alerta temprana contra un ataque aéreo y que muy pronto sería utilizado de forma generalizada para la detención militar. Su pensamiento con respecto a la escolta de caza era algo así como que los bombarderos, con todo el éter a su disposición para volar, serían casi imposibles de detectar antes de alcanzar su blanco y cerca de este volarían a alturas más allá del alcance de los cañones terrestres del enemigo y en formaciones de autoprotección tan formidables que los cazas enemigos no podrían penetrarlas. «Una incursión aérea bien planificada y ejecutada, una vez iniciada, no puede ser detenida»,<sup>63</sup> declaró Kenneth Walker, instructor de la Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo. Haywood Hansell optó por un enfoque más realista y al menos admitió la posibilidad de que las defensas aéreas del enemigo pudieran vencer a una invasión de bombarderos. Si sucedía tal cosa, esas defensas, argumentaba, tendrían que ser quebradas por medio de combate aéreo directo y ataques aéreos contra las bases de cazas, factorías aeronáuticas y fuentes de combustible de aviación. Esto significaba dejar fuera de combate a la Luftwaffe en un brutal choque frontal, en el que los bombarderos asumirían el grueso del combate, «buscando el desgaste por medio del combate aéreo».<sup>64</sup> En los disputados cielos sobre Alemania, la Fortaleza Volante debería estar a la altura de su nombre.

Los entusiastas del bombardero tenían otro argumento en contra del desarrollo de escoltas de largo radio de acción. Dado que el B-17 era más rápido que ningún avión de caza en servicio en 1935, equipar cazas con depósitos de combustible adicionales para misiones de escolta a larga distancia reduciría su velocidad y maniobrabilidad, lo cual les imposibilitaría volar con la misma rapidez que los bombarderos y les incapacitaría para defenderse de cazas más ligeros y rápidos. Se consideraba imposible desarrollar un caza de alta velocidad con el radio de acción de un bombardero. «Nos limitamos a cerrar nuestras mentes al [escolta de

largo alcance]; no podíamos ser detenidos; el bombardero era invencible»,<sup>65</sup> observó con sorprendente sinceridad el general Laurence S. Kuter en una entrevista de posguerra.

El dinero era otro factor. Dado que el Congreso y el Departamento de Guerra solo estaban dispuestos a encargar un pedido inicial de trece B-17, solicitar aviones interceptores habría puesto en peligro el programa de bombarderos que para el Cuerpo Aéreo era «una excusa para su existencia»,<sup>66</sup> según la acertada frase del comandante Donald Wilson.

Si los teóricos del poder aéreo como Wilson y Kuter hubieran estudiado con más cuidado la vida y obra de «Billy» Mitchell, puede que hubieran prestado más atención al rol del avión de caza en la guerra de bombarderos, no solo como escoltas, sino también como interceptores. En la Primera Guerra Mundial, Mitchell y otros comandantes aéreos del frente comprendieron que ninguna operación aérea –táctica, estratégica o de reconocimiento– era posible sin el dominio del aire. «Para Mitchell, la primera labor de una fuerza aérea –señaló el historiador Williamson Murray– debería ser la destrucción de la fuerza aérea del enemigo, en particular sus aviones interceptores; hasta que no se logre este objetivo, una fuerza aérea no podrá ir contra otros objetivos. Así pues, la fuerza de caza del enemigo era el objetivo esencial».<sup>67</sup> En consecuencia, Mitchell abogaba por una fuerza aérea equilibrada con al menos un 60 por ciento de aparatos de caza.

La supremacía aérea alcanzada por aviones de caza era el prerrequisito para una exitosa ofensiva de bombardeo. En la siguiente guerra europea, los líderes de la Fuerza Aérea estadounidense necesitaron más de un año y porcentajes de pérdidas casi paralizantes para digerir tal lección. Con todo, la mafia de bombarderos hizo un enorme trabajo a finales de los años treinta del siglo XX a favor del desarrollo de algo que habían pasado por alto tanto Mitchell como Douhet: un complejo militar-industrial dedicado a la producción de una cifra mareante de aviones de guerra.

### Nubes de aeroplanos

En el verano de 1937, el Cuerpo Aéreo peleaba con ahínco, casi sin esperanzas, para obtener fondos con los que construir un mayor número de B-17. En aquella época, Carl Spaatz solo tenía siete B-17 a sus órdenes en las pistas de Langley. Un año más tarde, Múnich lo cambió todo.

Después de anexionar Austria, Hitler exigió a Checoslovaquia la entrega de la provincia de los Sudetes, de mayoría étnica germana. En

la Conferencia de Múnich del 29 al 30 de septiembre de 1938, Gran Bretaña y Francia abandonaron a su suerte a Checoslovaquia. «Traigo paz con honor»,<sup>68</sup> tal fue la célebre frase del primer ministro Neville Chamberlain a su retorno a Londres. «Estoy convencido de que es la paz para nuestro tiempo».

Menos de dos meses después, Franklin Roosevelt, ferviente partidario de la Armada, propuso una formidable expansión del poder aéreo estadounidense, con la solicitud de acciones inmediatas para incrementar la producción de aeroplanos de todos los tipos, para uso de Estados Unidos y para enviarlos a las naciones amenazadas de Francia e Inglaterra. Estaba convencido de que solo millares de bombarderos impresionarían a Hitler y protegerían las costas y las posesiones estratégicas de Estados Unidos, incluidos el canal de Panamá y las Filipinas, de asaltos aéreos y navales desde Japón y desde bases en el hemisferio occidental que Alemania pudiera ocupar en un futuro cercano. Tras la capitulación de Múnich, Roosevelt estaba «seguro [...] de que tendría que entrar en guerra –y de que– el poder aéreo la ganaría»,<sup>69</sup> dijo Harry Hopkins, su principal asistente. Sin embargo, al igual que la mayoría de los estadounidenses, Roosevelt insistió en que la guerra aérea debía librarse con restricciones morales. En 1939, cuando la contienda estalló por fin en Europa, apeló a ambos bandos a abstenerse de «bombardeos despiadados de civiles en centros de población no fortificados».<sup>70</sup> Churchill se mostró de acuerdo y también, de forma traicionera, Hitler, pese a que su Luftwaffe se disponía a bombardear el centro de Varsovia.

EL MES DE LA CRISIS DE MÚNICH, «HAP» ARNOLD ASUMIÓ EL CARGO DE jefe del Cuerpo Aéreo del Ejército. Colocó de inmediato a Spaatz y a Eaker en puestos influyentes del cuartel general. Habían ganado la «batalla de la Casa Blanca»,<sup>71</sup> le explicó a su equipo de planificación; ahora tenían que ganar la batalla de la producción. Arnold dirigió su lucha con vigor e imaginación. Era un excelente líder «en un sentido inspirador»,<sup>72</sup> recordó Robert A. Lovett, el financiero de Wall Street que ocupó la nueva Secretaría de Guerra para el Aire. «Había algo ostentoso, casi pueril, en su excitación». En un lugar destacado de su escritorio tenía una placa de madera con el aforismo rector de Arnold: «Lo difícil lo hacemos hoy. Lo imposible requiere un poco más de tiempo».<sup>73</sup> Lo había aprendido, como le explicaba a la gente, de los hermanos Wright.

Un diplomático sonriente y afable con sus superiores, Arnold podía mostrarse distante y muy difícil con quienes servían a sus órdenes. Era

un hombre apasionado, «despiadadamente»<sup>74</sup> impaciente con el fracaso, al igual que su severo padre, un médico de Ardmore, Pensilvania. Arnold era célebre por sus feroces arengas. Steve Ferson, un oficial de bajo rango, fue el blanco de una de ellas en una reunión de Estado Mayor. Ferson empezó a sonrojarse y comenzó a sudar abundantemente mientras Arnold le gritaba a la cara. Se llevó la mano al pecho y cayó muerto de un fulminante ataque cardíaco sobre la alfombra frente al escritorio del general. Después de que se lo llevaran, Arnold le dijo a todo el mundo que se marchara a casa el resto del día, pero él se quedó en su despacho trabajando solo. «La mayoría de nosotros –manifestó Laurence Kuter– también volvimos a nuestros escritorios».<sup>75</sup>

El propio Arnold sufrió cinco ataques al corazón, el último de los cuales resultó mortal. Algunos miembros de su estado mayor llamaban a su incansable jefe «negrero»,<sup>76</sup> si bien los más cercanos comprendían su urgencia. El Cuerpo Aéreo «debía construirse a tiempo de impedir el desastre en Europa y el Pacífico –dijo Kuter–. Al ser el líder, nadie trabajaba bajo la misma presión que él. Soportaba el grueso de las exigencias del presidente, de Harry Hopkins y del personal de la Casa Blanca, así como de otras agencias externas de alto rango».

Para ganar esas batallas, Arnold trabajó alianzas en las comunidades de negocios y científicas, en Hollywood, en el Congreso y en la Casa Blanca, donde su viejo amigo, el general George C. Marshall, se encargaba de construir unas fuerzas armadas grandes y modernas que hicieran frente a la amenaza del Eje. Le reconfortaba trabajar codo con codo con Carl Spaatz, su jefe de Estado Mayor. Spaatz nació y se crio en Boyertown, Pensilvania, no lejos de la ciudad de origen de Arnold. Aunque los dos fueron amigos de por vida, eran polos opuestos. El teniente general Elwood R. «Pete» Quesada, que sirvió a las órdenes de los dos durante la Segunda Guerra Mundial, los comparó: «Spaatz era un diseñador y un planificador [...] no se buscaba problemas. Arnold, por su parte, era un ejecutor dinámico [...] siempre probaba cosas nuevas [...] cada día tenía un proyecto nuevo [...] Spaatz era un tipo reflexivo, mientras que Arnold era el animador y esto es lo que le convertía en un jefe maravilloso [...] [sin él] nunca habríamos tenido Fuerza Aérea».<sup>77</sup> No obstante, sin el contrapeso de Spaatz, Arnold jamás podría haber llegado lo lejos que llegó. «Spaatz se llevaba mejor con la gente que Arnold». Un hombre «modesto», que «generaba confianza porque era muy estable».

Spaatz era un entusiasta del póker, del bridge, de los cigarros cubanos y del *whisky* de Kentucky. En las animadas fiestas en casa de Arnold, Spaatz sacaba su guitarra y entonaba su repertorio interminable de

canciones subidas de tono. Cuando terminaba, se retiraba a un rincón a fumarse un cigarro. «Nunca aprendí nada mientras hablo»,<sup>78</sup> solía decirle a la gente. Arnold y Spaatz «se tenían adoración mutua –comentó Quesada–. Se equilibraban entre ellos y formaban un verdadero equipo, a pesar de que Arnold exageraba [...] el potencial del poder aéreo, mientras que Spaatz siempre prefería no exagerar nada».<sup>79</sup> Con todo, la verdadera diferencia entre ambos, observó con perspicacia Quesada, era que Spaatz «era más sabio que decidido. Arnold era más decidido que sabio».

En 1938, el Cuerpo Aéreo del Ejército tenía «planos, mas no aeroplanos».<sup>80</sup> En mayo de 1940, cuando Francia estaba próxima a caer ante los nazis, Roosevelt solicitó una producción anual de 50 000 aviones e imploró a la industria aeronáutica que expandiera su capacidad normal de 2000 anuales a más de 4000 mensuales.<sup>81</sup> El Congreso proporcionó rápidamente los fondos. En palabras de Arnold, «en cuarenta y cinco minutos me dieron 1500 000 000 de dólares y me dijeron que consiguiera una fuerza aérea».<sup>82</sup> En el momento de la crisis de Múnich, la fuerza aérea estadounidense, con 1200 aparatos de combate y 22 700 oficiales y clases de tropa, era la vigésima en tamaño del mundo. Hacia diciembre de 1941, disponía de casi 340 000 oficiales y clases de tropa y alrededor de 3000 aparatos de combate. El más nuevo de ellos era el B-24 Liberator, que volaba más rápido, más lejos y con una carga de bombas superior que el B-17, un aparato más robusto y maniobrable. Hacia 1944, la producción y la instrucción en masa –áreas en las que el país era líder mundial desde hacía mucho tiempo–<sup>83</sup> proporcionaron a Estados Unidos la mayor fuerza aérea sobre la tierra, con 80 000 aviones y 2,4 millones de aviadores y personal de apoyo, o el 31 por ciento de los efectivos totales del Ejército. Era un contingente más grande que el ejército que el general Pershing dirigió en la Primera Guerra Mundial. En marzo de 1944, las fábricas estadounidenses produjeron más de 9000 aeroplanos militares, por encima del doble de la cifra solicitada por Roosevelt en 1940, una estimación considerada en su momento una «fantasía imposible»<sup>84</sup> por Hitler y la mayoría de los asesores del presidente. «Nunca, ni antes ni después –escribió uno de los biógrafos de Arnold– ha sido creada en un periodo tan breve una maquinaria bélica de semejante tamaño y complejidad tecnológica»;<sup>85</sup> fue construida por medio de una íntima sociedad entre negocio y gobierno que no era posible en el Estado nazi, muy militarizado. Arnold «proporcionó el liderazgo, el fuego, el impulso de todo ello»,<sup>86</sup> afirmó Lovett. No obstante, el ritmo de producción no era lo bastante rápido para fabricar una flota relevante de bombarderos en 1942. Y con el primer impulso expansivo, de 1938 a 1942, se produjo un inevitable descenso de los estándares de producción

y entrenamiento que afectó al rendimiento de aviones y tripulaciones durante el primer año de operaciones.

El 20 de junio de 1941, el secretario de Guerra Henry L. Stimson estableció de forma oficial las Fuerzas Aéreas del Ejército.<sup>87</sup> Dado que Arnold sirvió tanto en el Estado Mayor Conjunto de Estados Unidos y en el Estado Mayor Combinado británico-estadounidense, la Fuerza Aérea adquirió un buen grado de independencia con respecto a los efectivos terrestres. Con esto llegó la autoridad presidencial para trazar su propio plan de producción para la conflagración inminente. En agosto de 1941, durante nueve días de frenéticos esfuerzos, cuatro antiguos instructores de Maxwell Field –Harold George, Kenneth Walker, Laurence Kuter y Haywood Hansell– redactaron un documento, «División de Planes de Guerra Aérea 1» (*Air War Plans Divisions-1*, o AWPDP-1), que «se leía cual conferencia de la Escuela de Táctica».<sup>88</sup> AWPDP-1 predijo con sorprendente precisión el número de hombres y máquinas que haría falta para ganar una guerra aérea contra Alemania y, con osadía, fue más allá de los planes de producción para establecer la misión suprema de la Fuerza Aérea en la guerra: «Ejecutar una ofensiva aérea sostenida e incesante contra Alemania e Italia para destruir su voluntad y capacidad de continuar la guerra y hacer el desembarco innecesario o factible sin costes excesivos».<sup>89</sup> Como era de prever, Harold George y su equipo de planificación dieron escasa prioridad al desarrollo de un caza de escolta de largo radio de acción. Es más, abogaban por el tipo de escolta equivocado: una nave de guerra grande y pesadamente armada, una Fortaleza Volante sin bombas.<sup>90</sup>

Cuando Marshall y Stimson ratificaron el plan, las Fuerzas Aéreas del Ejército obtuvieron por fin la aceptación oficial del bombardeo estratégico. Habían logrado lo que Arnold denominó su «Carta Magna».<sup>91</sup>

Así y todo, tenían problemas por delante. Los planificadores de la Fuerza Aérea basaron su estrategia para ganar la guerra en bombardeos de prácticas en cielos despejados, a baja altura y sin ni siquiera simular resistencia. En *Command Decision*,\* la brillante novela de posguerra acerca de la 8.<sup>a</sup> Fuerza Aérea, William Wister Haines, que sirvió como oficial de Estado Mayor con la 8.<sup>a</sup>, escribió que el bombardeo de precisión, tal y como se concebía en 1941, «tenía las mismas posibilidades de finalizar las guerras que un doctor de otorgar la inmortalidad».<sup>92</sup> Era, como mucho, una «terapia» que probar. Es más, había devenido dogma, una

\* N. del E.: Hay una película basada en esta novela, *Sublime decisión* (Sam Wood, 1948), protagonizada por Clark Gable, Walter Pidgeon, Van Johnson y Brian Donlevy.

ortodoxia no solo no probada, sino también incuestionable, una doctrina que causaría pérdidas innecesarias de hombres y aviones en el primer año y medio de operaciones de bombardeo sobre el Reich, durante el cual las dotaciones de bombardeo estadounidenses experimentaron un tipo de guerra aérea que no había previsto la mafia de bombarderos.

## NOTAS

- 1 Tibbets, P. W., 1998, 82.
- 2 Entrevista del autor con Paul W. Tibbets, 28 de enero de 2002.
- 3 *Ibid.*
- 4 Spaatz, Command Diary, July 11, 1942, Spaatz MSS.
- 5 Eaker a Arnold, 8 de agosto de 1942, Henry H. Arnold Papers, Library of Congress [en adelante Arnold MSS].
- 6 Citado en Laidlaw, W. R., invierno de 1989, 11.
- 7 Eaker, I. C., 14 de septiembre de 1942: «General Eaker Leads First U.S. Bomber Raid», *Life*, 37-38.
- 8 Laidlaw, W. R., *op. cit.*, 13.
- 9 *Ibid.*
- 10 Citado en Parton, J., 1986, 175.
- 11 Eaker, I. C., 14 de septiembre de 1942: «General Eaker Leads First U.S. Bomber Raid», *Life*, 380.
- 12 Copia mecanografiada de un recorte de prensa, Spaatz MSS.
- 13 Laidlaw, W. R., *op. cit.*, 13.
- 14 *Ibid.*
- 15 Citado en Astor, G., 1997, 37.
- 16 Laidlaw, W. R., *op. cit.*, 13.
- 17 *Ibid.*, 14.
- 18 Steinbeck, J., 1942, 19.
- 19 Peaslee, B. J., 1964, 269.
- 20 Comunicado de prensa de Arnold, 18 de agosto de 2003, Spaatz MSS.
- 21 Peaslee, B. J., *op. cit.*, 86.
- 22 Fuerzas Aéreas del Ejército de Estados Unidos, 1943, 19 [en adelante *Target*].
- 23 Mitchell, W., 1960, 59.
- 24 *Ibid.*, 10.
- 25 Weigley, R. F., 1973, 225.
- 26 Arnold, H. H., 1951, 69.
- 27 Arnold: Eaker, I. C., septiembre de 1977, 83.
- 28 Levine, I. D., 1943, 142; citado en Mark Clodfelter, «Molding», en Meilinger, Ph. S. (ed.), 1997, 87.
- 29 Giulio Douhet, *Probable Aspects of Future War*, monografía de 1928 publicada por USAF Warriors Studies, Douhet, G., 1983 (1942), 197; el volumen consta de cinco obras independientes escritas por Douhet, incluida la edición original de 1921 de *El dominio del aire* y la monografía de 1928 *Probable Aspects of Future War*.

- 30 Douhet, G., *op. cit.*, 34. Para una crítica perspicaz de las ideas de Douhet, *vid.* Brodie, B., 1959, cap. 3; y Brodie, B., 1953, 64-69, 120-126. Para las ideas de Mitchell acerca de cómo golpear los centros vitales, *vid.* Mitchell, W., 1925, 214; y Mitchell, W., 1930, 253.
- 31 Citado en Hurley, A. F., 1964, 43; Phillip S. Meilinger, «Giulio Douhet and the Origins of Airpower Theory», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 33.
- 32 G. Douhet, «Probable Aspects», en Douhet, G., *op. cit.*, 195-196.
- 33 *Ibid.*, 181, 196.
- 34 Brodie, B., 1953, 125.
- 35 Civiles señalados: Mitchell, W., 1930, 63; Alan Stephens, «The True Believers: Air Power Between the Wars», en Stephens, A. (ed.), 2001, 40.
- 36 Douhet, G., *op. cit.*, 61.
- 37 Mitchell, W., 1930, 63, 262-263; Mitchell, W., 1925, 16. Para discusiones estimulantes acerca de las ideas de Mitchell, *vid.* Sherry, M., 1987, cap. 2; y Futrell, R. F., 1989, vol. 1, 21-22.
- 38 Citado en Hurley, A. F., *op. cit.*, 93; véase también «General Mitchell's Daring Speech», *Aviation* 29, 29 de octubre de 1924, 1160; Mitchell, W., 1925, 16; William Mitchell, «Notes on the Multi-Motored Bombardment Group Day and Night», AFHRA.
- 39 Mitchell, W., 1925, vii.
- 40 Douhet, G., *op. cit.*, 58, 22, 61.
- 41 Eliot, G. F., 1939, 11-13.
- 42 Citado en Kennett, L., 1982, 33.
- 43 Citado en Rose, E., primavera de 1996, 20.
- 44 Citado en Kennett, L., *op. cit.*, 49.
- 45 Greer, Th. H., 1955, 15.
- 46 Citado en Hurley, A. F., *op. cit.*, 37.
- 47 Copp, D. S., 1980, 39.
- 48 *New York Times*, 2/4 de septiembre de 1925 [en adelante *NYT*].
- 49 Arnold, H. H., *op. cit.*, 117.
- 50 Doolittle, J. H. «Jimmy» y Glines, C. V., 1992, 104.
- 51 Arnold, H. H., *op. cit.*, 82.
- 52 Mafia de bombarderos: Peter R. Faber, «Interwar US Army Aviation and the Air School Tactical School: Incubators of American Airpower», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 216; Mark Clodfelter, «Molding», en Meilinger, Ph. S. (ed.), *op. cit.*, 107.
- 53 AAF, vol. 1, 28. Para una buena biografía de Arnold, *vid.* Daso, D. A., 2000.
- 54 Escuela Táctica del Cuerpo Aéreo: Chennault, C. L., 1949, 20; véase también Flugel, R. R., 1965.
- 55 Citado en Finney, R. T., 1955, 58. Para ideas acerca de ACTS, *vid.* en especial Hansell, H. S., 1986.
- 56 La mira Norden: McFarland, S. L., 1995, 209; O'Connell, R. L., otoño de 1990, 66-67.
- 57 *Ibid.*
- 58 Hansell, H. S., 1986, 13.
- 59 Keegan, J., 1993, 34-35.
- 60 Hansell, H. S., 1972, 33-34.
- 61 Douhet, G., *op. cit.*, 132.

- 62 Arnold, H. H., *op. cit.*, 115-116.
- 63 Citado en Hansell, H. S., 1972, 15.
- 64 Hansell, H. S., 1986, 13; Hansell, H. S., 1972, 40.
- 65 Entrevista con Laurence S. Kuter, 3 de octubre de 1974, K239.0512-810, AFHRA.
- 66 Citado en McFarland, S. L., *op. cit.*, 92.
- 67 Williamson Murray, «The Influence of Pre-War Anglo-American Doctrine on the Air Campaigns of the Second World War», en Boog, H. (ed.), 1992, 238.
- 68 Citado en Feiling, K. G., 1946, 381.
- 69 Citado en Sherwood, R. E., 1950, 99-100.
- 70 Citado en Eugene M. Emme, «The American Dimension», en Wells, M. K. (ed.), 2000, 67. Para el apoyo de Roosevelt al poder aéreo, *vid.* Underwood, J. S., 1991.
- 71 Arnold, H. H., *op. cit.*, 177-180; AAF, vol. 1, 107.
- 72 Robert A. Lovett, «The Civilian-Military Teamwork in Warfare», en Parton, J. (ed.), 1989b, ix.
- 73 Eaker, I. C., septiembre de 1977, 91-92.
- 74 Davis, R. G., 1997, 1.
- 75 Kuter, L. S., diciembre de 1974, 188.
- 76 *Ibid.*, 188-189.
- 77 Entrevista con el teniente general Elwood R. Quesada, 22 de junio de 1977, K239.0512-1485, AFHRA.
- 78 Citado en Eaker, I. C., diciembre de 1973, 195.
- 79 Entrevista con el teniente general Elwood R. Quesada, 22 de junio de 1977, K239.0512-1485, AFHRA.
- 80 Arnold, citado en AAF, vol. 1, 150.
- 81 Peticiones de Roosevelt: AAF, vol. 1, 12-13, 107.
- 82 *San Francisco Chronicle*, 18 de febrero de 1947, 1. Para el programa de construcción aérea de Roosevelt, *vid.* Holley, I. B. jr., 1964; y Kelsey, B. S., 1982.
- 83 Producción en masa: AAF, vol. 6, xxv.
- 84 *Ibid.*, xx-xxi.
- 85 Coffey, Th. M., 1982, 1.
- 86 Robert A. Lovett, *op. cit.*, ix.
- 87 Establecimiento de las Fuerzas Aéreas del Ejército: AAF, vol. 6, 15.
- 88 Greer, Th. H., *op. cit.*, 124.
- 89 Hansell, H. S., 1986, 62.
- 90 La escolta solicitada: *Ibid.*, 37. El mejor resumen de AWPD-1 está en Hansell, H. S., 1972.
- 91 Arnold, H. H., *op. cit.*, 129.
- 92 Haines, W. W., 1947, 159.

DESPERTA FERRO

Libro completo [aquí](#)

EDICIONES



«Una historia profunda y absorbente de la guerra aérea estadounidense contra la Alemania nazi, que recrea vívidamente el día a día de los hombres que volaron en las misiones».

*The New York Times*

---

---

*Los amos del aire* es la historia personal de los bombarderos aliados que en la Segunda Guerra Mundial golpearon con su carga letal el mismísimo corazón del Tercer Reich. Combinando el poder del rigor histórico con una fuerza narrativa propia de la mejor ficción, su aclamado autor, Donald Miller, transporta al lector en un viaje dramático por los cielos teñidos de fuego de Berlín, Hannover o Dresde. Una guerra sin cuartel con devastadoras consecuencias tanto para la maquinaria de guerra nazi como para el pueblo alemán, librada a más de 7000 metros de altitud, unas cotas a las que jamás se había combatido anteriormente y que llevaron a extremos inconcebibles la resistencia física y psicológica de las tripulaciones aliadas. *Los amos del aire* es un relato tremendamente humano y conmovedor, elaborado a partir de entrevistas recientes, historias orales y archivos estadounidenses, británicos, alemanes y de otros países, de la primera y única guerra de bombarderos de la historia.

---

---

«Es imposible no dejarse llevar por la pasión de Miller por su tema y por la enorme escala de su logro».

*The Daily Telegraph*



© ALYSSA MILLER

## DONALD L. MILLER

es catedrático emérito de historia del Lafayette College y autor de diez libros, entre ellos *Vicksburg: Grant's Campaign That Broke the Confederacy*, y

ganador de cuatro premios literarios. Fue profesor visitante en el All Soul's College de Oxford y ha sido galardonado con el prestigioso Great Lakes Book Award por *City of the Century*, su historia de Chicago.

Imagen de cubierta © Apple TV+

ISBN: 978-84-127443-2-3



9 788412 744323

P.V.P.: 29,95 €

**SEGUNDA  
GUERRA  
MUNDIAL**