

Aeronáutica Militar

C r e t a

Por Luis Gonzalo Victoria, General de Aviación

(CONCLUSIÓN)

Para mejor contrastar en esta última parte de la exposición que venimos haciendo de las operaciones sobre Creta, anoto a continuación un escueto resumen de lo allí ocurrido, según últimas informaciones obtenidas.

En primer lugar, se destaca la importancia concedida por el Führer a esta operación, al designar para su preparación y dirección al Mariscal Goering.

La operación material de conquista se realizó entre los días 20 de mayo y 2 de junio, ambos inclusive.

Como acciones preparatorias se realizaron los días 5, 13, 15, 16 y 19 de mayo de 1941 violentos ataques aéreos sobre la bahía de Suda y los tres aerodromos allí establecidos de Maleme, Rethymo y Heraklion. En estas acciones queda inutilizado el crucero inglés "York", hundidos varios mercantes y destruidos cerca de medio centenar de aviones, principalmente cazas, con el claro propósito de dejar indefensa en el aire a la isla.

El día 20 de mayo.—Desde la madrugada se realiza un furioso bombardeo, con protección de numerosa caza, de la ciudad de Canea y aerodromo de Maleme (15 kilómetros al oeste de aquélla), logrando éxito en un desembarco aéreo en los alrededores de uno y otra con paracaidistas y fuerzas transportadas (seguramente éstas en planeadores, no en aeroplanos), aunque con una tenaz resistencia y sin que fuera posible establecerse fijamente en el aerodromo para permitir la llegada de los grandes transportes aéreos, por estar bajo el fuego de la Artillería inglesa.

En este mismo día 20 se hicieron "intentos" similares para ocupar las ciudades y aerodromo de Rethymo y Heraklion, con fracasos iniciales (según fuente germana); pero parece que en este día o al siguiente consiguieron hacer pie contra fuerzas muy superiores.

El día 21.—Se caracteriza por dos hechos interesantes. Es uno la aceptación por el Mando inglés de la pérdida del dominio del espacio aéreo, como se desprende de la orden dada a los restos de sus escasas escuadrillas, de retirada de Egipto.

El segundo hecho digno de ser notado es que en este día, y probablemente en el siguiente, intentan realizar los alemanes desembarcos por mar empleando pequeños barcos veloces, intento que fracasó, con graves pérdidas por hundimiento, según los ingleses, y no exageradas, según los alemanes. La Escuadra inglesa de Alejandría había hecho su aparición en aguas de Cre-



El Mariscal del Reich, Hermann Goering.

ta, y a Goering se le planteó el problema de la Luftwaffe o la Fleet, que audazmente aceptó sin vacilar, y empezó la extraña lucha del VIII Cuerpo aéreo, a las órdenes del General del Aire Barón von Richthofen (jefe que fué de la Legión Cóndor), contra la Escuadra del Mediterráneo oriental, que mandaba el Almirante Cuningham.

Esta pugna de dos poderes se desarrolló rápidamente. Parece ser que el día 25 la Flota inglesa, ante las graves pérdidas sufridas en una serie de ataques

muy dura, y la acción de los "Stukas" y aviones destructores resolvió la situación, destruyendo con aniquiladores bombardeos la resistencia de la fortaleza de Galata. El día 27 es conquistada Canea.

Prosigue otra fase, que es llegar pronto a unirse con los grupos de paracaidistas que heroicamente, y en islotes, se defienden en Rethymo y Heraklion. El 28 se entra en el primero de estos lugares, y se entra en la fase decisiva de la persecución, juntamente con las fuerzas italianas que en este mismo día han desembarcado en la parte oriental de la isla. Los ingleses se retiran para reembarcar hacia el Sur en el puerto de Khora-Sphapion y ensenadas próximas en barcos de pequeño tonelaje, en cuyos lugares tienen efecto los últimos combates los días 31 de mayo y 1 de junio, en los que unidades enteras son obligadas a rendirse.

El tercer dominio, el terrestre, se había conseguido, y en el parte del día 2 de junio de los alemanes se da la operación por terminada.

El precio de esta conquista en hombres, según datos oficiales alemanes, fué:

Ejército de Tierra.—Muertos: 20 oficiales y 301 clases y soldados. Desaparecidos: 18 oficiales y 506 clases y soldados. Heridos: 13 oficiales y 274 clases y soldados.

Luftwaffe.—Muertos: 105 oficiales y 927 clases y soldados. Desaparecidos: 88 oficiales y 2.009 clases y soldados. Heridos: 104 oficiales y 1.528 clases y soldados.

En cuanto a los defensores, los partes oficiales (igualmente germanos) dan:

Prisioneros.—Ingleses, 10.700; griegos, 5.000; muertos, 5.000, aproximadamente, sin contar los naufragados.

CONSIDERACIONES QUE SUGIERE LA OPERACION DE CRETA

La conquista de la isla, más que enseñanzas, viene a afirmar conceptos que ya en la guerra actual, en sus anteriores etapas, se habían puesto de manifiesto. A ellos me voy a referir en los párrafos siguientes:

1.º El dominio del aire.—Nuevo principio de guerra que ha tomado carta de naturaleza en la estrategia, en este caso adquiere un relieve destacadísimo y ofrece matices muy interesantes.

El dominador del aire es el caza puro principalmente, y colaborando con él, el destructor. En Creta se han enfrentado aviones de caza similares. Los "Me-109" y "110" alemanes y los "Hurricanes" ingleses, ni en características ni en moral de los pilotos de una y otra Aviación señalan diferencias de superioridad. La Luftwaffe venció en el aire por dos causas: Masa y Bases.

Como Masa, Goering pudo emplear la que quiso dentro de lo que es la enorme potencia aérea alemana. Según los ingleses, la mitad de ésta intervino en la operación.

En cuanto a Bases, el desequilibrio era patente. Los alemanes tenían a su disposición el Continente, con la propia metrópoli como base colosal de reserva y

aéreos al norte de Creta, con ocasión de los intentos de envío de refuerzos alemanes por mar, decidió abandonar la zona de combate.

El segundo acto del drama de Creta se había consumado. El dominio del mar por la Flota inglesa había terminado. En los partes oficiales posteriores de uno y otro bando sólo se mencionan acciones navales en el mar Sur de Creta; último esfuerzo que hace la Escuadra para proteger el embarque del Ejército.

Con el dominio absoluto del aire y sin preocupación del mar, los invasores prosiguieron las operaciones terrestres con tesón y valor, ante un enemigo superior en número y medios.

Las primeras fuerzas propiamente del Ejército de Tierra alemán, el Batallón I (Regimiento 85) de una División alpina, a las órdenes del General Ringel, desembarca el día 21 en el aerodromo de Maleme, bajo los fuegos de la Artillería inglesa. El 24 lo hace el Batallón III, y el 25 llega por la misma vía el Batallón II, con seis piezas de artillería de montaña.

En acción de "mancha de aceite", las fuerzas desembarcadas se extienden desde Maleme por todo el oeste de la isla, que llegan a ocupar en tres o cuatro días, reduciendo focos de tropas regulares y guerrilleros. Han conseguido disponer de una base de partida.

Mientras tanto, grupos de paracaidistas consiguen sólo defenderse en islotes aislados en las proximidades de la capital, Canea, y en las de los aerodromos de Rethymo y Heraklion.

Consolidada la base de partida, se inicia el avance hacia el Este. En rápido avance envolvente, realizado por el Regimiento citado como flanco derecho, le lleva a caer frente a la importante base naval de Suda. Amenazada la retirada de los ingleses, que estaban fuertemente establecidos en Canea, se retiran, y se establece por los alemanes la unión con sus paracaidistas en aquel lugar.

Según noticias de origen alemán, esta maniobra fué

todos los aerodromos de Grecia e islas del Egeo, y de los Balcanes para despliegue, a una distancia de las costas griegas de 100 a 150 kilómetros, es decir, a quince o veinte minutos de vuelo. Los ingleses, en cambio, sólo contaban en la isla con tres aerodromos, que quedaron deshechos en los previos ataques aéreos, así como la mayor parte del material de las unidades. Las bases de Egipto, a más de 700 kilómetros, quedaban fuera del radio de acción de su caza; a pesar de que apresuradamente se acondicionaron depósitos adicionales en los aviones, sólo los "Bristol Blenheim" efectuaron heroicos servicios sobre la isla, pero en los "Hurricanes" el sistema no obtuvo resultado. Disponían de la Aviación embarcada; pero, como luego concretaremos, la reacción continental, gráfico concepto de los marinos, es en potencia, dentro de su alcance, superior al poder naval, y las bases flotantes así resultaban ineficaces, y sobre todo extremadamente vulnerables, frente al poder de las bases continentales. La distancia 150 kilómetros dominó a los 700 kilómetros. Las unidades de caza alemanas barrieron el espacio de Creta de toda amenaza aérea. Fué un caso de dominio absoluto. Podían entrar ya en acción impunemente, por lo que al peligro del aire se refiere, los elementos "machacantes" de la Luftwaffe: bombarderos, destructores y "Stukas".

La Marina prontamente sufrió sus efectos; y ante la gravedad de las pérdidas en esta lucha de dos monstruos, cada uno en elemento distinto, se retiró del espacio dominado por la reacción continental, que la Aviación ha prolongado de los 30 kilómetros artilleros a los 200 kilómetros, y en este espacio la potencia naval es por esencia inferior a la terrestre, representada ahora por la aérea.

Para los efectos de intervención de la Marina, podría considerarse a Creta como prolongación peninsular de Grecia. Esta cifra de reacción aérea en 200 kilómetros que se dió, en estas operaciones cabe estimarla como óptima, dentro de las características normales de los tipos de caza actuales; cada kilómetro que la técnica nos dé en aumento de su radio de acción, será distancia ganada a la reacción continental, en la que la Marina no osará, normalmente, actuar.

Anulados Aire y Mar para los ingleses, el resultado en Tierra estaba decidido. Y no es que la lucha fuera fácil. Tenacidad y heroísmo se prodigó por ambas partes; había inferioridad de efectivos y de medios terrestres, de una manera ostensible, del lado de los alemanes; pero sobradamente compensados con la acción masiva de la Luftwaffe, que aun de haberse prolongado la resistencia inglesa, el desequilibrio de medios hubiera desaparecido contando con la vía libre del mar.

Simbolismo de que el factor aire fué resolutivo en esta acción es que Inglaterra, en el eterno problema que surge en todos los países para personalizar responsabilidades por fracasos militares, señaló solamente a uno, a sir Arthur Longmore, jefe de las Reales Fuerzas Aéreas del Oriente Medio, quien fué relevado de su cargo. El Almirante Cunningham sufrió un desastre naval, quizá el mayor de la actual contienda si se tiene en cuenta el número de unidades y tonelaje perdidos. El General Freiberg, que mandaba las fuerzas del Ejército que guarnecían la isla, reembarcó como pudo

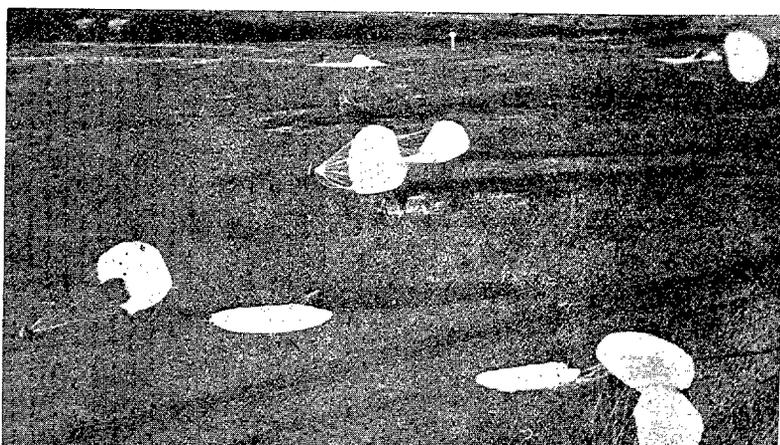
con los restos que del desastre terrestre le quedaron en un nuevo Dunquerque. Uno y otro siguieron con su prestigio ante el Gobierno inglés; solamente el jefe de la Aviación recibió el palmetazo de la nación, y sin embargo, su prestigio anterior era grande: Abisinia, Cirenaica y acciones sobre el mar, como Tarento y Matapán, le hacían considerar como un jefe de relevantes dotes para el mando de la Aviación. Con la campaña de Grecia, y después la de Creta, se nubló su estrella. Los "Stukas" y los "Messerschmitt" dieron con él en Londres, condecorado y con cargo honorífico. Todas las lamentaciones inglesas, lo mismo desde lo más alto de la representación del Gobierno como de la Prensa en todos sus matices, fueron su inferioridad aérea.

2.º Consolidación de nuevas posibilidades y misiones de los Ejércitos del Aire.—La cooperación de la Aviación con el Ejército de Tierra ha encontrado un campo nuevo, que en forma destacada en Creta se puso de manifiesto. El paracaidista, el planeador y los grandes transportes aéreos, a que en forma detallada me referí en la segunda parte de este trabajo, han tomado carta de naturaleza en los Ejércitos del Aire en todas las naciones beligerantes de la actual contienda, y si ninguna de estas misiones fué revelación en Creta, sí lo fué la extensión de su aplicación y la preparación y organización de los elementos que con este carácter se emplearon. Tienen que contar aquéllos con organizaciones combativas como las señaladas, que en parte han de ser de su propia esencia y en su propio ser y espíritu formadas, no para sustituir a las fuerzas del Ejército terrestre, sino para preparar la entrada en acción de éstas. Algo así como las fuerzas de Caballería en su misión cubridora.

Las posibilidades en estos nuevos horizontes que se abren a la Aviación, y que los alemanes especialmente han estudiado y desarrollado, son enormes, y puede ser uno de los aspectos más revolucionarios, dentro de lo que ya es, por sí, el Arma aérea. Se vislumbra la posibilidad de sostener un teatro de operaciones terrestres, sin comunicaciones de superficie o cuando éstas son precarias. Un ferrocarril, una carretera, son carísimos de construir o de sostener en la zona de guerra; la vía aérea siempre está dispuesta, a condición de que el espacio se domine.

3.º La eficacia del complejo Defensa Nacional exige una fusión espiritual y una íntima compenetración en la doctrina de cooperación de los tres medios que la integran.

Aun siendo Creta un accidente de mucho relieve si se quiere, pero sólo un accidente de la guerra universal que todos estamos padeciendo, ofrece en este aspecto matices muy dignos de estudio.



Los que pertenecemos al Ejército del Aire estamos más obligados, si cabe, que los demás a pararnos en este motivo. Es la Aviación la que más contribuye a soldar los tres elementos, y lógicamente así es porque por su naturaleza coopera con uno y otro, sin solución de continuidad. Aparte de determinados especialismos, que son necesarios en nuestra constitución para facilitar más la cooperación con uno y otro medio, es lo cierto que el huracán destructor de un Ejército aéreo, lo mismo puede abatirse contra una muralla de las modernas líneas fortificadas, que contra una fuerza naval, y sin que influyan grandemente los factores espacio y tiempo en razón a la viabilidad del elemento aire y a la rapidez de despliegue de las unidades aéreas en cualquier dirección.

Esa fusión espiritual, en Creta se ha destacado en favor del vencedor. Se puede decir que las operaciones, en su total acción de conjunto, se desarrollaron como una seda. No así en el bando contrario.

En Inglaterra, las discordancias entre los tres servicios con motivo de lo ocurrido en Creta saltaron a la superficie en polémicas de Prensa y llegaron a las Cámaras. Las críticas contra Aviación fueron muy duras, y sobre ella cayeron las invectivas del Ejército y de la Marina. El principal cargo que se achacó al Mando aéreo inglés del Medio Oriente fué la imprevisión en la preparación de las bases, y que fué la causa de la retirada obligada de las pocas escuadrillas existentes antes de que fueran totalmente destruidas en tierra.

Oficiales del Ejército de aquella guarnición hicieron públicas manifestaciones de que las tropas eran suficientes para mantenerse allí si no hubieran sido abrumadas por la acción de las masas de "Stukas". "No había un solo avión en la isla, y los que de gran radio de acción llegaban, poco podían hacer."

La Prensa inglesa decía a raíz de la pérdida: "En Creta, como en Grecia, Francia y Noruega, un Ejército terrestre ha sufrido la falta de apoyo aéreo. El público debe saber por qué los aerodromos en Grecia y Creta no se han preparado debidamente desde noviembre que empezó la acción de Italia. Tuvimos tiempo de sobra para ello, y ya el avance sobre Grecia nos dió el sentido de nuestra falta de no poder dar apoyo aéreo al Ejército; pero aún es un misterio cómo el último tiempo no se aprovechó."

En un artículo que publicó la revista "Flight" en 26 de junio, titulado "Soldados y aviadores", se decía: "El desagradable resultado de Creta ha producido malestar lógicamente."

"Se había asegurado que no se repetirían casos en los que los "Stukas" acosarían a nuestros hombres en derrota. La Marina calla; pero cabe pensar que esté agotada de evacuar tropas bombardeadas por la Luftwaffe y de perder barcos a causa de que el Ejército ha emprendido operaciones sin aviones."

En la Cámara de los Comunes, en sesión del 10 de junio de 1941, dedicada a la derrota de Creta, fué motivo principal la crítica a la falta de coordinación con Aviación, y en un país que fué quizá el primero en orientar su Ejército del Aire con carácter autónomo, corrieron vientos de desgarre para llevarse Ejército y Marina su parte.

Hore Belisha, ex ministro de la Guerra, dijo: "La

experiencia ha mostrado que el Ejército, a pesar de su valor, no puede mantenerse sin apoyo aéreo. Llegaba ya a ser urgente la distinción entre acción estratégica aérea y misión táctica en ayuda de mar y tierra. La Aviación es un elemento de guerra como los demás para uno y otro."

El diputado Nicholson achaca al Ejército la responsabilidad de "no haberse preparado su propia Air-cooperation".

El Almirante Beenish arguye: "Jamás fué ni será función de la Flota proteger al Ejército de Tierra, y la acción llevada a cabo en estrechas aguas, como Grecia y Creta, es fuera de la misión para que fué creada. Dice haber oído a un oficial del Ejército que la cooperación entre éste y el Aire no tiene existencia virtual, pues en su Gran Unidad solamente había conocido a un oficial aviador de enlace que no conocía nada de su organización."

Churchill salió en defensa de la situación: "Hubiera sido error — dice — elegir muchos aerodromos sin contar antes con medios antiaéreos para defenderlos, pues sería multiplicar los sitios para invasión del enemigo. Pero hemos de confesar que estos elementos no los teníamos en la necesaria cantidad. No olvidemos la necesidad de armar nuestros barcos contra los "Fock-Wulf", ni nuestros aerodromos metropolitanos, nuestras ciudades, nuestras fábricas."

"Además, lo que se envía al próximo Oriente emplea tres meses en llegar."

Refiriéndose a la pugna entre los poderes naval y aéreo, comentó que el jefe del Aire y jefe de la Flota del Oriente Medio convivían en el Cairo en la misma casa en la más perfecta armonía, "y que no había tal motivo de oposición entre ellos".

Por lo que supone de apreciación doctrinal del Premier sobre el empleo de Aviación, estimo interesantes los siguientes párrafos de su discurso: "El pasado año (1940), ante la gravedad de nuestra situación, consideramos la necesidad de aumentar y multiplicar la caza y el bombardeo. También fué asociada a este plan la idea de aumentar la proporción de escuadrillas de cooperación, pero no en la escala y extensión que era deseable. Sería conveniente que cada División, especialmente las blindadas, tuviese una posibilidad de convivir y asociar su entrenamiento con algunos elementos de Aviación que conozcan y a los que puedan llamar a su voluntad, por estar a su propio mando. Pero no fué posible, porque hubiera sido preciso mermar otros dominios que entonces eran más vitales a nuestra seguridad. Es propósito llegar a la dotación de un gran número de unidades afectas al trabajo de cooperación, y sobre todo al perfeccionamiento de la conexión radio entre ambos elementos, en que los alemanes han demostrado una tan extraordinaria perfección."

Este sentido de la perfecta compenetración que se observa en las fuerzas armadas alemanas de toda condición es lo que merece hacer resaltar. La seguridad de la Patria está por encima de todo particularismo. A ella nos debemos todos, y por ella estamos obligados a conocernos siempre más los que en el momento supremo hemos de coincidir en un fin: la Victoria.