

C r e t a

Por Luis Gonzalo Victoria, General del Aire

(Continuación.)

II

NUEVOS MEDIOS: NUEVA TACTICA

Para el profesional militar, y más para nosotros los del Aire, la operación de Creta atrae el interés para investigar cómo se realizó ésta; bucear en los detalles de su organización, de su preparación, de su modalidad táctica. Este estudio nos lo darán resuelto cuando los beligerantes, al final de la campaña, no tengan inconveniente en su publicidad..., porque ya para entonces preparen otros trucos de guerra en los laboratorios herméticos de sus Estados Mayores. Si la sucesión de campañas como elemento histórico proporciona enseñanzas positivas, una de ellas, y no de menor importancia, es que no hay que prepararse para repetir o copiar la inmediatamente anterior. Buen ejemplo es la contienda actual.

Pero mientras nos llegan esas informaciones por conducto oficial, que es posible lleguen tarde, debemos escrutar a través de los hechos, que levantan el velo en más o en menos de lo que los interesados quisieran mantener en el secreto.

El Ejército aéreo alemán fué recogiendo posibilidades aéreas hasta en sus facetas más sencillas y aparentemente inofensivas, en su mayor parte desfloradas o experimentadas en otros países, y las fué enganchando al carro de Marte. Reconozcamos esta cualidad germánica.

La operación de Creta, esencialmente aérea en su dirección (Mariscal Goering), preparación y Mandos, hace venir a la fantasía la idea de como si se hubiera celebrado previamente un concilio de aviadores, dispuestos a probar a toda costa de lo que es capaz por sí sola el Arma aérea, aun rompiendo la armónica combinación de los tres brazos de la Defensa Nacional, que era forzado por las circunstancias que concurrían en el caso. Fuera de las misiones específicas propiamente del Ejército aéreo, podríamos suponer en este concilio a un aviador levantarse para proponer que él con sus medios puede hacer de artillería, mortero o ametralladora de acompañamiento; a otro, de contrabatería; quién, de unidad, de transmisiones, de torpedero; de otros sectores ofrecerían la masa de combatientes de ocupación, la Intendencia, el municionamiento; todo, en fin, lo que un Ejército ortodoxo necesita para vivir, combatir y vencer.

Cabe en la fantasía suponer al presidente de este

concilio, en plan de analizar las sugerencias, aceptarlas, desecharlas u ordenarlas, y como resultado del contraste de unas y otras, presentarse al Führer afirmando: "Acepto". Y la fantasía fué un hecho.

Es mi propósito en esta continuación traer a nuestra Revista cuanto pueda ilustrar para tener una impresión de cómo funcionaron o pudieron funcionar los medios de este extraño Ejército que conquistó Creta.

Refiriéndome más concretamente al Ejército que tomó tierra, se distinguen en él tres elementos, que enumerados por el orden de su intervención son: Paracaidistas, Planeadores y Fuerzas transportadas.

PARACAIDISTAS

Sobre este tema, el Comandante Muñoz Jiménez, lamentablemente ahora en ignorado paradero en Rusia, publicó en esta Revista (junio 1941, número 7) una documentadísima información, que me libra de dedicar mayor extensión a este trabajo, ampliando sólo algunos extremos sobre lo allí dicho.

Los alemanes procedieron a la recluta de jóvenes decididos para constituir estas tropas de excepción; designaron un Jefe de excepcionales condiciones temperamentales para este fin, y que (sin poder asegurarlo) es posible fuera el que en estas operaciones de Creta ha tenido el mando de la Agrupación de Tropas, Paracaidistas, Transportadas y Alpinas; General del Aire Student. Se les rodeó de consideraciones de distinción: Uniforme especial, emblemas y mejoras económicas. Se exaltó su espíritu patrio y profesional.

La preparación de estas fuerzas se basa en una instrucción del combate en tierra muy intensa, con conocimiento profundo de los limitados elementos de que van a poder disponer: armamento ligero ametrallador, algún mortero, explosivos, transmisiones y motorismo para poder emplear de esta clase el material que se capture.

Simultáneamente se les infiltra el espíritu del Aire y se les prepara en ejercicios terrestres orientados a la mejor preparación para el salto aéreo, su ansiado momento, de lo que hay en revistas y hasta en films copiosa información. Para mantener viva esta ansiedad, ocasionalmente se les lleva en grandes aviones, con recorridos hábilmente estudiados en forma que, al

mismo tiempo que den satisfacción a sus deseos de volar, pasen ante su presencia lugares de Alemania que les haga reavivar su llama patriótica: ciudades históricas, monumentos, grandes centros industriales, para que les entre por los ojos la razón del sacrificio si es preciso por una Patria que tantas cosas tiene para defender y conservar.

Por fin, cuando termina esta preparación, que dura tres o cuatro meses, los que en definitiva han sido elegidos llegan a su momento ansiado, el salto, para entrar a formar parte de las Fallschirmjägertruppen (Tropas paracaidistas).

Es curioso de pasada hacer notar, según informaciones procedentes de Alemania, cómo simultáneamente a la formación del personal este país preparó su industria y materias primas (seda natural) hasta el punto de que, si se ha de aceptar íntegramente lo que en dichas informaciones de carácter oficioso se afirma, Alemania será después de la guerra un serio competidor en esta materia de la seda; entiéndase bien, de la seda natural. Como detalles de algún interés en el funcionamiento de los paracaidistas, puede mencionarse que en el salto no es el hombre quien da el tirón de la argolla para abrir el paracaídas: éste se abre automáticamente, porque va con una cinta de longitud conveniente que queda fija por un extremo al avión, y es la que al lanzarse el soldado da el tirón. De esta manera todos se abren a la misma altura y todos llegan al mismo tiempo y sin gran dispersión. Los elementos de armas y material se lanzan en cajas de colores, que permiten conocer por éstos la índole de material que transportan, y cuando éste excede del peso que podría soportar un paracaídas, se acoplan dos o tres de éstos; si bien en el material la velocidad de caída puede ser mayor que para el hombre, basta con que su llegada a tierra no produzca rotura de los elementos arrojados.

Dentro de la agrupación de tropas de desembarco aéreo, los paracaidistas constituyen las tropas más selectas, las más caras por su equipo y por su preparación individual; cada soldado tiene que llegar a tierra con su paracaídas, llevando además parte de un equipo general de reserva, y al caer desperdigados necesitan saber concentrarse y empezar a actuar. Por eso la masa de estas fuerzas no puede ser extraordinaria. Es el primer escalón que con temerario valor ha de preparar la entrada en escena del segundo escalón: los Planeadores.

UNIDADES DE PLANEADORES

No ha sido la operación sobre Creta el primer momento en que los planeadores han hecho su aparición en esta campaña. Ya con motivo de algunos casos de sorpresas, a que tan dados han sido los alemanes (y hay que reconocer que premiados con el éxito que no deja de acompañar a los audaces), se sabe que en el folletinesco ataque y ocupación del fuerte belga de Eben Emael, la ocupación de su caparazón, como si fuera el de una tortuga (pues carecía de defensa anti-aérea), se hizo por aterrizaje de planeadores.

Es posible que en algunos otros momentos, tal vez Noruega, también se empleasen, y en todos estos an-

tecedentes, los alemanes trataron de evitar todo pábulo a comentarios sobre el particular, contando con que estos experimentos se habían de traducir en aplicación extensiva de masa con organización, táctica y doctrina propia. No hay que perder de vista el problema que desde la iniciación de esta guerra se había de plantear al Estado Mayor alemán: la probable invasión de las Islas Británicas.

Son, en cambio, los ingleses los que, como futuros sujetos que habían de padecer la operación, se han preocupado de estudiar y publicar las posibilidades que este medio podía proporcionar, y ya en noviembre de 1940 se publicaron trabajos sobre el tema en revistas de Aeronáutica ("The Aeroplane", 15-XI-40) en los que no se hacían desmerecer tales posibilidades, aun cuando partiendo del seguro fracaso si se tratase de la invasión de sus Islas; pero que en cambio podría, sin embargo, ser empleado por ellos cuando estuviese maduro el momento de su reacción para invadir a Europa.

El autor de uno de estos trabajos, O. L. L. Fitzwilliams, exponía que la invasión exclusivamente por paracaidistas sólo puede tener un carácter parcial y limitado, y que el principal esfuerzo de invasión aérea, dados los grandes efectivos necesarios y sus equipos y abastecimiento, habría de hacerse con planeadores y siempre como premisa obligatoria el dominio del aire.

Los alemanes tenían para poder desarrollar esta especialidad una amplísima base: la formación pre-aérea de sus juventudes, hecha precisamente en vuelo a vela; magnífica y feliz idea, fundamento que pudo hacer fulminante la realización de un poderoso Ejército aéreo, lograda en todos sus aspectos.

Las nuevas generaciones de voladores que llegaron a la Aviación militar difundieron el sistema entre los aviadores antiguos, y además se fomentó en los aeródromos la práctica del remolque de planeadores por aviones. De esta forma cualquier planeador encuentra quien lo maneje y quien lo remolque.

Siguen aún en la bruma los detalles que pudieron interesarnos sobre características y particulares aspectos del empleo de los planeadores como medio de guerra. El "Times", a raíz de los acontecimientos cretenses, recogía información de testigos presenciales, según los cuales algunos cuatrimotores ("Focke-Wulf") remolcaban 10 planeadores en tren, separados éstos entre sí a unos 60 metros, que llegado al sitio preciso eran soltados todos de una vez y luego éstos entre sí. La envergadura de estos planeadores era del tipo de gran avión y el fuselaje más delgado, con capacidad para unos 16 hombres con equipos, y que aparentemente en el aterrizaje la estructura superior se deslizaba hacia adelante, lo que pudiera suponer algo como la cuna de las piezas de artillería con sus muelles amortiguadores.

Se admite el abandono de este material una vez desembarcada la tropa, y sirve su emplazamiento como jalón o señal de referencia para los siguientes.

Una información del Cairo hacía estimar en 1.200 el número de "Ju-52" empleados por los alemanes en el transporte de tropas por aire, arrastrando cada uno cuatro planeadores en fila, y cada planeador, cuatro o seis hombres.

Otra información que hemos recogido sobre ca-

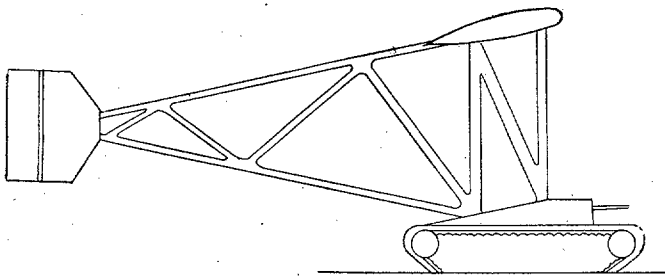


Fig. 1. — Esquema de un carro de combate planeador.

racterística de ciertos planeadores alemanes es la de un tipo de 24 metros de envergadura, ala alta arriostada de madera y forrada de "contraplaqué" con "flaps", o frenos aéreos y fuselaje de 15 metros; de tubo de acero soldado y cubierto de tela. Capacidad para 10 ó 13 hombres con equipo. Peso en vacío, 900

kilogramos, y cargado, 2.250 kilogramos, que representa una carga útil de 1.350 kilogramos; es decir, a 100 kilogramos por hombre, más 350 kilogramos de equipo general constituido por seis carabinas Schmeisser, seis fusiles ametralladores, una ametralladora pesada, otra ligera, dos estaciones de radio, municiones y elementos varios.



El venerable trimotor Ju.-52 continúa llevando el peso — en toda la extensión de la palabra — de los transportes militares por vía aérea. Aquí lleva bidones de agua para las tropas de desembarco aéreo.

Para el remolque se emplearon toda clase de grandes aviones ("Ju-52", "Ju-89", "Ju-90" y "Focke-Wulf"), que a su vez llevaban tropas o carga militar, arrastrando trenes de uno a seis planeadores. La velocidad de remolque pasaba de 150 kilómetros, y la de aterrizaje, entre 50 y 60 kilómetros por hora.

Se admite también la existencia de otros planeadores de 1.250 kilogramos en vacío y de 3.150 a plena carga, capaces del transporte de 15 hombres. Ala alta de 25 a 30 metros de envergadura.

A título de curiosidad anotamos los temores expresados por el antes citado publicista inglés Fitz

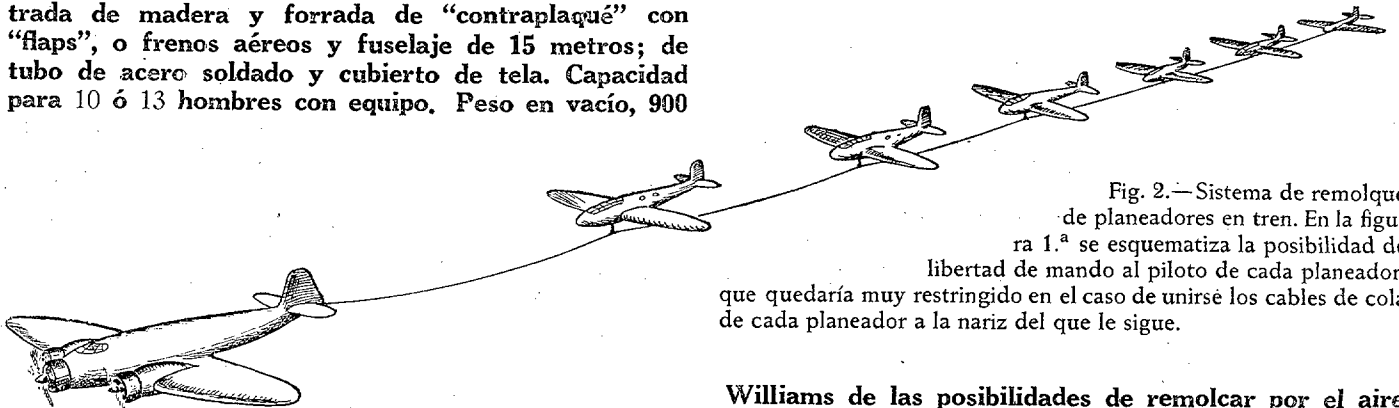


Fig. 2. — Sistema de remolque de planeadores en tren. En la figura 1.^a se esquematiza la posibilidad de libertad de mando al piloto de cada planeador, que quedaría muy restringido en el caso de unirse los cables de cola de cada planeador a la nariz del que le sigue.

Williams de las posibilidades de remolcar por el aire hasta tanques ¡de 14 toneladas! (fig. 1), íntegramente equipados, para poder ser empleados "sobre la marcha" tan pronto ponen sus cadenas en el suelo, entrando en inmediata acción. Según el diseño, el propio carro sirve de fuselaje a una célula bialar y a una viga ligera armada que sostiene los timones.

El proyectista estima suficiente una envergadura de 30 metros para elevar en planeador este tanque, que pesa en total con la armadura de vuelo 20 toneladas, y a su responsabilidad cargo la formalidad del cálculo. Cualquier gran aeroplano de los actuales podría remolcarlo; el despegue sería fácil con un tren de ruedas, que quedaría en el suelo, y el aterrizaje, a una velocidad de 60 millas, sería facilitado poniendo sus propias cadenas a máxima velocidad (?) en el momento de posarse en tierra. Inmediatamente de aterrizar, la superestructura de vuelo se desprendería en escasos minutos.

La forma de remolque cuando son varios los planeadores (según los datos de testigos presenciales) parece ser en tren o hilera (fig. 2).

Si cada planeador tuviera su cable independiente, se llegaría a la forma de la figura 3, que irían en formación de patrulla manteniendo la separación de seguridad por longitud de cable y acción de timones para mantenerse separados en frente y altura, facilitado ya en parte, por fijar los puntos de amarre a partes del remolcador lo más sepa-

rado posible. Sin embargo, esta solución no parece haber sido empleada en Creta, pues las informaciones testimoniales se refieren a hileras de planeadores que, por otra parte, seguramente es la solución aerodinámica más aceptable.

cómo parece se ha empleado en Rusia un dispositivo para el amarre del cable en la proa del remolque, y que consiste sencillamente en un tambor que permite amortiguar el tirón mediante un freno. La maniobra de despegue parece ser en forma de que, dispuestos remolca-

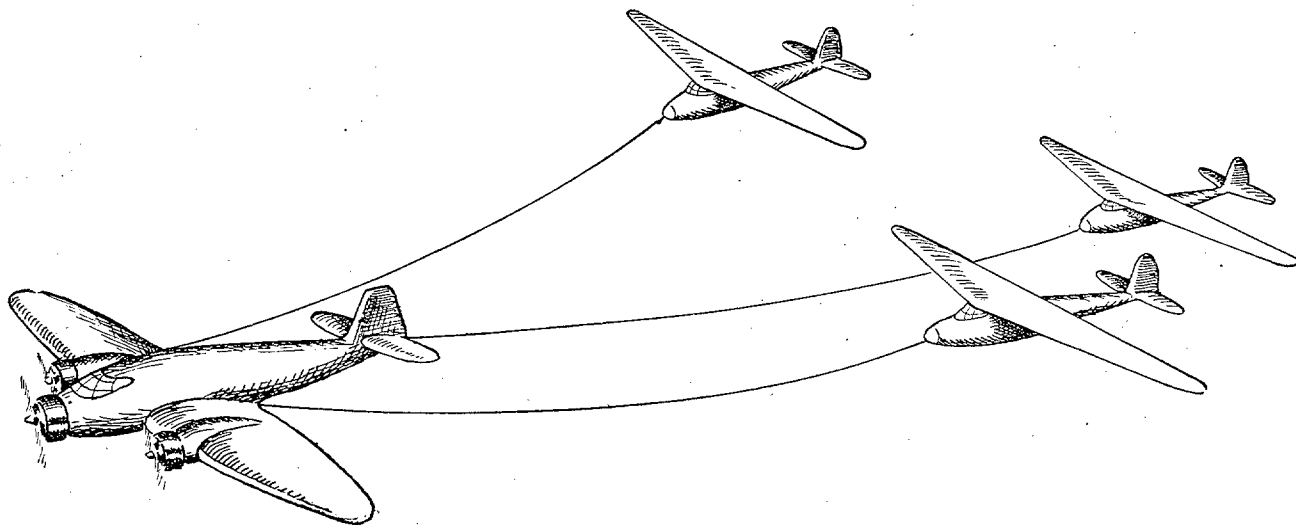


Fig. 3.— Remolque en patrulla. Solamente para arrastrar dos o tres planeadores.

Un detalle que se hace notar en alguna información para el remolque en tren, es que si los amarres de cable se hacen directamente a proa y popa, deja inhábiles los timones de los planeadores para maniobra que pudiera ser precisa aun dentro del escaso margen que permite la formación en tren. Para subsanar este defecto se propugna que los puntos de arrastre y tracción en cada planeador estén próximos a los centros aerodinámicos, como se esquematiza en la figura 2.

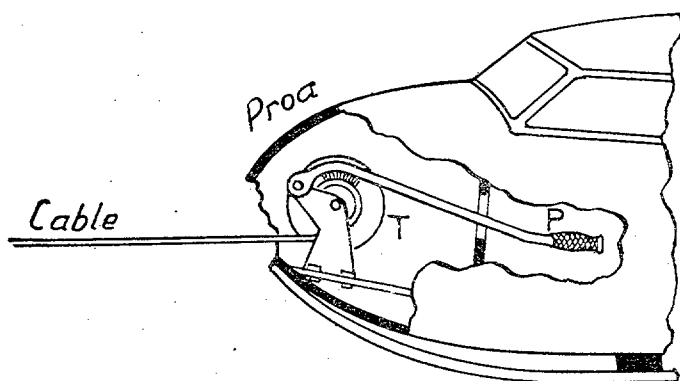


Fig. 4.— Sistema de tambor para arrollamiento del cable de remolque, con freno para graduar la aceleración en el despegue. T, tambor; P, mando del freno.

Es posible que entre planeadores y remolcador haya comunicación telefónica.

Viene a la mente la solución del despegue de estos trenes, que ya por sí ocuparían en tierra toda la longitud de un aeródromo. En la figura 4 se da idea de

dor y remolcados cola con proa, y por tanto, los cables completamente arrollados en los tambores, ocupando así poco espacio, iniciada la marcha del remolcador, el primer planeador cede cable hasta estar a la distancia conveniente de remolque en que con el freno suavemente se deja arrastrar progresivamente; en la misma forma actúa el segundo cuando tiene distancia respecto al primero, y así sucesivamente.

La seguridad en marcha tiene que lograrse por el "dominio absoluto del aire", sin el cual no será posible nunca esta operación y aprovechando momentos de escasa luz (crepúsculos o noches de luna). Según apreciación inglesa, este medio de transporte de guerra "es uno de los pocos en que el mordisco es peor que el ladrido", pues lanzados desde gran distancia, desde dos o tres mil metros de altura, llegan sin ruido a tierra y sin necesitar aeródromo, ya que posan en reducida superficie y más si no se toma en cuenta su destrucción. Como el talón de Aquiles es el piloto, pues no tienen otros elementos vulnerables como el avión (motor, hélice, combustible), los planeadores grandes son de doble mando para segundo piloto.

Algunas informaciones inglesas citan la suposición de hidroplaneadores con un pequeño motor para alcanzar la costa después de amarar.

Los planeadores aterrizan donde les indican los paracaidistas, a los que sirven de segundo escalón en fuerza y material, constituyendo Unidades que, si bien "d'élite", no exigen la especial preparación del paracaidista, ya que son fuerzas pasivamente llevadas a tierra; segundo escalón que, juntamente con los paracaidistas, tiene como principal misión apoderarse de aeródromos para dar entrada al tercer escalón. (En la primera parte de este trabajo se mencionó la organización de la División de desembarque aéreo.)

UNIDADES TRANSPORTADAS EN AVION

De ellas, poco me queda por decir que no sea conocido. Para los alemanes, "el alma" de su constitución ha sido la disponibilidad de miles del magnífico "bombardeo "demodé" "Ju-52", estupendo camión aéreo, dispuesto ya para transporte de tropas o de material, con grandes portales en su fuselaje para carga y descarga de material voluminoso.

Anteriormente se ha citado una noticia que procedía del Cairo durante la operación de Creta, en que se calculaba en 1.200 el número de los aviones de este tipo empleados. En noticias oficiales de Alemania se cita al General del Aire von Richthofen como jefe de la Agrupación de Unidades aéreas y de "numerosos Grupos de Transporte". Es lógico aceptar cómo los alemanes habrán dedicado atención a la organización y normas de empleo de estas Unidades especiales, que tendrán su antecedente en gran parte de lo que son los batallones de camiones en los Ejércitos terrestres.

En fecha reciente nos dió la Prensa referencia oficiosa del enorme esfuerzo de la Aviación de transporte del Reich, reflejado en un resumen de la labor efectuada en el frente de Rusia por una Escuadrilla de esta especialidad. Esta Unidad, compuesta de 15 aviones, efectuó entre el 22 de junio y el 8 de agosto 2.336 vuelos, con un recorrido de 444.000 kilómetros y llevando al frente una carga de un peso total de 2.700.000 kilogramos, y devolvió a retaguardia 2.581 heridos. Doce de los 15 aviones participaron en todos los vuelos. Como

puede apreciarse por la fecha, estos servicios se realizaron escasamente un mes después de la ocupación de Creta.

Cuando los paracaidistas y tropas de planeadores fueron conquistando los aeródromos, y principalmente el de Maleme; cuando aún éstos estaban bajo el fuego de artillería inglesa, los "Ju-52" aterrizaban y vomitaban sin descanso tropas alpinas austríacas. Es curioso anotar cómo estas fuerzas han aglutinado con las tropas de Aviación y cómo los mandos recíprocos se han compenetrado en la unidad de acción; recordemos que la primera colaboración de que se tiene noticia entre ambas fuerzas, al parecer tan dispares, fué en Noruega, episodio heroico de Narvik; ahora en Creta, bajo cielo y clima tan opuesto al de aquellas regiones, la unión ha dado igualmente magníficos resultados.

El esfuerzo que se exigió a este especial Ejército de ocupación de Creta por el Mando alemán fué verdaderamente extraordinario. Nada más gráfico a este respecto que la crónica enviada a un periódico inglés por su corresponsal desde la zona de operaciones. Los alemanes, según este corresponsal, ordenaron a sus Grupos de Transporte Aéreo: "Transportad hombres, estrellad aeroplanos, aterrizad donde convenga; pero que los hombres se aferren allí." Sobre estas bases han aterrizado cientos de aviones en las cimas de los árboles, en las laderas de las montañas, en el mar, en los pueblos; y podríamos añadir "sobre las cabezas de los mismos combatientes enemigos", como efectivamente se dieron casos.

(Continuará.)

