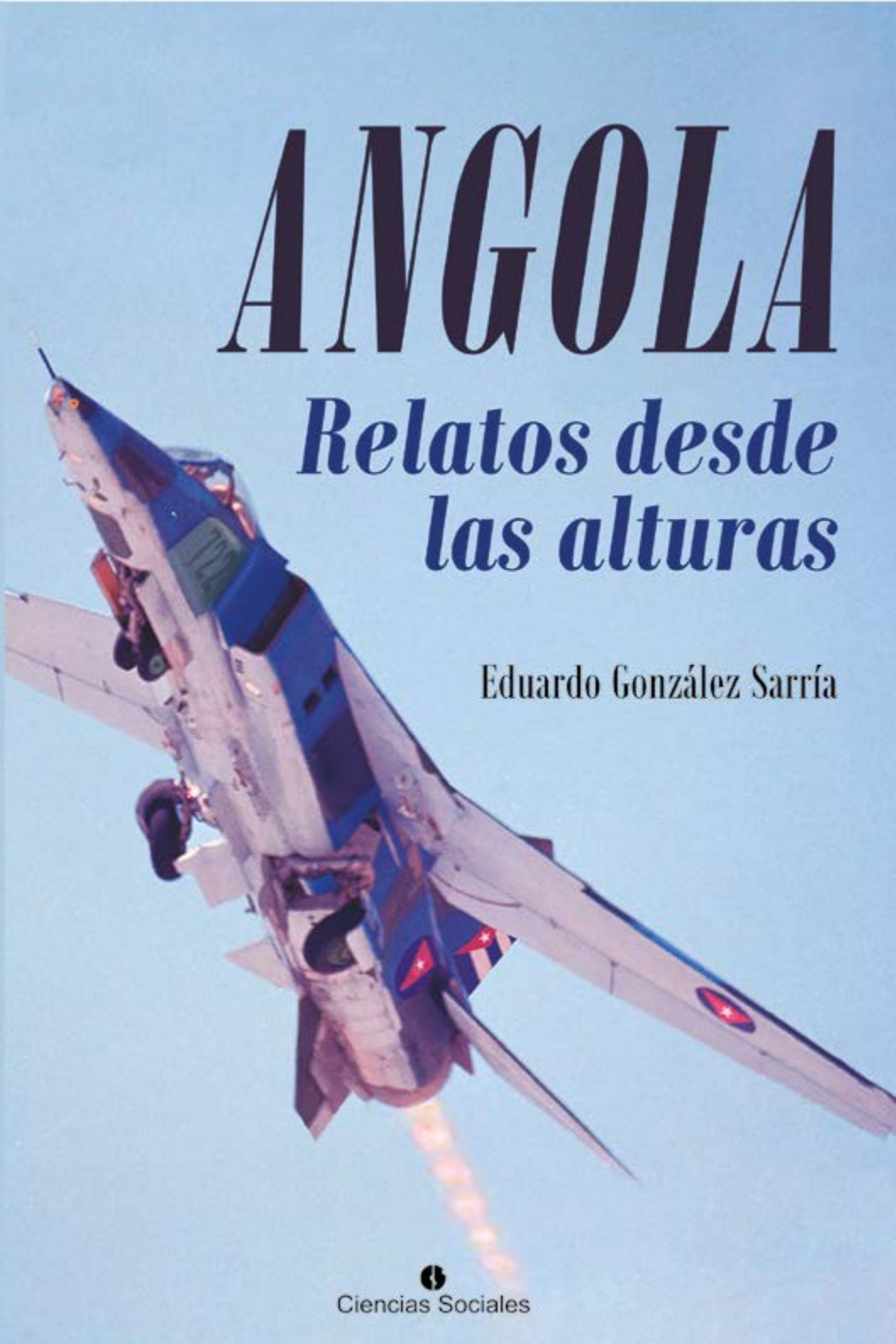
ANGOLA

Relatos desde las alturas

Eduardo González Sarría



Ciencias Sociales

Edición: Ramón Elías Laffita
Corrección: Magda Dot Rodríguez
Composición: Amarelis González La O
Diseño de cubierta: Yisell Llanes Cuellar
Realización de imágenes: Caridad Castaño Jorge
Diseño interior: Julio Víctor Duarte Carmona

© Eduardo González Sarría, 2023
© Sobre la presente edición
Editorial Nuevo Milenio, 2024

ISBN: 978-959-06-2523-7

Estimado lector, le estaremos muy agradecidos si nos hace llegar su opinión, por escrito, acerca de este libro y de nuestras ediciones.

INSTITUTO CUBANO DEL LIBRO
Editorial de Ciencias Sociales
Calle 14, no. 4104, entre 41 y 43, Playa, La Habana, Cuba
editorialmil@cubarte.cult.cu
www.nuevomilenio.cult.cu

Índice

PRÓLOGO / 6
AL LECTOR / 9
FAMILIARIZACIÓN / 11
    Luena, agosto de 1985 / 11
DERRIBO / 19
CUESTIÓN DE MUCHOS / 22
    Nova Lisboa, 1976 / 22
DECANO / 25
    Luanda, 1976 / 25
ESCAMBRAY / 27
    Nova Lisboa, 1976 / 27
TIMBALERO / 31
    Serpa Pinto, 1976 / 31
MILITANTES / 36
CULEBRA / 40
MULATA Y MULATICA / 55
CARAVANEROS Y PILOTOS / 60
TRIBUNAL / 67
MONOTONÍA / 72
    Lubango / 72
HUMILDAD / 76
RAPAZ / 80
O PRIMO MATAMBA / 84
    Menongue, octubre de 1985 / 84

CACTUS / 91
LA NOCHE / 101
IMPROVISACIÓN / 109
CEREBRO Y CORAZÓN / 114
CONFUSIÓN / 118
N'GONGO / 121
    Coronel de la FAPLA Roberto Leal Ramos Monteiro / 121
LINO / 131
DIFÍCIL Y HERMOSO / 138
INTERCEPCIÓN NOCTURNA / 141
    Huambo, 1986 / 141
FLORES / 157
POOL / 161
    San Antonio, 1995 / 161
CANAS / 167
    Base Aérea de San Antonio de los Baños, 1995 / 167
PILOTOS QUE CUMPLIERON MISIONES JUNTO AL AUTOR / 172
    De forma permanente / 172
    De forma temporal / 172
    Asesores soviéticos / 173
GLOSARIO DE TÉRMINOS / 174
TESTIMONIO GRÁFICO / 177
DATOS DE AUTOR / 190

... ninguno fue por oro,
fueron por un mandato de raíces,
y vuelven como el sol, sin más tesoro
que sus medallas y sus cicatrices.

JESÚS ORTA RUIZ,
el Indio Naborí

Prólogo

—Caimán siete y ocho, entrando.
Desplazó el acelerador a tope y movió las alas todo atrás.

La velocidad empezó a crecer a un ritmo espantoso al tiempo que la altura se hacía menor y su apendejamiento *mayor. A 1100 km/h y treinta metros sobre el terreno: esa era la forma de protegerse. A lo lejos se distinguía ya, difuso, el humo de las bombas anteriores y pudo corregir su rumbo. A unos cuatro kilómetros comienzan a pasarle por al lado las trazadoras que en solo unos instantes se multiplican como una plaga… y solo se ve una de cada ocho. El espectáculo era de* malapalabra. *Lo único que se le ocurrió pensar fue «yo quería misión, pero no tanta». Al entrar en el retículo de la mira hacia la posición enemiga, apretó el gatillo. La tonelada de bombas que llevaba se desprendió: el avión se aceleró aun más y más y más… hasta que haló el bastón con fuerza y en una trepada brusca, fue en busca de altura.* (Véase, «Militantes»)

En la narración tensa, rápida, con toques humanos, al lector le parece que es él quien combate y va a 1100 km/h pegado al suelo. No todo es acción porque en la guerra se pelea, pero también se entrena para la lucha, se hacen bromas, a veces si se puede se canta y cuando hay condiciones, hasta se bebe un trago, se habla de la operación que pasó y de la que se prepara, del peligro que acecha en la oscuridad a los pilotos y a la tropa en tierra. En noches cargadas de fantasmas, se piensa con nostalgia y pasión en las mujeres lejanas, inalcanzables bajo otro cielo y otra brisa.

Este libro es la historia que cuenta un piloto de combate en una guerra difícil, como lo fue la librada en Angola. Un piloto de MIG-23, un avión supersónico de geometría variable.

A comienzos del siglo XX, según los historiadores, entró en acción la guerra en el aire y desde el aire. La aviación militar se estrenó un año después de iniciada la Primera Guerra Mundial, en 1915, cuando los alemanes pusieron en acción el Focke E-2, considerado el primer avión de combate. Solo tres años más tarde, operaban ya en los frentes aviones de guerra como el Focke VII alemán, el Spad francés y los británicos. SE-5 y Sopwith Camel,

capaces de volar a 200 km/h y hasta 6100 m de altura. En un comienzo, los aviones se utilizaron como puntos móviles de observación desde el aire para el fuego artillero y detectar los movimientos del enemigo. Luego se les artilló y cargaron las primeras bombas, livianas y rudimentarias. Había nacido el piloto de combate y con ellos, una historia y una leyenda para bien y para mal. Cuando se combate por una causa que se asume justa y se golpea a las fuerzas militares enemigas, el piloto se siente moralmente satisfecho.

No creo que los pilotos norteamericanos que el nueve de marzo lanzaron un ataque masivo con bombas incendiarias que destruyó la cuarta parte de los edificios de Tokio, se hayan sentido orgullosos, ni tampoco —y hay evidencias de eso— los que condujeron el seis de agosto de 1945 el B-29 Enola Gay, que arrojó la primera bomba atómica sobre Hiroshima.

Los pilotos de la primera conflagración mundial ganaron estimación e, incluso, fama. Según algunas de esas historias, entre los primeros ases de los cielos europeos figuran el jefe de Escuadrón alemán Manfred Von Richthofen, apodado el Barón Rojo. Tenía a su haber 80 victorias hasta su muerte el 21 de abril de 1918. El francés René Fonck alcanzó 75 y fue el que sobrevivió a la guerra con más victorias. Otros brillantes pilotos de combate fueron el mayor Edward Mick Mannock (Gran Bretaña, 73), el mayor William Billy Bishop (Canadá, 72), el capitán Ernst Udet (Alemania, 62 victorias) y el capitán Edward N. Rickenbaker (Estados Unidos, 25). No mucho tiempo después de estos hechos, comenzó la literatura asociada a la aviación y la guerra aérea. En 1926, un piloto de fina sensibilidad y gran coraje, Antoine de Saint Exupery, publicó su primer cuento, *El aviador*. Pasó su breve y vital existencia del brazo de sus dos pasiones: la aviación y la literatura. El 31 de julio de 1944 salió a cumplir una misión de reconocimiento sobre su país, Francia, ocupada por los nazis y nunca regresó, pero dejó varios libros sobre pilotos civiles y de guerra y una obra maestra de la literatura mundial: *El principito*.

La Fuerza Aérea Rebelde se estrenó en Cuba con el ataque que hizo sobre el cuartel de La Maya el capitán Luis Alfonso Silva Tablada. La Fuerza Aérea Revolucionaria tuvo su bautizo de fuego en los combates aéreos y misiones a tierra durante la invasión por Bahía de Cochinos de 1961, lo que se conoce como la primera gran derrota del imperialismo yanqui en América. Con los viejos T-33, B-26 y Sea Fury; faltos de piezas de repuesto, se libraron aquellos combates.

Pero fue en África —Angola y Etiopía—, donde los pilotos cubanos combatieron en una guerra moderna, con aviones y contra aviones y defensa antiaérea modernos. Una guerra que cambió la historia de este continente,

explotado durante siglos. Pilotos angolanos combatieron junto a cubanos y soviéticos. Y lo hicieron bien.

Eduardo González Sarría pasó más de un cuarto de siglo observando la tierra desde el aire cuando no miraba los instrumentos del avión, que son más confiables que las sensaciones trasmitidas por los sentidos si se vuela a velocidades supersónicas o cuando se sale de una maniobra fuerte, o de noche, o cuando la bruma «lechosa» del cacimbo angolano, envuelve el avión y después de varios giros, entra en un *loop*, sale y las percepciones dicen que todo está bien pero los instrumentos señalan que no es así y hay que hacerles caso aunque los sentidos digan lo contrario. En eso le va la vida. Este hombre, cuando no estaba mirando la tierra desde el aire, estaba oteando las nubes desde tierra y se preparaba para la próxima misión, porque ser piloto no es un trabajo, es una pasión responsable. Ahora que ya no tiene sobre su cabeza la cúpula del MIG, ha emprendido la misión delicada y difícil de volar con los recuerdos, aplicar potencia para irse al aire y desplazarse seguro por el cielo angolano en tres misiones internacionalistas junto a sus compañeros; incluso, con los que como Saint Exupery, no retornaron de sus misiones, Esa lucha y por tanto, esta historia, es parte de esa gesta que con sangre y vida escribieron cubanos y angolanos en aquella tierra de donde solo se trajo los retos de nuestros compañeros caídos en combate.

Decía Shakespeare, que algo conocía de las pasiones y debilidades humanas, que el valiente muere una vez, el cobarde, muchas. Valor no significa ausencia de miedo, sino saber dominarlo. En algunos pasajes narrados aquí, se reflejan esas situaciones. Este no es un libro sobre héroes y tumbas como el título de la novela de Ernesto Sábato, sino de gente que sabe por qué lucha, que no quiere morir, si ha de ser, que ocurra con dignidad. Que no es perfecta, pero se esfuerza por ser mejor. Y si algo prueba los límites del ser humano es la guerra, porque en ella adelgaza el trecho que separa la vida de la muerte. Estos relatos desde las alturas se leen a velocidad impresionante. A mí, que amo la aviación y el mar, me sucedió. Hay que recorrerlo a velocidad crucero para disfrutarlo y entenderlo mejor.

ORLANDO CONTRERAS CASTRO
Periodista chileno-cubano

Al lector

En más de veinticinco años de vuelo se experimentan instantes de verdadera alegría; alcanzar metas, aunque sean pasajeras, compartir el éxito de los colegas o momentos de profunda tristeza cuando se pierden hombres magníficos en una profesión como esta; exige de mucho temple y dedicación.

Es cierto que la aviación de combate es riesgosa y se ha dicho que los hombres que la practican siempre están en época de guerra. No son pocos los hogares cubanos que han conocido el luto en el tiempo desde que existe la aviación revolucionaria, porque muchas de esas familias, no conoció en realidad cómo actuaron sus seres queridos, cómo eran en ese mundo especial de los hombres del aire y, sobre todo, al desconocer el entorno de las misiones en las que participaron para defender una tierra y un cielo ajenos. Esa fue la razón por la que este piloto decidió sentarse a trabajar en un oficio que, al compararse con el vuelo, es más solitario y no menos riesgoso. Además, está la expresión del ministro de las FAR Raúl Castro Ruz en términos de que «hemos sabido hacer la historia, pero no escribirla».

Quien narra estas historias pensó que iba a ser más fácil: pues desconocía los secretos prácticos del oficio más solitario del mundo, pudo notar que el mueble más necesario mientras escribía —el cesto de la basura— tenía una marcada tendencia a llenarse con rapidez sospechosa. El trabajo fue acometido sin vacilaciones y según pasaban los meses la labor se le hizo menos dura y quedó más satisfecho con menos esfuerzo, aunque nunca fue poco. Este trabajo recoge hechos vividos en su segunda misión internacionalista (1985-1986) con excepción de cuatro relatos en los que aparece en sus inicios el nombre de la ciudad y el año 1976. Todo aquel que participó en la epopeya internacionalista tiene un gran tesoro de vivencias que no debe perderse.

Durante cuatro años y medio el narrador de estos relatos se enredó con sus recuerdos y volvió a volar con aquellos jóvenes que no regateaban a la hora de asumir riesgos. Lo hacían espontáneamente, por una cuestión de

principios y por el amor a una de las profesiones más cautivadoras que existen. Muchos personajes que protagonizan estos hechos leyeron los textos originales, haciendo señalamientos de indudable valor. Desde el jefe de la Fuerza Aérea Cubana en Angola, pasando por un famoso músico, un piloto con mala suerte y hasta un actor de teatro, todos fueron consultados y escuchados para que este testimonio fuera lo más riguroso y fiel a la verdad histórica. Hubo observaciones que al instante ocasionaron enmiendas y otras no. A un trabajo como este se le quiere como a un hijo y se le defiende y cuida de la misma manera.

Estas cuartillas contienen una parte de la historia de la actuación de nuestra aviación en Angola, no circunscrita solo al vuelo y sus momentos más excitantes, sino al entorno y su gente, los jefes angolanos, sus pilotos y la cuota de sacrificios que todos debieron aportar.

Al escribir estas páginas, Eduardo revive la presencia de aquellos pilotos que despegaron para no regresar y agradecido les dedica sus memorias. Y también a sus familias, que podrán reconocer a seres queridos en los rasgos que una pluma insegura ha tratado de rescatar. Mención especial a Patricia, su hija, cuya imagen con tres meses de edad lo acompañó en la cabina del avión en algunos vuelos de acciones combativas y ahora vino a convertirse, en uno de los críticos de este esfuerzo, en el más fiel, estimulante y ácido de todos.

Estos recuerdos son los aciertos, errores, alegrías, tristezas y miedos de nuestros combatientes en Angola; es una exhortación a los pilotos de hoy a que repitan la experiencia e intenten dejar un legado a niños y jóvenes para que sean tan audaces como los protagonistas de este libro, quienes supieron brindar su sangre generosa a otros pueblos. Ellos tendrán nuevos desafíos que encarar y deseamos que lo relatado aquí ayude en ese propósito.

El autor

Familiarización

Luena, agosto de 1985

Los dos Mig-23, tripulados por Eduardo y Chirino, venían descendiendo. Ambos respiraron aliviados cuando pudieron distinguir la pista del aeródromo con aquella visibilidad tan mala. Durante todo el vuelo desde Lubango, no olvidaron el diagnóstico del colega, que les dijo: «Abran los ojos. Ahora la bruma es muy espesa y no se ve mucho». Luego, en el aire, comprendieron que el asunto era serio. Ninguno había aterrizado en Luena antes y no conocían la región de vuelos. Por eso habían ascendido hasta ocho mil doscientos metros —veintisiete mil pies— para no consumir mucho combustible y disponer de una reserva si a la llegada no encontraban el aeródromo y tenían que buscarlo. Los dos habían experimentado alguna vez la impaciencia que surge cuando no aparece la pista y la aguja del totalizador de combustible sigue con su inexorable acercamiento a la cifra cero. A eso se le llama «picazón por estar en tierra».

Se dispusieron a aterrizar. No había aviones ni de llegada o de salida, de manera que se incorporaron al tráfico y el contacto con la pista fue algo duro. Eduardo fue advertido de que la pista era estrecha, pero al parecer no lo tuvo en cuenta. Al entrar en la rampa ya el personal técnico les hacía señas. Parquearon ambos aviones donde les señalaban. Las cúpulas se abrieron y respiraron aire puro. Agradable sensación. El ingeniero Rafael Mesa Ferrín se le acercó saludando:

—Bienvenido a Luena, compañero jefe del Escuadrón.

—Hola, hombre, ¿cómo estás? —se dieron las manos.

—Ya nos instalaron en aquella barraca. Hay buenas condiciones. No hay quejas —dijo Mesa.

Intercambiaron algunas palabras más sobre el estado de los aviones y el tiempo de vuelo. Después de llenar el libro del avión, los pilotos firmaron y se dispusieron a asistir a una reunión que, en breves minutos, empezaría

en el aula de preparación de vuelos. La rampa resultaba pequeña para tantos aviones y helicópteros. Era evidente que comenzaba una gran operación ofensiva. Hubo saludos, bromas, buenas y malas, con los pilotos de los veintiuno. Había una escuadrilla cubana y una angolana. El líder de la angolana era un blanquito con la cara llena de espinillas llamado Casiano.

La reunión comenzó. Un mapa grande mostraba las direcciones de la ofensiva y los medios participantes. Su nombre era Segundo Congreso MPLA-Partido do Trabalho. El jefe de la Fuerza Aérea Cubana presentó a los distintos oficiales que llevarían las distintas responsabilidades. Entre ellos se destacaba un coronel angolano, de tez clara, llamado N'Gongo y algunos compañeros soviéticos. Fueron explicados los objetivos de la operación y el orden de su ejecución. Después se hizo un receso y Eduardo fue a ver a sus dos veintitrés. Por el camino vio al oficial angolano que acababa de conocer dando tratamiento a un subordinado cuya labor había presentado deficiencias: «*¿Nâo vai a cumprir a minha ordem*? ¡*Desaparece a tua pessôa, so cabrâo*»!

Para el cubano no estaba claro cuál había sido la causa de semejante descarga. Se dio cuenta que con ese jefe debía tenerlas buenas y pocas. Tiempo después vería a N'Gongo en igual faena con un piloto soviético y confirmó que el hombre se *engorilaba* contra todo aquel que trabajara mal o no cumpliera con su tarea, independientemente de lo consignado en su pasaporte acerca del lugar de nacimiento. Aquello le gustó, aunque resultara un tanto paradójico.

—Los aviones están listos, compañero capitán —dijo Mesa.

—Está bien. Que la gente descanse. Deja una posta junto a los aviones. Temo que tanto vehículo aquí nos dé un dolor de cabeza más. No hay vuelos para hoy, solo permaneceremos de guardia.

Mesa se dispuso a cumplir la encomienda y Eduardo sonrió al pensar en la calidad de la gente que tenía en el escuadrón. Los dos estaban cumpliendo su segunda misión en Angola, pero el ingeniero ya llevaba doce meses allí y Eduardo solo once días. Mesa impresionaba, además, porque siendo un cuarentón, el sol no lo cogía en la cama. Todas las mañanas corría para mantenerse en forma y su trato era muy comedido: nunca empleó el «tú» con su jefe.

El resto del día, estuvieron recibiendo aviones cargueros que dejaban bombas de aviación o combustible que trasegaban a los tanques en tierra. Al atardecer fueron tapadas todas las máquinas y los pilotos se dirigieron a la ciudad para instalarse en la casa donde iban a vivir. Un piloto de apellido Damhas ayudó a Eduardo a bajar sus cosas y entró primero a la casa. Parecía

un mayoral en su finca. Llamó a los cocineros. Se presentaron dos morenos gigantes que medían la misma distancia de Maisí a San Antonio que de Caibarién a Cienfuegos.

—Estos son Januaria y Mireya —dijo Damhas.

Los prietos sonrieron bonachones y tendieron sus manos. Era evidente que ya estaban acostumbrados a soportar al grupo de graciosos que atendían. Los dos cocineros eran de Guantánamo y Eduardo se alegró de toparse con paisanos.

Cayó la noche sin que lo notaran y cada uno dispuso sus cosas junto a la litera. Muy cerca de la cabecera colocaron el fusil AKM: no sería la primera vez que el enemigo les estropeaba el sueño con algunos morterazos. Cinco de la mañana. Afuera, el chofer daba acelerones cortos al camión, llamando a los que aun desayunaban. Cuando todos subieron al camión, este arrancó. Había un frío incómodo que con la velocidad del vehículo se volvía insoportable y todos se acurrucaban como pollitos bajo la lluvia. El trayecto hacia el aeródromo fue un suplicio. Las mejillas de los compañeros parecían de cartón y los ojos y la nariz dejaban salir su agüita, debiendo secarse las lágrimas y los mocos con las gorras, las correas de los fusiles o las mangas de la camisa.

En el aula habría una quincena de personas. Entró el coronel de la Paz y todos se pusieron de pie. «Sentarse», dijo. Aquí fueron planteadas algunas misiones. Una pareja de MIG-21 angolanos saldrían hacia el este en una exploración armada. La pareja de veintitrés volaría al norte a localizar la caravana Venceremos[1] para hacer enlace radial con ella, precisar su posición y brindarle cobertura mientras el combustible lo permitiera. Además, los pilotos debían familiarizarse con la región de vuelos.

El jefe advirtió: «No quiero gastadera de cohetes por sospecha de emboscada. Disparen solo si la caravana es atacada. «¿Está claro?», Estaba claro. En realidad, la zona de probable emboscada se encontraba más adelante, según explicó el coronel, pero a los caravaneros les gustaba saberse protegidos desde el aire, porque en ocasiones el enemigo se abstenía cuando tenía los aviones encima.

Después de concluido el planteamiento de misiones, Eduardo llamó a Carlos Rodríguez Pérez, *el Gordo* y le dijo: «Vas conmigo a buscar a la Venceremos, *adiváisia po tiplei*» (En ruso: *abrígate*. Que equivale a «ponte traje de

1 Esta caravana era la forma de abastecimiento de aldeas y ciudades y la Unión Nacional para la Independencia Total de Angola (UNITA) hacía todo lo posible por impedirlo.

vuelo»). Él aceptó gustoso, sacó su mapa y comenzaron a hacer los cálculos de vuelo. Debían dirigirse a doscientos ochenta kilómetros de distancia con dos cohetes aire-aire de combate lejano y dos bloques de dieciséis cohetes no dirigidos para apoyar con fuego a la caravana si el enemigo la molestaba. Llegó el médico con su instrumental y chequeó a ambos para el vuelo.

—Ahora podéis mataros, que con esta firmita estoy listo para vacaciones —dijo el galeno y aprendiz de bromista.

Despegaron limpiamente y pusieron rumbo a Cacolo, muy distante a doscientos kilómetros. Terminaron el ascenso a seis mil metros (unos veinte mil pies) y por debajo quedaba la bruma espesa llamada «cacimbo» que no dejaba ver nada. La atmósfera estaba tan sucia de polvo que producía una sensación opresiva y el placer de volar era menor. Esto no es Cuba: allí te instalas a mil metros y ves las costas norte y sur. Navegar es tan difícil como meter un dedo en la oreja, pero no ocurre así en Angola.

A los 17 minutos de vuelo lograron distinguir a Cacolo dentro de la bruma. Eduardo sonrió. En aquel lugar se encontraba su vecino Glauber Toirac, quien lo había llevado al hospital cuando a su mujer se le presentaron los dolores de parto. A pesar de los problemas gástricos que tenía, Toirac había insistido en cumplir la misión, por lo que, al agradecimiento, el piloto unía su admiración por ese buen amigo.

Ahora debían volar con un nuevo rumbo al tiempo que ambos llevaron sus aceleradores todo atrás y comenzaron un descenso que los llevaría a un banco de nubes. Empezaron a perforar a unos cuatro mil metros. Estando dentro de las nubes, llegó el momento de girar hacia la derecha y así lo hicieron para cruzar la carretera de forma perpendicular. Al salir de las nubes vieron la carretera al frente y en ella, la caravana detenida.

—Vamos al canal de cooperación —dijo el líder.

—Copiado —respondió el Gordo.

Apenas cambiaron de canal, oyeron la voz de uno de los apuntadores.

—Rápido, este es Culebra, ¿cómo me copia?

—Alto y claro. Estamos sobre ustedes, los veo parados. ¿Algún problema?

—Todo tranquilo. Estamos sacando boniatos.[2]

En ese tiempo la Venceremos tenía uno doscientos cincuenta o trescientos carros. Esto inquietó al piloto: «¿Cómo defenderla siendo tan larga?» Unos días más tarde lo sabría.

2 Argot de caravaneros, extrayendo minas.

—Rápido, ¿puedes explorar el quimbo situado cuatro kilómetros por delante de mí?

—Deja ver —respondió Eduardo y observó el grupo de casas de barro que había abajo. Hacia allí enfiló la nariz del avión.

—Gordo, voy a descender. Si me tiran me dices desde dónde.

—Dale —contestó su número.

La aldea parecía no tener vida. Estaba desierta.

—Culebra, el quimbo parece vacío. No se ve a nadie.

—Vacío, ¡Qué va! El olor a *kwach*[3] llega a una legua. Hazme una exploración con el fuego.

—¿Exploración con el fuego? Eso no lo hacen los aviones —Eduardo recordó la cartilla que les había leído el coronel.

—No puedo, hermano. Tengo instrucciones de solo tirar si a ustedes los atacan. ¿No tendremos *bacterias* por eso?

—No, rápido, nunca.

La extracción de las minas obligaba a los caravaneros cubanos y angolanos a vigilar la espesura con las armas listas. Los aviones, por su parte, abejeaban a todo lo largo del convoy. La espera siempre aburre.

—Cinco veintiuno, el uno dieciséis —dijo el Gordo.

Era el resto de combustible necesario para el regreso expresado en centenas, o sea, mil seiscientos litros.

—Bueno, Culebra, nos vamos. No se atraganten con los boniatos.

—No son comestibles. Los esperamos mañana: chao, chao —respondió el apuntador.

El piloto adelantó su acelerador hasta que las revoluciones alcanzaron 94 % e inició un ascenso suave rumbo a casa, como se dice usualmente.

Dentro del cacimbo debieron volar otra vez guiándose por los instrumentos del avión. No tenía sentido mirar hacia fuera; la tierra no era visible dentro de esa atmósfera lechosa en la que ningún piloto se siente a gusto: es un ambiente opresivo, hostil. Habiendo quedado el cacimbo por debajo, ambos aviones nivelaron y con potencia de crucero, continuaron su regreso bajo un sol que entraba ardiente por la transparencia de la cúpula y hería las pupilas. Ambos bajaron el cristal oscuro del casco y desapareció la molestia. Doce minutos después la voz del capitán Jorge Omar Colás les llegaba por la frecuencia. Era el navegante de conducción.

—Los tengo en pantalla. Distancia a casa ciento diez.

3 Soldado de la UNITA.

—Copiado, ciento diez. ¿No tienes a nadie llegando? El cacimbo está de *ampanga*.

—Nadie. Tomen rumbo uno-siete-cero para entrar directo.

El buen Colás sabía que la visibilidad reinante le obligaba a brindar la máxima ayuda a los aviones en su recuperación, pues la entrada al aeródromo debía realizarse con el rigor necesario y que sirviera como entrenamiento para casos futuros. Ellos banquearon hacia la derecha y asumieron el nuevo rumbo que le indicaba el navegante. El líder recogió el acelerador unos milímetros para bajar la potencia a 80 % y disminuir la velocidad hasta seiscientos kilómetros por hora. Varios minutos después volvió Colás a la frecuencia.

—Cinco-veinte, comiencen el descenso hasta dos mil. Velocidad vertical treinta metros por segundo.

—Recibido —respondió el otro.

Las dos máquinas hundieron la nariz y entraron en la nata del cacimbo, volviendo a tener que volar en condiciones de instrumentos sin salirse ni un poquito de las órdenes que daba el navegante.

—Comience a girar por la izquierda para rumbo de aterrizaje ciento diez.

—A ciento diez —Eduardo inició el nuevo giro y después de banquear, miró hacia abajo y comenzó a distinguir la tierra de forma muy vaga.

La altura seguía disminuyendo; estaban cruzando mil metros. El líder pensó que ya debían separarse los dos aviones y le hizo la seña al número: hundió los pedales alternativamente y su avión meneó la cola a uno y otro lado. El Gordo apretó dos veces el botón de transmisión de su radio, con lo que se escuchó una especie de «tic, tic». Así respondía que había entendido la orden y su avión empezó a quedarse atrás poco a poco.

—La pista delante a quince kilómetros, rumbo correcto.

—Enterado, tren abajo —contestó el piloto y movió la palanca del tren a la posición desplegado.

Tres luces verdes indicaron que las tres patas habían salido. Por el periscopio pudo ver también que el otro avión sacaba sus trenes y se mantenía unos cuatrocientos metros detrás.

—Flaps abajo —dijo Eduardo y apretó un botón con su mano izquierda. Las aletas salieron. La velocidad fue cayendo hasta trescientos sesenta kilómetros por hora y moviendo el acelerador, el piloto no dejó que disminuyera más.

En la pizarra empezó un parpadeo de color rojo y al investigar la causa, en el tablero de luces vio encendida la señal QUEDAN 600 LITROS que en esta situación no representaba nada del otro mundo, de manera que siguió prestándole atención a la aproximación. Al mirar hacia fuera comenzó a distinguir, por fin, la franja pavimentada donde iban a contactar con la madre tierra.

—Pista a la vista —pronunció y los tres se sintieron libres de una carga incorpórea pero muy tangible.

Después del aterrizaje parquearon en la rampa junto a los técnicos; el ruido de los motores cesó y los dos pilotos se juntaron en el trayecto hacia el Puesto de Mando.

— ¿Cuánto combustible tenías cuando apagaste el motor?

—Cuatrocientos —contestó Carlos.

—Y yo un poco más. O sea, cuando ataquen la caravana vamos a quitarles los cohetes aire-aire y así consumiremos menos, decidió el líder de la pareja.

En el aula del Puesto de Mando los esperaba el jefe de la Defensa Antiaérea y Fuerza Aérea Revolucionaria (DAAFAR) coronel Tomás Benítez y el coronel Eduardo de la Paz. Los pilotos informaron dónde estaba la caravana y sobre el trabajo de extracción de las minas.

— ¿Se ve muy larga? —inquirió uno de los jefes.

—Ajá, para defenderla vamos a sudar tinta —fue Carlos quien respondió.

—Es aquí donde la van a atacar, después de que pasen Cacolo. El lugar está a favor de ellos y no van a resistir la tentación de repetir la emboscada del año pasado, ahí mismo será; me la juego —dijo el coronel de la Paz.

El punto señalado estaba a doscientos kilómetros del aeródromo. Eduardo se apartó hacia el escritorio y en una hoja de papel se puso a calcular a *grosso modo* el gasto de combustible, tiempo de permanencia y el armamento que podían llevar. El piloto número dijo:

—Debemos convertir los aviones en cazabombarderos tarde o temprano.

Él lo había pensado, pero no se sentía seguro todavía como para comenzar a introducir variantes.

—Esperemos a ver cómo se desarrolla esto —dijo.

La conversión a cazabombarderos significaba la sustitución de las vigas de los cohetes aire-aire por las llamadas vigas universales, donde podían suspenderse bombas y cohetes no dirigidos (nuestro pueblo los llama también mazorcas) y en general, este cambio proporcionaba una mayor capacidad aire-tierra al costo de una merma aire-aire, pues no podrían suspenderse los

cohetes de combate lejano, sino nada más los de combate cercano. Ese cambio se hacía en los dos aviones en el transcurso de una mañana de trabajo.

El jefe del Escuadrón volaba el MIG-23 BN hacía ocho años, pero llevaba dos meses volando el 23 ML, que estaba en Angola y le gustaba su ligereza, los mandos eran más blandos, muy maniobrable, el motor más fuerte y era una respetable plataforma de fuego. Su papel principal era la intercepción de aviones enemigos. Disponía de radar, goniómetro térmico y mira óptica para el fuego visual sobre el objetivo y en las acrobacias verticales se distinguía por su energía y obediencia. Volarlo producía verdadero deleite. Para cambiar la posición de las alas tenía la palanquita junto al acelerador y manualmente el piloto seleccionaba la geometría o posición de las alas de su interés. Muchas veces una posición incorrecta del ala producía un gasto excesivo de combustible, por eso los instructores insistían en una atención especial a ese aspecto del vuelo. Eduardo decía: «La posición del ala hay que ponerla con la mano y con la cabeza». Por esa causa, ya él mismo había tenido que aterrizar *lamiendo* el combustible de los tanques en vuelos de preparación combativa. Si algo bueno tenía como piloto era que sabía reconocer de inmediato cuándo había volado con la aguja de su biorritmo en el sector correspondiente a idiota. Conocía que cuando impartía clases o dirigía una preparación de vuelos, los pilotos cuchicheaban entre sí: «Ya Eduardito está soltando sus fórmulas», era costumbre escribir las ecuaciones de las materias de vuelo, incluso, las preguntaba a menudo. Quisquilloso y detallista hasta el extremo, decía que un piloto debía ser autosuficiente en el buen sentido de la palabra. Él lo era en el bueno y en el malo. Lo cierto es que le gustaba estudiar y lo hacía de buena gana tratando de ganar adeptos para su causa: no siempre lo conseguía y por eso se encabronaba con algún que otro aviador. Para aquellos momentos, él había acumulado dieciséis años de experiencia de vuelo y en lo profesional era, como se dice, un piloto viejo o maduro. Le gustaba mucho volar como instructor donde se sentía a sus anchas al ver cómo un alumno se desarrollaba en los diferentes ejercicios y llegaba a ejecutar los elementos del vuelo más complejo con más calidad a veces que el mismo maestro. En estas labores era paciente y como regla no usaba palabras altisonantes pero llegado el momento, podía ser más cáustico que la lejía.

Derribo

—Arriba mi palomasss, hay que volal mucho hoy —la voz se hacía acompañar con golpes en la estructura de la litera donde Eduardo todavía dormitaba.

—Januaria, mal rayo te parta —dijo Mauricio.

La casa cobró vida llenándose de ruidos y palabrotas. Se oía el sonido de los chorros de agua en los baños y el aroma del café recién colado llegaba hasta el cuarto. Eduardo se sentó en la cama y empezó a vestirse. El resto hacía lo mismo y algunos estaban ya en la cocina. Colás salió con la toalla enredada en el cuello, el jabón en una mano y en la otra el cepillo de dientes. Estaba feíto con las pasas revueltas y los ojos semicerrados. El piloto se estiró con placer. En la casa retumbó la voz de uno de los cocineros:

— ¡Coñooó, Colá, pero *¡qué péte a boca, nagüe!*

La carcajada fue inmensa. Él se rió por lo bajo y escuchó a los demás como se enredaban en la bizantina discusión de quién hablaba más correcto el español en Cuba. Los ejemplos contra los habaneros fueron el capbón, la vetdá y lo bápbaro y aquellos ripostaron contra los orientales los consabidos polqué, recatao y el típico cantaíto. Ambos bandos desayunaron sin concederse la más mínima tregua ni plegar sus banderas. Cuando el pinareño Chirino quiso intervenir, lo callaron con el asunto de una concretera olvidada en el interior de un teatro después de concluida su construcción.

El viaje hacia el aeródromo con el frío aplacó la discusión y arribaron aterIdos como era costumbre. Los pilotos fueron a ver a la gente de tierra y a chequear los aviones que ahora tenían colgadas dos bombas de 500 kilogramos cada uno. El día anterior habían estado batallando con la computadora de navegación del avión para introducirle las coordenadas de la base enemiga hasta que lograron su propósito: el equipo mostraba los datos necesarios para conducir el MIG al objetivo. Solo quedaba asistir a la reunión de prevuelo y recibir la autorización de salida.

Eduardo había seleccionado a Chirino y a Carlos para ese vuelo de combate. Los tres prepararon el trabajo y sus cálculos de forma conjunta para ir seguros y sin tropiezos. Era la primera vez que ambos iban a bombardear en este avión y querían emplear el radar para que los impactos fueran precisos. De manera que la labor sería compleja y por eso ensayaron mucho las operaciones en cabina hasta el automatismo. Entonces consideraron que estaban listos. La reunión duró poco: horarios, códigos y tabla de identificación. Además de la pareja cubana, volaría una escuadrilla (cuatro aviones) tripulada por angolanos que debían golpear dos bases enemigas al sur. El jefe de ese grupo era Cassiano. El dirigente de los vuelos sería Eduardo.

Los arranques fueron haciéndose en el orden acordado. Primero despegaron los angolanos consumiendo la pista completamente. Pero el avión de Cassiano, poseedor del motor más débil de potencia, se fue al aire levantando polvo ya fuera de la pista: «No debieron suspenderle ese peso de bombas», pensó Eduardo.

Le tocó el turno a los veintitrés y por sus características se fueron al aire de forma convincente y consumiendo menos pista. Pegadas al fuselaje se distinguían sus dos bombas en forma de pez de color gris. La pareja se perdió a lo lejos. Un sentimiento nuevo se iba apoderando de él a medida que pasaban los minutos. Eran dos aviones con pilotos de su escuadrón que habían salido a algo riesgoso y se sentía inquieto. Ya se acostumbraría según pasaran los meses. Conmutó la radio. Por la frecuencia salieron las voces de los angolanos disponiéndose al ataque. Se oía bastante bien con algunos ruidos de la estática. Justo en ese instante pudo escuchar al subteniente Domingo Antonio, *Mingo*; que, recuperando la picada, recibía un impacto del fuego antiaéreo.

—¡*Tenho uma avería no aparelho!* —gritó el piloto.

Eduardo se paró de un salto.

—¿Dónde está la tripulación de Búsqueda, Salvamento y Rescate (BSR)?

—Mírelos allí, capitán —contestó alguien.

—¡Ve y diles que tienen arranque, taxeo y despegue con rumbo sur, vivo!

—¿*Qué avería você tenh*? —preguntó Cassiano.

—¡*Dois hidrosistemas*...! *que nâo*...

—*Volta a casa. ¿Cuál é a vossa posiçâo*? —volvió a preguntar el líder angolano y ya no hubo respuesta.

El silencio invadió el éter. El mayor Ernesto Escarrá se acercó con paso rápido:

—Voy a salir en el MIG-21 UM con Damhas para llegar antes que el helicóptero. Lo llamaré por la frecuencia de emergencia a ver si se catapulteó.

—Dale. Aguantaré el helicóptero hasta que tú decidas que salga —respondió el dirigente de los vuelos.

La dotación de la BSR se mantuvo abordo con la radio conectada y lista para despegar. Ese grupo tenía una escuadra de tiradores, un paracaidista y el médico. Su misión era localizar y rescatar al piloto en desgracia a como diera lugar. Los aviones fueron regresando. Llegaron primero los veintitrés y después las tres máquinas de Cassiano. Por primera vez veía Eduardo un lugar en el parqueo donde el técnico esperaba su avión innecesariamente.

Escarrá y Dahmas despegaron. Estuvieron en el área media hora y también volvieron sin haber contactado al piloto por radio. Se reunieron en el aula con los jefes para un análisis preliminar del asunto. Los participantes modelaron cómo atacó cada uno teniendo en cuenta la posición del sol. Las conjeturas señalaban diversas direcciones, pero hubo coincidencia en una cosa: había que ejecutar la salida del ataque haciendo maniobras contra la defensa antiaérea. Luego estuvieron escuchando la radioconversación grabada sin detectar nada nuevo. Horas después aterrizaba un bimotor Fokker F-27 con una comisión de altos oficiales angolanos para la investigación del suceso. Uno de ellos abrazó fuertemente a Eduardo. Era Francisco López Alfonso, *Hanga*; jefe de la Fuerza Aérea Popular de Angola. Hacía varios años que no se veían. Se habían conocido en 1976, durante la primera misión del cubano. Conversaron largo rato, indagaron por conocidos comunes y comentaron los tiempos pasados. Cuando el púrpura comenzó a teñir la tarde, se retiraron a la ciudad para el descanso. Esa noche no hubo alegría y todos tardaron en conciliar el sueño. «Han pasado dos semanas en Angola y ya veo el primer piloto derribado. El fuego antiaéreo ha de ser algo con lo cual debo lidiar en esta segunda misión. Seguro estoy que las contracciones estomacales van a ser más frecuentes esta vez», así recordaba Eduardo aquella primera misión, nueve años atrás.

Cuestión de muchos

Nova Lisboa, 1976

La noche había caído sobre la ciudad y sentado en el muro de la casa, Eduardo, que entonces era uno de los aviadores más jóvenes, rasgaba las cuerdas de una guitarra. A su alrededor otros compañeros distraían la mente después de un día lleno de ajetreo. En aquel momento los pilotos hacían guardia en un trailer con capacidad para cuatro personas, soportando el doble, desde el amanecer hasta llegado el crepúsculo y cesaba el acoso de las moscas y el calor. La pista no tenía luces para vuelos nocturnos y todos los tripulantes estaban desactualizados. Por eso, la guardia nocturna carecía de sentido. La puesta del sol era el momento del esperado descanso diario. Casi era una liturgia: cada noche, luego de la comida, hacían su grupito y los sones de Carlos Puebla y Joseíto Fernández se dejaban oír con mucho sentimiento y dudosa afinación. Era la forma de esperar el sueño. Así estaban una noche a principios de marzo cuando llegó hasta ellos un vehículo apurado del que descendió un oficial preguntando por los pilotos.

—Aquí, aquí. ¿Qué hay, hermano? —dijo uno.

—El asunto es este: me ordenaron avisarles que despegó un avión de Sa da Bandeira con un cubano grave a bordo y lo traen para el hospital de aquí. Quieren que ustedes le señalicen la pista con fogatas o algo así.

Mientras era dada la noticia a los jefes, *el pilotico* guardó el instrumento. Al salir, el zafarrancho estaba formado. El asunto no era fácil y la complicación principal radicaba en la rapidez que exigía un caso como ese.

—¿Qué tiempo hace que despegó el avión? —preguntó el comandante Pita.

—Es probable que ya esté por aquí —contestó el compañero portador del mensaje. Trae a uno mordido por una cobra.

Todos los vehículos disponibles salieron disparados con el máximo de compañeros en dirección al aeródromo. En una de las instalaciones vivían

los técnicos que a la llegada de los vehículos se agruparon como al decretarse una alarma de combate. El comandante Cortés habló.

—Samuel, trae varias latas de combustible, necesitamos sacos de yute. Vamos a iluminar la pista urgente. ¿Dónde están los mecheros?

—En el cuarto de los extintores —dijo el ingeniero.

—¡Sáquenlos! ¡Vivo!

Los mecheros tenían forma esférica y eran metálicos. Cuando todos los materiales estuvieron disponibles, comenzó la preparación de las rústicas luces. Un grupo llenaba las esferas con el kerosén extraído a los aviones. Otro preparaba mechas con pedazos de los sacos traídos a saber de dónde y enseguida eran introducidas en la boca de aquellos recipientes. Al cabo de unos veinte minutos, el piso se había llenado con los mecheros ya listos. En dos vehículos fueron distribuidos a partes iguales. Los dos carros salieron hacia la pista. Para entonces, uno de los pilotos se había sentado en la cabina de un MIG y lograba enlazarse con el DC-3.

—Te repito: en diez minutos la pista estará encendida... regresa con confianza... la ambulancia también está aquí... Ok, ¡guapea!

Salieron hacia la pista con las antorchas para culminar el trabajo. Hasta la mascota, un monito bautizado como Kiko, daba chillidos y corría de un combatiente a otro sabiendo que algo grave ocurría. Se decidió poner las luces con intervalos de cien metros en los dos mil seiscientos que era la longitud de la franja. Cada camión escogió un lateral y se estableció un singular relevo de postas con el vehículo en marcha. Los de las antorchas eran el último elemento y venían encendiendo los candiles. El contorno de la pista comenzó a definirse.

En aquel trajín Eduardo tuvo que relevar a uno de los que corrían colocando mecheros pues se había extenuado. «Qué flojito», pensó y se lanzó del camión a cumplir su tarea. Al colocar tres de los artefactos se dio cuenta por qué se había cansado el otro. Con toda la boca abierta respiraba a pleno pulmón y el corazón adquirió un ritmo galopante. El grupo entero había olvidado que estaban a casi dos mil metros sobre el nivel del mar y la falta de oxígeno les cobraba el esfuerzo a todos los que corrían sin excepción. Tuvieron que rotarse cada dos luces. Por fin, toda la pista estuvo iluminada y su aspecto era bueno. Para más seguridad en el umbral fueron puestos dos vehículos con su luz corta dirigida hacia la senda de planeo para indicar al piloto la zona de contacto. Todavía con la respiración alterada, miraron todos hacia donde ya uno señalaba el destello rojo del beacon del avión.

—¿Quién trae la máquina? —preguntó Méndez Bozán, el político.

—La voz me pareció la de Patillas —respondió el piloto que lo había contactado por radio.

El nunca viejo Dc-3 se incorporó al tráfico y con gran cautela enfiló hacia la pista. Ya en cálculo final, sacó sus faros de aterrizaje y vino a nivelar justo frente al primer grupo, posándose magistralmente en la zona de contacto marcada por los vehículos.

—Es de los buenos —pensó Eduardo.

Cuando logró parquear en la rampa apagó sus motores y por la portezuela fue sacada la camilla con el compañero en estado grave. Su aspecto no presagiaba nada bueno: estaba inconsciente, le habían hecho la traqueotomía y tenía dos sueros a medio consumir que eran sostenidos por un enfermero. La ambulancia salió disparada hacia el hospital.

Por fin apareció el héroe de la jornada: el teniente Tomás Montero, Patillas para sus acólitos. Fue estrujado su poquito, lo felicitaron y él agradeció la labor de iluminar la pista.

—Gente, esto parecía un aeródromo de primera, palabra. Realmente increíble.

Al cabo de trentitantos años, Eduardo recuerda con nitidez los detalles de aquella noche en que el avión trajo al compañero mordido por una serpiente, con una tripulación fuera de entrenamiento nocturno; la carrera agotadora poniendo las luces y la satisfacción de conocer *a posteriori* que el compañero salvó su vida, aunque no pudo continuar la brega hasta Cunene. Quizás, si se descubre en estas líneas, quiera agradecer a todos por haber contribuido a salvarlo.

Decano

Luanda, 1976

Por los primeros días de mayo fue anunciada una reunión en el edificio del Estado Mayor dentro de la Base Aérea no. 9. Era la parte militar del aeropuerto de la capital angolana.

Asistieron el jefe de la Misión Militar Cubana; el entonces primer comandante Enrique Carreras que se había hecho cargo de la Agrupación DAAFAR; los representantes de retaguardia y los pilotos de los dos escuadrones. El asunto a tratar era el planteamiento de futuras misiones que incluían la basificación en Cabinda de una parte de los aviones. El nuevo jefe de la agrupación había llegado de Cuba con un no disimulado deseo de desplegar nuevamente sus alas y se le veía animoso. Los laureles ganados en Girón se aprestaban a reverdecer. Estaba en su medio: aviones, vuelos, misiones y pilotos, muchos de los cuales habían pasado por sus manos de instructor.

En el hospital estaba el señor Rafael del Pino aquejado de dolores de lumbago. Esto había determinado su sustitución, unido a otros hechos que aun no se conocían. Todavía no había llegado a la traición.[4] Pronto andaría en su búsqueda, eso sí.

Después de las explicaciones necesarias, los distintos representantes precisaron misiones y plazos respectivos. Cuando ya no hubo más preguntas, el comandante de división Colomé Ibarra dijo algunas palabras. Ya al final, puso una mano en el hombro derecho del decano maestro del aire. Había cariño en su voz.

—Y usted, no me vaya a volar aquí. Hay que abrir paso a los más jóvenes —y mirando hacia los pilotos, prosiguió: ¿Ustedes saben una cosa? Es que el Viejo es una reliquia de nuestra aviación y hay que cuidarlo, porque si se le

4 En el año 1987 secuestró un avión y se fue hacia los Estados Unidos.

deja es capaz de quitarle el avión a cualquiera y ponerse a cumplir misiones. Yo lo conozco bien.

Ni el tono respetuoso, ni la mano en el hombro, ni la sonrisa del jefe de la misión pudieron atenuar lo que sintió aquel hombre. Su rostro perdió el brillo y no dijo una palabra. Todos se dieron cuenta de cuán duro resultaba para el Viejo aceptar la nueva condición. Las alas majestuosas, estando recogidas, debían estorbarle mucho al andar por tierra.

Escambray

Nova Lisboa, 1976

A cuatro mil quinientos metros estaba el borde superior de las nubes. Al recoger los gases, las revoluciones se redujeron a 75 % y estaba descendiendo dentro de la capa; el Mig-21 Mf no se sacudía: eran estratos que cubrían toda la zona de vuelos y no portadoras de turbulencia. La aguja del radiocompás señalaba cero grados, lo que significaba que el avión volaba hacia el aeródromo. Eduardo movió el interruptor del receptor y dos letras en clave morse se dejaron oír en los audífonos: NL; NL; NL... Eran los indicativos del radiofaro de Nova Lisboa que trabajaba establemente. Volvió el interruptor a su anterior posición y cesó la telegrafía.

Salió de las nubes a ochocientos metros y a unos veinte kilómetros delante pudo ver la pista al sur de la ciudad. Todo bien.

La misión había sido la cobertura de la caravana que se movía hacia Serpa Pinto y había ido solo. El apuntador nunca le indicó que usara el armamento, de manera que regresó con el módulo completo más preocupado por navegar bien que por otra cosa. Después del aterrizaje, taxeó a la rampa donde era aguardado por su gente.

—¿Dónde están los carros? —preguntó el comandante Emer Juan Pita.

—Cruzan Chitembo en estos momentos. Todo en paz —respondió el joven teniente.

El jefe tomó el mapa del *pilotico* y buscó el punto por donde se movía la caravana.

—Ajá. ¿Y el tiempo?

—Cubierto completo; borde inferior, ochocientos. Visibilidad buena.

—Bien, ve a descansar. Hoy tenemos actividad cultural por la tarde con unos actores de teatro.

En la explanada, al centro de las pistas, se había instalado una tarima rústica y por allí se afanaban los artilleros. «¿Qué teatro será ese?», pensó

extrañado. Un rato antes de la hora prevista se encaminó hacia la casa de campaña que estaba junto a la tarima. Allí estaban los actores y actrices del grupo. Fue Sergio Corrieri quien se dirigió a Eduardo. Estaba sentado en un taburete al centro de la lona.

—Oye, piloto, deja ver el arma esa.

Se refería a la pistola-ametralladora con la cual volaban en aquel tiempo y que Eduardo llevaba a la cintura. Extrajo la ZK de la funda, retiró el cargador y comprobando que la recámara estaba vacía, se la pasó al director del grupo Escambray que la estuvo observando por todas partes.

—¿Qué tal es, eh? —preguntó.

—Nosotros la llamamos «Lupara». Pero por lo celosa, es mejor nombrarla «matacompañeros». El resorte es muy suave. Conviene fijar el carro con el seguro para evitar un tiro escapado —explicó. Luego, tomándola con una sola mano, hizo un movimiento brusco y el carro quedó en posición trasera, lista para hacer fuego.

—¿Lo ve?

—¡Pues sí que es celosa, *concho*! —concluyó el actor.

Alguien llamó a escena y todos salieron rumbo a la tarima. Los militares se agruparon para ver la función. El grupo presentó unos cuentos de Onelio Jorge Cardoso. Los asistentes conocieron de los trabajos que pasó la muerte detrás de la vieja Francisca; después, un cangrejo quiso construir su casa en un árbol porque nadie lo había hecho antes; el cuentero Juan se encabronó con los incrédulos y un boniato fue necesario para cerrar los ojos recalcitrantes de un muerto de hambre. El tiempo se había ido tan rápido que no se dieron cuenta y la función terminó cuando el sol dejó de luchar y dio paso al crepúsculo. La magia desapareció dejando en todos la sensación de haber descansado. El trabajo del grupo Escambray gustó mucho. Los aplausos fueron cerrados y de corazón. El público se retiró de mala gana.

En los meses siguientes sucedió algo curioso: cuando la aviación se basificó en Serpa Pinto, allí estaba el grupo Escambray. Luego le tocó a Mosámedes recibir a los aviones y días después llegaron los actores. Por último, cuando se regresó a Luanda, volvieron a encontrarse alas y tablas. Los artistas se movían a sus funciones en una guagüita y Eduardo junto a sus compañeros, vivía asombrado de que no hubiesen caído en una emboscada con tantos viajes por las carreteras del sur. De hecho, parecía que les molestaba no haber sido tiroteados en ningún momento. Qué buen grupo de locos. Una tarde, estando en Serpa Pinto, parquearon frente a la casa al regreso de una actuación en la unidad de tanques vecina y Eduardo pidió prestada

la guitarra a Orlando, el sonero del grupo. Sentado en el portal, comenzó a *bolerear* bajito y diez minutos después había un coro para ayudar en las voces. El rato se pasó bien. Era agradable compartir de buenas migas con aquellos empedernidos buscapleitos. En la esquina dobló un Land Rover que se detuvo junto a la guagua. Del vehículo descendió el teniente Cecuba y sus compañeros, todos guineanos. Fueron hacia la parte trasera y allí estuvieron observando algo con aletas en la carrocería. En el guardafango trasero izquierdo traía clavado un proyectil de lanzacohetes LAW[5] que no había estallado. Lo insólito del asunto consistía en que lo habían recibido en la misma carretera por donde pasó la guagua con los actores dos horas antes y todavía más insólito fue que Cecuba se dispusiera a extraer el proyectil. El comandante Archer lo cortó.

—Llévate el carro lejos de la casa y entonces vuela con él si quieres, pero aquí, no.

En definitiva, optaron por hacerlo al otro día y situaron el vehículo a cien metros de la vivienda para que durmiera allí. Todos los del grupo se percataron del asunto, pero no pareció interesarles mucho. Por lo menos fue la impresión que Eduardo se llevó por la forma en que comentaron el incidente. Casi sentían no haber sido ellos quienes recibieran el cohetazo. Hay gustos que merecen palos.

Días después, el jefe del Escuadrón de MIG-17 entró sin avisar al cuarto de baño y casi choca con una de las actrices que se bañaba.

—Disculpe, compañera; discúlpeme, ¿sabe?, estoy realmente apenado.

Salió al pasillo y cerró la puerta de nuevo. Entornó los ojos y pensó: «No te borres, memoria visual».

Fue y se sentó en un banco del portal a esperar que se le pasara la arritmia. El rumor se difundió y por la tarde el comandante Archer sorprendió a Montes rodeado de un grupo de morbosos que le escuchaban por enésima vez su relato del incidente.

—¿Lunares?

—Creo que no tenía.

—Creo, creo —¿No puedes ser más preciso?

—¿Pelo suelto?

—Tenía un moño...

—¿Ya estaba enjabonada?

5 Arma ligera antitanque, una bazuquita desechable.

—No recuerdo...

—¡Maldita sea tu memoria!

Y así por el estilo. En realidad, lo aguijoneaban para verlo colorado y él lo que más hacía era reírse.

Buen recuerdo el de aquellas gentes que han seguido haciendo su trabajo en las montañas del macizo central de nuestro país de donde tomaron el nombre que es orgullo para la cultura patria. Dos cosas fundamentales y sencillas dejaron demostradas con sus actuaciones. Una, que el buen teatro no necesariamente tiene que acompañarse de escenarios suntuosos con toda su parafernalia. La otra, más simple todavía: que fueron capaces de dejar su huella en aquellos hombres hechos en la ruda vida militar y al cabo de más de treinta años, la recompensa se mantiene firme: todos los recuerdan con cariño.

Timbalero

Serpa Pinto, 1976

Elio le había dicho al jefe con su ronca voz: «Comandante, la cosa está mala. La carne holandesa está acabando con la gente y le está botando las hemorroides a unos cuantos» y se quedó mirando fijo al otro en espera de alguna respuesta o decisión.

—¿Qué se puede hacer? —preguntó.

—Hay reses por los laterales de la pista. Quiero darle el alto a alguna y si no responde en español claro y audible pues aplicarle la ley de fuga.

El jefe sonrió. Quizás era una forma de aprobar lo que pedía aquel prieto de Guantánamo. Desde un rincón Eduardo pulsaba quedo las cuerdas de una guitarra que le había regalado el jefe de Intendencia. El mismo que ahora trataba de mejorar el rancho del personal con una carne que no estuviera tan condimentada como el *Van Deer Lam,* a la que no estaban acostumbrados los estómagos del Caribe.

—Negro, no sabemos de quién son las reses. No dudes que luego aparezca un dueño reclamando lo que nos comimos. ¿Cómo lo resarcimos entonces?

—Al dueño le diría que sus vacas son una amenaza para el despegue y aterrizaje de los aviones y por eso matamos una: por la seguridad de los vuelos.

La mirada del comandante Archer lo decía clarito: «Seguridad en los vuelos. Eres más ladino que una cobra». Luego pronunció: «Vamos al aeródromo. Eduardo, suelta la vihuela. Andando».

En aquel tiempo disponían de un *jeep* marca Willys, escandaloso; pero seguro, al que todo el mundo manejaba y nadie le pasaba el más mísero trapo. Llevaban un mes basificados allí con seis Mig-17, dos Mig-21 y sus dotaciones técnicas. La seguridad del personal de vuelo corría a cargo de

Tropas Especiales de la República de Guinea las cuales cuidaban la casa y diariamente realizaban exploraciones en los accesos a Serpa Pinto, como era nombrada entonces Menongue. Quince minutos después completaban la escuadra de *matarifes*, añadiendo otro vehículo con la gente necesaria. Arrancaron desde el hangar y doblaron por la pista hacia la izquierda rumbo a la cabeza 13, donde pastaba una decena de buenos ejemplares.

—Tiro yo —dijo el comandante Archer y derribó a la más cercana, abriéndole un foramen en la oreja izquierda, cerca del cuerno.

—Bueno, negro; trabajen rápido y que en dos horas los restos estén bajo tierra. Si se forma un aurero sobre la pista habrá más problemas con tu seguridad en los vuelos.

—Jefe, envuelta en algodón, pero pincha igual —dijo el prieto y sonriendo, se viró llamando a sus secuaces que sacaron cuchillos, chavetas y cuanta cosa fuera cortante para descuartizar la res.

Por la noche hubo festín. Había tanta tripa resentida por la carne en conserva que comieron hasta hartarse. Todos los rostros denotaban satisfacción y de no ser por el frío —siete grados a las 9 p. m.— se hubiera pasado mejor. Las lámparas de kerosene brindaban un calorcito agradable, pero era una imprudencia mantenerlas encendidas, pues las luces se proyectaban al exterior de una forma viva que podían delatarnos en la oscuridad, para nosotros, era el mejor enmascaramiento. Por eso el silencio llegó enseguida a pesar de las protestas de los noctámbulos y el hangar se sumió en total negrura. Las postas en tríos ocuparon sus lugares con su atuendo ártico; uno en vigilia, dos durmiendo. Eduardo observó callado cómo partían a meterse en sus trincheras y comenzar la guardia. Había que ser guapo para pasar desprotegido una noche como aquella. El mismo responsable de los abastecimientos estuvo dando instrucciones a los jóvenes antes de partir a sus atalayas terrestres:

—La historia de los madrugáos siempre es más corta que la de madrugadores. ¡Ojo, coño!, que los angolanos aprendan de nosotros y que la primera ráfaga sea nuestra, no del enemigo. ¿Saben ya la seña y contraseña? Su mirada recorrió a los jóvenes de forma fulminante. La sabían y lo demostraron. Elio los dejó partir con esa expresión de su entrecejo tan característica.

El comandante Archer y los demás regresaron al pueblo y también allá fueron instruidas las postas sobre la probabilidad de un ataque enemigo esa noche. El sueño no llegaba y Eduardo tomó la guitarra. Comenzó a poner unos arpegios antes que se acostara el resto. Recordaban el vuelo anterior en el que se habían topado con un camión cargadito de blancos al sur de

Vila Nova da Armada. El Piper Azteca que exploraba la región lo detectó y Amelio, su tripulante, lo lanzó al aire: «Apúrense, por la carretera avanza un camión con sudafricanos». El vehículo optó por esconderse bajo uno de los pocos árboles de aquella pradera, lo que también el piloto transmitió y los dos MIG-21 hicieron un tráfico para las picadas y empleando el cañón, dieron cuenta del carro. En el primer pase Eduardo se distrajo durante el fuego y la voz de su líder llegó muy a tiempo: «¡Recupera, recupera!» Haló el bastón con fuerza: debe haber cruzado sobre la mata a dos o tres pendejésimas, no más. Por poco paga la novatada viendo el cuadro de sus trazadoras como barrían todo en busca del objetivo. Olvidó una regla sencilla: cuando se hace fuego a tierra, el piloto no debe mirar los impactos. Después del aterrizaje, su instructor y líder le había dicho: «Si te dejas fascinar por las trazadoras tú y el avión se pueden convertir en el último proyectil de la ráfaga. Tenlo en cuenta». Él lo acababa de experimentar y hasta el sol de hoy no lo ha olvidado. Todos los pilotos de caza salen bajo de la picada alguna vez durante su vida. Esta fue muy baja y por eso la tiene bien grabada en la memoria.

Al amanecer siguiente estuvieron oreándose al sol. Hacía un frío que solo a partir de las once de la mañana se podía soportar. La cocina permanecía llena de gente en busca de calor y el cocinero rezongaba porque trabajaba muy incómodo. Este cuadro se repitió igual por tres o cuatro días. Fue entonces que apareció en la casa el hombre de los abastecimientos para ver al comandante con el mismo problema que había motivado el balazo en la cabeza del rumiante. Esta vez el jefe se *engoriló* y dijo que no mataba más reses; que era mejor salir a cazar alguna gacela con todos los riesgos que ello implicaba.

Los dos se miraron retadores.

—Deja. Eso tampoco sirve —dijo el comandante Archer.

—Se puede hacer otra cosa —terció Elio.

—Venga. Suéltala —pidió el jefe.

—Usted me presta el DC-3, yo vuelo a Sa Da Bandeira, busco allí la fibra más todo lo que se pegue y vengo para acá. Estoy seguro de poder resolver.

—¿El avión del jefe del Frente? Se te subieron los parásitos al cerebro, seguro. Ese avión no se toca. Caquita negro, que nos quemamos todos.

—Si volvemos al Van Deer Lam será peor. El estómago aguantará, pero los foniles pondrán a la gente con un metro de entrepierna.

Por suerte, el jefe del Frente le planteó luego al comandante volar a Sa Da Bandeira y consintió en que se utilizara por tres horas el avión para

los menesteres ya explicados durante el tiempo que durara su trabajo en la jefatura de aquella ciudad. De manera que cuando despegó con toda la comisión, iba como extra el diligente y representante de la Intendencia con una nota para el jefe de Retaguardia del frente donde se le solicitaba lo necesario para la alimentación del destacamento. En términos ya acostumbrados la nota rezaba de la siguiente manera: «Estamos rodeados y hambreados, pero el Van Deer Lam nos aniquilará antes que el enemigo... etcétera».

Bromas aparte, lo cierto es que la información que llegaba diariamente traía los movimientos de fuerzas enemigas en las cercanías de la ciudad y la probable penetración en ella de aquellas fuerzas. Existían síntomas reales de que esto era así. Uno de esos episodios lo protagonizó el compañero centro de este relato, cuando en las inmediaciones de la estación del ferrocarril observó a un lugareño que llevaba en sus espaldas un saco de puntiagudo contenido. Elio lo detuvo y preguntó:

—*¿Qué você carrega no macuto?*[6]

—Mandioca —pero el contenido no era de viandas.

—Parece larga tu yuca —habrá pensado Elio y abriéndole el saco encontró dentro fusil, granadas, cargadores y balas. El negro del Caribe debió poner una cara feroz pues el otro se echó a temblar cuando le escuchó decir: «*Aaah, so cabrâo, ¿isto e' mandioca?*».

En un pestañazo encañonó al infiltrado y cargó con él para entregarlo prisionero formalmente a las autoridades angolanas.

Después que despegó el Dc-3, comenzó el suplicio del comandante Archer que estableció a priori su hora de regreso. Cuando ese tiempo hubo transcurrido, comenzó a dar paseítos y a fijar la vista hacia Occidente, esperando ver aparecer el avión con los víveres. Él, hiperquinético, se quedó solo en sus idas y venidas rumiando frases entrecortadas.

—Mal rayo lo parta... Ese negro no sabe cumplir. Le voy a arrancar el pellejo a tiras cuando regrese. Luego le daré el mío al jefe del Frente para que me lo arranque. Usted verá.

Casi al atardecer, un runruneo familiar llegó a los oídos del comandante: «Ahí viene ese güije».

Cuando el Willys parqueó al costado del avión, Eduardo respiró con alivio. El jefe le acababa de demostrar que su viejo motor era capaz de proporcionar una velocidad muy por encima de la calculada en el diseño del

6 En portugués de Angola: ¿qué carga usted en el bulto?

carro. El responsable de los abastecimientos se acercó con la cara más seria que nunca.

—Misión cumplida, comandante. Suba un momento antes de empezar la descarga.

El otro lo miraba raro. Pronunció «hum» y se dirigió a la portezuela del avión seguido del joven piloto. El cuadro que ofrecía el salón de pasajeros sin asientos era sorprendente: casi veinte sacos de nylon con el sello estampado de la empresa productora con cuartos traseros de res dejaban a todo el mundo estupefacto. El más joven leyó en voz alta: *«Produto para exportaçâo. Moçámedes»*.

—¿Mosámedes? —repitió Archer —¡Fuiste a Mosámedes, *timbalero del demonio*!

El otro se justificó:

—Fue una escapada necesaria: por eso tenemos ese retraso, pero descargamos y que salga de regreso.

—Ya no. Ahora llegaría de noche y allá no hay pista con luces. Se va mañana temprano y yo asumo ante los superiores —decidió el jefe.

Volvió a mirar el cargamento y soltó lo inevitable.

—¿Cómo coño tú trajiste esto, negro?

—Negro esto; negro lo otro. Cumplí, ¿no? Vamos a la cabina: allí traigo la especialidad. A ver si se olvida de mi raza...

Abreviando: En la cabina venían dos cajas de Bacardí venezolano con 12 botellas cada una para exonerar al prieto.

—¿Va a seguir preguntando? Diga, diga —ahora era el moreno quien miraba fijamente.

—No. Pero insisto: ¿Cómo lograste agenciarte todo esto?

—Muy fácil comandante: lo resolví y punto. A los vencedores no se les juzga. Sanseacabó. Esto es un buey volando... ¡un buey volando!

Esa era la frase predilecta del responsable de los abastecimientos, gente muy cumbanchera y revolucionaria. Cuando el tres-dos de una rumba se instaló al poco rato en el hangar, él se incorporó a la descarga maravillando a todos con su habilidad para la percusión de cajón. Sonidos exactos en síncopa iban y venían con manos de mago y parecía que le sacaba notas musicales a la madera en aquel concierto improvisado. En la cocina, los hacedores del condumio seguían el ritmo con el pie y la alegría de todo el mundo traía el sello culpable del primer teniente de la reserva Elio Revé Matos, el guantanamero rey del Changüí, creador del Charangón, alias jefe de Intendencia en el Destacamento de la Fuerza Aérea Cubana en Serpa Pinto, Angola, en abril de 1976.

Militantes

Los aviones arrancaron unos tras otro. El olor a kerosene invadió el ambiente y el ruido acopiaba los decibeles de once MIG-21 y dos MIG-23 que se aprestaban a golpear de forma masiva las posiciones enemigas. Tres parejas con pilotos cubanos irían delante llevando cuatro bombas de ciento veinte kilogramos cada uno; luego los veintitrés con dos de quinientos kilogramos equipadas con dispositivos de frenaje y por último, una escuadrilla con pilotos angolanos, también con cuatro bombas. La pérdida de Mingo hacía tres días no los amilanaba: se habían repuesto bien y guapeaban. Eso era un compromiso para los cubanos de no aflojar tampoco.

Durante el planteamiento de la misión el jefe de la Fuerza Aérea previno a los pilotos acerca del fuego antiaéreo del enemigo y explicó las maniobras evasivas que debían cumplirse. En la pareja de veintitrés irían esta vez Eduardo y Carlos, *el Gordo*, que lanzarían sus bombas en vuelo rasante, mientras que los veintiuno lo harían en picada. La entrada a la pista de Luena se hacía por la mitad de su longitud, no por la cabeza, por lo cual debían rodar hasta el comienzo, dar la vuelta y entonces iniciar el despegue.

Esto ocasionaba una pérdida de tiempo pues la formación se alejaba mientras ellos rodaban y se tenían que incorporar alcanzándola en vuelo hacia el objetivo. Una vez en el aire treparon con toda la potencia hasta la altura acordaba y allí seleccionaron 94 % para ocupar el lugar que les tocaba en la columna de parejas: el cuarto. Esta operación se cumplió auxiliados por Colás, el imprescindible, que los ayudó en la incorporación.

Luego hizo lo mismo con los cuatro aviones angolanos que despegaron detrás de los veintitrés y cuyo indicativo radial era Palanca, nombre del animal símbolo en la fauna de ese país. El líder de la escuadrilla angolana era Casiano. Volaban a seis mil metros —unos veinte mil pies— ya constituidos en la formación prescrita. Por delante se veían las tres parejas de veintiuno y al frente volaba un MIG-21 biplaza en el que iba el coronel de la Paz

llevando dos bombas incendiarias con las que marcaría el objetivo al resto de los atacantes.

Al llegar al punto preliminar del ataque, todos pasaron al canal de cooperación. Eduardo lo hizo algo tarde, por lo cual la voz del jefe se escuchó mutilada:

—... entrar. La radio está interferida por el enemigo. No se peguen.

Comenzó ese proceso nada agradable en el que se amortigua el paso del tiempo, quizás por la cantidad de información que debe procesar el cerebro y la secreción de adrenalina ocasiona un jugueteo estomacal de sospechosa turbulencia. Ya estaban descendiendo y aun se distinguían los aviones delanteros. Volvió a oírse la voz del jefe.

—¡Coño, están tirando fuerte! ¡Bomba!

Ahora la secreción empezó a contarse en verdaderos cucharones. El fuego antiaéreo les daba la bienvenida y de qué manera.

—Caimán uno y dos, entrando.

Y allá fueron ese par de idiotas a soltar sus bombas en medio de una regadera de balas trazadoras que tenían desde el calibre de fusilería hasta las del tamaño de un niño de dos años. Salió el primero de los caimanes y fue haciendo las piruetas más carnavaleras que se podría imaginar. Detrás lo hizo su número repitiendo el bailoteo. Existían razones para volar jíbaro. «Caimán tres y cuatro, entrando» y el cuadro se repitió. Era mejor no mirar. Eduardo y Carlos corrieron la proa a la derecha para poder venir rasantes desde lejos cuando todas las bombas hubieran estallado. Pretendían enmascarar el pase con los relieves del terreno.

—Caimán cinco y seis, entrando.

Al alejarse una decena de kilómetros o más ya no se veía el objetivo, pero sabían dónde estaba, gracias a la referencia del camino que corría paralelo al rumbo de ataque. La voz de Eduardo salió varonil, aunque la procesión la tenía por dentro.

—Ejem… ejem… Caimán siete y ocho, entrando. —desplazó el acelerador a tope y movió las alas completo atrás.

La velocidad empezó a crecer a un ritmo espantoso, al tiempo que la altura se hacía menor y su apendejamiento mayor. A mil cien kilómetros por hora y a unos treinta metros de altura: esa era la forma de protegerse. A lo lejos se veía, ya difuso, el humo de las bombas anteriores, por lo que corrigió su rumbo. Unos cuatro o cinco kilómetros antes, le empezaron a pasar cerca las trazadoras que en unos instantes se multiplicaron como una plaga y solo pudo verse, una de cada ocho. El espectáculo era de mala palabra. Lo único

que se le ocurrió pensar fue: «Yo quería misión, pero no tanta». Al entrar en el retículo de la mira y observar la posición enemiga, apretó el gatillo. La tonelada de bombas que llevaba se desprendió; el avión aceleró aun más y más, hasta que haló el bastón con fuerza y en una trepada brusca fue en busca de altura. Ya podía respirar y su corazón volvió a latir. ¿Cuánto duró el purgante?, ¿cincuenta segundos?, ¿diez? ¿a lo mejor solo cinco? Quién sabe. Luego, calmado y contento, giró por la izquierda y buscó a su compañero con la vista. Lo distinguió al fondo del abismo en medio del pase de ataque. Su velocidad debía ser alta, porque por instantes el aire se hacía visible al condensarse en ondas de choque que envolvían el avión del Gordo. Ahora se daba cuenta realmente del volumen del fuego antiaéreo. Era una *chicotera* de proyectiles con densidad suficiente para disuadir al piloto más curtido y *riñonudo* de continuar el ataque. En la radio estallaba la voz de su número.

—¡*Cojones*, esto no es fácil!

Eduardo sonrió desde su refugio en las alturas y le soltó una preguntita sabrosona: «Bueno, ¿usted es militante o no lo es?» Carlos lanzó sus bombas que terminaron por saturar las posiciones del enemigo y respondió a su líder con términos recordatorios hasta del grupo sanguíneo de la madre y dándole segura reputación de residente en el barrio este de Guantánamo que era una zona de tolerancia antes del 1959. Evidentemente estos hombres tienen una vena humorística muy especial y a veces quieren hacerse los graciosos en las circunstancias más difíciles.

Ese día la pregunta quedó acuñada y se volvió casi una consigna cuando aparecían dificultades o alguien protestaba en el escuadrón. Después del aterrizaje se estrecharon las manos y junto a los técnicos, revisaron los dos aviones en busca de impactos. No había orificios. El jefe de la DAAFAR, coronel Benítez, también le echó un vistazo a las máquinas.

—¿Les tiraron mucho? —indagó.

—Bastante —contestó Eduardo falsamente despreocupado.

—*Na*, los de adelante alborotaron a los artilleros y cuando entramos al ataque se la cogieron con nosotros. Estuvo divertido el pase, ¿sabe?

—¿Divertido? Que mal rayo te parta, Gordo. —pensó Eduardo.

—Vamos al aula, hay que salir otra vez —dijo el coronel.

Por allí vagaba Chirino desempleado y al mirar interrogante a Eduardo, este le respondió según la costumbre: «*Adiváisia po tiplei*, saldrás con el Gordo en la próxima». Eduardo le sonrió y recogiendo sus cosas, entró al aula muy peripuesto.

—¿Es cierto que les tiraron duro? —preguntó.

—El nylon de mi carné militar está más arrugado que una pasa —contestó Carlos.

Todos rieron la ocurrencia. Sacaron mapas, cartabones y se dispusieron a escuchar el planteamiento de la nueva misión. Afuera, las huestes de los técnicos se afanaban por concluir la preparación de los aviones antes que los pilotos estuvieran listos. Era un trabajo duro, muy sacrificado en tiempos de guerra, era una competencia no convenida, pero con vida propia.

Culebra

En el local del Puesto de Mando estaban el coronel de la Paz, Escarrá y Eduardo. Recibían del jefe una indicación-advertencia.

—Escuchen bien. Voy a despegar hacia Saurimo para cumplir una indicación del Mando Superior. Al frente del destacamento te quedas tú, Escarrá. La caravana Venceremos entra en el tramo más peligroso. La misión es apoyarla con fuego si la atacan. Hay poco combustible en los tanques y estamos obligados a administrarlo bien. No me armen el «Desembarco de Normandía» por culpa de un tiro escapado allí. Solo me despegan cuando esté confirmado que la están atacando. ¿Hay preguntas? No las hubo.

El coronel salió con el casco y el mapa en busca del avión. Lo indicado implicaba estar el día entero a la espera de la llamada por radio para confirmar que la caravana cayó en la emboscada. Esto no agradaba a los tripulantes. Esperar por un vuelo de acciones combativas es tarea pesada y desagradable. El convoy cruzó Cacolo el día anterior y rodó lento adentrándose en el sector que los jefes tenían como de seguro ataque por la UNITA. Las labores de desminaje volvían a repetirse, lo que obligaba a un movimiento muy cuidadoso y en total zafarrancho de combate.

Las máquinas estaban artilladas de la manera siguiente; los veintiuno tenían dos bloques con dieciséis cohetes de cincuenta y siete milímetros y dos bombas de ciento veinte kilogramos cada avión. La pareja de veintitrés, con dos bloques solamente. Los pilotos de la escuadrilla de Escarrá se referían a estos últimos como las «palomitas de la paz». En unos días se acabaría ese choteo. El avión con el jefe despegó rumbo a Saurimo perdiéndose en la bruma espesa y casi sólida que imperaba por esa época del año a la que Eduardo no acababa de acostumbrarse. Jesús Damhas se le acercó para hacerle una pregunta.

—Oye, explícame por qué los veintitrés siempre conocen la distancia hasta el aeródromo si aquí no hay radiofaro de azimut-distancia.

—Qué bueno —pensó el otro. Habrá polémica para entretenerse durante un rato.

Se encaminaron al aula donde se hallaba el resto de los pilotos de veintiuno e hicieron dibujos en la pizarra sobre el tema en cuestión. La duda era generalizada, pues hasta los pilotos de los Su-22, angolanos y soviéticos, se extrañarían igual que Damhas, durante los vuelos conjuntos en Menongue al mes siguiente. El equipo trabajaba asistido por un radiofaro terrestre y brindaba información al piloto sobre la ubicación del aeródromo-origen en coordenadas polares, es decir, una marcación angular y un valor de distancia.

Pero lo que casi todos desconocían era que la computadora cumplía la tarea de forma autónoma cuando no había radiofaro con la presencia de errores que eran prácticamente despreciables. El líder de la pareja de veintitrés aprovechó la ocasión para hervirles la cabeza al resto de los pilotos con las ecuaciones de los errores y todos quedaron preparados para dos cosas: emplear la computadora con eficacia y no cometer la estupidez de volverlo a contratar para otra aclaración de unos minutos que él estiró hasta una hora.

Por fin salieron del aula. Eduardo se asomó por la puerta del Puesto de Mando. Todos los teléfonos callaban. El tedio reinaba en la rampa, las oficinas y la gente. Los motores de un helicóptero llegando se dejaron escuchar y fueron a ver de quienes se trataba.

El melón se posó, parqueó no lejos de los aviones y de su interior salieron el jefe de Nave, Horacio Lenin Carracedo y su esposa Olga, *la Gallega*; querida y admirada por todos, fue saludando al colectivo y con Eduardo se fundió en un fuerte abrazo pues no se veían desde hacía dos o tres años.

—¿Qué tú haces viajando por estos rumbos, Gaita?

—Adonde vaya mi flaco, voy yo —dijo ella.

Eso era verdad. Incluso participaba con él en las acciones combativas. Estaba en completo atuendo con fusil, cargadores, mochila: toda una reina de belleza revolucionaria y una Mariana de este siglo.

El resto del tiempo Eduardo lo pasó con el personal técnico explicándole la misión. Eso constituía un motivo poderoso para ellos y con ayuda del mapa, los familiarizó con las tareas de cobertura y apoyo a la caravana Venceremos. Por fin, el estómago empezó a indicar el horario del almuerzo. Escarrá decidió dejar una pareja de pilotos de veintiuno en el aeródromo, mientras los demás iban a la ciudad para el rancho. Al regreso traerían la comida de los agraciados con esa decisión y que aceptaron de mal talante. Eran Damhas y Pool los que esperarían otra hora para yantar.

Cuando llegaron a la casa, los cocineros recibieron más apremios que nunca para poder regresar al aeródromo lo antes posible. Todos se sentaron a la mesa a esperar las bandejas con las que ya se afanaban los guantanameros. Los comensales eran unos catorce o quince: cinco pilotos de caza, dos tripulaciones de helicópteros con sus radistas y algún otro.

—¡Dale Januaria, que se te mueren los hijos en el barrigón! —gritó Mauricio, uno de los pilotos de helicóptero. Cinco minutos después, llegaba El Gordo con los dos primeros platos de aluminio.

—Deja de *metelte* conmigo, rubito, que te *vi´a paltil en do mitade*.

Otras bandejas fueron llegando y sus dueños soplaban para enfriarlas cuando sonó el teléfono. Las cucharas, que habían iniciado el va y viene, se detuvieron y todos miraron al impertinente aparato que descansaba en un sofá. Los pilotos odian los teléfonos: generalmente les traen malas noticias. Eduardo se puso de pie y caminó hasta el mueble. Volvieron las cucharas a moverse, pero *allegro vivace*. Descolgó el auricular y poniendo voz de locutor, soltó «Ordene, habla el capitán Eduardo... Copiado... te dije que copiado» y colgó.

Eduardo miró a la gente de la mesa: «Están atacando la caravana, ¿dónde se metió el chofer?»

—Me *embalcaron* —dijo un cocinero.

Salieron en tromba y se treparon al vehículo, que arrancó a todo vapor. El viaje pareció largo porque aquel chofer asesino parecía decidido a matarlos a todos. Dos aviones despegaban ya con Damhas y Pool rumbo a la Venceremos. En el local del Puesto de Mando, Escarrá impartió las instrucciones.

—Cuando inicien el regreso los que despegaron, saldré con mi pareja y lo mismo haces tú cuando yo termine de trabajar; nunca antes, para alargar lo más posible nuestra presencia y el apoyo. Hay poco combustible en los tanques y tenemos que gastarlo con resultados o no habrá quien aguante al coronel cuando regrese de Saurimo. Bien, me voy.

Eduardo decidió llevarse a Chirino en esta misión, pues conocía sus características como piloto de cazabombardero, ya había volado en Cuba con él decenas de veces. Carlos fue designado para atender la Dirección de los Vuelos y se encaminó molesto a cumplir esa obligación. Cuando se quedaron solos, Chirino sacó un pedazo de pan y lo compartieron. No era bueno ni agradable volar con las tripas rugiendo, pero ya estaban con la tensión de la brega combativa que los hacía dar paseítos y mirar el reloj. Habían transcurrido unos veinticinco minutos cuando oyeron el silbido creciente de los motores de la pareja de Escarrá que se aprestaba a salir. Ellos, a su vez,

se encaminaron hacia las dos máquinas con el casco en las manos, viendo todo el ajetreo que se había formado. Un grupo se hallaba ocupado en situar bombas y cohetes al lado de los aviones con ayuda de un cargador frontal, no se detenían ni un instante. Eduardo y el tocayo ocuparon posición uno. Ya Escarrá conducía su pareja espoleado por Damhas, que le metía prisa por radio. Uno de los especialistas de armamento subió por la escalerilla.

—Capitán, voy a deshermetizar la caja de espoletas. ¿Conoce usted qué regulación debo hacer? Es para las bombas que colgaré a los que vayan regresando —le dijo a Eduardo.

—Las bombas deben estallar instantáneas, o sea, retardo cero. ¿Eso te ayuda? —preguntó a su vez.

—Cómo no —y abrió un manualito donde tenía las instrucciones para seleccionar el retardo en el estallido de las bombas.

Se trataba de que la explosión ocurriera de tal forma que la fragmentación y onda expansiva no se atenuaran abriendo un cráter y que su acción se proyectara a ras del suelo sobre los hombres de la emboscada. Así sería más mortífero y existiría un efecto más persuasivo entre las filas de la UNITA.

Entre los veintitrés abejeaba el coronel Faustino Díaz, de la jefatura de la misión, nacido en España y naturalizado cubano. Miraba mucho aquel movimiento y el afán de los técnicos con las máquinas. Le llamó la atención que los pilotos firmaran la recepción del avión en el libro correspondiente y el chequeo exterior en compañía del técnico. Era una liturgia novedosa para él. Sentados en las cabinas pudieron escuchar la aproximación de Damhas y Pool. Colás les traía hasta la senda de planeo con órdenes concisas. Era un apoyo fuerte para regresar seguros en condiciones marginales de visibilidad como aquellas. El arranque se produjo a la una y diez, casi inmediato al aterrizaje del segundo avión que venía de la caravana. Taxearon y ocuparon la pista.

—Cinco-veinte, despegue —pidió Eduardo.

—Autorizado el despegue —respondió Carlos desde su torre improvisada.

Conectó el forzaje y soltó los frenos. El avión fue ganando velocidad, yéndose al aire con un giro hacia la izquierda muy bajo, al tiempo que los trenes se guardaban en sus compartimentos. Indisciplina para darse vistilla. Todo muy emocionante para el público asistente. Cuando despegó, Chirino repitió la grácil maniobra. Se veía que en ausencia del gato, los ratones hacían de las suyas. El coronel Díaz se impresionó gratamente. Era la primera vez que veía a la aviación de combate saliendo a pelear. Al llegar

al rumbo necesario, los dos aviones nivelaron sus alas y el líder apretó el botón del cronómetro. Nivelaron a seis mil quinientos metros. Luego preparó el radar con la intención de distinguir a Escarrá y su número en el regreso. Miró en derredor. No había ni una nube. En Cuba esto es sinónimo de buen tiempo, pero en Angola ni pensarlo. Algún que otro *cahuizo*[7] ha decidido que puede volar después de mirar hacia arriba y solo cuando despegó ha caído en cuenta de su equivocación. Errores como ese, a veces cuestan un avión o, incluso, la vida de su tripulante. Miró los instrumentos: todo iba bien. Chequeó los interruptores para disparar los cohetes y solo quedaba botar el gatillo y apretarlo. Una voz conocida salió por la frecuencia. Era Escarrá.

—Cinco-veinte, del cinco cero tres. Saliendo de Culebra y trepando para seis mil. El problema es en el centro de Culebra. La están mortereando fuerte y seguido.

—Enterado. Nosotros en seis quinientos y a ochenta kilómetros de Culebra.

La Venceremos disponía de tres apuntadores: uno en la punta «Culebra cabeza»; el segundo en la mitad de su longitud «Culebra centro» y al final del convoy estaba el tercero, con indicativo «Culebra cola». Cada uno disponía de su estación de radio para indicar la posición desde donde eran hostigados. Un buen apuntador era el azote de cualquier emboscada, porque el fuego de los aviones y helicópteros artillados se realizaba con más precisión. No en balde el carro que anduviera con algo parecido a una antena de radio, ganaba impactos en proporción de diez a uno.

Siempre eran agradables los encuentros entre caravaneros y pilotos. Los soldados de las caravanas siempre fueron admirados por todos. Gente que a veces no se bañaba en varios días, dormían a retazos, inventaban sobre la marcha para que los carros llegasen a su destino repeliendo las emboscadas en sus largos trayectos y en constante tensión. Estos factores hacían del caravanero un combatiente al que se guardaba un respeto especial. A veces un viaje duraba meses y ser caravanero significaba graduarse de hombre.

Cuando el convoy arribaba a un pueblo podía escucharse la algarabía demoníaca de centenares de vehículos haciendo sonar sus bocinas, silbatos y sirenas; unidos, al saludo agradecido de los lugareños que reconocían en ese barullo el sonido de la vida. Toneladas de víveres llegaban a los más recónditos lugares a pesar de los esfuerzos de la UNITA de impedirlo con

7 En portugués de Angola: ¿qué carga usted en el bulto?

sus emboscadas. Los caravaneros sentían justo orgullo por su labor, la que siempre era atacada por la radio enemiga, donde aseguraban no llegaría a su destino. Siempre lo conseguían, solo que habitualmente lo hacían con algunos carros y hombres de menos.

Pronto distinguió en su pantalla a la pareja de Escarrá que venía de regreso y decidió apartar un poco la dirección de su vuelo para verlos pasar minutos después algo más arriba y a la izquierda. Desplazó atrás el acelerador y poniendo la proa ligeramente por debajo del horizonte, comenzó a descender adentrándose en la bruma del cacimbo a unos tres mil quinientos metros. En el distanciómetro vio la lectura, ciento ochenta kilómetros recorridos.

—La carretera debe estar ahí cerquita —pensó. Instantes después distinguió la franja de asfalto con la caravana y el cuadro no podía ser más desagradable. Dos o tres vehículos ardían fuera del pavimento, las explosiones sucedían muy pegadas al convoy; chispas, trazadoras y por la radio el parloteo más frustrante que se pueda imaginar.

—Culebra, los rápidos sobre ustedes, denme instrucciones —ese fue un error de Eduardo, porque los tres apuntadores quisieron responder y esto ocasionó un desagradable chirrido en la radio.

—Si habla uno, lo entiendo. A ver, Culebra-centro, ¿te están dando a ti?

—¡... del montecito... tiran seguido...! —y luego, el chirrido producido porque otro de los apuntadores quiso hacerse escuchar.

—Qué va, así no se puede —concluyó el piloto.

—¡Silencio en la radio, cojones! Si no nos orientan tendré que regresar con todo el armamento pues ya estamos gastando doscientos litros por minuto y ustedes se interfieren unos a otros. ¡Que hable Culebra-centro!

Estaban orbitando a unos mil quinientos metros de altura sobre la Venceremos al alcance de los cohetes antiaéreos portátiles de la UNITA mientras *bronqueaban* por la frecuencia. En esa altura ambos Eduardos estaban conscientes de que esos cohetes podían ser disparados con su nombre y dirección para que el regreso al campo lo tuvieran que hacer a pie.

Habló otra vez el apuntador.

—¡Rápido, del montecito ese, el que tengo frente a mí! Nos morterean fuerte. Ahora pararon porque los sintieron a ustedes. Tiren allí. ¡Este es Culebra-centro!

Los dos pilotos estaban como el chofer al que le dicen desde el asiento trasero «coge por aquí». El del timón, que no tiene ojos en la nuca, no comprenderá hacia dónde debe girar. La situación se tornaba intolerable.

—Culebra-centro, si no me das ubicación geográfica de tu montecito no sé cómo descubrirlo. Dime al norte, al sur, distancia; ¿entiendes mi hermano?

—¡Anjá!... al sur, repito; montecito al sur, forma cuadrada, a unos dos mil metros, ¿copiaste?

Miró desde el centro de la caravana hacia donde decía el apuntador y vio la porción boscosa a la que este se refería. Empezó a acomodarse para hacerle la picada, al tiempo que desplazaba las alas hasta un flechado de cuarenta y cinco grados y seleccionaba 96 % de potencia. El avión saltó hacia delante y alcanzó ochocientos kilómetros por hora en un santiamén.

—Tengo el objetivo y le voy a entrar. ¿Lo tienes, veinticinco?

—Lo tengo —dijo el pinareño.

Se hundió en la picada tratando de colocar la mira en el montecito. Vio por primera vez una salva con trazadoras disparadas en su busca, pero evidentemente, el tirador se había apresurado y pasaron muy lejos. También el del aire disparó antes de tiempo y la andanada cayó corta en los límites del bosquecito.

—Si en Cuba se enteran que no le di a un bosque del tamaño de una cancha de fútbol me quitan la primera clase —pensó abochornado mientras desplazaba el acelerador a tope y salía de la picada.

La vista se le fue, pero siguió halando hasta que supuso que la nariz del avión estaría por encima del horizonte y aflojó el bastón. El velo negro se alejó de sus ojos, banqueó a la izquierda y pudo ver cómo la salva de Chirino cosía el centro del escondite enemigo.

—Y resulta que ese es alumno mío. Vaya vergüenza de instructor —siguió pensando.

Culebra formó una gritería después de la andanada del otro Eduardo.

—¡Le diste, rápido! En el *níquel*; te debo una botella, hermano; ¡síguelo ahí!

Eduardo volvió a picar. Esta vez no hubo trazas en su contra y fresquecito disparó el resto de sus cohetes que impactaron donde hacía falta. Miró el totalizador de combustible y como podía hacer otra entrada, decidió pasar rasante por un costado de la caravana haciendo todo el ruido posible y Chirino lo siguió. Esto tiene su efecto y los pilotos lo saben: el enemigo se aplaca; el amigo se crece.

—Bueno, Culebra, nos vamos, no nos queda nada que soltar.

—Ahora están callados, pero cuando ustedes se vayan, comenzarán a tirar. ¿No vienen más?

—Positivo, esto es de bota y vira —respondió Eduardo.

Los aviones giraron hacia el sur y comenzaron a trepar a buen régimen, al tiempo que desplazaban las alas todo hacia delante. Después de nivelados, Eduardo notó dolor en las manos de tanto apretar el bastón y el acelerador. Seleccionó oxígeno al cien por ciento; trató de relajarse aspirando el gas agradablemente frío. Conectó el radar para detectar a Damhas y Pool pues ya los oía por la frecuencia. Venían a marcha forzada hacia la caravana.

—Pégate guajiro y dime el uno.

—El uno, novecientos litros —respondió Chirino.

Los dos estaban cortos con el combustible, pero con la ayuda de Colás no habría problemas. El avión del número se le juntó y continuaron en régimen de crucero hacia el campo. Quince minutos después, gracias a la actuación del navegante, los dos aterrizaron felizmente. Junto a los aviones estaba el coronel Díaz.

—Mesa, habiliten y artíllalos con cohetes otra vez. Le están dando fuerte a la caravana. Fíjate si hay impacto en los aviones.

Los ojos le hacían *chiribitas* y sentía una debilidad rara. Se recostó a la escalerilla. El Gallego Díaz lo miró.

—Oye, ¿qué tienes, rapaz?

—Me siento muy flojo, me hace falta comer, beber líquidos. Debo tener la presión en el piso —respondió el piloto.

Era el precio de haber volado con hambre. En los oídos tenía un zumbido y los mareos no le dejaban soltar la escalerilla... Chirino llegó al grupo.

—¿Cómo te sientes tú? —preguntó el líder.

—Como un aura *matá* a escobazos.

—Pues sí que lo *parezen*. *Hazer* mutis y vamos a por la pitanza. Hala, hala, síganme —era el coronel Díaz quien hablaba con su pronunciación castiza característica.

Los llevó hasta un cuartico-almacén a pocos pasos de allí, donde un compañero les brindó unas laticas de jugo de mango y les abrió una de carne en conserva. Comieron con fruición mientras le relataban a su benefactor el cuadro que habían dejado en la caravana. El alto oficial de la misión mostraba una gran sencillez hablando con los dos combatientes del aire.

—Esa *emboscá* estuvo lista desde *haze doze* días. ¿Tú *dizes* que las explosiones *suzedían* en la carretera o muy pegadito? Eso es porque *azeraron* los morteros con calma y tiempo. Solo hay una *soluzión*: que los carros se muevan a cual-

quier *prezio*: con las gomas ponchadas, o en llantas, como sea. Si no lo *hazen*, la van a acabar ¿sabe?

Los pilotos quedaron pensativos. Regresaron de nuevo a la rampa. Los técnicos se afanaban preparando los aviones. Un rato más tarde, llegaban Januaria y Mireya con el rancho caliente.

—Vaya, ahora podéis *hazer* la cruz —dijo el coronel.

Mientras comían, se acercó un enviado del ingeniero con la información «aviones listos».

—Gracias, dígale que la salida no será inmediata —contestó Eduardo y el soldado se retiró.

Concluyeron el almuerzo y se sentían mejor. Dos turbinas comenzaron a silbar a un tiempo. Los tres miraron hacia el extremo de la rampa donde arrancaba la pareja de Escarrá. Eran las cuatro pasado meridiano. Con el atardecer el cielo se ponía más lechoso todavía y la visibilidad se reducía a niveles inimaginables.

—Oye jefe, deberíamos emprender el regreso con doscientos litros más. A la hora de nuestro aterrizaje vamos a tener que hablar con Dios para ver la pista —dijo Chirino. Eduardo asintió. Era correcta la sugerencia.

Del Puesto de Mando les llegó un aviso: «posición uno para los veintitrés». Los dos se levantaron y junto al Gallego Díaz, fueron hacia las máquinas y ocuparon las cabinas. Eduardo habló por la radio.

—Cinco-veinte, en posición uno.

—Copiado. Mantenerse —respondió Colás.

Quince minutos después recibían la orden de arranque y taxeo inmediatos. Ambos bajaron las cúpulas y comenzaron sus procesos de arranque. La salida no se demoró. Volvieron a despegar con el mismo *swing* de la primera vez. Se sentían sueltos, ágiles, dueños de la situación y el mundo. Cuando llegaron a la carretera no estaba la caravana. El líder dijo: «Chiro, busca por la izquierda, yo lo haré por la derecha» y rompieron la pareja. Un minuto después fue el pinareño quien se topó con ella.

—Ven para acá, cinco-veinte, están al oeste.

Eduardo se dirigió hacia donde indicaba su piloto número y escuchó al apuntador informando: «Todo en calma. Nos movemos».

También cubrían la caravana dos helicópteros de ataque Mi-25 que estaban en un nivel de vuelo inferior. La caravana no era hostigada, por lo cual,

después de reunirse los dos cazas, decidieron instalarse más alto para reducir su consumo y permanecer el máximo tiempo sobre la Venceremos.

En cuatro mil metros nivelaron y se establecieron en un cuadrilátero de espera. Se dieron cuenta de que ya a esa hora no se veía la tierra ni por la vertical. Una pésima visibilidad contínua en un fenómeno que crispa a la tripulación más avezada. Eduardo habló.

—Culebra, este es Rápido, ¿cómo va eso?

—Sin novedad. Siguen sin tirar y nos movemos. Hemos abandonado tres camiones Renault que no tenía otra solución.

—Enterado. Nosotros estiramos la liga para durar el máximo sobre ustedes. Cuenta con quince minutos más de cobertura.

—Enterado. ¿Copiaste, Culebra-cola?

—Afirmativo, en la cola copiamos también.

Los dos consideraban como buen augurio que no atacaran a la caravana en esos momentos. Es más, Eduardo deseaba que el asunto terminara sin acción.

Los minutos fueron pasando y todo apuntaba a ese final. Por fin, el resto del combustible empezó a presionar y llegó el momento del regreso.

—Bueno, Culebra-centro, nos vamos. Se acabó el jugo.

—Enterado, hermano. Gracias por tu cobertura, hasta mañana.

Entonces habló el líder de los helicópteros de ataque con una proposición.

—Oye, cinco-veinte, antes de retirarte haz alguna bulla a baja altura y vete. Eso nunca está de más.

Él miró el totalizador de combustible y concluyó: «Se puede, pero solo una pasada», y aceptó. Luego se arrepentiría. El resto de Chirino también lo permitía. De manera que comenzaron a descender en espiral para ubicar la caravana y retirarse con un pase ruidoso. Se acomodaron en un rumbo paralelo a la carretera, pero al norte ya que los helicópteros estaban al sur y metieron gases a fondo. El tablero de luces encendió la conocida «maximal» y ambos aviones aceleraron hasta mil cincuenta kilómetros por hora. Viajando a menos de cien metros de altura, cumplieron su último compromiso. Los dos iniciaron la trepada al tiempo que giraban buscando el rumbo al aeródromo. Justamente en ese momento llegaron las malas noticias.

—¡Este es Culebra-cola! *¡Me están dando con todo!*

De modo que el regreso se pospuso y ahora tenían que asumir la tarea de disparar los cohetes en un solo pase. El combustible no alcanzaba para un segundo intento. Volvió al éter el apuntador.

—... del norte, morteros desde el norte. No puedo precisar distancia. Este es Culebra-cola. Rápido, ¿vas a efectuar?

—Copiado. Efectuaremos en un solo pase —contestó el piloto.

El primer avión picó y ubicó la mira hacia el norte, más o menos a un millar de metros. Apretó el gatillo al tiempo que «bombeaba» los pedales, la nariz osciló a ambos lados y los treinta y dos cohetes salieron aullando en una especie de abanico. Recuperó la picada y comenzó a trepar en dirección a la base. Eduardo desplazó sus alas todo adelante y preguntó a su seguidor.

—¿Efectuaste, Chiro?

—Afirmativo. Al momento no te tengo, pero yo te alcanzo. No te calientes los metales.

Ahora escucharon cómo los helicópteros continuaban la faena y después abandonaron la frecuencia para enlazarse con el navegante, rogándole una conducción diáfana hasta la cabeza de la pista. El indicador mostraba una distancia a casa de ciento ochenta kilómetros. Ya habían nivelado a seis mil quinientos metros y avanzaban con potencia económica separados por distancia cerca de un kilómetro. Chirino decidió mantener esa separación para no consumir más como sucede en una formación cerrada.

En la cabina comenzó a parpadear una luz de color rojo. En ese especial micromundo, donde la persona tiene ante sí unos doscientos cincuenta objetos de atención, los colores desempeñan un papel importantísimo. Todo lo que se presente con luz roja trae necesariamente un fuerte tufo a problema. Si la señal procede de un letrero con luz ámbar o amarilla indicará situación de advertencia o cautela y, por último, si es verde, se trata de algún proceso o régimen especial del que hay que estar atento. La lamparita en cuestión era la del letrero antipático y asqueroso que decía QUEDAN 600 LITROS.

Con ese resto de combustible, la distancia hasta Luena y con la meteorología imperante, él estaba seguro de que el graderío iba a ponerse en pie al momento del aterrizaje. Confiaba en que alcanzaría para llegar, pero en una beisbolera condición de pisando y pisando. Ese recado de color rojo era infame. El olor albañal estaba a punto de aparecer en el ambiente de la cabina. Dos minutos después la lámpara se encendió de forma fija y Eduardo desconectó la luz avisadora para que cesara el martilleo lumínico. Al rato se escuchó la voz de Colás.

—Los tengo en pantalla. Distancia a casa ciento cincuenta. Deme el uno.

—El uno, cuatrocientos cincuenta.

—Mantén rumbo y altura hasta nuevo aviso. No hay problemas.

—Ay negro, qué buenazo eres. Quieres darme aliento y resulta que no tienes quien te lo de a ti. Siempre es la misma historia: todos regresamos colgados de la brocha y eres el que asume para llevarnos a la pista con invocaciones a la virgencita, tanto tuyas como nuestras. Solo si truena nos acordamos de Santa Bárbara.

La disputa entre la distancia al aeródromo y el resto de combustible que también se va haciendo menor, le brinda la oportunidad al piloto de experimentar lo que siente el niño frente a la jaula de una fiera del zoológico que ha rugido cuando dice: «Vámonos Papi, que el tigre te va a comer».

Si por lo menos fuera un avión de transporte donde existiese un copiloto, un ingeniero de vuelo y navegante, podría bromear y pasar por ecuánime, flemático. Pero en un avión caza, el piloto es todo eso al mismo tiempo y si se siente tenso tendrá que hallar la forma de purgar el stress. El mismo será su propio psicólogo para no permitir que sus acciones lleguen a estar dictadas por el pánico.

La aguja marcaba menos de dos rayas, trescientos litros, cuando la voz de Colás se dejó escuchar.

—Cinco-veinte, comienza el descenso. Rumbo correcto.

La mano izquierda recogió el acelerador hasta las mínimas revoluciones y con el bastón inclinó la nariz un tanto abajo. Luego penetró en el cacimbo y la guerra de distancia contra combustible, entró en cuartos de final. En uno de los espejos retrovisores estaba la imagen del otro avión unos seiscientos metros detrás. Chirino no hablaba y mentalmente Eduardo se lo agradecía.

—Distancia cincuenta. ¿Su altura, veinte?

—Cruzando tres ochocientos —respondió el piloto y observó el totalizador: doscientos litros, una rayita. Le queda un tercio del combustible considerado como de emergencia. Le urge encontrar un parqueo, pero ya.

—Mantén velocidad vertical. Corrige cinco grados a la izquierda.

El piloto ejecutó la orden y miró hacia abajo. No había tierra todavía. Recordó que eso no se debía hacer y volvió a poner la vista en la cabina. Respiró hondo varias veces, sacudió los hombros y trató de aflojarse otra vez. El totalizador marcaba menos de doscientos litros. Hay revoloteo de mariposas en la barriga. La tierra entró en su campo visual. Una línea asfaltada fue cruzada en forma diagonal. «Carretera de Alto Chicapa a Luena», eso significaba que la pista estaba al final de ese hilo. Aguzó la vista hacia la bruma, pero no la distinguió, aunque ya sabía dónde estaba. Unos segundos más y la muy puta franjita comenzó a hacerse visible. «enga, un poquito más y llegamos».

—El campo a la vista —miró hacia atrás y Chirino ahora estaba ahí, agarrado a su camisa.

—Bravo, guajiro.

La aguja del totalizador comenzó a rozar el cero. El aterrizaje se hizo casi en pareja. Violación necesaria. Detuvo el avión próximo a los técnicos y apagó el motor con la aguja del totalizador marcando cero litros.

—Ya puede bajarse capitán —era William, el técnico del avión, que colocando los pines a la catapulta lo saca de su abstracción. «Del vuelo» podría decirse.

Chirino se le acercó cuando el líder estaba firmando el libro del avión. Se dieron la mano y en los dos rostros se notaba la satisfacción. Caminaron hacia el aula, donde informarían sobre la misión realizada, mientras, Eduardo preguntó:

—¿Con cuánto combustible aterrizaste?

—Chupando el de las tuberías. Hay que darle una botella al prieto ese —señaló hacia la antena de radiolocalización.

Él pensaba también en el navegante, metido en la cabina de su radar, trayendo los aviones al aterrizaje. Los dos rindieron un silencioso homenaje a Colás, pues solo ellos eran conocedores de cuánto le debían a partir de ese vuelo.

—¿Y qué, volamos mañana otra vez? —preguntó Eduardo.

—En cuanto *matabichemos*,[8] tren arriba.

Chirino llevó la vista hacia la anaranjada circunferencia del sol tocando el horizonte y se lo mostró al líder. Las figuras de los técnicos se perfilaban a contraluz, enfrascados en la labor de habilitar las máquinas. Todos los aviones quedaron abastecidos, pero las reservas de combustible desaparecieron. El jefe, ya regresado de Saurimo, solicitó varios vuelos del Hércules tanquero para reponerlas. También indagó con los pilotos de los veintitrés sobre la conversación a cazabombarderos de esos aviones y decidió mandar a buscar las vigas universales de inmediato. Ahora se acabarían las puyas de Escarrá y sus compinches relativas a que «los veintitrés solo servían para gastar mucho combustible, despegar bonito, llevar poco armamento y no dar en el blanco».

Ya de noche, salieron en el *jeep* hasta la jefatura de las tropas cubanas. Una vez allí, el coronel de la Paz dijo: «No se bajen. Esto es rápido». No más se había alejado unos pasos cuando fue interceptado por el Gallego Díaz, quien lo sacudió por los brazos.

8 En el portugués de Angola: Desayunemos.

—¡Qué bien que regresaste de la Paz, porque debo *dezirte*, tienes una gente formidable! ¡Van al combate con una bizarría!

—¿Y eso, coronel? —se extrañó el de aviación.

Eduardo, dentro del vehículo, dijo: «Chirino, nos jodimos».

—Diantre, los pilotos se bajaban dando tumbos en medio de la alharaca de los técnicos que ponían los cohetes y echaban la gasolina. ¡Qué entusiasmo! Además, esos aviadores querían salir una y otra vez, ¿sabe? Y luego, ¡el despegue de los veintitrés; qué belleza ese volteo!

—¿Qué pasó en el despegue de los veintitrés? —preguntó de la Paz ya interesado. En el *jeep*, los dos pilotos habían disminuido su estatura hasta el largo de un jeme.

—Cuando se separaban de la pista, enseñaban *to'a la panza*, *entonzes* guardaban las ruedas y *hazían* un escarpe rugiendo hasta poner rumbo a la brega. Son formidables y sobre todo, muy *arrestáos*, sí señor.

—Entonces le gustó, ¿no?

—*Carajjo*, más que un cante jondo —dijo el íbero-cubano.

Escarrá le habló a los dos Eduardos.

—Creo que el jefe va a escachar sus botas en los culos de ustedes dos por esos despegues *filigraneros*.

En honor a la verdad, no pasó nada. El grupo había trabajado fuerte y bien. La caravana había logrado salir de la encerrona, de manera que el coronel no les sonó la pandereta y cuando subió al carro solo dijo:

—Dentro de un par de días hay misiones importantes. Ahora hay que reponer el combustible y eso lo haremos mañana.

El carro inició la marcha y aquellos dos respiraron con alivio. No querían ni mirarse.

En la casa, ya por la noche, celebraron con un trago la labor de Colás. Eran muchos para una sola botella.

La emboscadita[9] mejoró después gracias a Mireya y Januaria que pusieron dos más en el piso junto a unos platillos con saladitos. Ignacio, el especialista en armamento de aviación, recitó toda una batería de versos de Buesa y Cortez:

El vino suele sacar cosas
que el hombre se calla:
la puta se siente doncella

9 Emboscada: Argot de combatientes definiendo reunión informal para compartir entre amigos.

como cuando era muchacha
y el cornudo regatea
el tamaño de sus astas.

Eduardo describió una obra de teatro de indecente palabrería. La velada fue agradable para aquellos hombres obligados al celibato. Cantaron, relataron anécdotas y así llegaron las doce. Se podía, no habría vuelos al día siguiente. Todos se acostaron pensando en sus mujeres.

Mulata y mulatica

Tres días después se reunieron en el aula para el planteamiento de nuevas misiones y precisar los detalles sobre la cooperación con las tropas terrestres. En la pizarra fueron escritas las cifras de una tabla que cada piloto debía llevar consigo. Esos dígitos servían para identificarse con la infantería durante las acciones combativas.

A grosso modo: al encontrarse los dos representantes, uno trasmitía las cifras del día y el otro respondía las cifras opuestas en la tabla. Acto seguido, el apuntador le indicaba al piloto el lugar exacto donde se hallaba el enemigo para ser batido por los aviones. Esta era la forma de evitar un costoso accidente que ocasionara víctimas entre las fuerzas propias. Siempre habían riesgos en una labor como esta, pero debía primar una regla no escrita y aceptada por todos: ante la duda, no tires. En ocasiones, el enemigo también tenía una estación de radio en la frecuencia de cooperación y el piloto debía identificar quién era quién entre dos oponentes que le daban la misma respuesta: «Yo soy amigo, el malo es el otro» y lograr, con la ayuda de esta tabla y ardides verbales que el enemigo se delatase a sí mismo. Esto sucedió con Damhas y había salido airoso gracias a un grupo de elementos que el enemigo desconocía. Aun con esta explicación, el lector no escapa a la responsabilidad que tenía el combatiente del aire en el momento decisivo de abrir fuego. Equivocarse era quedar con un estigma imborrable: «Ese le disparó a su propia gente».

En la misión de esa mañana iban a salir Eduardo y Pardo hasta el radio máximo de los aviones a patrullar un camino por donde se movían las tropas de las FAPLA hacia el este, partiendo de un punto llamado Marco-veinticinco. El enemigo estaba a unos cincuenta kilómetros más adelante, antes de llegar a otro llamado Nana Candundo. Pardo y Cosme llegaron a Luena tres días antes. Estaban en Cuba después de concluir su misión y un mes más tarde de nuevo al África. Los dos andaban alicaídos y era fácil comprenderlo. Algunos pilotos cumplirían misión por cuarta y hasta quinta vez. Para este

vuelo irían artillados con dos bloques grandes de cohetes en las alas y un tanque auxiliar de combustible en el fuselaje. Ya los aviones habían sufrido la conversión a cazabombarderos y estaban saliendo con máxima carga en casi todas las misiones. Por ejemplo, estos bloques grandes llevaban cada uno treinta y dos cohetes de cincuenta y siete milímetros.

Escarrá y su jauría se replegaron y los temas iniciales de sus ataques tuvieron que ser revisados para satisfacción de los pilotos de los veintitrés. Despegaron y treparon para ocho mil quinientos metros (veintiocho mil pies) donde la tonalidad del cielo comienza a ser de un azul intenso. En ese nivel de vuelo los motores recibían el flujo de aire a una temperatura de menos cuarenta grados centígrados, lo que, unido a la baja densidad, proporcionaba un consumo de combustible pequeño. En la cabina de Eduardo existía un clima agradable y un toque hogareño no estaba de más: una foto donde su mulata y la mulatica de tres meses miraban escrutadoras todas las operaciones que hacía el piloto para amonestarlo a la primera barrabasada que cometiese. Zafó uno de los broches y la máscara de oxígeno cayó a un lado, respiró hondo varias veces y trató de estirarse lo que le permitían los arneses de la catapulta. Miró la foto y sonrió. En sus oídos resonaba la misma oración final de todas las cartas: «Cuídate mucho, papito». Solo falta la temible: «Vuela bajito y despacio».

La foto estaba prensada por los bordes a una sección de la mira desde donde *Bruja* y *Brujita* le hacían guiños mientras el vuelo era recto y apacible. Para cuando llegue el momento del ataque, ellas se ocultarían para no distraer a papá y donde ahora el ambiente era agradable y acogedor se desataría una barahúnda de palabrotas, sudores a pesar del frío y tales tensiones que ni leyendo las cartas de sus dos fotografiadas más un vaso del fiero líquido, lograría disipar del todo. Al mirar el cronómetro, decidió que era hora de empezar a descender. Disminuyó las revoluciones, bajó un poco la proa y liberó el bastón. Ahora el piloto automático se encargaría del avión mientras se abrochaba nuevamente la máscara. Todo listo. Volvió a tomar los mandos y penetró en la bruma. Según pasaron los días se había ido acostumbrando a volar en esas condiciones y la tensión inicial había sido relevada por la confianza en el vuelo por instrumentos y la precisión en los cálculos de navegación. Era un proceso común en todos los pilotos que llegaban a cumplir misión. Cuando preparaban una travesía en el mapa, discutían por discrepar en un grado los rumbos de cada uno.

—Si navegas así no vas a parar a Lubango, sino a la Isla de la Juventud.

—No me tientes, coño.

Al llegar a una altura de mil metros, los dos aviones fueron nivelados y comenzaron la exploración. El punto inicial del trabajo se distinguía bien. El líder se apartó hacia el sur de la carretera un par de kilómetros para estar listo a picar por la izquierda si detectaban al enemigo. Todos los pilotos del mundo son más hábiles cuando maniobran hacia ese lado. Responden rápido y les sale mejor. Fue Pardo el que descubrió primero los tres camiones repletos de soldados moviéndose por el camino hacia el este.

—¡Míralos allí a las once!

Entonces Eduardo los vio y desmontó el gatillo de su retén. Los camiones eran GAZ-63, de nariz chata y quizás esto le hizo recordar la tablita que llevaba atada en el muslo derecho. Volvió a nivelar el avión que ya empezaba a picar solo y habiendo leído los códigos del día, llamó por la frecuencia.

—*Leâo, este e Falcâo. ¿Cómo escuta*?

—*Falcâo, O Leâo escuta bem. Estou a olhar para vocés* —entonces el líder procedió a identificar.

—*Falcâo, cinco-dois-oito* —el León dio la callada por respuesta.

—*Falcâo, cinco-dois-oito* —el otro tampoco respondió esta vez.

—¡*Falcâo, cinco-dois-oito, caralho*! —y entonces León habló.

—*Primo, eu nâo tenho a tabela ainda* —reconoció el angolano.

—Ah, conque no tienes la tabla todavía.

Según todo lo convenido tenían el derecho y más aun, el deber, de disparar contra los tres camiones, pero no lo hicieron. La ubicación geográfica, la dirección de movimiento, el tipo de vehículo, la forma organizada de su avance, la manera de hablar: todo indicaba que eran efectivos de las FAPLA.

—*O vosso chefe e um cabrâo irresponsável* —dijo el líder de la pareja a guisa de despedida y volvió a poner el gatillo en su retén.

Continuaron el vuelo y justo antes de Nana Candundo, en la espesura, vio huellas de vehículos que entraban. Lo que acabó por decidirlo fue un humito ralo saliendo de entre los árboles. Fijó el detalle de una curva del camino para referencia y le dijo a Pardo:

—Están aquí. Tira donde yo lo haga.

—Copiado —respondió el número.

Inició una trepada al tiempo que apartaba la nariz hacia la derecha. Al llegar a mil quinientos metros giró por la izquierda y dejó que alcanzara otros seiscientos para iniciar la picada. La curva del camino se veía bien y corrió el punto central de la mira hacia donde había visto el humo.

—Allá va eso —apretó el disparador y una andanada de cohetes salió para registrar el campamento y llenarles la olla de arena. Pardo lanzó su salva

desde otra dirección y cada uno hizo dos pases, con lo cual se quedaron sin cohetes. Se dispusieron al regreso. Ninguno de los dos vio fuego antiaéreo en este trabajo. Eduardo le habló al número.

—Pasa a líder para chequearte la técnica de navegación.

—Bárbaro —dijo Pardo y adelantó su avión, que comenzó la trepada poniendo rumbo a Luena.

El retorno fue correcto, no hubo señalamientos de importancia. Navegó bien, descendió en el momento preciso y el aeródromo se hizo visible justo delante de la nariz del avión. Como líder tenía buenos hábitos. Se le podía confiar esa labor en el futuro. Al parquear los aviones había efervescencia en el personal que se hallaba en tierra. Mesa les aclaró las dudas.

—Hay nueva misión. Nos indicaron suspender estas bombas que usted ve aquí y habilitar rapidito.

Eran cuatro bombas de quinientos y cuatro de doscientos cincuenta kilos para los dos aviones.

—¿Y con qué van a colgar eso en las vigas? —preguntó Eduardo.

—¡Pss! Igual que las otras: a mano limpia.

—¿Qué, ¿qué? —el jefe de Escuadrón se asombró. Era un peso considerable y muy difícil de manipular.

—Es que las grúas de armamento están malas. Habrá menos, ya lo verá —explicó Mesa.

Aquello le sonó a reto. Hizo una mueca y le dijo a su ingeniero: «Bueno, voy a ver la tarea. Vengo después y comprobaré si lograron suspender las bombas». Y se fue a recibir la misión. Sabía que tras él dejaron a esa gente emulando y le preocupaba. Era una labor difícil y riesgosa: si uno de esos chicotes de hierro caía en el pie de alguno, hasta él cogería el *zurriagazo* correspondiente. Tenía que confiar en Mesa y su pandilla, pues todos los días realizaban cosas asombrosas.

Eduardo sabía que la última vez en la cual habían suspendido bombas en el avión, lo hicieron a mano. En esa ocasión él felicitó y premió al grupo con un par de botellas de ron, que solo tocó a un jarrito por cabeza. Tuvo la certeza de haberse quedado corto y no era justo. Una nueva idea comenzó a rondarle la mente.

Antes de una hora concluyó la preparación del vuelo. Cuando salieron del aula, todavía miraban el mapa y ajustaban la indumentaria. Eran las dos de la tarde, pero la temperatura era agradable. Al llegar a los aviones, aun la respiración de los técnicos no se había recuperado y los dos ML estaban con tonelada y media de bombas en las vigas cada uno. Las camisas húmedas, los

rostros cansados, pero con una mirada de picardía con la que se complacían en aguijonearle. «Bueno, y ahora, ¿nos cree o no?; véalas usted mismo: ocho bombas, tres mil kilos... revise, revise». Para rematar a Eduardo, el ingeniero pronunció «a formar»; todos se pusieron de pie y se alinearon en dos hileras.

—¡Firmes! Compañero jefe de Escuadrón, los aviones se encuentran listos y artillados como se ordenó, capitán ingeniero Mesa Ferrín.

El otro devolvió el saludo y dijo sonriendo: «¡Qué puñeteros!»

La idea volvió a darle vueltas en la cabeza mientras se ponía el casco. Hizo una seña a su nuevo número y ambos abordaron las máquinas para otro vuelo de combate.

Caravaneros y pilotos

Al siguiente día fue necesario llevar uno de los aviones a Lubango pues su radar presentaba un defecto y Eduardo despegó temprano en la mañana para cambiarlo. Pensaba de paso ver al resto del personal del Escuadrón y enterarse de cómo marchaba la actividad de Preparación Combativa. Además, su propia gente le había pedido que recogiera la prensa y la correspondencia recibidas.

Al llegar a nivel ocho mil metros, pasó al vuelo horizontal, marcó el rumbo hasta su destino y dejó que el autopiloto condujera el avión. En la inmensidad de las alturas su vista recorrió el panorama que se extendía hasta el horizonte. Un país inmenso y rico donde alternaban pradera, jungla y desierto en toda su belleza. Lo invadía la sensación de sentirse dueño de un paisaje. Allí él era el ser más feliz de la tierra.

—Cuántos no tienen contacto con esto; cuánta gente desconoce lo que es el infinito porque no se lo puede representar en su mente y sin embargo, yo ahora lo puedo ver, lo puedo tocar y grabarlo en mi memoria para no olvidarlo nunca.

Tuvo la certeza de que podía considerarse un hombre afortunado por el privilegio de vivir la epopeya de Angola en una segunda misión y de tener acceso a cosas que el resto de los hombres no puede: dominar ese paisaje y la sensación tan placentera (casi orgásmica) de conducir un buen avión por el gran azul. Todo a su alrededor era la realidad de aquel sueño de tantas noches en su infancia desde aquella vez en que su padre, chofer del aeropuerto de Guantánamo, lo había llevado a ver los aviones en la década del cincuenta. Allí vio el primer amigo de aluminio y se dirigió a su papá:

—¿Es muy difícil llegar a ser piloto?

—Difícil sí. Pero no imposible —contestó el padre.

Aquel día decidió volar y nunca abandonaría la idea. El camino no fue fácil, pero echó a andar sin pensar cuán lejos estaría la meta. Conoció gente formidable que lo educó en la exigente vida militar. Tuvo que ponerle bozal

a su amor propio cuando recibió críticas injustas y aprendió también de ellas. Otros amigos lo introdujeron en el fascinante mundo del vuelo: conoció instructores buenos, otros terribles y todos le enseñaron algo. Hubo quien supo darle confianza en sus propias fuerzas ante los escollos del aprendizaje.

Tuvo éxitos y reveses; aterrizajes buenos y tales *perrazos* contra la pista de los cuales prefiere no hablar. Aun recuerda la fecha en que el instructor lo chequeó para darle la autorización a su primer vuelo solo: 22 de junio de 1970. Se llamaba Víctor Kulish. Era un ruso flemático a tal punto, que le adjudicaron el mote «Vita Nuova», por aquella cachaza tan característica con la que hablaba por el intercomunicador.

—*Jochesh miñá ubivat shtoli*? — (Del ruso: ¿Me *quieres matar o qué*?)

Luego, al año siguiente, se repetía el proceso de clases de las materias de vuelo: aerodinámica, navegación, táctica de la Fuerza Aérea, motores, armamento, hasta alcanzar un número de veintiséis asignaturas, ahora referidas al avión MIG-21. El instructor en esta máquina se nombraba Mijail Tóropov y era también excelente persona. Cuando llegó el día de inicio de los vuelos de instrucción en ese avión, se llevó una impresión desastrosa y se dijo: «Esto lo volará cualquier otro, menos yo».

Primero, el despegue; Eduardo soltó los frenos y el instructor tomó los mandos.

—¿Ves?, la velocidad aumenta; 220, 250... se levanta la rueda de nariz... 290... 320... nos vamos al aire con 340... sube los trenes... ahora guarda los flaps... ¿Qué te parece Eduardo?

—Si esto es el despegue, ¿cómo será el aterrizaje?

Media hora después lo supo: sencillamente no encontraba manera de digerir tanta velocidad con tantas acciones en tan poco tiempo. Sin embargo, poco a poco el avión le fue mostrando que era manejable y se hacía más dócil a sus manos según pasaban los días. Cuando se fundió con él llegó a conocer todas sus cualidades combativas y por qué los norteamericanos habían tenido en el MIG-21 un encarnizado oponente en la guerra de Vietnam. El curso duró treinta meses en la entonces Unión Soviética. En ese tiempo solo hubo una docena de días de vacaciones que el grupo decidió pasar en Volgograd. Visitaron los museos y el Conjunto Memorial del Túmulo de Mamaev-Kurgán, donde se admiraron por el amor y el respeto con que los soviéticos guardaban a los muertos de aquella descomunal prueba que fue la Gran Guerra Patria.

La soltura y destreza con el avión fueron llegando poco a poco cuando ya volaban en Cuba. Luego empezó otra etapa nueva: volar de noche. En

resumen, nunca se termina de aprender; siempre hay una meta por delante y la lucha por alcanzarla se convierte en lo cotidiano. Después le tocó ser instructor de vuelo y transmitir sus experiencias a los más jóvenes. Además de lo inevitable: ser jefe; primero de escuadrilla y luego en Angola mandar a un escuadrón. Al inicio se sintió desorientado y recordaba que, al reunir el personal por primera vez, experimentaba la torpeza del elefante en una cristalería. A pesar de ello, se granjeó el apoyo y la simpatía de aquellos hombres, pues le entró al problema de frente: «Les prevengo: creo que como piloto estoy bien preparado, pero estoy seguro de ser muy malo como jefe de Escuadrón porque nunca lo he sido. Por eso van a pasarla muy difícil conmigo».

Por la derecha logró distinguir la presa de Gobi, un embalse de gran tamaño. Buen punto de referencia para chequear la ruta. Quedaban trescientos cincuenta kilómetros hasta Lubango. Aun estaba lejos y por eso el radiocompás no mostraba la marcación hasta el aeródromo, pero se sentía orientado y confiado. La llegada se produjo sin contratiempos y fue recibido por su ingeniero de Escuadrón, mayor Juan Campañá, un prieto fuerte y entusiasta. Había hecho buenas migas con él y se entendieron desde el principio. Campañá era de esos hombres que trabajaban por el axioma: *Allí donde esté la cosa dura, allí estoy yo*. Entonces no hubo reto para el escuadrón que él no asumiera como algo personal. Eso creó una favorable atmósfera de trabajo entre el personal técnico, era una tradición a mantener.

—Saludos jefe, ¿cómo dejó a nuestra gente por Luena?

Eduardo se quitaba los arneses y el ingeniero colocó los pines de seguridad a la catapulta. Se dieron las manos.

—Están bien. Solo un poco tristes por falta de cartas, pero guapean y de qué forma. ¿Los viste alguna vez colgando a mano bombas de media tonelada?

—Esa es mi gente, capitán. Cosas peores verá usted, no se asombre. ¿Trajo los tiempos volados por el avión?

Eduardo le alargó un papelito con cifras.

—Aquí están. ¿Cuál me llevaré de regreso?

—El 407 ya está listo, pero no se vaya sin conversar con los soldados un rato. Quieren saber de las acciones combativas por allá.

—No te preocupes, veré al jefe del Regimiento, luego recojo las cartas y le haré un pase a la barraca de los soldados.

Al poner pies en tierra se estiró con placer. Estar sentado amarrado con correas que impiden moverse por más de una hora es también una prueba

incómoda que se debe aprender a soportar. Echó a andar hasta el *jeep* que lo esperaba y allí se despojó del casco, fusil AKM, pechera de cargadores, traje antigravedad, plancheta, etcétera y se sintió mejor.

—¿Hora de salida, capitán?

—No antes de almuerzo. Digamos 12:40 p. m. ¿Vale?

—Vale. Nos tenían ensillados como al caballo de Napoleón. Ahora podemos yantar también.

El chofer lo llevó hasta el Estado Mayor. El teniente coronel Hugo Lorenzo, jefe del Regimiento, le preguntó sobre el trabajo en Luena y a su vez le impuso de la labor de la unidad en su ausencia. El trabajo marchaba bien y no se habían producido incidentes en los vuelos de Preparación Combativa.

Al abrir la puerta de su habitación encontró en el suelo tres cartas de Cuba. Durante un rato escuchó la voz de su mujer contándole cosas sobre la niña y al final, los consejos necesarios para que pudiera regresar sano y salvo. Después se bañó y fue a ver a los soldados. Estuvo un rato largo con ellos y tuvo que prometerles relevar periódicamente a los mecánicos que estaban en Luena. Querían tener participación en los vuelos de combate y la disposición era total. Por fin logró desprenderse de ellos y fue a la barraca de los técnicos donde saludó a todos y recogió una veintena de cartas. A la salida de la barraca se tropezó con dos pilotos soviéticos, Iváshenko y Valery. Ambos eran instructores y estaban asignados al escuadrón como asesores.

—*Zdaróv, komésk, ¿Kak bayúesh?* (Del ruso: Salud jefe, ¿cómo peleas?).

—Sin problemas. ¿No irán por Luena?

—No nos dejan —dijo riendo Valery.

Era cierto. El mando soviético le imponía algunas limitaciones a su participación en acciones combativas, lo cual era fácilmente comprensible por pertenecer su país al Pacto de Varsovia.

—Vamos a almorzar. Yo pago —bromeó el cubano.

Rumbo al comedor, continuaron la plática.

—Queremos comenzar los vuelos nocturnos. ¿Puede que vengas para hacerlos juntos? —preguntó Iváshenko.

—Vendré. Creo que me soltarán pronto y me gusta la idea de volar de noche —dijo Eduardo.

—¿Podemos iniciar esos vuelos con Gual? Ya está madurito.

—No hay objeciones. Gual no los hará quedar mal. De Cuba deben llegar dos pilotos nuevos con poca preparación y necesito me los lleven de la mano y despacio.

—¿Y eso? ¿Por qué envían pilotos con preparación insuficiente? —el soviético estaba molesto.

—Es fácil Valery: no hay más para escoger, ¿entiendes? —respondió Eduardo.

La realidad era esa: no existían pilotos para rotar con algún margen de tiempo en su entrenamiento. Las anónimas de ese esfuerzo son las madres, las esposas y las novias. Habría que preguntarles su parecer: de ellas apenas se habla y en algún momento habrá que hacerles justicia por la cuota de sacrificio que aportaron para que sus compañeros e hijos pudieran cumplir misiones varias veces.

Había otros dos pilotos soviéticos asignados al escuadrón: Yura y Zhenia, que era el jefe de ellos cuatro. La asesoría la completaban seis o siete ingenieros muy bien preparados, que trabajaban con los especialistas cubanos en la solución de los desperfectos surgidos en la explotación de los aviones. El equipo trabajaba bien. Al principio, los soviéticos no conocían el grado de maestría técnica de los cubanos y querían asesorar hasta los cambios de gomas. Poco a poco se fueron dando cuenta que no había *libreteros* entre el personal técnico cubano, sino gente de experiencia y responsabilidad probadas. Después soltaron la mano. Era un fenómeno normal, aunque el orgullo caribeño se sintiera herido por un exceso de amor propio al considerarse examinado constantemente. En su momento, el jefe del Escuadrón debió coger alguno de *maraca* por reaccionar indebidamente en ese sentido, pero esa fue la excepción de la regla.

Una vez concluido el almuerzo, recogió sus cosas y juntó una tonga de cartas para la gente que tenía en Luena. Ya en el vehículo, Iváshenko fue a despedirlo.

—¿Cuántas horas de vuelo tienen esos dos que llegarán pronto? —preguntó el soviético.

—Uno de ellos solo ha cumplido un vuelo en el 23 Ml y el otro conoce el 23 Bn, el bombardero.

—¡Un solo vuelo y viene a cumplir misión! —se asombró. Hizo una pausa y volvió a hablar.

—Siiií. Habrá que hacer un plan de vuelo específico para ellos dos y no salirnos ni un poquito de los límites. Lo malo es que ahora vienen los meses de lluvia y hay recesos en los vuelos.

El cubano pensaba igual; una discrepancia seria es una cuestión objetiva: Angola tenía un escuadrón de 23 Ml cuando en Cuba solo habían cuatro de esas máquinas. ¿Cómo preparar con cuatro los tripulantes de catorce? Con

una concesión: relevar con pilotos de insuficiente preparación. Esa concesión era riesgosa.

Les tocaba a los instructores capear el temporal de ponerlos a tono con el Teatro de Operaciones angolano. Es comprensible por qué se asombraban los soviéticos ante una cosa que se hacía mal, pero no había con qué hacerlo mejor. Llegaron al avión. Eduardo se puso el equipo de vuelo y tendió la mano a su asesor:

—*Atkrítoye ñebo y miájkaya posadka tibié*. (Del ruso: Que tengas cielo despejado y aterrizaje suave).

—*Spasiba*.

Durante la ruta, el cubano iba pensando en lo conversado con los instructores soviéticos. Comenzaba otra etapa que le auguraba nuevas preocupaciones. Existirían riesgos de otro tipo. No era lo mismo estar a disposición de despegar todos los aviones para una misión en composición de escuadrón, que responder al mando «puedo llevar solo ocho"». Eso podría interpretarse mal.

Algo más de una hora después, aterrizaba en Luena. En la rampa, junto a los técnicos, pudo observar una docena de hombres extraños: barbudos, vestidos mitad a lo civil, mitad a lo militar.

—¿Quiénes serán estos gitanos? —pensó.

Puso el acelerador en STOP y abrió la cabina. El ruido del motor fue decreciendo. El teniente William Martínez puso la escalerilla y trepó hasta la cabina. Eduardo le entregó el manojo de pines y él procedió a colocarlos en la catapulta. Se fijó en que Eduardo miraba a la extraña visita.

—Vinieron a vernos. Quieren saludar a los pilotos. Son gente de la caravana Venceremos.

—Gente buena, *cará* —dijo el piloto contento.

Una vez en tierra, todos lo abrazaron. Era realmente emocionante.

—Oiga hermano, si no es por ustedes no hubiéramos podido ni fumar; ¡ni fumar! Morterazo va, morterazo viene.

—Piloto, tengo del bueno. Vamos a desinfectar el tracto gastrointestinal, pero ya... Eduardo soltó la risa, pero rehusó.

—Durante el día no se puede. A lo mejor hay que volar y si el médico me coge el aliento, me busco un *Sanjuán alumbrao*. Vamos a ponernos de acuerdo y nos reunimos después. Los pilotos somos bebedores aguerridos también.

—Yo dije que me tomaba mi botella con los pilotos. Eso es sentencia firme y no se pela.

—Se apela —dijo el más joven.

—Eso, eso; se apela —corrigió el viejo.

Eduardo los invitó a ver la cabina del avión y uno por uno desfilaron por la escalera, asomándose al puesto de pilotaje.

—Ustedes son gente anormal. No entiendo cómo pueden atender tantos relojitos al mismo tiempo y los *kwachas* tirándoles *pa'rriba*.

—A ustedes les tiran más que a nosotros. Esa es la primera ventaja —respondió el piloto.

—La segunda es que somos nuestro propio correo: ¡Hey William, *apaña* esto!

Y lanzó al técnico el mazo con veintitantos sobres de Cuba. El teniente William abrió grande los ojos y gritó al resto de la dotación técnica:

— ¡Gente, llegaron los *gorriones*!

Todos se agruparon a su alrededor y fueron recibiendo las misivas al tiempo que los caravaneros sonreían viendo el cuadro. La voz del radista Larrazábal buscó una octava cercana a la de Panchito Risset:

... tu carta para mí siempre fue un beso, que me colmara de placeres...

Todavía conversaron un rato más. Los de la caravana Venceremos estuvieron llenándole el recipiente de la vanidad al piloto que se sentía *egorreluciente* con tanto halago y agradecimiento de sus hermanos caravaneros.

—Bueno, nadie es perfecto, ¿no?

Esa tarde compartieron juntos en una emboscada organizada por un grupo de la caravana. Los del aire tuvieron que retirarse empleando tracción de las cuatro ruedas.

Tribunal

Todos los soldados se encontraban sentados en el salón.

En la primera fila, Eduardo ocupaba su asiento junto a un capitán de apellido Soto y lo flanqueaba el político del Escuadrón, Roberto Vergara González. En la presidencia, cuatro sillas vacías aguardaban la apertura de la vista del Tribunal de Honor de Soldados para juzgar al recluta Israel Mesa, quien había maltratado de obra y palabra a una trabajadora angolana del comedor. Aunque no hacía calor, la atmósfera se sentía cargada. Uno de los vocales entró y parándose frente al público, ordenó: «¡De pie!» Todos ejecutaron la orden y permanecieron así hasta que el soldado presidente del Tribunal penetró en el local con sus ayudantes: «Sentarse», dijo.

Separado del público, Mesa miraba fijo al suelo. Su asiento estaba hacia la derecha. El soldado que haría de secretario procedió a leer el acta donde se describían los hechos que motivaron la constitución del tribunal. Dos días atrás y mientras almorzaban los mecánicos del Escuadrón, la compañera requirió a Mesa justamente y este reaccionó con gritos y sacudiéndola por un brazo. Después de concluida la lectura del acta, el presidente llamó a declarar al capitán Soto, oficial de guardia del comedor y testigo del incidente. Soto se puso en pie e inició sus pasos, pero fue interrumpido por el presidente.

—Compañero capitán, tenga la bondad de desarmarse.

No es común ver a un soldado exigiéndole normas a un oficial. Por eso en aquel salón no se oía ni el zumbido de una mosca: había solemnidad y sencillez. Las normas éticas no permiten declarar estando armado. Soto asintió con la cabeza y entregó su zambrán con la pistola a Vergara, que la colocó en el asiento de aquel.

—Relate los hechos que usted presenció.

Soto contó de forma detallada y breve el incidente, asunto que superaba el estrecho marco del Escuadrón. Se hizo el silencio.

—Puede sentarse. Que pase a declarar la ciudadana angolana Ilena Mauricio.

La muchacha entró al salón y ocupó el lugar dejado por Soto.

—Ilena, cuente a este tribunal lo ocurrido a usted con el soldado Israel Mesa —alegó el presidente.

La muchacha explicó, en primer término y atropellándose, que no quería le pasara nada malo al soldado; que lo sucedido no tuvo tanta importancia. El presidente volvió a hablar.

—No obstante, pedimos que nos diga lo que allí tuvo lugar. ¿Puede usted?

Ilena volvió a hablar mezclando palabras portuguesas con españolas y relató todo igual a como lo expresó el capitán Soto.

—Soldado, póngase de pie.

—Discúlpese con la compañera.

El auditorio completo pudo oír la frase:

—Ilena, yo le pido disculpas.

La muchacha hizo un gesto aprobatorio con la cabeza y luego miró al presidente.

—Puede retirarse, gracias por su ayuda.

—*Obrigada* —y salió del salón.

Mesa continuaba de pie junto a su silla y miraba nuevamente al suelo. El presidente intercambió unas palabras con el secretario y los vocales.

—Soldado Mesa, ¿desea usted expresar algo a este tribunal?

—No.

—Este Tribunal de Honor de Soldados considera probado que usted ofendió el honor de las Fuerzas Armadas Revolucionarias y como decisión definitiva, encarga al jefe del Escuadrón no incluirlo a usted en misiones combativas que le sean planteadas a la unidad hasta tanto no pruebe con su actitud ser merecedor de ese estímulo. La vista ha concluido. Compañero jefe del Escuadrón, ¿desea usted dirigir la palabra a los presentes?

Eduardo se puso de pie: «No».

Cuando los soldados se retiraron hacia su barraca, el político y el jefe hicieron un aparte para evaluar todo. Los soldados llevaban tan solo dos meses con el Escuadrón y ninguno de los dos podía vaticinar con certeza, cuál sería la respuesta del colectivo ante lo acontecido. Habían llegado a relevar a los viejos soldados directamente desde las aulas y no tenían una gran experiencia en el servicio. Eso preocupaba a los dos. Tuvieron que trabajar duro para que asimilaran su labor con el MIG-23, pues en Cuba estudiaron los deberes funcionales como mecánicos de MIG-21 y ahora sucedía el caso que había ventilado el tribunal. En los días subsiguientes la labor de los soldados

no decayó. Trabajaban fuerte en todas las tareas que planteaba el mando, pero el sustituto para el Trabajo Político no estaba conforme.

—Creo que internamente consideran la vista del Tribunal de Honor como humillante o que ha sido excesivo celo convocarlo en virtud de la falta cometida por Mesa.

—Me siento inseguro —dijo al jefe del Escuadrón.

—Creo que tenemos derecho a no estar seguros. Por la noche iré a la barraca de los soldados, conversaré con ellos.

Vergara tenía razón. No respondían mal al trabajo, pero se respiraba un aire de apatía o conformismo. El entusiasmo había decaído. Esos son síntomas que no deben ser subestimados. Después de comer, Eduardo se encaminó al dormitorio de sus soldados. Al entrar, el que se desempeñó como presidente del Tribunal dio la voz de «firmes».

—Continúen —respondió el recién llegado que pasó la vista por las literas. Había grupos en actividades diferentes; unos jugando parchís, otros, dominó.

—¿Cuál es la pareja que no pierde? —preguntó en el juego de fichas y dos soldados levantaron su mano.

—Bien, voy a entrar detrás. Necesito un compañero.

Pero el tiro le salió por la culata. Casi permite una *pollona* al perder seguido en tres ocasiones. Aquí no vale la hipocresía: no se dejó ganar, le ganaron.

Miró alrededor. Alejado del grupo, Mesa escribía una carta. Eduardo preguntó a los más cercanos si eran capaces de llenar un cargador para el fusil AKM en tiempo mínimo.

—¿Cuánto es el mínimo, compañero mayor? —preguntó un mecánico de armamento.

—El mínimo es el que me gane y doy cinco cartuchos de ventaja al que compita conmigo.

Enseguida apareció uno que le entregó un cargador lleno. Eduardo procedió a vaciarlo y alineó los cartuchos en forma conveniente. Su oponente hizo lo mismo en la otra mesita.

—Listo —dijo.

—No, no. Coloque los cinco cartuchos que concedo.

El joven, con rostro incrédulo, colocó el módulo de ventaja.

—¿Listo? ¡Ya!

Eduardo no comenzó. Le dejó poner tres cartuchos y entonces él arrancó. Cuando colocó el último de los treinta, su oponente tenía cuatro

cartuchos aun en la mesa. Los soldados miraban ambos cargadores y se rascaban la cabeza.

— ¡Voy ahí! —dijo otro y apartó al primero con un ademán.

Ambos vaciaron los cargadores otra vez. El soldado puso sus primeros cinco cartuchos.

—Cuando quiera —dijo y Eduardo soltó «comenzamos».

Esta vez inició el lance al unísono. Cuando terminó de llenar su cargador, al contrario, le faltaban diez balas por colocar. El grupo fue aumentando de tamaño.

—¿No habrá nadie que saque la cara por nosotros? Vaya, esto se dice y no se cree.

Y apareció el tercero, que también perdió a pesar de diez cartuchos de ventaja. Se miraban entre sí y hacían gestos de impotencia ante la habilidad del jefe. No hubo más voluntarios.

—Bueno, ¿quieren aprender? Por lo menos a mí me hace falta que aprendan. Ajá, cojan un cargador cada uno. ¡Vivo! Ahora les diré el truco de la rapidez.

Cuatro o cinco sacaron su cargador y Eduardo tomó el que le había servido para competir.

—El cargador se coge con la mano izquierda, pero sin la ayuda del pulgar, el cartucho se pone con un empujón de ambos pulgares. Vean —ellos iban doblando las palabras con las acciones.

—Si un cartucho no entra completamente, no lo arreglan: al poner el siguiente entrará ¿ven?

Diez minutos más tarde solo se oían los «clics» del llenado de los cargadores y reconvenciones de soldado a soldado:

—Así no, *cabuizo* —Eduardo volvió a hablar.

—Bueno, me voy. ¿Cómo están para la inspección de infantería?

Hubo voces de «más o menos»; «regular». Eso era cierto. Tampoco habían marchado mucho en Cuba.

—Mañana tengo una sorpresa agradable después de la inspección de infantería. Ahora, a dormir.

Y salió rumbo a su barraca. La luna ponía una luz casi diurna en el regimiento ya invadido por el silencio. Cuando al otro día ejecutaron las prácticas de infantería, Vergara se le acercó y preguntó: «¿Cómo estuvo la conversación con los soldados?»

—No la hubo. Pero creo que nos entendimos —contestó el jefe del Escuadrón.

El político hizo un gesto de extrañeza y el otro mandó «a formar; fin del receso». Hacia su izquierda, los oficiales; a la derecha, los soldados. Todos muy atentos.

—Descansen —dijo Eduardo y luego planteó: Solicito cinco oficiales y cinco soldados para una competencia especial: ver quiénes llenan un cargador en menos tiempo.

Los oficiales pusieron cara de «¿cuál será la trampa?» y apenas se ofrecieron dos o tres. En cambio, del lado de los soldados había muchas manos levantadas y sonrisas. El jefe logró sacar los cinco oficiales y otros tantos soldados. Los dos equipos salieron al frente y Eduardo explicó los pormenores del ejercicio. Vergara le dijo bajito: «¿qué usted se trae, mayor?», él sonrió.

Los diez concursantes vaciaron sus cargadores y colocaron los cartuchos en el suelo. Del lado de los oficiales se hallaban dos sentados, tres en cuclillas. Los soldados todos estaban sentados, con el semblante seguro y esperaban ansiosos la señal de arrancada. Desde la formación llegaban voces de los parciales. También Mesa agitaba a los suyos y participaba en la algarabía general.

—¡Comiencen!

El resultado fue cinco-cero a favor de los soldados. Según concluían el llenado del cargador se ponían de pie y cuando lo hizo el último, ningún oficial había terminado. Los jóvenes mecánicos miraban al jefe del Escuadrón con gesto cómplice y el jefe-compinche aplaudió de buena gana. El sustituto para el Trabajo Político no se recobraba de la sorpresa: miraba ora a los soldados ora a Eduardo. El soldado Mesa reía también ruidosamente. Cuando hubieron terminado, el jefe de Plana ordenó «firmes». Las dos formaciones volvieron a definirse. Iniciaron el regreso a las barracas respectivas. En la compañía de los soldados había un nuevo porte. Marchaban oscilando bien los brazos y en sus expresiones reflejaban otro semblante. Se veían alegres.

—¿No me va a decir cuál fue su conversación anoche con los soldados? —preguntó Vergara sonriendo.

—¿Qué tal eres llenando cargadores? —respondió lleno de malicia.

Monotonía

Lubango

El sol ya tocaba el horizonte. Tintes anaranjados silueteaban montañas y nubes. La guardia combativa llegaba a su fin. Así era el sistema, antes del amanecer el chofer despertaba a los cuatro pilotos, dos de los veintitrés y dos de los veintiuno y los llevaba en un ómnibus Girón hasta el refugio donde estaba la dotación técnica.

Durante todo el día permanecían allí hasta que el sol se escondía. Entonces, el mismo vehículo los recogía de vuelta. Entre los refugios de los aviones de guardia y la zona poblada del regimiento existían unos dos kilómetros, quizás algo más.

Todo era muy tedioso y rutinario. Cuando los pilotos se levantaban al amanecer, con un frío de ocho o diez grados en pleno septiembre, su pensamiento vagaba por las playas del caribeño caimán donde el cuadro debía ser completamente distinto. Como se sabe, las estaciones son opuestas entre un hemisferio y otro. Además, aunque fuera verano, Lubango siempre fue fresco, porque está a casi dos mil metros sobre el nivel del mar. El frío era fuerte, pero seco, como todo clima continental y al no haber brisa se podía soportar sin mucho abrigo. Hacia el mes de octubre empezaba la época de las lluvias hasta abril y en diciembre-enero realmente no escampaba. La llegada de las aguas producía un estado de bienestar en todos los cubanos por estar ausente el resto del año; el olor a tierra mojada y la obligada tendencia al recogimiento, cuando las cartas de Cuba eran releídas por enésima vez en la paz del cuarto y con la oculta presencia del ron cada mes.

El carro trajo a los pilotos hasta el comedor. Todos descendieron del vehículo llevando sus equipos de vuelo en las manos y la guagua volvió a arrancar. Se detuvieron en el vestíbulo, donde estaba escrito el menú de la

comida. Allí leyeron: «Pizza de jamón y Spaghettis napolitanos». Se miraron sorprendidos.

—Esta gente va a tirar hoy la casa por la ventana —dijo Chirino.

Muy agresivos por lo que acababan de leer, se sentaron en la mesa destinada a la guardia combativa. Ya comía el jefe de la Sección Política, mayor Jorge Sosa, en la mesa de la jefatura. Era un local espacioso con paredes metálicas y pintadas de color blanco, con una decoración muy modesta. En todo el conjunto se respiraba el rígido orden castrense. En otra de las mesas estaban sentados tres médicos, dos de ellos mujeres. Por su forma de vestir y otros detalles se veía que no llevaban en Angola más de tres días. Por lo visto se hallaban de paso rumbo a su unidad de destino. El uniforme era nuevecito y con un lustre que los meses se encargarían de quitar. Hasta por la forma de mirar se podía inferir que eran recién llegados. Los platos empezaron a llegar con las pizzas y al tercer bocado nadie se había empatado con un trocito de la carne. Antes de que llegara el plato de spaghettis, los cuatro procedieron a trepanar las pizzas, descubriendo que bajo la capa de queso no había ni rastro de la anunciada golosina cárnica. Uno de ellos se dirigió a Sosa.

—Político, ¿su pizza tiene de todo adentro?

—Sí, ¿qué es lo que hay?

Las tortas vacías fueron entregadas a Sosa, que a la vez les mostró el interior de la suya. Llamó al jefe de Turno de la cocina y un mulato alto, se presentó.

—Tráigame acá todas las pizzas que van a hornear para la comida —dijo el jefe.

El timbre del teléfono sonó al mismo tiempo que era cumplida la orden dada por Sosa. Uno de los pilotos de los veintiuno levantó el auricular.

—Ordene... Sí... ¿Aquí? ... Eduardo y Chirino... No, los demás no podemos volar de noche... Ajá, nos mantenemos. Así se hará.

—El Puesto de Mando está localizando a dos pilotos que estén actualizados en volar de noche. Parece que hay *laberinto* formado —dijo ya en la mesa.

Eduardo y Chirino se miraron con resignación y el pinareño expuso bajito: «No sé para qué carajos me actualicé de noche». En la mesa de los *cabuizos* habían seguido en silencio el decursar de los acontecimientos. Volvió a sonar el teléfono. Del otro lado alguien indicó al líder: «Esos dos, que vayan para la guardia combativa urgente».

—Chiro, recoge tus cosas, que nos vienen a buscar —dijo Eduardo.

Este lo miró con apetito, parecía a punto de soltar uno de sus venenazos, pero esta vez no lo hizo. Un *jeep* de color anaranjado chirrió gomas en su frenazo y el chofer entró al comedor con cara de circunstancias.

— ¿Quiénes son los que van a volar? La aviación sudafricana acaba de bombardear no sé dónde.

Los dos Eduardos se levantaron con la boca llena de la pasta y tomando sus cascos se encaminaron hacia el vehículo con paso rápido, «filmaron» su poquito. En la mesa de la *cahuicera* las caras eran un primor. Tras cada bocado miraban a su alrededor con un solo diagnóstico: *estosejodehorita*. Todavía lo mejor estaba por delante. El auto arrancó brusco y casi llegando a los aviones sonó la sirena dando la señal de alarma aérea. Como estaban todavía dentro del vehículo, los pilotos no la escucharon. Los dos ocuparon las cabinas.

—Cinco-veinte con el veinticinco, en posición uno.

—Mantenga posición.

Los minutos empezaron a pasar con esa lentitud que agobia a todo el que *sufrespera* lleno de arreos que impiden hasta rascarse. En una inmovilidad difícil de soportar. Por suerte, a los veinte minutos les indicaron pasar a posición dos y que enlazaran por teléfono para recibir una información. Mientras tanto, ¿qué había pasado allá en el comedor? Habían pasado varias cosas, entre ellas: un número de pizzas equivalente a la cantidad de oficiales de la jefatura, no estaban vacías, el resto sí. Sosa las fue abriendo una por una al tiempo que ganaba vapor suficiente para *engorilarse* a macroescala cuando descubría todo el fraude. Esto habría de costarle a la cocina una depuración de urgencia que sería cumplida al día siguiente.

Lo otro digno de mención fue lo ocurrido a los tres médicos nuevos. Los movimientos eran inusuales para ellos. La salida de los pilotos de guardia, la gente apurada y el chirriar de las gomas les sazonaron la comida. Lo que les echó a perder la digestión fue el sirenazo del ataque aéreo. La tromba de las fregadoras angolanas que escapaban por puertas y ventanas con el espanto en la mirada decía a las claras que ellas sí sabían lo que era un bombardeo.

La conclusión de los galenos fue fácil. «¿Qué hay que hacer?, pues correr.» Y llenaron el pasillo de chancletas; un cuarto de hora después se decretaba el cese de la situación y la gente salía de sus trincheras y refugios. Los médicos decidieron no terminar su comida, habían perdido el apetito y los uniformes que hacía un rato eran un ejemplo de pulcritud, ahora estaban llenos de polvo, restos de harina y condecorados con cáscaras de huevo y de

papas, porque el hueco donde se hubieron de guarecer no era el idóneo. Al término del ajetreo y agotados por una jornada inacabable, el jefe del Regimiento trasmitió a Eduardo una orden recibida pocos minutos antes: debía situar al otro día en Menongue una escuadrilla, incrementando los medios de forma progresiva hasta completar un escuadrón. Podía llevar consigo pilotos soviéticos y técnicos angolanos también. Por último, que el traslado debía hacerse a baja altura y en total radiosilencio.

Eduardo respiró profundo y con cara ojerosa se levantó para ir a la barraca de los técnicos a plantearles la nueva tarea. Cuando salió del Estado Mayor, lo envolvió el ambiente gélido y silente de la noche en la meseta. En algunas barracas había risas, conversaciones y alborotos. «Hay muchas emboscadas hoy», pensó.

La luna ponía su luz y no era difícil encontrar los trillos, pero prefirió reducir al mínimo las probabilidades de encontrarse con un ofidio y anduvo por las calles asfaltadas. Cinco minutos después, entraba en la barraca de los técnicos.

—¿Dónde están el ingeniero, jefe de Plana y político? —preguntó en la puerta.

—Reunidos en el cuarto de los especialistas —respondió Despaigne, el técnico de catapultas.

—Dígale que vengan al primer cuarto, hágame el favor.

Los tres se presentaron enseguida y él los invitó a sentarse en las camas y sillas.

—Lamento *malear* el descanso. Hay trabajo para dos o tres horas más. La tarea es esta...

Aquella noche se maleó el póquer, el dominó y el ajedrez. Terminaron de preparar cinco aviones —uno de reserva— a las 3 a. m.; algunos de los técnicos se quedaron junto a los cazas a esperar a los pilotos, los que comenzarían a llegar antes del amanecer para despegar. De ese vuelo nació HUMILDAD.

Humildad

Los cuatro aviones comenzaron a rodar hacia la cabeza de la pista, a nadie se le escuchaba hablar por radio. Aun las sombras de la madrugada no desaparecían del todo y el frío que atenazaba a los pilotos en tierra ya no los torturaba. Eduardo por su parte, puso un interruptor en posición de «caliente» y el agradable calorcito invadía el puesto de pilotaje.

Cada día que pasaba le gustaba más el MIG-23 ML. Lo fue conociendo poco a poco y pegado a los manuales, las jornadas de autopreparación iban rindiendo sus frutos. De sus pilotos, el estudioso era el más nuevo, Jorge Páez, el joven teniente que llegó a cumplir misión con un aval que se las traía: había cumplido su primer vuelo solo en esta máquina y punto. Conocedor de sus limitaciones, vivía leyendo los materiales del avión y se pasaba el tiempo preguntándole cosas a los pilotos de más experiencia. Eduardo, contento con ese interés, le ayudaba. El neófito debía poner mucho de sí en esta lucha donde las circunstancias lo situarían en un *ranking* de profesional cuando ni siquiera sabía hacer guantes. Era duro, difícil y riesgoso.

Miró hacia la torre de control. Antes del arranque, habían convenido con Biosca, el controlador, en no hablar por la frecuencia. Solo hablarían si era necesario prohibir algo. No estaba prohibida la entrada a la pista, luego se podía ocupar y la escuadrilla entró a la franja de despegue. Menongue se encontraba a cuatrocientos cincuenta kilómetros en línea recta; una media hora de vuelo. Se pidió avisar al Regimiento Coheteril Antiaéreo de Matala sobre el próximo paso de este grupo para que no se alarmaran y empezaran a irradiarlos con los radares de sus instalaciones. La otra vez que voló en sentido contrario, no solo le habían irradiado, sino que le hicieron captura (régimen previo al lanzamiento), lo que no es agradable. En aquella ocasión, se apartaron de la ruta logrando frustrar la captura, con lo que cesaron sus contracciones estomacales. Miró a su nuevo número, el teniente coronel Eduardo Carrillo, que levantó su puño izquierdo con el pulgar hacia arriba. Ambos aplicaron plena potencia y conectaron el forzaje. Soltaron los frenos

y en pocos segundos se fueron al aire. Una vez recogidos los trenes y las aletas —a esto se le dice limpiar el avión— ocuparon una altura de doscientos metros y pusieron rumbo a Menongue. Ninguno dijo ni una palabra y eso no es tan fácil de cumplir —a veces hay quien habla para purgar tensión—. Carrillo se había desplegado a formación de combate y se veía seguro. Para ese momento, nadie en el escuadrón sabía que su salud estaba seriamente afectada y visitar el inodoro se le convertía en un verdadero suplicio. Un diagnóstico impreciso escrito en su libro médico con una conclusión superficial lo confundían y el trabajo de vuelo continuaba por el interés de llevar su misión a feliz término.

En el año 1972 laboró como uno de los instructores de Eduardo, le enseñó muchas cosas. La última vez, había sido justamente antes de este vuelo, al pedirle que asumiera la dirección de la escuadrilla. «No estoy bien curtido en el veintitrés. Ve tú de líder», Eduardo aceptó pensando que debía aprender de la humildad de aquel hombre que, teniendo mayor edad y jerarquía militar, era capaz de apartar ambas cosas en interés de una mejor cohesión del grupo. Unos seiscientos metros detrás, la segunda pareja se hizo visible en el periscopio. Todo bien.

Distancia recorrida ciento cinco kilómetros y en el casco oyó el aviso de que un radar había empezado a lamer su avión: «dií…dií». El detector de irradiación mostraba con sus lucecitas que la estación responsable se encontraba por delante de la ruta que llevaban. «Los radares coheteriles de Matala; mal rayo los parta», quedaban cincuenta kilómetros hasta aquel lugar y sintió una sensación de vacío en el vientre. Movió alternativamente el bastón de un lado a otro, el avión alabeó y alguien apretó dos veces el botón de la radio. Habían visto su señal. Comenzó a descender y llevó las alas hacia atrás al máximo y desplazó el acelerador hasta cien por ciento de la potencia. La velocidad aumentó. Alcanzó mil ciento cincuenta kilómetros por hora y una altura de unos cuarenta metros. El señalizador dejó de recibir el barrido del radar amigo. Unas ondulaciones del terreno sirvieron para enmascarar el vuelo. Detrás de esas colinas estaba Matala, la que segundos después recibía el susto sonoro de los aviones casi a velocidad supersónica. Por lo visto, nunca llegó el aviso desde Lubango para que se abstuvieran de irradiar a los aviones.

Eduardo estaba molesto. Dos minutos después redujo la potencia lentamente y volvió a restablecer el régimen de vuelo anterior. Todos

pensaban lo mismo, en cualquier momento podían efectuar un lanzamiento contra un avión propio.[10]

Continuaron en silencio. Era pesado volar con el sol de frente; constantemente deslumbrados. Cuando terminó la vegetación (unos cincuenta kilómetros más adelante) encontraron la ciudad y el aeródromo de Menongue. Ya sobre la pista observaron en todas direcciones. El tráfico estaba limpio y se aprestaron al aterrizaje. Una vez en tierra, fueron saludados por el jefe de la unidad. El An-26 que traía el utillaje y el personal técnico volaba todavía y decidieron comenzar ellos mismos a habilitar los aviones. Pero no llegaron a preparar ni el primer veintitrés. La llegada del avión con la dotación técnica interrumpió la tarea y pudieron ir a recibir la primera misión de la jornada.

El día anterior los sudafricanos incursionaron con su aviación en horario nocturno haciéndole muchas bajas a las Brigadas de Infantería Ligera (BIL) que avanzaban sobre Mavinga como parte de la Operación Segundo Congreso. Por dos veces despegaron en la mañana para darle cobertura a una escuadrilla de Su-22 que bombardeó posiciones enemigas en la región mencionada. La aviación de Sudáfrica no hizo acto de presencia. Después de los vuelos, su otrora instructor le habló.

—¿Sabes una cosa?, creo que el campo de radiolocalización que tienen los sudafricanos les garantiza entrar y bombardear a las tropas cuando no estamos y retirarse.

—Eso también significa que pueden disponerse a cazar a los aviones nuestros a la primera oportunidad que se les presente favorable —acotó.

Una pareja de Mig-21 en el despegue les hizo interrumpir la conversación. Eran angolanos.

—¿Quién va a darle protección a esos dos?

—Ninguno de los nuestros está listo todavía. Esos van por la libre —dijo Carrillo.

—Esa es mala.

Los dos aviones tomaron rumbo sudeste y se perdieron en la bruma del mediodía. Todavía conversaron un poco más sobre la probable envergadura del campo de radiolocalización de los sudafricanos. El coronel Tomás Benítez se acercó al grupo. Ellos se pusieron respetuosamente en pie.

10 Meses después, un avión Yak-40 con soviéticos abordo, sería derribado.

—Jefe del Escuadrón, prepárate para que cambies los aviones en Lubango por otros angolanos. Es por orden de la misión. Eso será después de almuerzo.

—Vaya locura. Mis ingenieros ahora no conocerán el estado técnico real de esos aviones y van a revisarlos hasta lo último.

—Acostúmbrese a no tildar de «locura» una orden de la Jefatura de la Misión, compañero mayor —ripostó el jefe.

Eduardo se ganó el reproche y lo reconoció, aunque tarde. La recriminación era severa pero justa. El coronel se fue y Carrillo sonrió mirando al jefecito recién estrenado.

—¿De qué te ríes? —preguntó amoscado.

—Veo que tienes razón, pero no toda —contestó el maestro.

El tiempo le aclararía el acertijo.

Rapaz

Cuatro días después, en Menongue, se les brindaba a los pilotos la posibilidad de volar de forma intensa. Diariamente salían dos y tres veces. Esto era motivo de satisfacción para ellos, aunque al volar se cansaran. Contrariamente a lo que podría pensarse, ese cansancio resulta agradable para el que vuela, pero los técnicos tienen que esforzarse mucho y su agotamiento no les sabe igual que a los pilotos.

Diariamente, antes del amanecer, el ingeniero mayor Campañá salía a pie con sus huestes desde el pueblo hasta el aeródromo. El frío les quemaba los labios e iban por carretera en medio de la oscuridad, con los fusiles prestos. La jefatura de esta unidad se había negado a brindar un transporte para ellos. Lo prestaban solo para trasladar a los pilotos después del desayuno. No autorizaban usarlo más de un viaje una vez. El ingeniero no superó esa fea acción y tomando el toro por los cuernos, avanzó a las cuatro de la mañana a paso rápido con los técnicos y mecánicos en los días de vuelo. Eduardo conoció del asunto, pero nada logró de sus conversaciones con los jefes del lugar. Una tendencia hostil se había manifestado en la residencia, donde se trató de instalar a los técnicos con mucha bronca. «Los técnicos que duerman en el aeródromo, bajo los aviones», había dicho el jefe.

Al grupo entero los llamaban «los pilotos», de forma peyorativa. Hubo mayores manifestaciones de esos que el Escuadrón llamaba *antipilotismo*. Era realmente lamentable, pero no debían reparar en esas nimiedades sino cumplir las misiones que cada día se tornaban más complejas. Por esos días, el coronel Benítez analizaba con los pilotos un hecho interesante.

—La tropa en tierra ha informado que durante cinco minutos la aviación sudafricana los sobrevoló sin atacarlos. Están extrañados y yo también.

—¿La tropa estaba bien enmascarada? —indagó uno de los presentes.

—No pude saberlo. De hecho, si han bombardeado de noche con precisión, no debe ser difícil detectarlos de día.

—Entonces, si no atacaron a la tropa, es que no tenían con qué. —precisó el coronel de la Paz.

—¡No me digas! ¿Venir sin armamento a la zona de acciones combativas? —dijo el otro.

—No es eso, es que el armamento que traían era aire-aire. Su misión vendría a ser, por tanto, atacar a los aviones angolanos, no a la tropa terrestre. ¿Comprende?

—Ya. Están tratando de cazar.

—Exacto. Ahora tendremos que tener a nuestra gente siempre en el aire, realizando guardia en la zona y tratar de relevarlos constantemente o por lo menos los que vayan a atacar lo hagan con nuestra cobertura.

Todos se quedaron pensativos, era lógica simple.

—Incluso, creo que debemos mostrarnos en vuelo durante la noche —volvió a hablar de la Paz.

—¿Tienes gente actualizada en vuelos nocturnos? —preguntó el coronel Benítez a Eduardo.

—Sí, pero hay que calentar el brazo en esta pista primero. Necesito el veintitrés de dos plazas y en una noche tendré hasta cuatro pilotos preparados: dos soviéticos y dos cubanos.

—Entonces, selecciona a los pilotos y plantéales la nueva tarea.

—De aquí a una semana creo que podamos realizar el primer vuelo nocturno en Menongue. Prepárense bien. No puede ocurrirle nada a ninguno, de manera que «despacito y buena letra».

Después de esta conversación los vuelos de los veintitrés se incrementaron. Las turbinas no paraban de día y pronto sonarían de noche. Al día siguiente, durante el cumplimiento de las misiones, dos pilotos se acercaron a Eduardo que sumaba las horas de vuelo cumplidas por cada uno.

—Chefe, en la zona de guardia hay algo raro y huele a *maraña* enemiga.

El que habló era Gual y acababa de regresar con un soviético de la región de Mavinga. El otro levantó la cabeza de los papeles y dijo: «¿Qué fue?».

—Hay un radar emitiendo. Nos irradiaron desde el sur y allí no hay tropas nuestras, por cierto. En el mapa mostraron el sector desde el cual habían detectado la emisión.

—¿En ambos aviones el detector mostró la misma dirección de origen? —preguntó Eduardo.

—Ajá.

—Díselo al resto de la gente. Están en la aulita, hazme el favor, yo voy a despegar ahora.

Chirino se levantó de su silla y también comenzó a ponerse el equipo de vuelo. Traje antigravedades, pechera con cargadores para su AKM de culatín plegable, brújula manual, cuchillo, pistola. Le llaman «la herrería». El casco lo mantienen en su bolsa de tela y salen así a buscar las máquinas. Media hora después patrullaban el área asignada con variaciones de la altura. En tierra había señales de humo. La tropa retrocedía hacia Cuito Cuanavale desde que la aviación enemiga comenzó a bombardearlos. Todo el tiempo eran hostigados con obuses y el hambre comenzaba a hacer estragos en las Brigadas de Infantería Ligera de las FAPLA. En el aire todo estaba en calma. Pero en la cabina empezó la intranquilidad. El detector señalaba con sus luces de color rojo que un radar enemigo los estaba observando desde el sudeste. Con cada barrido de la estación también llegaba la señal sonora al casco de vuelo. Al piloto no le gustan esos sonidos. Suenan desagradables. Generalmente aumentan la tensión. En dependencia del mensaje, tienen un timbre característico: la señal de que el avión ha descendido a menos de la altura seleccionada como peligrosa, es continua; las de sobrevuelo de las balizas de aterrizaje, una lo es también, pero la siguiente es intermitente; la de captura del objetivo por la cabeza térmica de los cohetes que tiene en el fuselaje, es continua y de un timbre más agudo y así por el estilo. Pero esta portaba un paquete de malos presagios.

—*Hay un pitirre en el alambre* —dijo Chirino.

Por lo visto, el detector le indicaba a él también la presencia de un radar intruso.

—Mucho ojo hacia fuera —contestó el líder.

Mientras el radar trabajara en observación, podía tratarse de una estación de conducción de la aviación sudafricana que diera instrucciones buscando una posición ventajosa para entrar en combate con los veintitrés, de ahí que el líder indicara observar el espacio aéreo.

Para el regreso, los cubanos debían volar mostrando sus toberas a la emisión del radar en cuestión, lo que daría mucha ventaja al posible atacante. Por eso cuando solo quedaba el combustible necesario para el regreso, salieron de la zona con rumbo diferente y rasantes; a alta velocidad llegaron hasta el río Cuito. Allí pusieron curso al aeródromo y dejaron de echarle «carbón a la caldera». Ambos pasaron del galope al trote, y arribaron sin mayores contratiempos. Ya junto al mapa, los dos compararon los datos aportados por sus detectores y efectivamente, convinieron en que había un radar enemigo en la zona de acciones combativas. Solo no estaba claro de qué clase era: de conducción o de otro tipo.

El día tocaba a su fin. Después de habilitados los aviones, partieron hacia la ciudad. Habían confeccionado el plan y los vuelos iban a ser numerosos en la jornada siguiente. Mientras esperaban el rancho confeccionado por Muñeco, Eduardo y Valery salieron hacia la acera. Aun la noche no había llegado y eran agradables la temperatura y el fresco reinantes. Encaminaron sus pasos hacia las casas de los soviéticos residentes y allí Valery hizo las gestiones para visitar en el futuro la sauna que tenían sus compatriotas.

—No dejen de venir —había dicho el oficial a cargo del baño.

—Seguro —contestaron a coro.

De regreso continuaron charlando sobre el asunto del radar y las formas de detectar su ubicación precisa. Valery insistía en solicitar que volara un Su-22 portando un conteiner de radio-exploración y con varias marcaciones podía precisarse dónde el enemigo instaló ese radar de vigilancia.

Al llegar a la acera del predio donde residían, fueron alcanzados por un tropel de angolanos. Varias mujeres y hombres avanzaban a paso rápido al tiempo que clamaban «*médicu cubanu, médicu cubanu*». Uno cargaba envuelto en una mugrienta frazada, el cuerpecito de un rapaz de cuatro o cinco años. Un bracito de la criatura enferma columpiábase al compás de los pasos de su cargador. Mal augurio. Eduardo se adelantó llamando a voces al doctor. Por la escalera bajó una compañera con el estetoscopio al cuello, que rápida, indicó a la comitiva quedarse en el lugar y con manos hábiles cargó al niño hacia el salón de juegos. Los dos pilotos le ayudaron abriendo las puertas. Allí la doctora depositó al niño en una mesa de billar. Nunca se vio conclusión más fácil. La facultativa sacudió la cabeza como si no entendiera lo que era evidente y quedó unos segundos en silencio. Sus manos arroparon de nuevo al rapaz y mordiéndose los labios, tornó a llevarlo en brazos hasta sus familiares que afuera permanecían mudos.

La mamá vino desde el grupo. Nuestra doctora le devolvió toda la tristeza del mundo. Su voz era quebradiza cuando habló.

—*Mae, o teu filho morreu. Está morto.*

Primero fue el estupor, los ojos incrédulos y al instante, el comienzo de un canto. Las voces se unieron en perfecta armonía e iniciaron el camino de vuelta. La canción-lamento se fue disipando en la distancia, acompañaba a los padres del niño, los únicos que, sin tener fuerzas para cantar, brindaban sus lágrimas al coro. Los dos militares quedaron en silencio.

—Necesito un vaso de ron —dijo el soviético y carraspeó más fuerte de la cuenta…

O primo Matamba

¿Qué hombre de vosotros, teniendo cien ovejas, si pierde
una de ellas, no deja las noventa y nueve en el desierto
y va tras la que perdió, hasta encontrarla?

LUCAS 15.4

MENONGUE, OCTUBRE DE 1985

El día tres bien temprano en la mañana, fue planteada la misión de brindar cobertura a dos MIG-21 angolanos que atacarían posiciones enemigas en las proximidades de Mavinga. La tarea sería cumplida con cuatro ML del Escuadrón cubano, dispuestos en dos parejas: una compuesta por Eduardo y Chirino y otra por Olivares y Alberto, todos ellos gente muy capaz y bien preparada.

La Operación Segundo Congreso seguía su curso marcando el bautismo de fuego de los pilotos angolanos que no vacilaban ante ninguna tarea por compleja que fuese. Todavía se notaba la poca experiencia de vuelo de los colegas. Después de todo eran afortunados, pues a veces se metían en camisa de once varas y era difícil entender cómo podían salir airosos de algunos de esos trances. Entre ellos habían empezado a despuntar Cassiano, Penelas, Emmanuel y Joâo por una técnica depurada y valor probados. El líder de la pareja angolana era Francisco Quico Matamba, un moreno alto y siempre con la sonrisa a flor de labios, muy bueno también. Los seis se reunieron en un aparte para ponerse de acuerdo en los detalles de las maniobras, travesía hasta el objetivo, frecuencias, códigos, en fin, el currículo obligatorio para volar al territorio enemigo. Cuando todo estuvo listo, Matamba levantó la cabeza y habló:

—Vamos *embora*, primos, el enemigo aguarda.

Era curioso, no se daban cuenta en qué idioma hablaban, pero se entendían de maravilla. Alguien llamó «portuñol» a esa mezcolanza con

precisión. Habían nacido hábitos hermosos, como ese de llamarse primos, entre angolanos y cubanos. Cualquiera podía preguntar: ¿y por qué no hermanos? Cuando en su momento Eduardo llamó *irmão* a Casiano, aquel le aclaró que ese era el trato de plantilla entre los miembros del FNLA y por eso ellos no lo empleaban en las relaciones entre compañeros.

Matamba y su número quedaron poniéndose el equipo de vuelo y la escuadrilla de los cubanos se encaminó hacia los aviones que estaban parqueados algo distante de los angolanos. Todos arrancaron los motores y efectuaron las comprobaciones de rigor. La pareja angolana ocupó la pista y se preparó para el despegue. Mientras los veintitrés esperaban el turno para entrar, Eduardo anotó en su plancheta la matrícula del avión: C-423.[11] Luego debía asentarlo en el libro de vuelos junto a la fecha y el tiempo que durara la misión. Por fin, Matamba y su número conectaron el forzaje y soltaron los frenos para la carrera de despegue, pasando por delante de la escuadrilla de cobertura a unos trescientos cuarenta kilómetros por hora y acelerando. Los veintiuno no parecen saetas, lo son. Los veintitrés no se fueron hasta el comienzo de la pista, sino que procedieron a alinear en el mismo lugar por donde entraron. Este avión no consumía tanta pista ni necesitaba «impulsarse tanto» para irse al aire. Como un autómata, Eduardo efectuó su chequeo para el despegue: brújula concordada; frenos al máximo; piloto automático; seguro de los trenes; rueda delantera libre; sacó los flaps a posición de despegue y aumentó la potencia a 88 % para conectar el radar. Miró hacia Chirino, que le enseñó el puño con el pulgar hacia arriba: «Todo bien, nos vamos».

Una vez en el aire, los cuatro aviones ajustaron su potencia a 94 % y pusieron rumbo al lugar de las acciones al tiempo que iban aumentando su altura paulatinamente. Eduardo trató de ubicar a los primos visualmente pero el cacimbo solo concedía uno o dos kilómetros de visibilidad y ellos estaban algo más adelante. Por un instante pensó en emplear el radar, aunque se abstuvo. Si el radar descubría a la pareja angolana, inmediatamente entregaba esos datos a los cohetes aire-aire que iban colgados en las alas y los preparaba para ser lanzados.

Había que respetar la vieja regla: «no irradiar al avión amigo». Siguió buscándolos visualmente. Al mirar a la derecha pudo ver a los otros tres aviones

11 Once años después, junto a ese avión, él iba a posar con la hija mayor en su fiesta de quince. La damita sonreía a la cámara muy orgullosa: era el avión de su papá, que estaba en el lamentablemente desaparecido Museo del Aire.

de la escuadrilla suspendidos al mismo nivel de vuelo y en perfecta formación para búsqueda visual del enemigo aéreo. Por fin, el cacimbo quedó por debajo de la escuadrilla y gracias a esto, lograron distinguir a los angolanos algo más arriba y a la derecha, ya nivelados a cinco mil metros. La siguiente operación fue situar la escuadrilla de tal forma que, si aparecían los aviones sudafricanos, toparan con ella y no con la pareja angolana. Como se dice en el baloncesto, «el que defiende estará entre el balón y el aro». Debido a esto, entre los primos y la probable procedencia del enemigo se hallaban los aviones de cobertura, o sea, algo más al sur. Ya podían volar hacia Mavinga a unos trescientos kilómetros de distancia, o lo que es lo mismo, veinte minutos de vuelo. Ahora todos se encontraban con el cuello en movimiento observando el espacio aéreo circundante, incluso, hacia el sol. Eduardo puso el radar en emisión. La pantalla estaba limpia y después de seis o siete barridos volvió a desconectarla en interés de volar en forma radiodiscreta.

Doce minutos en el cronómetro y a la izquierda distinguieron la pista de Cuito Cuanavale, sus casas y anillos de protección. Allí estaba el Navegante de Conducción primer teniente Arnelio Marrero ante la pantalla del radar vigilando el espacio aéreo y observaba los seis aviones cruzando a treinta kilómetros al sur de su posición. Él era el auxiliar más valioso en este tipo de vuelo por la información que podía brindar. En aquellos días vivían acusados por los pilotos de hablar en demasía por la frecuencia y ellos a que no. En realidad, los pilotos los admiraban en forma silenciosa por más de una razón, pero, sobre todo, por el hecho de que cuando se dirigían a Cuito para el inicio de esta operación, la caravana cayó en una emboscada de la UNITA durante el trayecto y se batieron duro y recalentado los cañones de sus fusiles para que los bandidos desistieran de sus intenciones. Durante el rechazo de la emboscada el fusil de Marrero había recibido un impacto de bala mientras disparaba. Cualquiera podría entender que empezara a peinar hilos de plata por ambas sienes: en las caravanas se empieza antes a encanecer.

Siete minutos después estaban en la zona de operaciones.

—*Cinco vinte, começamos o trabalho* —dijo Matamba.

—Enterado —respondió el cubano.

La pareja angolana comenzó a descender hacia el cacimbo. Donde iba a ser muy difícil mantenerlos a la vista. Esto preocupaba a la escuadrilla de cobertura pues para protegerlos había que verlos y por eso, esta era la parte más tensa de todo el vuelo. Tal como lo acordadron, los angolanos pasaron a otra frecuencia para que el apuntado: desde tierra les diera la ubicación exacta del enemigo. La cobertura permanecería enlazada con el navegante

en la anterior frecuencia para hacerse cargo de cualquier avión intruso que amenazara a la pareja de los primos y se instalaron en un patrón de espera conectando la emisión del radar cada vez que volaban con la nariz hacia el sur. Matamba y su número comenzaron a descargar metralla en las filas enemigas, confiados en que si aparecían los Mirages se las verían con los aviones de la cobertura. Por delante de Eduardo, algo más abajo, uno de los MIG angolanos se hundió en picada para bombardear la posición que le indicaron. Por la traslación de su avión, lo dejó de ver pues entró en la zona trasera del campo visual. «Ya deben estar acabando», pensó el cubano.

Segundos después, una lamparita en la cabina llamó su atención. Era verde, parpadeaba insistente y pertenecía al receptor de emergencia. La mano derecha manipuló el interruptor vecino de la lámpara y pudo oír en el casco un sonido que le pareció el más quejumbroso e implorante de todos. Un desabrido «piií... piií... piií... piií...» invadía la frecuencia, indicando que alguien del grupo había accionado su catapulta y descendía en paracaídas.

—Tengo señalización de catapultaje —dijo Eduardo.

—Yo también recibo la señal —confirmó Olivares.

Entonces era real. Contó los aviones de la escuadrilla y estaban completos. «Debe ser un primo» y dirigió su avión hacia la zona donde acababa de ver picar a uno de ellos. Ahí mismo apareció en la radio una voz excitada que apenas se le entendía.

—¡*Primo,o Matamba foi abatido, ha muito fogo antiaéreo. ¡O Matamba catapultó-se! ¿Você está a copiar?*

Era el piloto número y no tenía manera de parar. En el timbre de su voz podía distinguirse la nota dolorosa del combatiente que ha perdido a su jefe. Aérea orfandad se adueñaba de un piloto que al igual que el líder, tenía poca experiencia de vuelo, aunque esto no impedía ni a uno ni al otro combatir con fiereza por su tierra. Para localizarlo necesitaban permanecer el tiempo máximo en la zona.

—Para la escuadrilla, botar los tanques auxiliares —dijo Eduardo y acto seguido habló al piloto número de Matamba:

—*Primo, volta a casa, volta a casa.*

—*Enterado primo; estou a voltar* —dijo el angolano y se dio cuenta de lo inevitable.

El líder de la escuadrilla pulsó el botón de expulsión y los tanques se desprendieron con un chasquido, el avión pareció revivir tornándose más obediente y maniobrero. Comenzaron la búsqueda en el lugar de la caída del avión o del paracaídas del piloto. Con estos datos, se podía guiar al

helicóptero de la BSR para el rescate. Comprendieron enseguida que esta tarea era más difícil de lo que pensaban por la mala visibilidad imperante. No se veía nada, ni rastro del humo en tierra, ni paracaídas depositado. El cacimbo dejaba ver muy poco, pero ellos presionaban en el área donde trabajaron los angolanos. Una y otra vez llamaban a Matamba por el canal de emergencia y recibían como respuesta el lamento del transmisor de su catapulta martillando en los oídos como una letanía monocorde que crispaba los nervios de todos. No hay descripción posible. Es necesario vivir momentos como esos para poderlos imaginar. La escuadrilla continuaba dando vueltas y más vueltas descendiendo, maniobrando constantemente y el espinazo contraído esperando de un momento a otro lo peor. No olvidaban que el terreno debajo era del enemigo y con un fuego antiaéreo que por lo visto era eficaz. Había transcurrido casi una hora desde el despegue. Eduardo sudaba a chorros y empezó a sentir sed.

—Rojo cuatro ¿el uno? —preguntó este.

—Veinte —contestó Alberto.

—Dos mil litros. Cinco minutos más y tendrán que irse —pensó el líder de la escuadrilla.

La pareja de Eduardo despegó con dos tanques auxiliares y la de Olivares con uno, por eso tenía más combustible. Lo que pretendían era llegar hasta el mínimo indispensable para el retorno mientras buscaban a Matamba; ubicarlo y llevar los datos de regreso para entonces intentar un rescate con todos los medios disponibles.

Lamentablemente, los minutos pasaban y no aparecía ningún indicio ni siquiera por radio. La tropa terrestre fue la que dio un dato para ser recogido en la parte sucia de esta guerra y el mérito del enemigo era triste: la UNITA había abierto fuego contra Matamba cuando descendía en paracaídas. La otra pareja habló.

—Rojos tres y cuatro regresando a casa.

—Enterado. Cuenta allá lo que pasó. Seguimos la búsqueda —respondió Eduardo.

Por la radio pudieron escuchar que el helicóptero de rescate venía en camino hacia el área según la información que brindó el piloto angolano. Esto no iba a resultar pues él tardaría más de una hora en llegar y entonces no estarían los veintitrés allí para ayudarlo en el trabajo. De modo que su labor iba a ser casi nula a cambio de un riesgo considerable, pero algo había que hacer. El combustible se agotaba; no cesaban en la observación de toda aquella área que tan cara estaba costando. Cuando el totalizador ya marcaba

menos de la cantidad necesaria para el regreso, pusieron rumbo a Menongue con la más aplastante sensación de impotencia que pueda experimentar ser humano alguno. Por lo visto, esto formaba parte de ese espectro de cosas para las que debe estar preparado un piloto de combate.

Era la primera vez que pasaban por la experiencia de perder un avión del grupo. Quizá se habituaron a regresar siempre todos y lo que estaban viviendo lo tenían como algo muy remoto en la razón.

Al detener el avión en el parqueo, los pilotos se vieron rodeados de rostros preocupados e interrogantes. El ingeniero era Mesa Ferrín y cuando supo que iban a intentar el rescate de Matamba procedió a organizar el trabajo de habilitar los aviones con toda urgencia. En el local de operaciones estaban el jefe de la Fuerza Aérea Angolana y su segundo, Andrade. Eduardo explicó lo sucedido con lujo de detalles.

—¿Habrá caído en las líneas enemigas? —preguntó Hanga.

—No sé —respondió el cubano. La tropa dijo que fue tiroteado descendiendo en paracaídas y él nunca respondió a nuestras llamadas. Yo lo creo muy posible.

En el mapa ya estaba marcado con un círculo el lugar donde debía estar Matamba. Todos alrededor de la mesa, algunos con el equipo de vuelo todavía puesto y en los rostros la misma preocupación: cómo sacarlo de allí. Habló Hanga de nuevo.

—Bueno, hay que salir de dudas. Regresas con una pareja allí y repites la búsqueda. El helicóptero aterrizó en Cuito por orden mía. Si ustedes localizan a Matamba le das la orden de despegue y lo conduces. Para ese momento yo estaré con una escuadrilla de Su-22 bombardeando las posiciones enemigas y así proteger la operación. Vamos a ajustar los relojes.

Salieron del local hacia las máquinas que aun no se habían enfriado del vuelo anterior. Junto al hangar, el número impar de aviones angolanos evidenciaba la desgracia ocurrida. Un lugar estaba vacío. Allí, solo, sentado sobre uno de los calzos, el técnico del avión derribado miraba un punto fijo en el suelo y junto a él, la caja de herramientas que ya no usaría más en su Mig. Eduardo lo vio y pensó: «A este ahora hay que dejarlo tranquilo».

Antes de llegar, ya Mesa les indicaba por señas los aviones que había preparado. Él y Chirino torcieron el rumbo hacia las dos máquinas. Justo antes de abordarlas les entregaron un panecillo con algo desconocido dentro y una lata de jugo. Engulleron aquello sin sentir el sabor, pero sabiendo que lo necesitaban mucho pues el vuelo duró el triple de los que se cumplen en tiempo de paz. Aun así, Eduardo sentía sed y bebió de la cantimplora cuanto

pudo antes de introducirse en la cabina. Una vez ajustado los arneses, el líder hizo una señal y ambos motores empezaron sus ciclos de arranque a un tiempo, todavía con la reverberación del vuelo anterior saliendo por las toberas de escape. El despegue no se hizo esperar. Volaban a una velocidad razonable que pudieran mantener para llegar con combustible suficiente y así buscar a Matamba. En realidad, los dos presentían lo peor y el trayecto fue callado; lleno de premoniciones.

Al llegar a la zona iniciaron la búsqueda de inmediato: «Otra vez la misma sensación en la espalda esperando el estremecimiento del avión al recibir un impacto de los cañones o de un cohete antiaéreo. Buscar y buscar con la vista, disminuir la altura para ver más, sabiendo que estás brindando una silueta fácil para que abran fuego contra ti; pasar una y otra vez sobre las posiciones del enemigo en busca del amigo».

Al conectar el receptor de emergencia solo el silencio mostró su presencia cómplice. Ni siquiera el desagradable martilleo se repetía. Todo estaba claro: no se podía hacer nada. El rescate no era posible con esos síntomas y no resultaba lógico arriesgar más compañeros en un lance de dudoso resultado. De manera que por segunda vez en el día llegó el momento de un regreso contrito al aeródromo. Ahora en la cabina flotaba la certeza de que ya no estaría más con ellos aquel prieto alto y sonriente en ningún otro vuelo de combate y lo peor de todo: las caras interrogantes de los que esperaban allá en tierra a los que deberían responderles cuando apagaran los motores y abrieran las cabinas.

Cactus

El trabajo comenzó temprano. Una pareja de los veintitrés había salido a patrullar la región de acciones con Alberto y Olivares. Estando ellos en la zona despegaron los Su-22 con seis bombas cada uno y una escuadrilla nuestra de cobertura. Eduardo se quedó en tierra, había dormido mal y se sentía cansado. Sentado en una especie de balconcito observaba todo el trabajo de su gente. Ya tenía 11 aviones en Menongue; venía el biplaza desde Lubango con Iváshenko y Páez, luego serían doce. El gasto de combustible se disparó, pues los vuelos eran continuos y la entrada y salida del Boeing con el Hércules descargando el kerosene necesario para la aviación de combate no se detenía. Media hora después sobre el campo pasó el biplaza que se incorporó al tráfico de aterrizaje. Eduardo lo siguió con la vista hasta que entró en la aproximación final. El aterrizaje no fue malo. Casi detrás de Páez-Iváshenko venían los aviones de Alberto y Olivares. Entonces se encaminó hacia el veintitrés Ub, que ya abría sus dos cabinas.

—*Zdarov, Eduarda, kak lietáitie*? —pronunció el ruso.

—Volamos bien y me llamo Eduardoooo.

Ambos descendieron y estrecharon sus manos.

—¿Cómo está Lusia?

—Está mejor que nunca —en la voz de Yura, sonaba un retintín especial.

—Barrigona —tradujo Páez y Eduardo miró al soviético que mostraba su mejor cara.

—*Da, eta pravda* —confirmó el eslavo.

—¡Enhorabuena, hermano! —y le dio un apretón al amigo —hoy te invito yo, carajo. Y no pienses volar al territorio enemigo. No quiero que Lusia me persiga después si te tumban.

La llegada de los aviones con Olivares y Alberto interrumpió la conversación y salieron caminando hasta el local de los pilotos.

—A ella no hay quien la soporte ahora, decidí venir yo en vez del otro Yura. Quince años sin hijos y de pronto pum...

Entraron los recién llegados que, al conocer la buena nueva, también aclamaron al héroe y le ofrecieron sus convites para después de los vuelos. Yura sonrió y aceptó gustoso. Eduardo miró a Páez.

—¿Y tú qué? Ya estás listo para el soleo, ¿no?

—Listo, vinimos acá justo para eso —contestó Páez.

—Bueno, hoy no podrás: tengo comprometidos todos los aviones de combate y el combustible. Vamos a chequearte mañana y soleas entonces, ¿vale?

—Vale.

Alberto y Olivares se estaban quitando el equipo de vuelo y cuando ya no tenían andariveles encima, el líder dijo: «el radarcito camina».

—¿Y eso? —preguntó Eduardo.

Iváshenko y Páez callaron. Alberto fue hacia el mapa y mostró el sector desde donde habían sido irradiados. Discrepaba casi setenta grados con la primera vez. Eduardo tradujo a Yura todo lo que sabía del asunto que les preocupaba. El ruso habló.

—Conéctate con los compañeros de Inteligencia. Ellos tienen buenos libros sobre ejércitos enemigos. Con esos datos es muy probable que salgan de dudas. No sueltes la cosa. No pares hasta saber de qué se trata.

Sobre el campo pasó la escuadrilla de Su-22 y detrás, la de los veintitrés. Efectuaron el rompimiento de forma bonita y fueron aterrizando uno a continuación del otro. Todos completos. Ya el veintitrés biplaza se hallaba allí y con él podían iniciar la actualización nocturna de los que estaban en condiciones de asumir esta tarea. La labor de preparar la pista y su iluminación correría a cuenta de tres o cuatro compañeros que recogieron unas decenas de vainas de artillería con las que habilitarían los suficientes mecheros para intercalarlos entre las luces. Sería el sistema de reserva. Los pilotos participantes ya estaban enterados y aceptaron de buena gana. Esas cosas en las que va implícito un nuevo riesgo les gustan. Qué gente.

Los cuatro aviones de la cobertura apagaron sus motores y los pilotos fueron hacia el cuartico de descanso donde bebieron un poco de jugo y charlaron con Páez y Yura. Todos lo pincharon con la habitual duda sobre la paternidad de su futuro hijo. Valery saludó a su compatriota, que le trajo una cartica de Irina, la esposa. Antes de leerla dijo a todos:

—Muchachos, algo más sobre el radar extraño —luego prosiguió:

—El asunto es que nos hizo captura. Optamos por alejarnos y cesó el problema. Ese radar no es de observación circular. Es coheteril.

Se hizo el mismo silencio que en Zapata y Doce.

—Lo que faltaba —pensó Eduardo.

Los sudafricanos estaban decididos a escalar con medios coheteriles antiaéreos, lo que significaba otra complicación. Decidieron pasar a la aulita para confrontar toda la información de la cual disponían y pronunciarse. Hasta el momento estuvo claro que era un sistema autopropulsado, al parecer coheteril y probablemente ya habría más de una unidad. Dos horas después, con ayuda de los especialistas de las Tropas Coheteriles, arribaron a conclusiones definitivas gracias a sus materiales sobre el Ejército Sudafricano. Se trataba del Cactus-Crotale: un carro de combate con radar de exploración encima y otros cuatro carros con radar de conducción y cuatro cohetes antiaéreos. Este sistema lo construía la propia Sudáfrica bajo licencia, aunque era originalmente francés. Reunidos de nuevo en el aula vieron los datos táctico-técnicos y tomaron nota de sus posibilidades: batía blancos desde treinta metros de altura hasta tres mil metros y desde el primer dato hasta el lanzamiento su reacción tomaba siete segundos; el alcance frisaba los ocho kilómetros. Convinieron en que ninguno podía olvidarse de conectar el detector de irradiación y repasaron las maniobras óptimas para frustrar el seguimiento automático (captura) del radar encargado de conducir el cohete hasta el blanco. Un rato después, el coronel Benítez conocía de estos acontecimientos.

—¿Qué acordaron en definitiva? —preguntó.

—Volar jíbaros cuando alguien transmita «pitirre en el alambre». Esa seguirá siendo la señal. No meternos en su zona de batimiento por altura a menos que sea necesario y maniobrar fuerte si hubiese captura.

—Insiste en que ninguno asuma riesgos innecesarios. Si no hay que descender, que no desciendan. No hacen falta «experimentadores» aquí.

—Así se hará —respondió el piloto.

—Mañana se va a realizar un desembarco con helicópteros para aprovisionar a las tropas. Irá una pareja de veintiuno y una de Su-22 angolanos para distraer con fuego al enemigo. Una escuadrilla nuestra brindará cobertura. Los Mirages sudafricanos están entrando a Mavinga cuando ustedes no están. Anden con cuatro ojos.

Al día siguiente llegaron temprano, como siempre. La escuadrilla de cobertura estaba lista y los pilotos también. Una hora antes del despegue debían reunirse en el aula para ultimar detalles y lo relacionado con la cooperación. En el primer turno Eduardo chequearía a Páez, el recién llegado.

Esto es una regla sin excepción antes del soleo: el alumno debe despegar, cumplir una tarea y luego aterrizar. Todo esto con una calidad que le permita concluir al chequeador que el piloto volará solo con un margen de seguridad razonable y se le puede confiar un avión de combate en sus manos. Luego de varios vuelos para la tarea de familiarizarse con el pilotaje del avión y la región de vuelos, entonces se pasa a las labores más complejas y se entra en los ejercicios de empleo combativo con los cuales podrá cumplir misiones reales en el territorio enemigo más adelante. El benjamín voló de forma aceptable, hizo sus figuras de acrobacia y entró al primer aterrizaje —iban a ser dos— y el instructor le señalaba las correcciones necesarias por el intercomunicador. Justo antes de tocar pista le dijo «hala un poquito más». Aterrizaron y en medio de la carrera, Páez aplicó toda la potencia para irse al aire en lo que se llama el toque y despegue. En este tráfico Eduardo selló su boca y no dijo ni lo ayudó en nada. El joven teniente aterrizó sin errores dignos de mención. Cuando hubo dominado el avión y taxeaban hacia el parqueo le preguntó:

—Bueno, qué: ¿te vas solo o no?

—Yo también soy militante, compañero mayor —respondió.

Ya estaba impuesto de las tradiciones del escuadrón y eso le gustó al instructor. Una vez fuera del avión hicieron el análisis del vuelo y Eduardo le dio las últimas instrucciones.

—Arranca diez minutos después del despegue del grupo que va a Mavinga. Así tendremos posibilidades de emplearte como retransmisor si nos hace falta. Tu avión no tiene suspensiones. Nada de apuros. Ven al aterrizaje con novecientos litros. Con ese peso de combustible es más cómodo. Es todo. *Bôa fortuna, meu filho.*

Después se encaminaron a descansar un rato. Poco tiempo más tarde la escuadrilla que iría de cobertura se reunió en el aula de los angolanos y lo de siempre: códigos, frecuencias, horas de despegue, indicativos de cada grupo y otros datos. De modo general, el vuelo se organizó de la siguiente forma: primero despegarían de Cuito Cuanavale ocho helicópteros Alouettes y MIG-24 rumbo a las BIL para abastecerlas. Siete minutos después despegaría de Menongue la escuadrilla mixta de veintiunos y SU-22 para coincidir con los primeros en el borde delantero. Por último, lo haría la escuadrilla de los veintitrés para la cobertura aérea en esa región. Hanga iría al frente de la escuadrilla de choque acompañado de Andrade, ambos viejos amigos. Sentado en la cabina, Eduardo leía con detenimiento lo escrito en la plancheta que tenía amarrada al muslo derecho. La escuadrilla cubana se llamaría «Ron»; la angolana, «Coñac». El canal del radioidentificador sería el ocho. El

radioidentificador es un transmisor que codificadamente lanza la señal «soy amigo» de forma automática —sin intervención del piloto— a cuanto radar lo interrogue y ayude a conjurar un accidente costoso. Con la mano dio vueltas al conmutador de sus canales hasta que apareció la cifra ocho. Listo. En la otra zona de parqueo la escuadrilla angolana comenzó su arranque y de este lado los aviones roneros hicieron lo mismo. Todo salió cronológicamente bien. Dos minutos después ya estaban listos y se fueron al aire en el turno previsto. Mientras comenzaban la trepada, Eduardo sonreía cuando recordaba un vuelo anterior parecido en el que el jefe de la Fuerza Aérea había escogido unos indicativos sospechosos: escuadrilla angolana; «Clavel»; escuadrilla cubana; «Jazmín»; puesto de mando; «Amor»; helicóptero de rescate; «Orquídea».

—Los meses han afectado al jefe. Es evidente —dijo Gual.

Aquello generó una serie de bromas y puyas entre los pilotos que no tenían para cuando acabar. Lo importante era que la gente tuviera buen espíritu. Nivelaron los aviones a seis mil quinientos metros (unos veintitrés mil pies) y continuaron el vuelo.

—Cinco-veintinueve, despegue.

La solicitud lo sacó de su abstracción: era Páez que iba a efectuar el vuelo de soleo sobre el campo. Había cumplido bien lo indicado en cuanto al momento de su salida en interés de que estuviera en disposición de auxiliar al grupo que iba al territorio enemigo. A veces era necesario transmitir algo al jefe y producto de la distancia, la estación de onda ultracorta no lograba el enlace. Un avión sobre el campo podría repetir los mensajes y estos serían recibidos de inmediato. A nivel con Cuito Cuanavale, Eduardo alabeó con su avión y todos a la vez pusieron otra frecuencia en la radio, la de cooperación con la escuadrilla de choque, los helicópteros del desembarco y la tropa en tierra. Observó el detector de radares: sus luces no pestañeaban ni el casco de vuelo recibía avisos. Se hallaban muy altos y el Cactus-Crotale era para baja altura.

—*Da minha posiçâo, azimute ciento y cincuenta; oito kilómetros* —dijo un apuntador a los Su.

—Copiado —parecía la voz de Hanga.

También hablaron los helicópteros que llevaban las provisiones de boca, en cinco minutos más comenzarían a descender entre la tropa para descargar. La radio se complicaba de mala manera. Los chirridos al transmitir más de uno al mismo tiempo y las voces que comenzaban a crisparse, eran los indicadores de que lo más tenso iba a comenzar ya.

—*Conhac um, ataco.*

La escuadrilla de choque comenzó a golpear las posiciones enemigas.

—*Vodka um, tenho a tropa a vista* —fue el líder de los helicópteros del desembarco. La cronología iba resultando la que habían planificado. En la escuadrilla de cobertura nadie hablaba, solo escuchaban; es la rigidez de una disciplina muy difícil de adquirir, pero en cada vuelo el radiosilencio va siendo poco a poco un símbolo de profesionalidad. Muchos gruñidos han costado esto.

—*Conhac dois, ataco.*

El cielo se encontraba bastante limpio. La zona de vuelo ya se la sabían de memoria, con los cauces fluviales de tiempo de lluvia, todos orientados en un sentido y una carretera bastante bien definida, que unía los puntos de referencia principales entre sí. Eduardo recogió el selector de gases hasta que las revoluciones bajaron a ochenta por ciento y comenzó el descenso para tres mil metros. En esta altura deberían patrullar alrededor del área del desembarco, mientras se cumplía esa labor: «Bomba».

Andrade efectuaba su lanzamiento. Por fin, a la izquierda abajo, distinguió el último helicóptero de la columna. Justo aquí fue cuando la radio terminó por poner un clima muy malo en todas las cabinas.

—¡*Misil! ¡Lançaram um misil...! ¡Puxa, puxa forte!*

—¡...*Você está a arder...! ¡...Volta a esquerda...! ¡Nâo... nâo..., so a esquerda... ¡Volta mais a esquerda, caralho!*

—¡*Aviões inimigos na área!* —esta fue la peor de todas.

Eduardo ordenó:

—Rones, Maximal —y fondeó el acelerador al tiempo que desplazaba las alas a cuarenta y cinco grados.

El avión saltó hacia adelante. Ya no existía ninguna disciplina en la radio; aquello era un infierno con gritos y chirridos que no nos dejaba discernir con claridad. Una cosa sí era obvia, impactaron a algún delantero y había caído. El líder de la escuadrilla puso su radar en emisión. Al tercer barrido salieron dos objetivos en pantalla a distancia treinta y cuatro kilómetros. «¡Qué bien!». De forma automática, su mano izquierda giró el tambor del acelerador y por la escala de distancia en el *display* del radar se fue desplazando la marca que señalaba la zona de búsqueda hasta hacerla coincidir con la distancia a la que se hallaban los objetivos. Luego, apretó el botoncito de captura y el *display* mostró que el radar había comenzado el seguimiento automático de uno de los intrusos: «Te vas a joder, cabrón», pensó.

Ahora conectó el interruptor Master de armamento. Las señales siguieron apareciendo ante sus ojos; una lamparita verde se encendió, era la preparación del cohete que recibió los datos del radar, «¿cuál sería?». En pantalla apareció el dígito 4, o sea, el cohete del ala derecha se declaraba listo. El dedo índice separó el gatillo de su retén: «¡Te vas a joder, cabrón!». El anillo de colimación y la cruz discrepaban un poco. Con un banqueo a la derecha los hizo coincidir. Solo faltaba que la distancia fuese menor a la máxima de lanzamiento del cohete. Sabía que, si apretaba ahora el gatillo, el cohete no saldría. Unos segundos más de espera y la distancia se hizo menor a la máxima que autorizaba la computadora, apareció la frase de «Lanzamiento permitido», pero una voz interior le recordó: «identifícalo antes del disparo». El pulgar izquierdo conectó el interrogador y, casi al instante, todo lo que mostraba la pantalla desapareció ante sus ojos.

Esto quiso decir que el objetivo había respondido «soy amigo». El sistema se diseñó así, frustra el disparo de los cohetes si el blanco responde a la interrogación. Miró hacia afuera en la dirección que indicaba su radar. Dos aviones venían de frente y a toda marcha. Eran los Su-22 de Hanga y Andrade. Eduardo respiró aliviado. Había estado a un paso de dispararle a los suyos. En el cielo se veía una esfera de humo negro, fruto del impacto que tuvo un helicóptero y la traza dejada en su caída mostraba el lugar donde ardían aun los restos con sus tripulantes. Miró en todas direcciones. Cielo limpio. Inició un viraje inclinado sobre el helicóptero derribado y siguió moviendo el cuello de derecha a izquierda. En el radar tampoco había nada. Volvió a mirar atrás y la escuadrilla estaba completa y cohesionada cumplía la maniobra iniciada. ¿Detector de radares?, limpio también. Cambió el sentido del banqueo y repitió el viraje contrario. Las sobrecargas volvieron a crecer clavándolo en el asiento y no aflojó. Siguió buscando con la vista, pero nada. Cuando el rumbo alcanzó doscientos noventa y dos grados quitó el banqueo y comenzó el retorno a casa. En la radio todo había vuelto a la normalidad sin que se dieran cuenta. Ya no había gritería, ni órdenes ni chirridos. Ese silencio presagiaba algo malo. A nivel con Cuito Cuanavale se escuchó por la frecuencia la voz del navegante desde Menongue.

—Ron uno, ¿vienen completos?

—Completos —respondió Eduardo.

Desde que derribaron a Matamba eso era lo que preguntaban apenas se efectuaba el enlace por radio. Habían comprendido que la posibilidad de que se repitiese el asunto, era real.

—Distancia a casa ciento noventa, rumbo correcto.

—Enterado.

Todavía repasaba en su mente todo lo ocurrido hacía unos minutos y las piezas no encajaban en el rompecabezas. «Los aviones enemigos no fueron vistos, pero el helicóptero fue derribado por un cohete; después... el silencio de la frecuencia. Sí, hay que estudiar bien lo sucedido en tierra». Diez minutos después recogía gases e iniciaba el descenso. El aeródromo se hizo visible por fin y empezaron a acomodarse para el aterrizaje. La pareja trasera se separó buscando la distancia necesaria y Eduardo sacó trenes, flaps y en el mismo descenso inició su tercer giro para que el número no se alejase demasiado. El contacto de todos resultó normal y fueron entrando al parqueo. Allí esperaban Hanga, el coronel N'Gongo, el coronel Benítez y otros. Al bajarse, firmó el libro del avión y se encaminó hacia el grupo. Abrazó al piloto angolano, que hizo un gesto de extrañeza, pero no habló. N'Gongo le pidió que relatara lo visto en el área y así lo hizo. Auxiliándose del mapa que traía el jefe angolano, le mostró donde había caído el helicóptero derribado por el cohete.

—¿Lo viste caer? —preguntó N'Gongo.

—No, pero la huella de humo en su caída señalaba la trayectoria que siguió hasta la tierra y continuaba ardiendo allí.

—¿A qué altura lo impactaron?

—A ochocientos metros, coronel.

El resto de los pilotos fue acercándose y se unió al grupo. Los jefes hicieron un aparte.

—El cohete salió desde el este, fui yo quien gritó: «Misil, lanzaron un misil» —dijo Hanga.

—¿Viste algún Mirage? —preguntó Eduardo.

—No, aviones no hubo. El cohete fue lanzado desde tierra.

—Pero alguien gritó: «A aviones enemigos en el área».

—Yo también lo escuché, pero el que gritó eso pudo ser un apuntador desde tierra cuando vio los aviones tuyos, ¿entiendes? —dijo Hanga.

—Vaya, buena fue la que se armó —pensó Eduardo y recordó lo que su amigo aun no sabía.

—Oye, pero por poco te hago un envío aire-aire cuando la confusión.

—¿Y luego cómo te las arreglarías con mi viuda, eh? —enunció Hanga

—Dándole mucho tratamiento.

El cubano hizo un gesto característico con su muñeca derecha. Podían bromear de esa forma, eran viejos amigos. Se vieron en la Unión Soviética,

en Cuba. Pero Hanga hablaba así, porque no se imaginaba realmente lo cerca que estuvo de irse «a bolina».

Los jefes continuaban apartados y conferenciaban entre sí. Por eso ellos pudieron hablar de ese modo. Hanga tenía la misma edad que el cubano, menos experiencia de vuelo, pero muchas más misiones combativas. Cuando era un adolescente ya andaba con la guerrilla por Cabinda. Su vida solo tenía un objetivo: la lucha. En 1976, cuando se conocieron, Hanga aprendió a volar aviones de propela (chirrines). Después partió hacia la URSS y logró asimilar el Su-22, un bombardero de mayor porte que el Mig-23. Eduardo volvió a hablar.

—Queremos que ustedes hagan una radio-exploración para ubicar las unidades de Cactus-Crotale y poderlas neutralizar. Por lo visto ya empezaron a actuar.

—Voy a encargarme de eso. Te advierto que ninguno de nosotros ha trabajado con la góndola de radio-exploración y no tenemos con qué chequear su estado.

—¿La tienes aquí en Menongue? —preguntó el cubano.

—Porra, todo eso está en Luanda.

Los jefes regresaron al grupo. Indicaron efectuar una cobertura más a la tropa terrestre y terminar así la labor del día. Eduardo se puso de acuerdo con Campañá para seleccionar la pareja de aviones que volaría hacia el área; a los demás ya podía hacérseles la preparación de posvuelo y guardarlos.

—Ahora voy para el pueblo con mi gente. Cuando yo vea que regresen los aviones te envío el camión para que lo hagas tú con el resto.

—¿No se ofenderán los dueños del camión? —preguntó el ingeniero.

—No. Cuando nuestros jefes están aquí son cooperativos. Lo jodido será cuando se vayan, como siempre —respondió el otro con tono ácido. Luego fue hasta el grupo de pilotos y señaló a Valery.

—*Adiváisia po tiplei* —le dijo y el ucraniano muy contento salió a buscar su equipo.

Él y Gual eran una buena pareja de vuelo. Estaban bien cohesionados y se entendían de maravilla. Desde lejos, Campañá soltó un chiflido para llamar su atención y le señaló los dos aviones que debían volar. La pareja se acercó a Eduardo que les leyó una cartilla.

—Ya saben lo que hubo. No tienten al diablo allí; no me corran ningún riesgo gratuito. Tomen nota de cualquier mensaje que trasmita la tropa desde tierra, pero nada más; ¿*ladna?* (Del ruso ¿Vale?)

—*Ladna* —corearon los dos.

Después que despegaron, salió el camión con el primer grupo. En el trayecto, Eduardo meditaba sobre todo lo ocurrido en el día y se acordó de Páez.

—Oye, teniente, ¿cómo te fue? —extendiéndole la mano.

—Bien, no hubo problemas, aterricé un poquito largo.

—Perdona que no te felicitara antes, estuve bastante ocupado.

—Sí que lo sé —confesó Páez y pestañeó repetidamente sin sonreír.

La noche

Solo los pájaros y los tontos vuelan,
y los pájaros no vuelan de noche.

Refrán en la Real Fuerza Aérea

Después de bañarse, Eduardo estuvo dándole un pequeño mantenimiento a su equipo de vuelo. Lavó el forro de las orejeras y cepilló la parte facial de la máscara de oxígeno. El cristal azul del casco recibió fricciones con una pasta que lo dejó otra vez transparente. Colocó todo al aire para que se secara y salió a recibir a Gual y Valery que se bajaban del camión. El ruso habló:

—*Eduarda, da Mavingui nié datianulis*.

—¿Por qué no llegaron, mal tiempo o qué? —preguntó Eduardo. Gual respondió:

—No hubo forma de pasar. Los radares coheteriles no nos dejaron. El combustible lo consumimos: desvíate, vuélvete a desviar; ahora giras en otro sentido; aparece uno que te irradia también de la derecha. Diablo, estaba impenetrable aquello. Valery asentía a lo explicado por Gual. Estudiaba el español y ya entendía la mayor parte de las conversaciones.

—¿Hubo captura? —preguntó el jefe del Escuadrón.

—Una vez —respondió Valery. Giramos fuerte y se cayó. Los detectores trabajaron bien.

Más claro ni el agua. Introdujeron unas cuantas unidades de Cactus-Crotale en la zona y todavía lo peor no había llegado. La pareja entró a su cuarto y el otro comenzó a recoger el equipo de vuelo.

—Mayor, que se presente al coronel de la Paz —dijo el ayudante.

Eduardo tomó mapa, libreta, lápices y partió hacia el cuarto donde lo aguardaban los jefes. Hanga también estaba allí.

—Buenas noches, con permiso —le dio un codazo al angolano. El coronel de la Paz levantó la vista hacia él.

—Ya todo está listo para mañana hacer el primer intento de volar de noche. Los pilotos que hayas seleccionado que no vuelen por el día. Que repasen los manuales y luego del almuerzo, a dormir como niñitos después de la leche. ¿En qué orden has dispuesto el vuelo?

—Saldré yo en avión de combate y realizaré la intercepción contra el biplaza donde Serguei actualizará a Valery. En el siguiente turno saldrá Valery en el Mi, y yo chequearé a Chirino en el biplaza. Es todo y bastante para la primera vez.

—Hagan las intercepciones bien alto para que los sudafricanos tomen nota de que estamos volando de noche —dijo el jefe de la Fuerza Aérea.

—Así se hará —contestó Eduardo.

El coronel de la Paz se quedó ensimismado, lo miró y luego habló.

—Hoy regresaron a Cuito solo dos helicópteros de los que fueron a abastecer a la tropa.

—¿Derribaron a los demás?

—Se puede inferir eso —dijo Hanga.

Eduardo les contó que la pareja de Gual y Valery no pudieron llegar hasta Mavinga debido a las alertas del detector de radares.

—Es como si el detector lo hubieran diseñado contra el radar del Cactus-Crotale —dijo el coronel de la Paz.

—Y qué suerte que así sea, ¿no? —terció el jefe del Escuadrón.

El coronel fue hacia un closet y regresó armado de ron con el que sirvió una línea generosa en cada vaso. Bebieron. Eduardo se levantó, pero el jefe le hizo una seña. Regresó al escondite de donde extrajo cinco botellas.

—Llévale a los sedientos. Últimamente han trabajado fuerte.

—Bien, voy a preparar una orgía esta noche.

— ¿Cuánta gente tienes ahora aquí? —preguntó el jefe.

—Veintinueve y seis en el aeródromo cuidando los aviones —respondió Eduardo.

—Toma. Llévate otra más y que la orgía no incluya a los que vuelan a primera hora.

—Despreocúpese. Con lo que toca por cabeza no se pondrán ni graciosos.

Eduardo y su carga fueron recibidos con alegría, sobre todo por los pilotos y técnicos soviéticos, bebedores profesionales de respetable metraje. También algunos cubanos mostraban tendencia a abandonar las filas de los amateurs.

La mañana la dedicaron a labores domésticas, lavando uniformes, afeitándose y limpiando el armamento personal.

Después, hicieron una reunión donde puntualizaron la preparación para el vuelo. El entusiasmo era alto. No tenían noticias de que alguna vez hubieran volado de noche aviones reactivos de combate en aquel lugar y les gustaba eso de ser los primeros. En el aeródromo se escuchaba el constante bramar de las turbinas.

La Operación Segundo Congreso no se detenía y en lo que se refiere a la aviación de caza, la participación se incrementaba día tras día. Realizaron un poco de calistenia y los cuatro se encaminaron a la sauna de los soviéticos residentes. Valery y Serguei arrancaron ramitas de eucalipto para preparar una especie de fuete. Estuvieron allí una hora sudando y dándose fuetazos por todas partes. Al salir, una sensación de bienestar los envolvía. Es curioso el efecto sedante que tiene ese tipo de baño.

—No me vendría mal ahora una hembrita cariñosa —dijo Serguei.

—Qué no diré yo con siete meses sin verla pasar —le dijo Chirino a Eduardo.

—¿Tú con votos de castidad? ¿Tú? ¿Tú?

Almorzaron en buen ambiente y humor. Después de las charlas de sobremesa decidieron que ya podían acostarse a descansar y así lo hicieron. Era una regla. Si no se duerme una siesta antes del vuelo nocturno en un caza, no se concentrará la atención en lo que hace de forma óptima. Las reacciones serán tardías y en ocasiones, es necesaria una respuesta en un dieciseisavo de segundo. Y también en menos.

A duras penas descansaron durante la siesta, que fue interrumpida por el barullo del aparato de video puesto fuera de hora. Eduardo debió explicarles a los oficiales allí reunidos que intentaban descansar para poder volar por la noche. De mal talante uno de ellos extrajo el cassette y saliendo del local, pronunció para que fuera oído: «Estos burguesitos tienen que dormir, vámonos».

No valía la pena responderle, era imposible que entendiera lo que ninguno de ellos podía. El otro se encogió de hombros y volvió a acostarse pensando en la necesidad de un lugar donde pudieran vivir sin molestar y sin que los jodieran tanto y tan seguido. A veces producía risa tanta insensatez. El médico al darse cuenta del frío que había en la madrugada y de que el camión usado para trasladar al personal no tenía lona, solicitó alguna solución. El oficial que recibió la encomienda pasó bastante trabajo gestionando algo con qué cubrir la cama del vehículo.

Cuando lo hubo logrado llegó a donde estaba el doctor Hugo Menéndez y le espetó: «Ya le puse lona al camión para que sus *piloticos* no cojan coricita». Quizá la clave de este problema radique en que cuando llegaba la aviación a basificarse, el que trabajaba seis horas empezaba a hacerlo ocho; el que lo hacía en jornadas de cinco, le aumentaba a seis o siete y el que no trabajaba, pues comenzaba a recibir tareas. La presencia de la aviación en Menongue no le resultaba simpática a muchos compañeros.

Una situación contra la que había que quebrar lanzas, pero por lo menos a Eduardo no le seducía la idea de explicar constantemente las exigencias que tenía su arma a gente valiosa, pero incrédula en cierto sentido. Lo del descanso no lo comprenderían nunca, a menos que estuvieran a cargo de un vehículo de trece toneladas que deban posar con suavidad en la pista a trescientos kilómetros por hora, a veces de día, otras de noche; unas con pocas impresiones del vuelo; otras, trayendo la noticia de que derribaron a alguno. No era fácil y por demás, bastante desagradable, pero ni los pilotos ni los técnicos ni los mecánicos hacían caso a estas cosas. Y eso era lo mejor.

Luego de la comida, cogieron sus equipos y se dirigieron hacia el aeródromo, donde se reunieron con el jefe de la Fuerza Aérea y otros compañeros de la jefatura. Estaban de buen talante. En pocos minutos fueron chequeados por el enfermero Isaac y despidieron a los que habían volado por el día. La tarde fue cediendo tímida ante las sombras del crepúsculo y la oscuridad llegó con su carga de silencio. El jefe ordenó encender la pista. Las luces eléctricas se activaron y el soldado Alexis Barrientos —apodado «El Piromaníaco»— salió con su grupo a prender los mecheros que habían preparado.

Media hora después, el contorno de la pista quedaba perfectamente definido con buena estampa. Pero el coronel de la Paz no estaba aun conforme y decidió despegar en el helicóptero con todos los que iban a volar para ver qué aspecto ofrecía el aeródromo desde el aire. Así lo hicieron y fue de gran ayuda, pues tomaron nota que el cacimbo ponía aureola en cada luz como si se tratara de niebla. La pista era visible en la senda de planeo estando muy próximos, de manera que debían afinar. Se prepararon bien y ninguno iba a desistir de la tarea.

Una vez en tierra, se encaminaron a sus máquinas y las abordaron. Cuando arrancaron los motores y se dispusieron al rodaje tuvieron que literalmente apagar la iluminación de la cabina, pues no veían nada. Tanto habían insistido en la tarea de iluminar la pista que nadie le indicó al *piromaníaco* «la pista, incluyendo la rampa». De manera que ahora movían sus aviones hacia la pista

salvadora a la velocidad de una babosa. Por fin Eduardo logró abandonar la rampa y ocupó la franja de despegue. Volvió a iluminar la cabina y todos los instrumentos cobraron vida de nuevo con la luz roja. Al llegar al final, dio la vuelta y alineó. Las dos hileras de luces producían una sensación agradable. Realizó el chequeo obligatorio antes del carreteo y aceleró el motor.

—Cinco-veinte, despegue.

—Autorizado su despegue.

—Bueno, militante, qué; ¿nos vamos? —y soltó los frenos.

Una vez en el aire tomó rumbo sur hacia la zona de guardia indicada por el navegante. La aguja del radiocompás señalaba firme la dirección al radiofaro y se sintió confiado. La negrura de la noche sobre la selva le daba la impresión de estar volando sobre el mar, de manera que decidió no mirar hacia afuera. No tenía referencia de horizonte natural como en Cuba, donde el plano iluminado de las ciudades brinda esa ayuda a la orientación espacial. Todo lo grababa en su mente para después contárselo a Chirino con el que iba a volar en el biplaza para actualizarlo. El distanciómetro trabajaba bien, mostrando el alejamiento del aeródromo. Su lectura le decía que debía estar sobre Caiundo y al banquear el avión, observó las luces del pueblecito casi a su vertical. Dedicó un rato a mirar todos los instrumentos mientras esperaba las instrucciones del navegante para la intercepción del biplaza, en el que venía Valery con Serguei.

Unas ventanitas se cerraban y abrían al compás de su respiración: era el manómetro de oxígeno, con el cual el sistema le decía que no debía preocuparse por la hipoxia. Ahora respiraba una rara mezcla de aire, pero después a cierta altura recibiría oxígeno puro y las ventanitas lo indicarían quedándose abiertas. Miraba hacia arriba. Ya conocía de la existencia de constelaciones como la Cruz del Sur, la Vía Láctea. Si las dos curso-verticales se le quedaban inoperantes ahora, no podría regresar con su brújula. Pero al poner la proa contraria a la Cruz del Sur, saldría con facilidad a Menongue. Trucos que se pasan de generación en generación y no pierden su vigencia, aunque haya quien subestime su valor. Una voz conocida se dejó escuchar:

—Cinco-veinte, tome rumbo cuarenta; altura ocho.

—Enterado.

El avión obedeció de buena gana a los movimientos del bastón, la velocidad fue aumentando.

—Objetivo a su encuentro; distancia setenta en altura nueve.

En la pantalla apareció el chapita del biplaza, que segundos después fue capturada y al cabo de un par de minutos, Eduardo imitaba el lanzamiento de sus cohetes. Sale del ataque por la dirección que le indica su propio radar. Ahora a casa para aterrizar. La aguja del radiocompás mostraba que debía volar con rumbo a trescientos cuarenta grados para salir a Menongue. Buscó la Vía Láctea. La brújula y la posición de la Vía Láctea le convencieron de que volaba hacia el aeródromo. «Qué curioso es todo esto», pensó, dándose cuenta que nunca antes empleó las estrellas para verificar sus instrumentos de navegación. Por lo visto, la carencia es una madre dura pero buenita. Enseña mucho. Doce minutos más tarde, se incorporaba al tráfico de aterrizaje. El resto de combustible le permitía ejercitarse antes, de manera que practicó primero una aproximación a la pista sin hacer contacto. En el segundo intento, aterrizó aplicadamente y se encaminó a la rampa. Otra vez apagó la luz de la cabina para dilatar las pupilas y poder ver hacia afuera. Por fin localizó el lugar de parqueo y con mucha cautela, detuvo el ML junto al técnico que, con una linternita, iluminó su propio puño apretado; señal que significa «detenerse». Apagó el motor y abrió la cúpula. Al bajarse, Chirino fue el primero en abordarlo.

—¿Qué tal la inauguración?

—Apta para *ñángaras* guapos. Sobre todo, el taxeo está puñetero. Ven para acá.

Y así, en caliente, le contó a su alumno todos los pormenores del vuelo realizado. El pinareño, por su parte, no perdía ni una coma de la explicación en la que habían elementos nuevos con los que no tendría que lidiar en vuelos nocturnos posteriores. Al instructor le gustaba compartir con Chirino los asuntos profesionales. En esto era sencillo, muy atento a corregir sus errores y volaba con mucha limpieza y maestría. En otras cosas era un verdadero isleño, que, si se ahogaba en un río, debería ser buscado corriente arriba, pero en esto era sencillamente un buen piloto.

Veinte minutos después llegó Serguei con Valery al lugar y los dos insistieron en lo del taxeo. Se les veía contentos, satisfechos del riesgo que habían asumido y vencido. Valery quedó listo para volar solo en el avión de combate y estaba de pláceme. Ahora sería él quien despegase en el 23 ML para interceptar al biplaza en el que Chirino y Eduardo volarían como enemigos y serían capturados por el radar de Valery para simular el lanzamiento de los cohetes y adquirir así experiencia en esas condiciones de vuelo apta solo para no-cahuizos.

La llegada del ingeniero interrumpió el descanso:

—Ambos aviones listos.

El primero en ponerse de pie, con el casco en la mano, fue Valery que muy alegre soltó una frase en su idioma.

—*Nas tiañet tiómnaya noch*. (Del ruso: nos llama la noche oscura).

—Vuela sin soltar plumitas —repuso Chirino en español. El soviético tradujo mentalmente y no entendió la machista expresión.

—*No comprienda, Chirina* —respondió Valery.

—Vamos, vamos, no me estudien idiomas ahora —cortó Eduardo y los tres salieron rumbo a los aviones muy contentos y erguiditos. Esa noche, tal como habían previsto, quedaron familiarizados con los vuelos nocturnos cuatro pilotos. Por lo pronto, el trabajo salió bien y estaban satisfechos. Cuando volaron en el biplaza, Chirino le había dicho a su instructor que las condiciones del vuelo eran severas. Era el mejor adjetivo empleado para calificar la prueba de volar de noche con una visibilidad tan reducida. A la hora del primer aterrizaje Chirino hizo una aproximación buena, niveló para el contacto, pero el avión le derivó hacia la derecha pegándose a las luces. Eduardo le hundió el pedal izquierdo corrigiéndole el derrape y tocaron pista.

—Este no me gustó, vamos al otro —dijo el instructor. Chirino aplicó toda la potencia y volvieron a irse al aire.

—Parece que el viento cruzado se hace sentir en baja altura, por eso se te fue para la derecha. ¿Copiaste?

—Afirmativo.

El segundo aterrizaje fue bueno. El muy pícaro planeó hacia la parte izquierda de la pista y cuando niveló volvió a derrapar haciendo contacto en el centro de las luces.

—Oye, pinareño, a esto en mi tierra le llaman hacer maraña.

—No importa que sea ñato.

Chirino terminó de dominar el avión y se liberó del paracaídas de frenaje. Hizo un giro de ciento ochenta grados y enfiló hacia la rampa.

—¡Uff! Es más fácil aterrizar que entrar aquí —dijo Chirino —¿Y ahora qué?

—Vuelve a atenuar las luces de la cabina.

Muy despacito se dirigieron hacia la linterna del técnico. Una vez allí apagaron el motor y abrieron las cúpulas. El aire frío entró a sus pulmones y respiraron con placer. Cuando estuvieron en tierra, Chirino le solicitó la crítica del vuelo y estuvieron unos minutos analizando la tarea realizada.

La brisa gélida se hacía sentir y se fueron hacia la parte trasera cerca de la tobera de salida de los gases, donde la reverberación brindaba un calorcito bueno. Un avión pasó sobre la pista. Era Valery que repetía su tráfico para venir al aterrizaje con todas las de la ley. Cuando enfiló su aproximación, sacó los faros de aterrizaje y vino a posarse suavemente, un poco largo, pero bien.

—Ahora viene la parte jodida para el *bolo*: entrar a la rampa —dijo Chirino.

No obstante, el soviético logró llegar a su lugar de parqueo con seguridad y apagó el motor. Minutos después se les reunía.

—¿Cómo te fue, bolito? —preguntó Eduardo.

—Hoy invito yo —dijo en español.

Al grupo llegó el coronel de la Paz, que recibió los pormenores del vuelo y planteó repetir la labor tres días más tarde.

—¿Tienes más gente que puedas poner en cancha para tareas nocturnas?

—Sí, tengo a Capri, que está en Lubango —contestó Eduardo.

—Mándalo a buscar en cuanto puedas. Hay que incrementar la actividad nocturna. Y vámonos, que este frío está que jode.

—Dice Valery que tiene una «colcha» para celebrar el primer vuelo de noche en Menongue y que vayamos a su cuarto ahora. El soviético asintió sonriente.

—Oferta irrechazable. Andando —contestó el coronel de la Paz.

Abordaron los vehículos y salieron hacia el pueblo. En el trayecto, Valery le estuvo preguntando a Chirino el significado de la frase relativa a las plumitas.

Improvisación

Aun era de noche. Ya habían encendido las luces que definían los contornos de la franja de despegue y aterrizaje. El Mᴌ estaba llegando al final de la pista para alinear. Una vez allí, Eduardo hundió completo el pedal izquierdo y el avión giró despacio, hasta que su rumbo coincidió con las luces. Un apretón al gatillo de los frenos y la máquina se detuvo. Chequeo antes del despegue. El acelerador fue llevado al tope con suavidad: en el tablero se encendió una de las treinta señales. Era verde, con la inscripción «maximal». El motor bramaba en su potencia máxima. Una ojeada a la temperatura —era normal—; los dedos levantaron la chaveta y el acelerador se desplazó un recorrido adicional. El tablero retiró la señal «maximal» y encendió «forzaje». Se sintió el fuerte empujón y soltó los frenos: si esto no se hace, el motor arrastraría al avión de todas formas. La velocidad aumentó rápido; una presión al bastón hacia atrás levantó la nariz y el Mᴌ se fue al aire a unos trescientos kilómetros por hora. Trenes arriba, después los flaps. Apagó las luces de posición, desconectó el forzaje y seleccionó potencia económica para la trepada. Debía alcanzar la zona de guardia en el aire a unos veinte minutos de vuelo, donde patrullaría el área hasta ser relevado por Chirino. Un ligero brincoteo sacudió la aeronave al atravesar unas turbulencias a dos mil metros. La nata del cacimbo terminaba mil metros más arriba. Ahora la visibilidad era infinita. Apareció el espectáculo maravilloso de millares de estrellas que adornaban el firmamento y que provocaban una sensación de inmovilidad y placidez. «La paz de las alturas». Qué ironía. Bajo el avión colgaban cuatro cohetes aire-aire capaces de pulverizar un Mirage con su piloto, que a lo mejor también tenía familia y que amaba el vuelo y la vida, pero su diferencia con el cubano estaba en cosas de una esencia muy engorrosa de describir.

Siete mil metros. Una presión ligera en los mandos y la proa quedó a nivel con el horizonte. Ahora había que reducir revoluciones a potencia de crucero y volar nivelado hasta el destino.

La operación seguía su curso. En Menongue tenía seis aviones angolanos y cinco cubanos. Los días habían pasado rápido y en aquellos momentos, la mayor cantidad de MIG-23 estaba en manos cubanas en la línea Menongue-Lubango.

Los pilotos angolanos de este avión no estaban bien curtidos todavía y el mando había tomado esa decisión seguramente para mejorar la correlación. Los MIG-21 angolanos se mantenían desde el principio volando duro y seguido. Sus misiones eran el ataque a tierra, donde participaban con los SU-22, tripulados por angolanos y a veces también iban soviéticos.

La tarea del Escuadrón seguía siendo la cobertura aérea, tanto a la tropa terrestre como a los que iban a bombardear las posiciones enemigas. No había ocurrido ningún encuentro todavía con la aviación sudafricana y había que hacer guardia en el aire, patrullando una y otra vez. Era realmente algo tedioso.

El día anterior, en un *motivito*, le había entregado la distinción «Por los Servicios Distinguidos» a dos angolanos. Ellos eran el subteniente Pedro Caetano y el soldado Firminio Xavier, gente muy buena que había trabajado con ahínco en la preparación de los aviones. Este escuadrón ya no solo era cubano, sino también soviético y angolano.

En la entrega de las medallas también había cierto estereotipo: los técnicos tenían que conformarse con la medalla de Combatiente Internacionalista de Segunda Clase, la cual era la misma que recibía el que estaba en una oficina en Luanda sin morterazos ocasionales. Eso no era justo. Costó mucho, pero se autorizó a proponer al personal técnico a la de Primera Clase, aunque les exigían unos requisitos de «loma arriba». Los de tierra estaban encantados con eso. Esa era la idea que le daba vueltas cuando estaba por Luena y los veía suspender bombas de media tonelada a mano limpia. La jefatura ayudó mucho en obtener esa concesión de la Sección de Cuadros de la Misión.

Esa nueva disposición se propagó como llama en gasolina. El espíritu de trabajo creció y el colectivo trabajó mejor. Eso era bueno; el estado de ánimo había mejorado mucho. Miró hacia afuera. La luna se reflejaba en las aguas de un río que corría de oeste al este. Miró el distanciómetro: doscientos noventa kilómetros. Eran el río Lomba y la zona en la que debía permanecer esperando a los Mirages. Conectó el radar y los barridos le dijeron que la pantalla estaba limpia. Una voz amiga lo saludó.

—Cinco-veinte, ¿todo normal? —era Marrero, el navegante de conducción que estaba en Cuito Cuanavale.

—Normal. ¿Ya te despertaste?

—Estoy haciendo café. Pasa por aquí al regreso y desmóntate.

—Qué gracioso. ¿Cómo está eso por ahí?

—En mi pantalla solo tú. Todo está OK.

—Enterado.

Los dos hicieron silencio y comenzó el patrullaje del área. Eran las cinco y diez. Ya Chirino debía estar despegando. Ese pinareño era el más afortunado del grupo: cuando sacaban los totales de cada mes, era el que más horas de vuelo había acumulado. Lo mismo sucedía estando en Cuba. El momento era propicio para recordar...

Hacía pocos días el coronel N'Gongo le había contado que los sudafricanos habían entrevistado a Matamba en Mavinga. Habían llegado de noche en un Dc-3, aterrizaron, hicieron el trabajo periodístico y se retiraron. Mavinga está al sur del río Lomba a unos veinte kilómetros. Ahora cuando volaba con rumbo sur, estiró un poco el patrón para espiar la pista de ese lugar y mirar su zona de parqueo. La oscuridad no le permitía ver nada en tierra. Hacia su izquierda, el cielo había empezado a adquirir un color de fuego. El día se acercaba y su claridad comenzaba a teñir progresivamente la madrugada, pero a baja altura y sobre la tierra, la noche persistía. Por segunda vez trató de observar la rampa de estacionamiento, pero la oscuridad y el cacimbo se lo impidieron.

Este era el mecanismo que comenzaba a alimentarle la esperanza de toparse con algún avión parqueado en la pista del bateycito. Cuando cumplió el patrón hacia el sur, quiso mirar y distinguir lo que las tinieblas aun no le permitían. Cada minuto que pasaba esa idea lo iba embriagando y empezó a disminuir la reserva de prudencia en su cerebro. Olvidó cosas elementales relacionadas con su profesión en la cual los libretazos a veces se pagan muy caro. Ese fue su primer error.

—¿Y si vengo desde el este y sorprendo?

Un movimiento del bastón y la máquina se inclinó en un banqueo hacia la izquierda. Había tomado rumbo este y se alejó hacia donde clareaba el cielo. Ese fue su segundo error: el avión se veía a contraluz. Seguramente los artilleros se dieron cuenta de su presencia y ocuparon los asientos en las piezas antiaéreas.

Desmontó uno de los gatillos:

—Si hay algo parqueado le tiraré con el cañón.

Ahora estaba a unos treinta kilómetros y giró por la derecha descendiendo para acercarse en vuelo rasante hacia la pista. La misma carretera era la

mejor referencia. Desplazó el acelerador a tope: el avión dio el conocido salto hacia adelante y la velocidad fue en aumento. La carretera se extendía a lo largo de una especie de cañadón y por ahí introdujo su vuelo con la intención de enmascararse. El piloto olvidó que los que estaban abajo también piensan. Ese fue su tercer error. A medida que se acercaba a la pista, la curiosidad unida a la indisciplina, lo decidieron a insistir en el lance. Cuarto error. Tenía que orientarse visualmente y haló suavemente el bastón para alcanzar un centenar de metros y mirar. Y de golpe, se hizo de día. Puta madre.

Los flashes repetidos que casi le cegaban, provenían de cuanto tubo estriado estaba parqueado por las proximidades de la pista, rampa, batey y carretera, los cuales se orientaban por la silueta del pájaro intruso. Todos haciéndole envíos. Las trayectorias de decenas (¿o miles?) de proyectiles de fusilería, unidos a *botellas de siete años* que viajaban al encuentro del avión, le demostraron que podía aspirar al título de Perfecto Imbécil del Día. Yendo en su busca, las trazadoras se pegaban a la cabina para apartarse curveando de forma brusca. Por reflejo condicionado imprimió al acelerador el segundo recorrido. Sintió el nuevo empujón y movió la palanca de gobierno de las alas hacia atrás, a tope. La velocidad se hizo supersónica. Mach 1,1. Unos segundos más y lograría salir de ese infierno.

—Hoy volqué el salero —pensó. ¿Qué pasa militante? ¿Supersticioso ahora?

Haló el bastón y el avión trepó raudo hasta unos seis mil quinientos metros en menos de treinta segundos. Retiró el acelerador en medio del ascenso. Pasó la vista por los instrumentos y todos mostraban lecturas normales. Debía calmarse. Respiró profundo y comprobó que no había síntomas de haber sido alcanzado. Ahora la conciencia le remordía.

—¿Quién te mandó a cambiar la tarea, alcornoque? ¿Es esto lo que vas a enseñarle al resto? Hagan lo que digo, no lo que hago. ¡Pero qué idiota has sido! Alégrate que el final haya sido este. Alégrate.

Oyó a Chirino que estaba entrando en la zona. Marrero los ayudó a reunirse. Unos minutos más y lo tenía por su derecha.

—Pégate y dime si tengo algún impacto.

El avión de Chirino comenzó a *abejear* alrededor del líder.

—Detrás de la cabina tienes unos huecos.

Eduardo miró hacia su avión número. También detrás del puesto de pilotaje tenía unos huecos. Eran tecnológicos, vinculados al sistema de enfriamiento de la aviónica.

—Te voy a poner a estudiar veinte días sin volar, *cachuecabrón*. Yo regreso a casa.

Pareciera que ese era el día de los chistosos en todo Menongue y su espacio aéreo. Giró con poco banqueo hasta que el sol le iluminó por la cola. Inició el regreso a su base en medio de un cielo que iba llenándose de luz. Los instrumentos ya no necesitaban su iluminación y giró los reostatos para apagarlos. El vuelo le había reportado frutos. Había entendido el porqué de una vieja regla: no improvises en el aire. La violó, pero nunca más lo haría. Vio que el trabajo del enemigo era convincente. El proceso hermoso del amanecer había pasado inadvertido para él. Quince minutos después, el distanciómetro mostraba la cifra ochenta kilómetros hasta el aeródromo y como de costumbre, redujo las revoluciones hasta las mínimas. Comenzó el descenso para incorporarse al tráfico de aterrizaje. Una voz amiga lo previno.

—Cinco-veinte, tenemos llegando Boeing-707 de Luanda. Usted tiene la prioridad. Pista en uso la uno-tres, viento en calma. ¿Todo bien?

—Copiado, la uno-tres. Todo bien, gracias.

En unas dos horas posteriores al vuelo, el autor contó las veces que debió orinar: fueron catorce.[12] Ese día cumplía tres meses en la misión. No había tenido tiempo de aburrirse todavía.

12 Esta fue la respuesta del organismo a un stress severo. En este caso se inhibió la producción de la hormona antidiurética (ADH) y no necesariamente tiene que ser igual de un individuo a otro.

Cerebro y corazón

—¿*Tovarish Comandir, razreshítie nam obratitsa*? Del ruso: ¿Compañero jefe, nos permite dirigirnos a usted?

Ante sí tenía a dos ingenieros soviéticos que le habían asignado para las operaciones en Menongue. Ambos asombraban a los pilotos y técnicos del Escuadrón por su obstinada capacidad de trabajo, típica de los pueblos eslavos. Profesionalmente eran maestros en la técnica. Si un radar no proyectaba sus datos en el display la solución era fácil: «encárgale esto a Rubchenkov» y al seguro lo ponían de alta en uno o dos días. Si en las operaciones se dañaba un avión, eran capaces de remendar la rotura para que fuera trasladado en vuelo hasta Lubango, donde estaban los talleres de Reglamentaria. Todo esto de forma callada y modesta. Parecían dos hormiguitas.

En cierta ocasión, un avión presentó un síntoma preocupante: no arrancaba el turbo, con lo cual no se ejecutaba el ciclo de puesta en marcha del motor.

El ingeniero del Escuadrón les impuso de la tarea y con un esquema eléctrico del mando del motor, pacientemente, comenzaron a estudiar el defecto. Había que ver cómo se abstrajeron del bullicio circundante mientras investigaban la cosa. Ya por la tarde, le habían pedido a Eduardo que les hiciera un intento de arranque. En las manos de Voitov: una batería de otro avión y unos cables.

—¿Ya encontraron la causa del problema?

—Verás, *comandir,* el turbo tiene una válvula electromagnética que a los cuatro segundos de iniciado el ciclo, se energiza y deja pasar el combustible. Hemos llegado a la conclusión de que si le damos un «cablazo» manualmente deberá arrancar, pues parece que no recibe el impulso eléctrico cuando hace falta. ¿Qué dices?

—Yo digo: «hum» —respondió Eduardo haciendo una mueca.

—La cosa es esta: cuando aprietes el botón de arranque dices «ya», nosotros contamos y a los cuatro segundos electrificamos la válvula. Eso es todo...

Cuando usted se habitúa a trabajar una máquina que es un ingenio con sistemas automatizados y alto nivel de sofisticación, las soluciones rústicas le despiertan la aprensión y quiéralo o no, desconfía. Y hace bien. Pero fuere por curiosidad o reto se encaminaron hasta el avión cuyo motor permanecía mudo desde algunos días atrás. Se trataba del 422. Una vez en la cabina, Eduardo conectó los interruptores necesarios para el arranque y levantó el protector que cubre el botón de inicio del ciclo.

—¿Listos?

—Listos. Venga.

—Bien, voy... ¡ya! —y apretó el botón de arranque.

Rubchenkov pronunció, «*odín... dvá... tri...* ¡*davái*!» Entonces Voitov electrificó la valvulita del turbo. El silbido creciente del motor evidenció que el proceso se cumplía según lo establecido y las revoluciones crecieron hasta las mínimas con el ritmo habitual. Eduardo sonreía. Después de unos minutos de trabajo volvió a desconectar el motor. Bajó de la cabina. Los dos soviéticos lo miraban con picardía como diciendo «ahí tienes, ¿lo resolvimos o no? Hiciste mal en desconfiar».

Una vez más demostraron que eran ases en la investigación y eliminación de defectos. Había que reconocerlo.

—¿Podré trasladarlo mañana?

—¡Claro, *comandir,* eso ni se pregunta!

Esa noche, cuando Eduardo sacó la cuenta de la norma recibida en ron, decidió otorgar una botella completa a esa pareja, pues habían demostrado con su trabajo que eran una buena adquisición para el escuadrón, aunque fuera temporalmente. Estaban solos en el cuarto. Los oficiales del Caribe permanecían frente al video con películas que hubiera sido imposible traducirles. Jugaban a las cartas con una banqueta como mesa. El cubano les plantó sobre las barajas un Arechabala de manera sorpresiva. Recobrados del susto, Voitov y Rubchenkov lo abrazaron y casi lo besan.

—¡*Comandir, piei snami*!

—No puedo, Sasha, mañana tengo que volar. Al regreso te prometo beber con ustedes, ¿*ladna*?

Por su parte, Mijail estaba sustituyendo las cartas por un pomo de ensalada y una lata de carne prensada. Ellos no beben sin comer...

—*Comandir, comandir*... haz una excepción, ¿ah?

—Se olvidaron que debo ir con el 422 a Lubango para cambiarlo ¿no? —dijo Eduardo más ablandado.

—Y el 422 volará contigo y con nosotros. Vamos *comandir,* no podemos beber solos... respeta la tradición.

En honor a la verdad, el cubano no quería resistir mucho.

—*Ladna. Naliváі, Misha* —se entregó al fin.

Mijail sirvió tres vasos a la medida rusa. Levantaron las copas y Alexander habló.

—Gracias, *comandir*: no nos olvidaste. Cuenta con nosotros para lo que sea...

El cubano hizo un gesto con la cabeza y conocedor de la tradición, apuró su copa hasta el fondo y mordió un pepino.

—Gracias a ustedes, hermanos —sopló hacia el lado izquierdo como establecen las buenas costumbres, puso el vaso en la mesa y se despidió.

—¿Adónde vas, *comandir*?

—Ustedes son una pareja de la que debo cuidarme. Mañana nos vemos en el 422 para arranque y traslado, ¿hay preguntas? «Que el médico no me huela el aliento» —pensó.

Dejó a los soviéticos solos y al abandonar la habitación todavía resonaban en sus oídos las protestas de ese par de buenos profesionales. Al otro día llegó el momento del traslado del avión y junto a él, estaban Voitov y Rubchenkov para el arranque sui-géneris. Todo resultó a pedir de boca. El cubano se llevó el ML hacia Lubango, a medio millar de kilómetros de distancia, lo cambió por otro y regresó tres horas después lleno de cartas para la gente. Al abrir la cúpula vio a los dos soviéticos que lo esperaban al pie de la escalerilla. De un bolsillo aparte, sacó las cartas remitidas con «CCCP» para ellos y les dio la sorpresa. Eso resultó mejor que la botella de la noche anterior.

—¡*Spasiba, comandir, spasiba bolshoe!*

Varios días después los dos soviéticos habían ratificado con creces ser mejores que su fama. Hasta que llegó el momento en que abordaron al jefe del Escuadrón con la frase iniciadora de este relato. Los dos estaban frente a él en posición de «firmes» y Eduardo se extrañó.

—¿Qué hay Sasha?

—*Comandir*, necesitamos tu autorización. Asunto personal...

—Bien, adelante, los escucho.

—Sabemos que mañana atacarán una base enemiga con participación de los helicópteros y, bueno, queremos ir en uno de ellos.

—¿En uno de los melones, y para qué? —preguntó el cubano.

—*Comandir*, queremos cumplir misiones de combate. No nos digas que no, *comandir*... nos pondremos chalecos antibalas y obedeceremos al pie de la

letra lo que nos ordenen en el aire. No te haremos quedar mal... pero déjanos participar, ¿eh, *comandir*?

—Los helicópteros generalmente regresan de sus misiones con algunos furos, ¿para qué tentar al diablo?

—Lo sabemos. El diablo teme a los valientes. Déjanos ir en una escuadra de fuego... *davái*, ¿ah?

—Evidentemente, son militantes —acotó el cubano.

—Sí. Un komsomol y un comunista: yo —dijo Rubchenkov.

Eduardo los miró a los dos y sonrió. No tenía derecho ni potestad para autorizarlos a un peligro que por sus deberes funcionales no tenían que correr. Era la eterna disyuntiva ante una decisión que entrañe riesgos, ya sea en la guerra o en el amor: no siempre coinciden cerebro y corazón. Y se pronunció con una atribución indebida: «vuelen y que no se entere nadie».

Al otro día se realizó el trabajo planificado y después del aterrizaje, Eduardo permaneció junto a su avión hasta el retorno de los cuatro helicópteros participantes. Fueron cuarenta y cinco minutos de paseítos y miradas con rumbo nordeste, hasta que el conocido prapapá de sus rotores atacó el silencio.

Al fin se posaron los cuatro lentos y entraron al parqueo. Del segundo de ellos descendieron Voitov y Rubchenkov con los fusiles en las manos y tizne de pólvora en sus rostros. Ambos encaminaron sus pasos hacia el cubano y le estrecharon la mano. Un par de honrados especialistas muy queridos y aun recordados con admiración y gratitud. Sus nombres completos: Mijail Leonídovich Rubchenkov y Alexander Nikoláevich Voitov.

Confusión

... la dosis de vanidad que todos
llevamos dentro...

CHE

Cuando Eduardo detuvo su avión junto al técnico, vio que allí estaba el coronel de la Paz esperándolo. Algo más lejos el coronel Benítez conversaba con otros oficiales. Estaba firmando el libro del avión cuando su jefe le dijo:

—Benítez quiere verte.

El piloto lo miró interrogante pero el coronel desvió sus ojos a otra parte.

—¿Qué hubo por allá? —preguntó sin mirarle.

—Mortereaban a las BIL. Cuando nos vieron llegar interrumpieron el fuego para no denunciarse. Siempre es así. Por lo menos nuestra presencia les da un respiro a las FAPLA —dijo el piloto.

—¿No pudiste ubicar las posiciones desde donde hacían fuego los morteros?

—No. Es muy difícil descubrirlos en ese paisaje tan propicio para enmascararse.

—Está bien. Ve donde el jefe —le recordó su superior.

—¿Qué es lo que quiere, no sabe usted? —preguntó Eduardo.

—No —y otra vez hurtó la vista.

Caminó hacia el coronel Benítez, llegó al grupo y saludó.

—¿Me mandó a llamar, coronel?

—Sí. Reúneme a los pilotos del Escuadrón en la aulita y espérenme allí.

Ante una indicación de ese tipo siempre se piensa que el jefe va a sonar una descarga por algo que se desconoce. Lino lo alcanzó a paso rápido y quitándose el casco, preguntó.

—¿Qué hay?

—Reunión con el jefe de la DAAFAR.

—Esto me da mala espina. ¿Habrá pasado algo?

El otro se encogió de hombros. Lino acababa de llegar a cumplir misión y se familiarizaba con el territorio en el que debía volar. Era un hombre de carácter abierto y franco y como piloto poseía una cualidad que no abunda: asimilaba lo nuevo con una rapidez asombrosa. Volar con él de número era cómodo. Captaba las ideas con celeridad y reaccionaba como un relámpago.

—¿Qué te pareció la zona enemiga?

—Parece pobre en puntos de referencia. Los ríos secos son característicos. Todos orientados de noventa a doscientos setenta grados junto a Mavinga, ¿cómo es que le llaman aquí?

—*Chanas*. Precisamente ellos son la mejor referencia en esa región. Puedes apoyarte en ellos para la navegación. Entraron a la aulita, donde se quitaron toda la herrería y bebieron un jugo. Ya el resto de los pilotos estaba allí.

—¿Algunos de ustedes le echó el aliento etílico al jefe o pasó rasante por la casa de Cloroquina, la enfermera?

Los pilotos miraron a Eduardo. Rara pregunta esa y más raro el tono que había empleado al hacerla. Aunque se llevaban bien con él, sabían que no acostumbraba a constantes descargas, pero conocían también que portaba algunas pulgas *ninjas*, que a veces le salían a flote a pesar de no ser un jefe rígido.

—Que yo sepa, nadie bebió ayer —respondió Alberto.

Era cierto. Sin embargo, no estaba conforme. Concluyó que la reunión debía tener otro motivo y empezó a quitarse el equipo de vuelo.

—¿Quiénes salen ahora? —preguntó.

—Alberto y yo —dijo Olivares.

—Vean la hora que es. Que no los cojan las tinieblas estando en el aire.

Ambos asintieron y salieron hacia sus aviones. Minutos después llegaban los jefes y una vez sentados en los dos bancos, el coronel Benítez le dijo al jefe del Escuadrón:

—Tú ponte para acá —y señaló a su lado.

Mirando complacido y con gesto de ocasión levantó la voz para decir:

—El Consejo de Estado de la República de Cuba en su acuerdo 442 del presente año, ha otorgado al mayor Eduardo González Sarría, la Medalla al Valor Calixto García.

El jefe del Escuadrón se sintió raro y contento. Todos aplaudieron y cuando miró hacia sus pupilos una seña característica fue captada. Algo turbado, le dijo al coronel Benítez:

—Las masas irredentas y sedientas exigen algo para mojar la medalla y yo no tengo.

—Habrá. Aquí tienes —le entregó la medalla en su cajita —venga esa mano. Felicitaciones.

Después, los demás pilotos le dieron el apretón correspondiente y expresaron sin palabras su deseo de ayudarlo en las misiones futuras. Cuando se fueron los coroneles, Lino dijo:

—¿A qué hora es la mojadura, *camarada Chefe*?

—Después de comida. Mañana no se vuela, así que podemos jugar hasta extra-innings. El coronel lo prometió.

—Deja ver la medalla —pidió Gual.

Él se la dio. El joven piloto la estuvo observando por ambas caras. Estaba reluciente.

—No te vayas a engreír, tocayo —dijo Chirino.

Eduardo lo miró con falsa severidad. Por dentro se sentía muy alegre. No era para menos. Después habló:

—Bueno, el primer grupo se va conmigo hacia el pueblo para descanso. Vamos para el camión.

Y salió caminando con paso de pavito pechugón.

N'Gongo

Coronel de la FAPLA Roberto Leal Ramos Monteiro

Bajo las alas se deslizaba la zona de acciones combativas. En las alturas ya había amanecido pero la tierra permanecía en tinieblas. Llevaba media hora patrullando el área en espera de la aviación sudafricana que no acaba de hacer acto de presencia.

Las tropas de la FAPLA se retiraban lentamente hacia Cuito Cuanavale. El hambre hacía estragos entre sus filas. Se decía que una BIL había enterrado hasta cuarenta y cinco hombres en un día. Eso daba idea de la magnitud del desastre. Hacía más de dos semanas que no había enlace entre la aviación y las tropas terrestres. No se sabía nada sobre ellas. Eduardo inclinó el bastón: el avión banqueó hacia la izquierda y comenzó un descenso suave que lo llevaría a cruzar por el este de Mavinga. A unos tres mil metros niveló la proa con respecto al horizonte. No quería conceder ventajas a los cohetes antiaéreos sudafricanos que ya habían demostrado su eficacia. Observó el detector de radares. Por ahora permanecía mudo pues no había estaciones irradiándolo. Una voz le sorprendió por inesperada.

—*Leão, esta é a Janela, ¿cómo escuta*?

—*Janela*, *Janela*, ¿quién es éste? —Eduardo hojeó la plancheta amarrada al muslo. Se trataba de la Séptima BIL, una de las unidades extraviadas.

—*Eu sou Leão. Transmita* —contestó el cubano, pero nadie respondió.

Decidió desconectar el circuito que eliminaba los ruidos de la estática con lo que aumentó la sensibilidad del receptor.

—*Janela, este é Leão. ¿Cómo está a tropa*?

—…ha muito fome...precisamos ajuda...

La voz del radista se rajaba por instantes. Era evidente que estaba desfallecido. Eduardo volvió a hablar.

—*Primo, liga-me com o Chefe da tropa. Preciso falar com o Chefe. Identifico-me: dois-cinco-tres*.

—Copiado... cuatro-dois-seis. *O Chefe está pronto.*

Antes de un minuto, la voz del comandante salía por la frecuencia.

—*Leão, sou Janela. Precisamos com urgencia tamboras com provições de boca. A tropa nâo tenh que jantar. A situação é muito difícil...*

—Mais, ¿por qué o contato é agora?

—*Falta das baterías para a radio. Achamos novas...*

—Recibido. *¿Vocé pode fazer um fogo? Preciso ver a vossa posiçâo para lançar as tamboras.*

Después de una pausa el comandante habló.

—*Nâo faremos fogo. E perigoso. A nossa posiçâo: a união dos ríos Lomba y Cunzumbia.*

El jefe estaba hambreado, pero tenía dominio de la situación. Mentalmente Eduardo aprobó la decisión del angolano: si señalizaba su lugar, los obuses enemigos se orientarían por el humo. El nombre de guerra de ese comandante era Vietnam.

—*Vou embora, Janela. Aguarden ajuda mesmo hoje.*

—Apúrate, primo. Dependemos de ti —dijo en español.

El piloto puso el motor a máxima potencia y luego de alcanzar veintitrés mil pies, llevó la nariz al horizonte otra vez y dejó que la máquina se acelerara. «Rapidito a casa con la noticia». Por adelantado solicitó que a su llegada lo recibiera el coronel Benítez. Cuando abría la cúpula en el parqueo, vio venir un jeep con el jefe. El vehículo se detuvo junto al avión. Eduardo firmaba el libro.

—Compañero coronel, localicé la Séptima BIL. Se nota que están hambreados, aunque el jefe tiene control de la situación. Se trata del comandante Vietnam.

Benítez se asombró de veras. Eduardo sacó su mapa y mostró dónde la unidad esperaría las provisiones. El coronel marcó el lugar en la carta propia y ordenó al chofer traer al coronel N'Gongo que a la sazón se encontraba en el Puesto de Mando. El jefe cubano pidió detalles y preguntó sobre la distancia entre el enemigo y la tropa de Vietnam. Estaban al alcance de su artillería.

—¿Cuánto combustible tenemos? —preguntó Benítez.

—Poco más de treinta metros cúbicos —dijo el responsable de retaguardia.

—Es poco. Vamos a suspender las misiones planteadas. Priorizaremos el abastecimiento de la Séptima BIL y dirigiéndose a Eduardo, pidió el tiempo que demorarían los helicópteros desde Cuito hasta la tropa. El piloto hojeó la plancheta atada al muslo, una de cuyas páginas es la regla de cálculos navegacionales.

—Aproximadamente treinta y cinco minutos, compañero coronel.

—Bien. Selecciona tres parejas. En la primera irás tú. Calcula los despegues para brindarles protección a los helicópteros desde que entren al territorio enemigo y se van relevando por parejas según se les agote el combustible. Es importante que las tripulaciones de los lentos los vean a ustedes todo el tiempo de su vuelo hasta la tropa.

El vehículo regresó con el coronel N'Gongo y se detuvo en el grupo.

—¿Es cierto que hay contacto con la séptima BIL?

El jefe de la DAAFAR contó los pormenores y las indicaciones que se estaban cumpliendo. N'Gongo llamó a su ayudante y le ordenó transmitir a Cuito que cargaran los dos helicópteros disponibles con ocho bultos de víveres cada uno y el punto adonde debían dirigirse.

—¿Hora de despegue? —preguntó el joven oficial.

—¿Catorce y quince minutos? —el jefe angolano miró a su homólogo.

Todos asintieron en relación con la hora seleccionada. El ayudante salió en el carro a cumplir la encomienda. N'Gongo palmeó la espalda de Eduardo que sonrió recordando que aquél era muy cicatero en elogios.

— ¿Hablaste con Vietnam?

—Sí, a pesar del hambre, es dueño de la situación. Debe ser un jefe de gran dureza —respondió el piloto.

—No es blando. Yo lo sé —acotó el coronel angolano.

Los preparativos prosiguieron. Después del almuerzo, las tres parejas estaban junto a los aviones. Eduardo los vacunó a todos.

—Mucho ojo hacia fuera y adentro de la cabina. Nuestra altura y velocidad serán pocas por lo que el ángulo de incidencia será grande. La conducta del avión será inestable. Cuídense de dar tirones al bastón, que se desploman. El que necesite flaps para maniobrar que los saque según le haga falta. Quien descubra el lanzamiento de un cohete tierra-aire dirá «cohete» y de qué lado viene y todos conectarán forzaje entrando en un viraje con descenso. Igualmente, si alguien detecta irradiación de radares enemigos dirá desde dónde la recibe. ¿Qué se me queda?

—Entra, Juantorena —dijo Capri y todos se saludaron al estilo de los deportistas.

—Qué grupo de malditos —pensaba Eduardo —Todo lo toman con ambiente festivo, todo es jodedera. Me tienen harto. Saben que en este vuelo valen menos que la suela de un zapato viejo, pero no reparan en eso. ¿O será que yo pienso demasiado en el riesgo? Quizás mis treinta y siete me sitúan ya en el estrado de los viejos y a estos cabrones no los distingue la prudencia.

Quince minutos más tarde ya estaban en las cabinas. Por la radio avisan que los melones estaban despegando de Cuito y Eduardo soltó su cronómetro. Tres minutos después inició su ciclo de arranque. El despegue no se demoró. Había apuro por reunirse con los helicópteros y por eso iban echando gruesas paletadas de carbón a la locomotora. Diez minutos de vuelo y ya avistaron a los helicópteros conducidos por Pato-uno y Pato-dos, que avanzaban adentrándose en territorio enemigo.

—*Pato-um, Leão a direita* —informa Eduardo al tiempo que se dejaba ver por ese mismo lado.

—Recibido, Leão —contestó el líder angolano.

Comenzó entonces lo que se llama un circo. Los veintitrés se mantenían haciendo círculos alrededor de los lentos. El líder observaba su velocidad: trescientos ochenta. Sacó los flaps. Es incómodo volar un avión que responde mal a las riendas. Avión y bicicleta se comportan igual cuando tienen poca velocidad: son muy inestables. Para empeorar el clima, el piloto Pato-dos empezó a dar muestras de nerviosismo y constantemente aguijoneaba a su líder con comentarios que no ayudaban a la causa. Es que ya volaban sobre territorio coheteril...

—¿*Está certo da ruta*? —dijo Pato-dos.

—*Tudo está bem, Pato-dois. Fica sozegadinho* —le respondió el líder, cuya voz se oyó calmada contrastando con la de Pato-dos que según pasaban los minutos, se iba nutriendo con más decibeles.

—¡*Eu nâo tenho o punto a vista*! —explotó Pato-dos.

—*Ainda cinco minutos mais. Calma-te, primo* —dijo Eduardo, que tenía arrugada la piel de la *baja espalda* esperando lo peor de un momento a otro. El combustible ya presionaba para regresar. Capri informó su llegada para relevar a los Leones uno y dos. Eduardo le habló.

—Ven a FM —y hablan de modo que los tripulantes de los helicópteros no entiendan.

—Caprino, el Pato-dos está muy tenso. Trata de darle confianza a como dé lugar. ¿Copiaste?

—OK, ¿regresamos a Amplitud Modulada?

—Positivo —y ambos pasan la estación al anterior régimen.

Eduardo y su pareja tomaron rumbo a Menongue escuchando el desarrollo del vuelo.

—¡Vaya, Pato-uno y dos, ¡tremenda «protesaun» tienen hoy! —dijo Capri, poniendo todo en su mejor portuñol.

—¡O Pato-dois, preciso voltar! ¡Nao tenho tropa a vista!

—Sigue adelante, primo. La tropa está a cinco minutos más de vuelo. ¡Guapo ahí! —dijo Capri.

Pero ni modo. El número no aguantó. Cuando quedaban unos quince kilómetros hasta la tropa diezmada, giró a ciento ochenta grados rumbo a Cuito Cuanavale y abandonó al líder que, presionado por esto, tuvo que volver grupas también.

La voz de Janela se dejó de escuchar profiriendo las más grandes maldiciones. Pero los peores epítetos los soltaba Capri...

Sin ofender a los valientes pilotos angolanos, el libro pretende ser fiel al hecho histórico de que en la guerra de Angola los tripulantes de helicópteros (cubanos incluidos) soportaron tensiones difíciles de imaginar. Eran ellos los que aterrizaban a cada rato con múltiples perforaciones del fuego antiaéreo por su baja velocidad. Por eso rechaza todo lo que pueda menoscabar a esos compañeros de armas que probaron su arrojo en innumerables ocasiones. No era fácil soportar esa carga psíquica de forma tan repetida. Cuando Eduardo descendió del avión, su semblante decía a las claras que no habían cumplido la misión. Se dirigió a N'Gongo.

—Los helicópteros no llegaron hasta la tropa, coronel. Regresaron a Cuito.

—No llegaron hasta la tropa —repitió el jefe angolano.

—Están muy tensos. Han derribado a tantos colegas en estos días que no aguantaron este primer intento. Yo los comprendo. No se les puede condenar a priori.

—¿Usted comprende que hayan abandonado una misión como esa? No, mayor. Yo sin embargo no lo comprendo —los ojos de N'Gongo flameaban.

Sobre el grupo pasó la pareja de Capri. Se separaron y vinieron al aterrizaje. Todavía analizaban la misión cuando Capri llegaba al grupo quitándose el casco. El coronel Benítez le preguntó sobre el trabajo.

—Apendejamiento total —el diagnóstico sin tapujos cortaba como sevillana.

Eduardo le tocó por el codo.

—Suave —y le susurró.

Capri miró su jefe con coraje. El coronel N'Gongo dijo al ayudante: «Avísele a la tripulación del Friendship que vamos a Cuito. Quiero entrevistarme con las dos tripulaciones de los helicópteros».

El teniente salió disparado y el jefe angolano volvió a hablar.

—Ya hoy no se puede intentar por segunda vez. Mañana a primera hora volveremos a intentarlo. Ahora, con permiso... —y se apartó a un lado con el coronel Benítez. Eduardo, a su vez, le dijo a Capri:

—Oye, Caprino, no sueltes esas opiniones ante un jefe angolano. Es embarazoso. Tiempo, forma y lugar, amigo.

—¿A qué cambiar el nombre al apendejamiento? —respondió el otro.

—¡Ponte en su situación! No tienen tu experiencia de vuelo y los están tumbando como rabiches. Ahora N'Gongo va para Cuito. ¿Quieres estar en el pellejo de ellos?!

Capri decidió callar, pero no estaba convencido. Su característica era esa: no tenía amortiguador en la lengua, pero como piloto era lo más sobresaliente del colectivo. Con él se podía volar al mismísimo infierno a correr cualquier riesgo. Era el segundo jefe del Escuadrón.

Media hora después salía el coronel angolano hacia Cuito Cuanavale. Cuando el Friendship se perdió en la bruma, Eduardo llamó a su gente para analizar todo el trabajo. En la pequeña reunión, el coronel Benítez precisó algunas cuestiones de la misión y luego intervino.

—En el intento de mañana no despegues en primer lugar sino en el tercero. Como te desempeñas más o menos con el idioma, es mejor que estés en la zona de la tropa al momento de la llegada de los helicópteros para que le corrijas el rumbo o des ánimo al que le haga falta. ¿Cogiste la idea?

—Así se hará —respondió el jefe del Escuadrón.

—Ahora recojan y a descansar —dijo el jefe.

Todos se agruparon junto al vehículo que a los pocos minutos arrancó hacia el pueblo. En el ambiente señoreaba la sensación de haber incumplido una misión. Era incómodo. Cuando llegaron, Capri llamó a Eduardo a un lado.

—Hagamos como si en vez de seis somos el doble en la cobertura.

—¿Cómo? —preguntó su jefe.

—Verás: normalmente solo emplean la radio los líderes de pareja. Dejemos que los números hablen también y así la algarabía causará esa impresión...

—Y que usen indicativos numéricos exagerados. León-nueve, León-catorce. Te la compro —dijo Eduardo entusiasmado —Eso dará más confianza a los pilotos de las haches. Te la comiste, Caprino.

Después de la comida tuvieron un contacto pequeño para repartir los nuevos indicativos como había sugerido Capri. Se acostaron temprano.

Eduardo tenía la sensación de haber dormido solo un rato cuando el cocinero lo sacudió por el hombro.

—Ya es hora, compañero mayor.

La cabeza le pesaba como si tuviera resaca. Todavía soñoliento comenzó a vestirse. Después de asearse, se presentó en la cocina y le habló al cocinero.

—Muñeco, dame un café doble o triple.

El joven le entregó un vaso por la mitad del buen tinto y el otro empezó a beberlo entre soplidos y chasqueando la lengua.

—¿Está bueno?

—Tu caldo de sombrero o tu café se está poniendo rancio —respondió el mayor. Muñeco sonrió. Un buen muchacho que la misión había convertido en maestro de cocina. Las circunstancias se dieron así y había sabido granjearse el cariño y el respeto de todos en su noble labor. En pocos minutos desayunaron y partieron rumbo al aeródromo que ya estaba en actividad con el ajetreo de los técnicos. El ingeniero Campañá llegó hasta él.

—Tengo tres aviones a los que solo les falta oxígeno. En veinte minutos estarán listos. ¿Tiene la hora de despegue?

—Aun no. Seguramente lo haremos según avisen que los helicópteros están despegando —el ingeniero asintió y se retiró.

En el cuartico estaba Isaac tomando la presión arterial y el pulso a los pilotos. Cuando Eduardo entró, el enfermero le hizo una seña con el manómetro y el piloto le ofreció el brazo.

—Todo bien —dijo el especialista.

El teléfono comenzó a sonar y Eduardo descolgó. Era el coronel Benítez.

—Los helicópteros despegarán a las seis y veinte. ¿Todo listo por ahí?

—Afirmativo, compañero coronel.

—Entonces, a guapear militantes. N'Gongo se quedó en Cuito para comprobar personalmente el cumplimiento de la misión. Acabo de hablar con él por radio. Es todo.

Eduardo se asomó al balconcito. Todavía las estrellas dominaban, aunque ya el oriente comenzaba a palidecer. La madrugada estaba fría como de costumbre y la nariz le daba que hacer.

—Isaac, ¿tienes algo que corte esta fábrica de mocos?

—Sí, cómo no —y sacó un pomo de Fenilefrina que le aplicó en cada fosa nasal.

Al rato, comenzaron los despegues. Esta vez Eduardo trepó con el motor en régimen «maximal». Como una saeta su pareja llegó a seis mil quinientos metros. Pasó a la frecuencia de cooperación y pudo escuchar la algarabía

planificada. Los cuatro integrantes de la escuadrilla iban informando sus posiciones a los dos helicópteros con profusión de indicativos dilatados. Así habló un tal León-once; luego León-seis le preguntó al siete cuánto combustible le quedaba, etcétera. Eran cuatro aviones cotorreando como todo un Escuadrón y haciendo círculos estirados alrededor de los dos helicópteros que se adentraban más y más en territorio enemigo con la carga tan necesaria para la brigada del comandante Vietnam. Transcurrieron veinticinco minutos de vuelo. Solo una cosa le preocupó: el Pato-dos empezaba a dar las mismas muestras de nerviosismo que el día anterior y ahora era inminente la llegada al sitio donde estaba la tropa. Por la izquierda los dos veintitrés dejaron atrás a Cuito Cuanavale y comenzaron un descenso suave, por lo que la velocidad fue en aumento.

—*Pato-dois, nâo posso continuar*... preciso voltar para...

—!*Pato-dois, tudo é normal* —le calmaba su líder.

Había que apurarse. Eduardo movió la palanquita y las alas adquirieron mayor flechado. Ajustó una potencia mayor. El avión siguió acelerando y llegó a novecientos setenta kilómetros por hora. Una voz conocida se dejó escuchar en *portuñol*. Pero mejor hubiera sido que permaneciera callado ese cabrón…

—Si vocé vuelve a virár pa'trá, eu mismo lo ametrallo.

—¡Silencio en la radio! —ordenó Eduardo. Ay Capri, Capri, no cambiarás, aunque te hierva el *jocico* —pensó.

Medio minuto más tarde distinguió a los aviones y se incorporó al rodeo en medio de un frenaje severo al que se vio obligado para no alejarse de los melones. Al correr la vista adelante, pudo ver la confluencia de los dos ríos a unos ocho kilómetros. Quitó el banqueo y prosiguió hacia allí. Sobrevolando el lugar llegó a sus oídos una voz angolana.

—!*Leão, sou Janela. Você na vertical da minha posiçâo*!

La gente del comandante Vietnam estaba alerta. Eduardo miró abajo y los vio. Luego habló a las haches.

—*Patos um y dois, a tropa aguarda as tamboras um bocado a direita. Eu sou Leão-um.*

Casi de inmediato el Pato-líder informaba que veía ya a la Séptima BIL. Eso fue un alivio. Lo que produjo verdadera alegría fue oír al Pato-dos con el mismo reporte. Todos respiraron sin presión. Ambos *melones* corrigieron su rumbo por la derecha y se aprestaron a la descarga en medio de las exclamaciones del radista de la brigada. Estaban alegres, era natural. Pero tanto *periqueteo* por radio había alertado al enemigo que comenzó a batir el área con obuses, aunque de forma imprecisa.

—León siete y ocho, regresando.

—Enterado, informen allá que todo bien —dijo Eduardo.

Los dos helicópteros se suspendieron en vuelo estacionario y de sus portezuelas salieron uno por uno los bultos conteniendo las provisiones de boca. Cada embalaje era cargado por un hormiguero de combatientes que los llevaban a lugar seguro. Una vez concluida la descarga las dos naves iniciaron el regreso a casa. Ahora el circo adquirió otro carácter. Había alegría en la radio y hasta Pato-dos soltaba sus «roncos» por la frecuencia. Ninguno recordaba los indicativos numéricos asignados para esta misión.

—*Olha, primo* —dijo Eduardo y ejecutó un barril cuando pasaba pegado al melón más adelantado.

—¡*Muito bem, primo!, ¿você pode repetir*? —Eduardo sonrió a duras penas por la presencia de la máscara mientras los demás repetían la figura, y dijo:

—*No Lubango uma garrafa bŏa aguarda para vocés.*

—¡*Obrigado, muito obrigado, primo!* —respondió el líder.

Cuando los dos helicópteros aterrizaron en Cuito, la escuadrilla siguió rumbo a Menongue algo separada, pero al pasar sobre la pista, lo hicieron en formación de parada para darse vistilla. Los de tierra comprendieron que, si pasaban así, era muestra de júbilo y por lo tanto, que la misión había sido exitosa. Luego del aterrizaje, los seis integrantes del vuelo de protección fueron felicitados por el coronel Benítez. El jefe se divirtió sobremanera con el truco de los indicativos exagerados. «El fin justifica formas de conseguirlo, dijo».

El ambiente era abierto. Los técnicos también gozaban de lo lindo en medio de su trabajo. Ese día no hubo más vuelos. Un par de semanas después, estando en Lubango, varios toques en la puerta interrumpieron la lectura de una carta de Cuba. Eduardo abrió. Ante él estaba plantado un angolanito de unos veinticinco años con insignias de subteniente.

—*Bŏa tarde, primo. Eu sou o Pato-dois*.

—*Bem-vindo, Pato-dois, caralho.* ¿Cómo estás? —respondió Eduardo alegrándose al mismo tiempo que palmeaba fuerte al *pretinho*. —¿Cómo está o *Pato-um*?

—*Está bem. Eu transmito as suas lembranças para vocés. Ele agora está no Huambo...*

El cubano lo hizo pasar y recordó su promesa. Se encaminó al escaparate. «Palabra dada, ha de ser cumplida». Extrajo una botella de Havana Club de tres años y la puso en manos del piloto angolano. Luego

estuvieron conversando un rato de todo un poco. Incluida la misión aquí relatada. Eduardo conoció algunos detalles, entre los cuales se destacaba la conversación —muy corta, por cierto— que había tenido el coronel N'Gongo con ellos, en vísperas del segundo intento de abastecer a la brigada del comandante Vietnam. El jefe angolano solo les había advertido:

—Mañana sucederá una de estas dos cosas: o esa tropa come o yo a ustedes los fusilo. A eso vine.

Lino

El 5 de diciembre de 1985 fue un día negro para el Escuadrón. Después de concluida la Operación Segundo Congreso MPLA-PT, la jefatura había decidido dejar en Menongue una escuadrilla y el resto despegó con Eduardo hacia la base permanente en Lubango. Allí quedaron Capri, Doval, Mir y Lino, que era el último de los pilotos llegados de Cuba. Días después, un avión de transporte AN-12 con tripulación soviética había despegado de Cuito Cuanavale y a los pocos minutos de vuelo se precipitaba a tierra antes de arribar a Menongue. Era necesario llegar hasta los restos para estudiar si se trataba de un accidente o de una pérdida combativa, es decir, que hubiese sido derribado. Para este propósito, se preparó una caravana con cerca de cuarenta vehículos en los que irían los investigadores y el personal de protección. La cobertura aérea de la operación la componían dos helicópteros artillados y tripulación soviética. La escuadrilla de Capri estaría preparada para despegar de inmediato y apoyar la caravana si era hostigada por el camino, complementando así el trabajo de los helicópteros. Cuando el convoy llegaba al kilómetro cuarenta y cinco una lluvia de fuego les cortaba el paso. Había comenzado la brega combativa. El helicóptero de cobertura comenzó a batir la zona boscosa desde donde la UNITA tiroteaba a los carros. En el cuarto sonó el teléfono. Capri descolgó el aparato.

—Enterado, despegará una pareja en cinco minutos hacia allá —colgó de nuevo.

—¡Arriba Lino*, adiváisia po tiplei!* ¡Tenemos *cachimbeo*!

Capri y su piloto número salieron hacia los aviones a paso rápido. El despegue fue meteórico. Al llegar a la zona, el helicóptero estaba disparando sus cohetes al norte de la carretera. Desde esa parte era el fuego más denso en aquel momento. Los veintitrés se acomodaron para lanzar sus cohetes y en dos pases vaciaron los bloques, con lo que la caravana experimentó un alivio. Los dos cazas giraron rumbo a Menongue a reabastecerse. En el trayecto se cruzaron con el segundo helicóptero, que se dirigía hacia la faena. En el

cuartico, el teléfono reclamó una mano otra vez. Mir levantó el auricular. Escuchó con atención.

—Enterado, salimos de inmediato.

Mir, el más cachazudo de los pilotos del Escuadrón, tenía una figura en la que se destacaban sus brazos musculosos. Eso le había valido un mote cariñoso del colectivo: El Cangrejo. Era flemático, bonachón y poco expresivo. Un elemento de equilibrio en todos los sentidos y un buen piloto. Doval se incorporó y los dos tomaron sus cascos de vuelo junto con la herrería. Sobre la pista pasó la pareja Capri-Lino que haciendo un rompimiento elegante, se dispuso a aterrizar. Ya estaban arrancando los motores cuando Doval y Mir vieron entrar a los otros dos al parqueo. Despegaron de inmediato. Cuando Capri bajó de su máquina les habló a los técnicos del asunto en la carretera y los apuró para que reabastecieran y artillaran lo más rápido posible. Una vez en el cuartico, bebieron un poco de líquido y se echaron en la cama para un descanso que no llegó a diez minutos. El teléfono trajo peores noticias esta vez: Doval estaba informando al Puesto de Mando que uno de los helicópteros con soviéticos había estallado en vuelo por el fuego de la emboscada y que la cosa iba de mal a peor. «El helicóptero se estrelló. Ahí no hay sobrevivientes. Hostigamiento a la caravana continúa».

—Apuren la salida lo más que puedan. Aquello está que arde —dijo el Navegante.

El avión de Capri ya estaba listo, pero el de Lino lo artillaban con los cohetes y era abastecido con combustible todavía. Lino habló al técnico.

—¡Voy a sentarme en cabina... ¡Cuando termines cierra bien apretada la tapa y no pierdas tiempo poniendo alambradas!

—Bien.

Despegaron a toda mecha. Cuatro minutos después ya avistaban el convoy detenido en medio de la balacera. El segundo helicóptero había consumido sus municiones y salía rumbo al aeródromo.

—¡Rápidos, desde el sur nos hacen mucho daño, tiren allí! —dijo el apuntador.

—¿Y el norte, cómo está? —preguntó Capri.

—En el norte hay calma. El trabajo de la otra pareja y el helicóptero los neutralizó, pero el sur está caliente, efectúen a nivel con el centro de la caravana.

—Enterado, ya estamos sobre ustedes. Rompiendo por la derecha.

Lino observó la maniobra del líder y esperó unos segundos para adquirir una separación prudencial. Banqueó por la derecha y fue ganando altura.

Cuando estaba cruzando novecientos metros sintió la desagradable sensación de un golpe.

—Creo que choqué con un pájaro —y acto seguido observó el tablero de las luces donde ninguna señal roja se había encendido. Miró por el retrovisor y el cuadro era maloliente: una estela de humo negro salía por toda la parte trasera del fuselaje. Cuando regresó la vista a la cabina, la luz avisadora reclamó su atención y al mirar el tablero, ya las malas noticias estaban allí. Una luz roja: *FUEGO*; dos amarillas: *FALLÓ HIDRÁULICO PRINCIPAL* y *FALLÓ HIDRÁULICO DE RESERVA*. Estos son motivos suficientes para que aparezca en la sangre tanta adrenalina que haga a un hombre capaz de romper una cincha del paracaídas si se lo propone. Lino volvió a hablar.

—Parece que me dieron, porque tengo fuego.

Por la posición que tenía, Capri no podía ver a su avión número. Por eso, incrementó el régimen de giro de forma abrupta. Lino por su parte, con un rumbo de ciento ochenta grados, intentó banquear por la derecha para colocar la proa en dirección a Menongue pero el bastón se había tornado de concreto. Hundió el pedal derecho y nada: el avión ya volaba como un proyectil...

—¡Gira rumbo a casa, rumbo a casa! —exclamó Capri.

—Eso quisiera yo. Dime si me tienes.

—Negativo, todavía.

—Esta mierda no gira. Me voy a catapultear.

—¡Dale, catapultéate! —ordenó el líder.

—Voy a apagar el motor y conectar el extintor. Gira más para que me veas —respondió el de la emergencia.

Una nueva explosión sacudió al pájaro herido. El humo se incrementó tanto que Lino ya no veía el plano vertical por el retrovisor.

—¡Coño, apúrate, que esto está explotando!

—¡Te tengo a la vista, salta ya! —gritó su jefe.

Lino llevó su espalda contra el asiento y con las dos manos, haló las anillas que tenía en la entrepierna: se fue el cánopy y casi al unísono sintió en las posaderas el formidable empujón del asiento que hizo aumentar su peso en más de veinte veces. Empezó a descender en el paracaídas.

—¡Puma, derribaron al veinticinco, que me preparen el hache que queda para el rescate!

—Enterado, trata de ubicar su posición exacta ¿me copiaste?

—Positivo, en eso estoy —respondió Capri.

Lino había quedado colgado de un árbol a un metro del suelo. Cuando pudo zafarse los arneses, se apoyó en sus pies. Todo bien, no sentía secuelas del catapultaje. Extrajo la pistola y evaluó la situación. El ruido de la balacera le indicaba con claridad el Norte. En el árbol había quedado la mochilita de supervivencia con la estación de radio de emergencia. Decidió no recuperarla y emprender el camino hacia el oeste, es decir, hacia Menongue alejándose así de la emboscada. Estando ya en marcha, el avión de Capri pasó rugiendo sobre él sin verle debido a la vegetación. Capri habló por radio.

—Puma, tengo el paracaídas a la vista. Lino no está.

—Enterado, realiza otro pase a ver si lo ubicas por las cercanías.

—Así se hará.

De nuevo el segundo jefe del Escuadrón voló rasante sobre el lugar. Todo igual: se veía el paracaídas, el hombre no. Después de dos o tres intentos sin localizar a Lino, puso rumbo al aeródromo. El aterrizaje lo realizó por la vía más corta. Entró a rampa. Esta vez, dos lugares estaban vacíos: el que ocupaba el avión de Lino y el del helicóptero. Mucha gente aguardaba su llegada.

En el grupo, junto a los aviones, estaba un general soviético. Capri descendió de la máquina y quitándose el casco, apremió a su gente.

—No habiliten mi avión ahora. William, selecciona una escuadra de tiradores con fusiles. Seis hombres. Van conmigo en el melón de los soviéticos a sacar a Lino a como dé lugar. Yo vi el lugar donde está depositado el paracaídas. Él tiene que estar por los alrededores. El médico va también. ¡Arriba!

Todo el personal de tierra se sintió aludido y cada uno decidió «yo voy». Comenzaron a ponerse las pecheras con cargadores y revisar los fusiles con sus módulos de cartuchos. Capri se dirigió al general y le contó lo que sabía sobre los dos derribos y que ya estaban listos para rescatar a Lino con el helicóptero restante.

—El lugar donde tomó tierra nuestro piloto está a solo veinticinco minutos de vuelo de aquí, yo se lo mostraré a la tripulación —explicó el cubano.

—Un minuto, por favor —dijo el general y caminó hacia sus oficiales, donde analizaron la situación. Capri, mientras tanto, se asombraba: cerca de una quincena de hombres terminaban de armarse con la intención de rescatar a *su piloto* del territorio enemigo.

—William, escoge solo a seis. Los otros aviones no pueden quedar sin dotación. Solo seis —recalcó.

Aparecieron malas caras. La orden de Capri era tajante y tenía razón. Pero lo peor estaba por venir aun. El general soviético llamó al piloto.

—No daré autorización para la salida del helicóptero. Evidentemente el fuego antiaéreo es denso allí y la situación confusa...

El segundo jefe del Escuadrón, soltando palabrotas en ambos idiomas, lanzó un diagnóstico navajero y caprino:

—¡*Vciákie kúritsi vi*! (Del ruso: ¡*Partida de gallinas*!).

Ambos militares tenían motivos legítimos para reaccionar en la forma que lo hacían. Quizá alguien pueda tildar a Capri de irrespetuoso con alguna razón y de bocón también. Pero es seguro que, si le hubiesen derribado a un piloto soviético o a un angolano, habría insistido con la misma vehemencia y desinterés para ir personalmente a rescatarlo del territorio enemigo. Así era el capitán Juan Pérez Rodríguez, *Capri*. Un recuerdo que los años no van a borrar.

En su bronca insistía que Lino había descendido lejos de la emboscada; que era relativamente fácil sacarlo de allí. No logró su objetivo. Llamó al teniente William, que se acercó presto.

—¿Tienes algún avión listo? —inquirió.

—Los dos de Doval y Mir —respondió el técnico.

Por su parte, Lino avanzaba hacia el oeste con paso ligero en busca del río Cuatir. Al toparse con el curso de agua, cogió fango de las márgenes y lo untó en la ropa y el rostro. Tomó un descanso. Lamentaba la falta de la estación de radio de emergencia. Había dejado bien atrás la emboscada: el sonido de los disparos era lejano. Se incorporó y empezó a caminar paralelo al río hacia el norte buscando encontrarse con la carretera. Un bufido llamó su atención: vio la hiena que se alejaba a paso rápido. El susto quedó atenuado por un ruido inconfundible. Era un avión que, a baja altura, pasaba en dirección al lugar donde él había tomado tierra. Se trataba de un MIG-23. «Capri», Lino sonrió.

—¡Ya no estoy allí, Caprino, ¡ven para acá!

En uno de los patrones de búsqueda, el avión voló justo por encima de Lino, pero sin verlo.

—Al norte, siempre al norte —se dijo, reiniciando el trayecto a lo largo del río.

Dos horas después llegó el crepúsculo y el piloto decidió escoger un árbol para pasar la noche. El chequeo visual no detectó presencia de alimañas en el tronco que había seleccionado. Antes de trepar, dejó en el suelo una señal de referencia para saber hacia dónde caminaría cuando se bajara al otro día. Una vez oculto en el follaje, Lino repasó todo lo que había

hecho y concluyó que no tenía nada que reprocharse. No sentía hambre: algún oculto mecanismo se encargaba de no torturarlo con el estómago. Trató de acomodarse para dormir algo y al rato, cayó en un estado de duermevela. Sobrevino la noche: con ella, un silencio de monte envolvió todo a su alrededor y fue cuando salió de su sopor. La vejiga le pedía a gritos que la vaciara, pero ni modo: el ruido de la micción se oiría demasiado lejos y se dijo «aguanta hija, que yo estoy peor que tú». Acarició el cuerpo de su pistola. «Si tuviera el AKM...» Su pensamiento vagaba sin rumbo.

¿Cuántas cosas pasarían por la mente de este hombre solitario en medio de la jungla, mientras la fría negrura le hizo compañía? Quizás recordó a Capri, que para esos momentos trataba inútilmente de dormir allá en Menongue. O imaginó lo cabrón que se pondría Eduardo cuando se enterase que estaba en la selva con una pistola por no haber llevado su fusil en el asiento de la catapulta. A lo mejor su pensamiento voló hasta su pequeña hija en la lejana isla del Caribe. Por el levante comenzaron a aparecer los primeros claros y se alegró. Pronto podría estirarse para eliminar las molestias en la espalda. Ahora, cuando verificase el este con el Sol, seguiría el rumbo hacia el norte. La carretera no debía estar lejos. Al rato, los contornos empezaron a definirse y silencioso, Lino descendió de la madriguera; aun no era de día pero no importaba. Orinó con placer; sin ruido. Se puso en marcha. Entretanto, el personal de la caravana ya tenía la orden de avanzar hacia el sur con algunas escuadras si no aparecía el piloto y había empezado a prepararse. A su vez, dos helicópteros con tripulaciones cubanas volaban hacia Menongue reventando motores para llegar cuanto antes. Lino avanzaba con cautela, pistola en mano. No desconocía el interés de la UNITA y sus aliados sureños en capturar un piloto cubano. Los claros del día iban ganando su batalla y pudo caminar con más rapidez. Una hora después, sin esperarlo, le sorprendió la carretera. Permaneció agazapado un buen rato y con mucho cuidado, salió a la franja de asfalto. Ante él un hito en la cuneta rezaba: «Serpa Pinto 21 km-Longa 67 km». Miró en todas direcciones.

—¿Cuándo cambiarían el Serpa Pinto por Menongue?

Regresó a la jungla y caminó paralelo a la carretera en dirección a Menongue. Pensó que, si mantenía el ritmo de marcha, para el mediodía podía llegar a casa.

Transcurrió otra hora y se detuvo. La sed lo torturaba. Pero pronto lo olvidó: la lejanía le trajo el sonido de una moto o una larga ráfaga de ametralladora. Aguzó el oído; no era ni lo uno ni lo otro:

—Es un *melón*, ¡un *melón*, cojones!

Era el inconfundible *prapapá*. Todavía siguió escondido; decidió quitarse la camisa y salir a la carretera. Vio al primero de los haches y tomando la camisa de bandera, la hizo girar por encima de su cabeza. Ambas tripulaciones lo avistaron...

Quince días después, Lino reiniciaba los vuelos.

Es probable que esté cerca de un record al haberse sobrepuesto en tan poco tiempo a la amarga experiencia de un catapultaje nada menos que en territorio enemigo. En aquellas condiciones, había que hacer acopio de preparación sicológica y Lino demostró haberse recobrado bien. Con posterioridad se distinguió en el cumplimiento de acciones combativas en las que mostró arrojo y disposición a volar en todo momento. Su maestría de vuelo pasó por buenas pruebas, lo que le avaló para ser objeto de una broma organizada por su jefe de Escuadrón tres meses después. Lino había ido de romería a un motivito organizado en el edificio donde vivían los médicos y enfermeras y no le avisó esa escapada a Eduardo, que decidió preparar una venganza dulce y agradable. En la barraca de los técnicos fue la cita. Todos los oficiales estaban en el cuarto más espacioso y al entrar el jefe, se pusieron de pie.

—Sentarse; buenas noches —dijo Eduardo muy serio.

Sacó su agenda y con gesto estudiado comenzó a hablar de un tema desagradable: «el estado de la disciplina en el escuadrón». Buena descarga.

La cicuta fue subiendo de tono y cuando mencionó las salidas ocultas a la ciudad de Lubango de algunos oficiales, Lino adquirió el aspecto de un semáforo. Todavía soltó varias frases clorhídricas más para macerarlo bien. Entonces vino lo peor. Eduardo ordenó:

—Capitán Lino, póngase de pie. ¡Firmes!

Lino se estiró sin decir una palabra y conteniendo no se sabe qué líquido en vez de sangre. Eduardo volvió a la carga:

—¡Segundo jefe del Escuadrón!

—¡Aquí! —Capri se irguió cómplice.

—Proceda a poner en el pecho del capitán Lino la condecoración que nuestro Consejo de Estado le ha otorgado.

Lino por poco se cae. Capri le puso la Medalla al Valor Calixto García en la camisa y luego lo abrazó fuerte en medio del aplauso de la oficialidad. Aparecieron los vasos y *apreparos* para la emboscada. Se armó el reguero. Lino se acercó sonriendo a su instructor y jefe. Se abrazaron. En el apretón, ambos se emocionaron...

Por la mañana, Eduardo le retiraba de su expediente, la amonestación que le había impuesto aquel aciago día por despegar a una misión combativa sin llevar el fusil AKM en el asiento de la catapulta.

Difícil y hermoso

Cuando abrieron el comedor, en el grupito inicial de comensales estaba la escuadrilla de guardia. Aun el sol brillaba alto sobre el horizonte y por eso Eduardo se extrañó. La guardia se mantenía activada hasta que el astro rey se posaba en la cresta de unas colinas cercanas. En una de las mesas comía la pareja de los veintitrés. Entonces les habló.

—¿Y eso que están aquí tan temprano?

—El Puesto de Mando de la Brigada nos autorizó —dijo el piloto número.

—Pero la autorización la gestionaron ustedes —preguntó afirmando Eduardo.

—Sí, así fue.

El jefe del Escuadrón se separó de la mesa y salió caminando hacia la barraca para discutir el asunto con el líder de la pareja. Eduardo había hecho siempre lo posible por hacer la misión llevadera al personal de su unidad. La mayor parte de las veces pensaba que lo había logrado. En relación con la Disposición Combativa tenía una regla que no violaba: no concesiones, ni siquiera para él. Por eso veía lo sucedido como harina de otro costal. Se trataba de la Orden de Combate del Regimiento y con eso no se podía jugar. Junto a las barracas de los pilotos se detuvo unos instantes para ver la guerrilla de voleibol. Los contendientes levantaban tanto polvo que era riesgoso respirar allí. Cruzó por la entrada y esperó en su cuarto la llegada de su gente mientras sumaba los totales en horas de los vuelos de Preparación Combativa. Al rato llegó Gildo con su macuto y Eduardo se asomó al pasillo.

—Llégate acá —le dijo al piloto líder.

—Ya estoy allí —respondió y entró a la habitación a liberarse de la herrería. Después se plantó ante su jefe.

—Gildo, esto que ha sucedido hoy no puede repetirse. Ustedes me han abandonado la guardia antes de lo establecido en la orden de combate y eso no va...

—Pero si nos autorizó el puesto de mando...

—Es cierto. Y también es cierto que quien los autorizó desconoce que cometió una violación grave. Ese puesto de mando tiene oficiales de guardia que no conocen la aviación de combate, como el que hace unos días no nos permitió despegar la guardia por la noche cuando nuestros radares detectaron dos helicópteros que, desde el sur, se dirigían al puerto de Namibe: así minaron el buque *HABANA* y al amanecer se hundió con la explosión de la carga que le pusieron. Lo que no voy a permitir es que los pilotos de *mi* Escuadrón se aprovechen de la ignorancia de esos oficiales para venir a descansar antes de tiempo y dejando en cero la capacidad de respuesta del Regimiento. Repito: eso no va... ¿Está claro?

—¡Eres un extremista! —fue su última imprudencia. Ninguno previó lo que sucedería.

Eduardo caminó hacia él al tiempo que perdía la visión periférica: en torno al rostro de Gildo todo adquirió color rojo y cuando le propinó el primer puñetazo, su cabeza dio contra la puerta. No repuesto de la sorpresa, volvió a golpear. Rodaron por el piso. Flores entró como una locomotora a la habitación.

—¡Está bueno ya! —tronó el Gordo y haciendo valer su corpulencia, separó a los contendientes con generosos empellones. Los tres se miraron asombrados...

—Gildo, ve para tu cuarto, hazme el favor —pidió Flores en voz baja y convincente.

El otro salió y Flores fijó su mirada en Eduardo.

—¿Y bien? —dijo con suspicacia. Sonreía.

Aquel no dijo nada. Le dolían los puños, inactivos desde la secundaria. Se repuso y habló.

—Espérame aquí. Vela que no se vaya... —Salió.

«Mal andará la cosa si para hacerte respetar vas a apelar a las manos*»;* pensó, mientras llamaba al jefe de la Sección Política y al del Estado Mayor que estaban en la cancha de voleibol. Citó al resto de los pilotos también. Acto seguido tuvieron una reunión en el cuarto del político, donde Eduardo les hizo digerir una encíclica sobre el delito de abandonar la guardia combativa. Luego habló a Gildo.

—En cuanto a los pescozones, te pido disculpas delante de todos estos oficiales...

El piloto ofendido no habló. Nadie lo hizo. Después que se retiraron, Sosa y Cándido se quedaron con Eduardo y conversaron un rato sobre el

particular. El jefe del Escuadrón debió aceptar los planteamientos de ambos superiores. Entonces lo invadió una sensación de paz interior, como si estuviera sedado.

En el colectivo de sus pilotos las cosas marcharon mejor en lo adelante y no hubo que lamentar la repetición de nada parecido. La guardia se cumplió bien.

Este trabajo debe recoger páginas manchadas —que no sucias— aunque salga malparado el autor. Es una obligación de honestidad con la historia y con aquellos que no vivieron la etapa hermosa de las misiones internacionalistas.

Ojalá que los adultos de mañana, al leer estas memorias no lleguen a la conclusión de que fue fácil vivirlas. Lo hermoso, si ha sido difícil, es doblemente hermoso...

Intercepción nocturna

Huambo, 1986

El capitán Francisco Alfonso Doval y Eduardo estaban en el furgón que les servía de madriguera durante la guardia nocturna a la espera de unos aviones de transporte que habían estado entrando desde Zaire para avituallar a la UNITA con provisiones y armamento mediante paracaídas.

La emboscada nocturna había sido preparada minuciosamente. Fue creada una caravana con ciento ochenta y nueve carros que se movió en dirección al poblado de Andulo con la misión de poner allí un punto de conducción para la Aviación de Combate. Situaron los radares de observación circular y uno medidor de altura; instalaron las comunicaciones y dispusieron lo necesario para su protección.

Durante el trayecto una mina destruyó el camión grúa, con lo cual el trabajo de los compañeros de las Tropas Radiotécnicas tomaría magnitudes muchos mayores para colocar los sistemas y sus antenas. Los pilotos volaron varias veces para adiestrarse en el empleo del radar de abordo contra objetivos a baja altura y también sudaron lo suyo. En uno de aquellos vuelos, el tiempo que se toparon luego del despegue fue realmente infame y pasados unos veinte minutos, Eduardo decidió interrumpir el trabajo y aterrizar. En tan corto tiempo no se había concluido el encendido de los mecheros que debían señalizar el último segmento de la pista y esa maldita vez no salió el paracaídas de freno a pesar de apretar el botón varias veces. ¿Desgracias solas? Eso no existe.

De manera que el avión iba todavía a unos doscientos kilómetros por hora cuando entró en el tramo sin luces. «Allá va eso» y exprimió completo el gatillo de los frenos: hubo que cambiar las dos gomas principales de su máquina. Debían declararse listos a principios de abril. La época de las lluvias no había pasado y por eso, cada vuelo tuvo sus peripecias. El día tres

hicieron la primera guardia nocturna a la espera de los intrusos. El sueño no fue interrumpido. Los buitres no vinieron. Pero lo hicieron a la noche siguiente.

Doval leía un *Granma* recién recibido. Allá afuera, uno de los técnicos lo llamó:

—¡Pancho, cuando puedas llégate por acá!

—Si el asunto es de alcohol, te voy a oler el *jocico* cuando regreses —díjole Eduardo.

—No se preocupe, mi líder, usted me conoce.

—De eso se trata... —repuso serio el otro.

En una mesita estaban los mapas, guantes y unos platillos de merienda.

Con una mano apartó la tarequera y se dispuso a escribir una carta. Ese día por la mañana había recibido tres: dos de su mujer y la otra de su hija con los jeroglíficos de siempre. Tomó la pluma y debió reconocer que no estaba en condiciones de escribir. Se disociaba con facilidad y la musa vagaba por no se sabe dónde. Por fin realizó la proeza de encabezar la carta a la madre de su mulatica. «Querida vieja»... ¡Qué alivio el zumbido del teléfono...!, y descolgó el aparato.

—Ordene, mayor Eduardo por aquí.

—¡Posición uno, mayor! ¡Los cogimos, los cogimos! —dijo una voz desde el puesto de mando.

Casco puesto, plancheta al muslo, fusil... ¿Y Doval? «¡Posición uno!», gritó. Con eso aparecería. Al salir del furgón, entraba Pancho como una tromba a buscar su equipo de vuelo. Eduardo se sentó en la cabina y ajustó el paracaídas. El apacero arrancó la planta. La luz de la instrumentación se dejó ver en toda la amalgama de lámparas, señales y relojes. Conectó la radio.

—Congo, cinco-veinte en posición uno.

—¡Cinco-veinte, tiene arranque, taxeo y despegues inmediatos! —gritó el navegante.

«Vaya cará. Parece que hay urgencia». Conectó los interruptores necesarios y le dijo al técnico Abraham Zaldívar: «Fuera pines». El otro retiró los pasadores de la catapulta y esperó a que la cúpula se cerrara con seguridad. Eduardo pulsó el botón de arranque y el ciclo se produjo limpiamente. Una vez listo, hizo señas con el faro y el técnico le indicó que tenía vía libre. Salió del refugio en busca de la pista. Después de alineado, despegó sin tardanza con rumbo norte.

Por la frecuencia escuchó la conocida voz del primer teniente Idalberto Perovanis Cuesta, el navegante de conducción que estaba en Andulo. Estaba exaltado.

—Cinco-veinte, rumbo tres cuarenta y cinco, velocidad máxima.

—Enterado, ¿tienes algo?

—Tengo dos objetivos en altura novecientos metros. Apúrate, por tu madre.

Eduardo miró las revoluciones del motor: 100 %. La velocidad, algo más de novecientos y su altura tres mil quinientos metros. Repasó cuidadosamente sus interruptores. Todo en orden. Bajó la antena del radar para que observara un nivel inferior.

—Toma rumbo tres cincuenta. Los objetivos a ochenta kilómetros. El tiempo, ¿cómo está?

—No hay problemas.

Comenzó a descender suavemente con la intención de nivelar a dos mil metros para que coincidieran la zona de búsqueda del radar con la altura de los intrusos. La velocidad verdadera pasaba los mil kilómetros por hora y aumentando. Por su mente solo rondaba una pregunta: «¿será cierto esto?», «¿es real?» Pues sí lo era.

—«Distancia cuarenta y cinco» —dijo Perovanis. Miró su pantalla. Limpia todavía. Esto quería decir que la zona de observación del radar no los había irradiado. Calma y paciencia.

—Gire por la derecha hacia rumbo veinte grados objetivos en distancia treinta y cinco.

Un movimiento del bastón y el avión banqueó buscando el nuevo rumbo. Allí estaban.

—Objetivos en pantalla —pronunció y con la mano izquierda puso la zona de búsqueda del radar en ese valor de distancia.

A la izquierda y abajo vio la señalización en tierra para la recepción de la carga: eran dos hileras paralelas de cinco fogatas por la que los mercenarios orientaban sus aviones para lanzar los alijos con extracción mediante paracaídas.

—Los objetivos mantienen altura novecientos metros. Continúe para rumbo cuarenta grados.

—Enterado, cuarenta.

Apretó el botón del bastón y el radar pasó de observación a seguimiento automático.

—Objetivo en captura, distancia veinticinco.

—¡Autorizado el disparo!

La pantalla indicaba con una cruz pequeña dónde estaba el eje longitudinal de su avión y con un círculo, el punto donde deberían encontrarse el cohete con el blanco. La labor del piloto era unir ambos símbolos maniobrando con la máquina. Esto no presuponía una complejidad de mayor cuantía.

—Objetivo en distancia diez. ¿Ya usted efectuó lanzamiento?

—Negativo, ahora lo voy a hacer.

Apareció un dígito ya conocido en la pantalla: el cuatro, lo que significaba que el cohete del ala derecha ya estaba viendo el objetivo y se declaraba listo para lanzamiento. El dedo índice se separó del bastón yendo en busca del gatillo de los cohetes y lo desmontó. «¿Será realidad esto?» Ahora la marca de distancia se adentró en la zona de disparo y las iniciales de «lanzamiento permitido» aparecieron en la pantalla. Un instante más y le dio el apretón al gatillo. La orden de salida llegó primero al cohete tres, que no estaba listo y el sistema conmutó la orden al cuatro, que sí lo estaba. Ese tiempo le pareció a Eduardo una eternidad. He aquí que del ala derecha se desprendió una bola de fuego brillante que se alejaba de su avión obligándole a achicar los ojos. El cohete era radárico, o sea, necesita que el radar del avión le ilumine el blanco hasta el impacto.

—Cohete lanzado —informó Eduardo.

Siete segundos después volvió a hablar.

—Tengo explosión a la vista; dime si lo mantienes. Mi captura desapareció.

—¡Debo esperar el próximo barrido... aguanta... aguanta... ya, ya... ¡no está en pantalla! ¿Copiaste veinte? ¡No está! ¡No está! ¡Te digo que no está, ¿copiaste?!... ¡lo jodimos, veinte!

Eduardo no podía gritar. La cabina es un lugar muy incómodo para el júbilo, pero tenía ganas de hacerlo. Recordó la señalización en tierra y se dirigió hacia ella. Cinco minutos después, se instalaba sobre las fogatas.

—Congo, marca en tu pantalla mi posición actual. Es aquí donde está el comité de recepción.

—Enterado. Trasmítale felicitaciones a Congo-tres.

—Así se hará.

Y Congo-tres volvió a la carga con sus gritos.

—¡Veinte, de nuevo tengo en pantalla al otro objetivo! ¡Gira a treinta grados!

—¿A qué distancia lo tienes?

—¡Treinta, toma rumbo cuarenta y cinco, velocidad máxima!

—Botando el tanque —pulsó el botón inferior del bastón.

Un chasquido y el avión soltó el depósito, inservible ya. Conectó el forzaje y al mismo tiempo desplazó las alas todo atrás. La aguja del indicador de Mach llegó a la cifra uno y al sobrepasarla, un estremecimiento sacudió todos los instrumentos barométricos, señal de que había dejado atrás la barrera.

—En rumbo cuarenta y cinco. Estoy supersónico.

—¡Enterado, distancia veinte; el *hachepé* ha empezado a descender, ¡ojo con tu altura!

Con la mano izquierda retiró el acelerador hasta «Maximal». Observó el valor de Mach: 1,3 y frenando. La altura era dos mil doscientos metros.

—¡Distancia dieciocho, velocidad del objetivo tres-cincuenta!

El objetivo no se veía en pantalla. Ejecutó una enseñanza de Capri: puso la zona de búsqueda a quince kilómetros y apretó el botón de captura aun sin tener el blanco en el display. Capri tenía razón. El radar le mostraba, con la aparición de la cruz y el anillo, que tenía en seguimiento automático al nuevo blanco.

—¡Objetivo en captura! ¡Congo, despega a Doval, vivo!

—¡Cuero con la *jabá*! —gritó el de tierra.

Una cosa sí era preocupante. El anillo de colimación le indicaba que debía descender y así lo hizo suavemente. El círculo se unió a la cruz y a seiscientos metros de altura, se separó hacia arriba para que nivelara el avión. Al cesar el descenso volvieron a juntarse los símbolos y una luz ámbar se encendió en la mira: *captura del cohete*, o sea, la cabeza de este misil, que es térmico, ya tenía ubicada la fuente emisora de calor. Miró el altímetro: trescientos metros. ¿La velocidad?, de locura.

—No tengo el objetivo ahora —dijo el navegante.

—Se mantiene en captura. Va a entrar en zona de disparo.

Perovanis le grita que lo aniquile también, pero con expresiones solo dignas de un pirata borracho después del saqueo y este relato no quiere pecar de obsceno. Perovanis estaba muy tenso, por eso violaba algunas reglas.

—Negativo, lo voy a asegurar —respondió el piloto.

Señal «disparo permitido» pero se acercó más... distancia seis... unos segundos, distancia cinco... y por segunda vez apretó el gatillo. Esta vez el cohete salió de inmediato. Como este se dirigía solo hasta el blanco, Eduardo inició un recobre brusco para alejarse de la tierra que también lo tenía tenso. No es cosa de juego andar *soplao* casi rasante y mucho menos de noche.

—Congo, dime si ya despegó el otro.

—En estos momentos despegando. Dime el uno.

—Estoy cómodo. regresando a casa.

La explosión de este cohete no fue vista por Eduardo porque la nariz del avión la tapaba. Sin embargo, este objetivo no desapareció de la pantalla del radar de tierra; siguió volando. Ahora niveló a siete mil metros y comenzó a repasar todo lo sucedido. Una y otra vez tenía que repetirse que se encontraba entre los pocos que alguna vez en su vida alcanzan la suerte de dispararle a un avión enemigo. Escuchó a Perovanis como conducía a Doval para la intercepción. Lamentablemente, el objetivo salía del campo de radiolocalización antes de la llegada del segundo veintitrés. Luego del aterrizaje, se dirigió al parqueo donde se apiñaba un buen grupo. Detuvo el avión y apagó el motor. Abrió la cabina. Los técnicos se acercaron a ver las vigas. Cuando vieron que no había cohetes...

—¡Bueno, ¿qué?! —dijo el teniente Ernesto Dorén, mirando a Eduardo que se quitaba los arneses. ¿Qué hubo?, ¿qué hubo?

—Uno fue abajo —respondió el piloto.

Avemaría. La que se armó. Los técnicos se abrazaban entre sí con felicitaciones mutuas, apretones y cuando Eduardo descendió por la escalerilla fue zarandeado por todos. Ahora sí podía gritar. Nunca se sintió más contento que al saberse autor de la alegría de aquellos abnegados hombres del escuadrón. Ellos habían trabajado con eficiencia y el avión con sus sistemas lo había demostrado. Buen grupo de especialistas. ¡Cuántos abrazos tuvo que dar...!

—Mayor, que se presente en el puesto de mando.

—Voy, voy. Bueno gente, debo ir allá, luego les cuento.

—Pero ¿celebramos o no celebramos? —preguntó Dorén.

—Artillen primero y me dejan algo.

En una moto fue llevado hasta el Puesto de Mando. El coronel Melanio Sánchez lo estrujó y felicitó.

—Bravo, mayor. Todos oímos la radio. Buen trabajo.

Se preparó la información sobre los resultados preliminares del vuelo. Había datos muy importantes, como lo era la localización exacta del lugar del avituallamiento. Ya había sido ubicado en el mapa a partir de la marcación que solicitara el piloto al navegante. El coronel Melanio le mostró el sitio en la carta.

—Aquí están las fogatas que pediste marcar —dijo.

—*Calucinga* —leyó Eduardo. En estos momentos deben estar recogiendo el alijo.

Luego de concluida la confección del parte, el coronel Raciel, jefe del EM de la Agrupación de Tropas del sur, lo mandó a descansar. Era pasada

la una de la mañana cuando llegó al furgón. Allí los técnicos y Doval lo esperaron con un buen vaso de ron que bebió de buena gana y tuvo que relatar todo, otra vez. Le iba a costar trabajo dormirse. Por fin, decidieron que era suficiente y se fueron a la cama. Cuando le despertaron tenía la sensación de haber dormido unos quince minutos. Era de día. Se aseó y apenas probó el rancho. El coronel Melanio le avisó por teléfono sobre la próxima llegada del jefe de la Misión de Cuba en Angola y le dijo que seguramente pediría los detalles que no contenía el parte enviado a Luanda acerca del trabajo nocturno.

—¿Dónde será eso? —preguntó el piloto.

—En el parqueo de los aviones civiles. Ahora Raciel está allí preparando un mapa con el modelaje. Llégate y bríndale ayuda en el asunto.

—A su orden —ambos colgaron. Eduardo miró a Pancho y le dijo lo que había.

—Vaya jefe, lo veo bien: despacho con los más altos niveles... —dijo el otro con veneno.

Se compuso el uniforme y caminó hasta donde se afanaban el coronel Raciel y los demás compañeros. En el suelo tenían colocado un mapa grande que contenía los trazos de los aviones piratas y de los nuestros. Se habían marcado el lugar donde estaba el comité de recepción, la región del probable derribo y la ubicación de las bases enemigas más próximas. Eduardo ayudó a colocar algunos símbolos y puntualizó los datos con los jefes. Luego se retiró a su cubil.

Al llegar al trailer, el técnico de armamento, teniente Dorén, le entregó los plugs de los cohetes que había lanzado. Cuando el cohete abandona la viga, su propio movimiento cercena el cable y luego de retirado, el plug se convierte en un souvenir.

—Este se lo voy a regalar al gallego Díaz hoy por la tarde —dijo Eduardo y se introdujo en el furgón a conversar con su piloto número.

Poco tiempo después, arribaba el AN-26 del jefe de la Misión y sus acompañantes. Los recién llegados se agruparon en la región del mapa donde estaba la información gráfica. Del grupo salió un vehículo en dirección a la guardia.

—Mayor, de parte del coronel Benítez que se presente al jefe de la Misión —dijo el chofer.

Eduardo se incorporó de la mesita y se puso la gorra.

—Ándale, —lo pinchó Doval. Destácate con la patronal.

—Si sigues, no vas a categorizar primera clase ni en diez años —respondió el otro.

En el trayecto se abotonó completo y repasó la técnica de presentación. Llegó al grupo. Allí estaban el jefe de la Misión con sus acompañantes, los coroneles Raciel y Melanio, así como oficiales de la ATS.

—Compañero general, el mayor González se presenta a su orden.

—Piloto, cuéntanos cómo fue la cosa —pidió el jefe de la Misión.

Eduardo relató el trabajo realizado.

—El cohete ese, ¿cuál es su alcance? —preguntó el general Cintras Frías.

—El alcance supera ampliamente las distancias de lanzamiento de anoche.

—¿Es cierto que, si esos cohetes no tienen las condiciones de lanzamiento, no salen?

—Así es. Aunque se apriete el gatillo no salen.

El jefe calló unos instantes. «Buenas preguntitas, pensó el piloto, se ve que sabe lo que quiere.

—Pero tú lo viste caer —preguntó afirmando.

—No. Recuerde que es de noche. Doy fe de que desapareció de los radares con la explosión. Solo eso.

—Verdad, verdad —dijo el general Cintra Frías y caminando sobre el mapa hizo otras precisiones. Era humillante. Eduardo miró a los coroneles Raciel y Melanio. Ambos tenían el ceño fruncido.

—Está bien, piloto, gracias —concluyó el jefe.

Era el momento de retirarse y así lo hizo. Poco tiempo después, el coronel Benítez les imponía de la nueva misión. Se trataba de cooperar con las tropas que irían a arrebatarle el alijo de las armas al enemigo. Era evidente que los aviones habían logrado lanzar su carga. Al día siguiente, la prensa internacional se hacía eco de la noticia brindada por Angola sobre el derribo de un avión C-130 sudafricano. En realidad, ninguno de los cubanos pensaba que el aparato fuera de aquel país. Aquello olía a CIA. La empresa *Santa Lucía Airways* operaba con aviones C-130 y estaba en esos trajines. A la larga iban a estar equivocados. Eran dos y sí eran sudafricanos.

—Después del almuerzo se me acuestan y descansan. Sé que apenas durmieron, hoy van a volar por la noche. Estas son las misiones.

El coronel Benítez extrajo unos papeles:

—¿Dónde hay un mapa?

Doval sacó su carta y comenzaron a trabajar. Una hora después habían concluido la preparación de sus respectivas salidas. Esa noche, la pista estuvo iluminada una media hora antes del primer despegue. Las dos misiones de bombardeo fueron cumplidas sin contratiempos y dio inicio a la llegada de tropas de la SWAPO, que desembarcarían en persecución del enemigo al

día siguiente. Así, los helicópteros comenzaron a llevar las tropas al lugar y regresaban para salir de inmediato con más compañeros. Podría parecer sencillo, pero el enemigo, que estaba enterado de lo ocurrido al vuelo de avituallamiento, batía la plaza de desembarco con fuego de morteros. La tensión que debían soportar los colegas de los helicópteros para posarse, esperar que las escuadras abandonaran la nave y volver a despegar, era tremenda. Baste decir que uno de ellos perdió su rotor central por un impacto de mortero cuando aun no había aterrizado. El *melonazo* contra el terreno fue violento, pero sus ocupantes escaparon con magulladuras leves. La tripulación fue sacada por otro de los helicópteros que participaban. En otro helicóptero sucedió un desplome al no alcanzarle la potencia de sus motores y producto del choque, quedó destruido. El técnico de vuelo, apodado El Sigua, anduvo torcido varios días por el trechonazo en las costillas. Los cazas, empezaron a salir con bombas hacia las bases enemigas que estaban en la proximidad de *Calucinga*. El enemigo estaba en jaque sostenido. Al frente de uno de esos vuelos despegó el jefe de la Fuerza Aérea en un MIG-21, acompañado por Eduardo y Doval. Hubo algo raro al principio. El coronel de la Paz puso un rumbo que difería noventa grados del necesario para ir a *Calucinga*. Cuando habían recorrido cuarenta kilómetros, Eduardo le llamó y se lo dijo. Al parecer no había concordado la brújula antes del despegue. El jefe soltó varios denuestos contra los navegantes que debían velar por la precisión del vuelo hacia el objetivo. Después de la corrección necesaria, llegaron al lugar y localizaron la base enemiga. El área del objetivo era problemática. Estaba en la base de unas elevaciones. Ya se sabía que en la región habían ripostado con cohetes antiaéreos días atrás. Uno de esos envíos le fue hecho al mismo jefe de la Fuerza Aérea, que debió ejecutar una *verónica* con el avión y el cohete fue burlado. Los tres miraban con insistencia hacia la cresta de las lomas. No se veía a nadie, pero sabían que ese era un buen puesto para instalar tiradores de cohetes portátiles. El coronel hundió el avión en picada y Eduardo lo siguió con la vista, listo para avisarle sobre el fuego antiaéreo.

—Bomba —dijo el jefe y comenzó a recuperar la picada. Buen impacto.

Las bombas de los veintitrés eran de caída retardada, por eso debían lanzarlas en vuelo rasante. Eduardo seleccionó la dirección de su pase y se introdujo por dentro del lomerío culebreando *pallaipacá* evitando los picachos y la camisa estirada a más no poder. Era impresionante ver las laderas por encima del avión, el vértigo de la velocidad... La cruz de la mira tocó la base enemiga y apretó el gatillo. Las bombas se desprendieron, se abrieron

los paracaídas y frenaron, produciendo en Doval la sensación visual de que volaban hacia atrás.

—Apúrense. De Huambo me informan que comenzó la lluvia en el aeródromo —era la voz del jefe que en su regreso hizo contacto con la torre de control.

Los dos aviones se volvieron a juntar. La base había quedado con buena saturación y emprendieron el retorno a Huambo escuchando cómo el líder de la *troika* se las arreglaba para poder aterrizar. Minutos después hablaba el jefe.

—Todo bien. Entren por la veintinueve que está mejor.

Ambos veintitrés acomodaron su rumbo a la cabeza veintinueve como recomendaba el coronel de la Paz y aterrizaron bajo una ligera llovizna. La lluvia había sido fuerte, pero de corta duración. Eduardo apagó el motor y abrió el *cánopy*. Un agradable olor a tierra mojada entró en la cabina. El técnico de su avión colocó la escalerilla y trepó por ella con el manojo de pines para la catapulta.

—Nos tenían preocupados con esta lluvia. Menos mal —dijo, mientras aseguraba los pasadores.

«Mi buen Abraham, cará», su ropa estaba húmeda. Cuando ya debían estar en tierra los aviones, anduvieron dando paseítos bajo la lluvia mirando en todas direcciones. Los técnicos viven su zozobra también cuando las máquinas tardan más de lo debido.

—¿Algún defecto en el avión, mayor? —inquirió Abraham.

—Ninguno. Se ve que es el tuyo —dijo Eduardo y el otro sonrió complacido.

Ya en tierra firmó el libro del avión y se quitó el casco de vuelo. El teniente Dorén se acercó.

—¿Colgamos bombas otra vez? —preguntó el armero.

—No. Coloca cohetes aire-aire. Ya estamos de guardia de nuevo.

—Entendido —y le hizo una señal a su grupo en dirección a la carretilla de cohetes.

Algo más alejado estaba el avión del coronel, desde donde este salió al encuentro de Eduardo. Se dieron la mano. El jefe le dio las gracias por el aviso en el rumbo equivocado. Tiempo atrás, le había sonado la pandereta a su subordinado por asuntos del servicio y en lo personal, la relación se había tornado glacial. Ambos hacían dejación de eso en la cuestión profesional. Eduardo lo miró de hito en hito.

—¿Y esa cara?

—Jefe, ¿no le parece que debiera dejar el vuelo por un tiempo? Hoy fue lo de ese rumbo equivocado; hace una semana lo del tren guardado en tierra. Creo que está cansado y en este oficio no es bueno andar así. Mejor que yo, lo sabe usted. Y discúlpeme la atribución. De la Paz lo miró. Se daba cuenta de que si el otro se había atrevido a decírselo era porque se le notaba el agotamiento.

—Sí, yo mismo me doy cuenta. Los meses se hacen sentir, quieras o no. Voy a tener que parar —llevó la mirada hacia los aviones —Tu gente trabaja bien. Parecen hormigas.

Eduardo sonrió y respiró aliviado con la reacción del jefe. Luego se fueron los dos hacia el puesto de mando para informar sobre el cumplimiento de la misión y recibir las nuevas. Días después llegaron nuevos pilotos a hacerse cargo de la guardia nocturna en Huambo y luego de algunos entrenamientos para familiarización con la pista y la zona de vuelos, Eduardo y su pareja regresaron a Lubango. Era agradable volver a casa. Media hora de vuelo y ya estaba con trenes y aletas abajo descendiendo. Giró hacia la izquierda y quitó el banqueo. Delante de la nariz del avión vio la elevación en cuya cima se yergue el Cristo de Lubango con los brazos abiertos. La estatua es una buena referencia para el tráfico de aterrizaje. Cuando el *cacimbo* es muy espeso no se ve al Redentor y entonces hay que aproximarse con precaución, recordando dónde están los obstáculos. Las gomas contactaron la pista dejando salir el ladrido y humo característicos. En la zona de los refugios estaban Campañá y los técnicos.

Cuando descendió del avión, recibió apretones de mano de todo el mundo. Todos estaban contentos con el desempeño de la guardia en Huambo. Les tuvo que prometer que relataría el vuelo de intercepción a los aviones piratas. Luego de cumplir las formalidades él y Doval se dirigieron a la barraca. Otra vez descubrió en el suelo de su habitación varias cartas de Cuba. *Intermezzo di piacere...*

En las dos semanas que siguieron, el trabajo de la preparación combativa fue intenso. Volaban fuerte y seguido para acelerar a Páez y Molina en interés de dejarlos listos para hacer guardia diurna.

El seis de mayo habían concluido los vuelos de entrenamiento a las cuatro de la tarde. Eduardo estuvo sumando las horas voladas y anotando los ejercicios cumplidos en los gráficos del salón de planificación. Esta labor no le gustaba y siempre tenía atrasos, por eso había venido directamente a actualizar los resúmenes. Así evitaría a Escarrá, que era muy *pitirrioso* exigiendo que sus gráficos estuvieran al día. Después de concluido el trabajo burocrático, se estiró con placer. Sentía la agradable pesadez típica luego de

los vuelos. Había trabajado como instructor con los dos pilotos mencionados en ejercicios de acrobacia complicada. Esa tarea el cuerpo se la siente, sobre todo si el alumno está pletórico de salud y olvida que su instructor lleva alta velocidad hacia los cuarenta. Tirones al bastón van, tirones al bastón vienen y usted deseando tener posaderas adicionales para soportar las sobrecargas que hala ese desgraciado desde la otra cabina. Entre los dos lo habían molido bien. Salió rumbo al comedor. Después que hubiese comido pensaba darse un buen baño, escribir alguna cartica y acostarse como un bendito aprovechando el cansancio que había logrado. La secuencia se fue cumpliendo como había pensado. Lo que no había previsto sucedió cuando ya escribía su misiva: un teléfono desgañitándose que nadie cogía. Salió al pasillo de la barraca y caminó hasta el aparato.

—A su orden, mayor Eduardo por esta.

—Por aquí Cándido. Orden de Luanda: sitúate en Huambo con tu piloto número antes de las once de la noche. Los dos aviones deben ir con dos cohetes grandes y dos chiquitos. Todo eso es ya.

—Oye, yo volé por el día y tengo las costillas deshechas.

—Lo sabemos. Al parecer, la Contrainteligencia ha determinado que hoy deben venir tus conocidos piratas a lanzar paracaídas con provisiones otra vez. Se quiere reforzar la emboscada con más aviones y pilotos.

—No hay bacterias. ¿Algo más?

—Suerte, hermano. Esto es así.

Se le había ido el cansancio como por encanto. Salió al albergue y poniéndose las manos a guisa de bocina, gritó hacia la barraca contigua.

—¡Capri, *adiváisia po tiplet*!

Su segundo también había volado de día. Esto, en condiciones normales, no se puede hacer. Es una prohibición explícita del reglamento de vuelos. Le trasmitió la orden recibida y el otro cogió su casco y un macuto pequeño con una toalla, jabón, pasta, cepillo de dientes y equipo de afeitar. Para eso, Capri era un cohete. Una hora después, salían hacia Huambo. Ya era de noche, por eso no despegaron juntos, lo hicieron con un intervalo de cinco minutos. En el camino, el líder decidió gastar el combustible rápido para aligerar el avión y poder aterrizar de inmediato. Puso «maximal» y desplegó los aerofrenos. A los veinte minutos distinguió a lo lejos las luces de la ciudad, corrigió el rumbo para entrar sobre la pista y hacer el tráfico.

—Cinco-veinte, este es Congo-dos, le tengo en pantalla. Distancia veinticinco.

—Enterado, tengo el campo a la vista —respondió el piloto y apagó sus luces de navegación.

Ya la pista estaba encendida. Al sobrevolarla recogió los gases y desplazó las alas todo adelante. Con suavidad fue girando para perder velocidad. Palanca del tren abajo... tres luces verdes... flaps abajo... potencia a 94 %. Sabía que estaba cansado, aunque no lo sentía. Conectó oxígeno al 100 % para contrarrestar esa desventaja. En el aterrizaje, la mente debe trabajar sin que su atención sufra ausencias. Al banquear para cumplir el tercer giro del tráfico, vio un abanico de trazadoras que venía en su busca, disparadas desde la ciudad. El tirador no había tenido en cuenta que el sonido de estos aviones se atrasa con respecto a la fuente y los proyectiles pasaron por detrás de la cola, como a seis o siete cuadras. «¿Quién tirará contra mí? ¿Será un FAPLA, un UNITA o un cubano?; al que sea: que mal rayo lo parta».

Cuando cumplió el cuarto giro, la pista se proyectó a través del cristal delantero. Decidió no sacar los faros de aterrizaje temprano: habría una referencia para los ramilletes de balas que pródigamente les regalaba ese desconocido *hijueputa* que lo mismo existe en Lubango, Menongue, Huambo o dondequiera que vuelen los aviones.

—Cinco-veintiuno, sobre la pista. ¿Todo normal, veinte?

—Ya hice contacto con tierra. Apágate, que hay graciosos en la ciudad. Saca los faros tarde en el planeo.

—Así se hará —respondió Capri.

Una vez en tierra. El coronel Melanio se llegó al parqueo de los aviones. Los dos pilotos saludaron al jefe del Dispositivo y él les explicó aproximadamente lo que el teniente coronel Cándido Hernández Alemán suponía cuando trasmitió la orden de que volaran hacia allí. Eduardo se dirigió al jefe del Dispositivo.

—Coronel, Capri despegará en primer lugar si aparecen los piratas. Yo estoy fuera de combate por esta noche. Volé mucho de día y no me tengo en pie.

—No hay problemas; con los otros tres garantizamos hoy. Ve adonde el médico para que te dé algo que ayude a dormir —dijo el jefe.

El médico estaba cerca y le entregó dos pastillas de pequeño tamaño. «Tómate una hoy y una mañana para la siesta», dijo el galeno.

Del grupo fue llamado por el coronel Melanio.

—Quédate aquí hasta que venga el jefe de la Misión, después vas a descansar. Él quiere ver la escuadrilla completa antes de partir hacia Luanda.

Así fue. Media hora más tarde llegó el jefe de la Misión de Cuba en Angola y saludó a todos los integrantes de la escuadrilla. Conversaron unos minutos. Eduardo pidió permiso para preguntar. Le fue concedido.

—¿Hay alguna evidencia que confirme el derribo del mes pasado?

—Evidencias no. Por las declaraciones de algunos prisioneros, se puede inferir que sí, pero en estas cosas debemos ser cuidadosos y confirmar con restos del avión, no por lo que digan éste o aquél que viéndose presos, pueden declarar cualquier cosa con tal de aliviar su situación.

Los pilotos asintieron. Tenía razón. Era un asunto de rigor.

—Por lo pronto, estén contentos —volvió a hablar —El trabajo salió bien y en todo este mes hemos cogido parte del alijo, muchos prisioneros y se les han hecho bastantes bajas. En eso, todo el dispositivo desempeñó un buen papel. Éxitos a todos.

—¡Firmes! —ordenó el coronel Melanio. La comitiva se retiró hacia el avión que los llevaría rumbo a la capital.

—Bueno, todo está claro. ¿Hay preguntas?

—No, compañero coronel. Lo que no creo es que los piratas se aventuren a venir otra vez después del ruido que armó la prensa —dijo Lino.

—Sí. La divulgación de la noticia no ayuda; esa es una realidad. Pero si se vuelven locos, que la respuesta nuestra sea contundente. Arriba, a dormir.

Los aviones piratas no vinieron. Al otro día por la mañana, Eduardo estaba de buen humor. Había dormido casi nueve horas y se sentía descansado. Una moto Ural le trajo a un viejo conocido. Había estado con él en la misión del año 1976 y la casualidad quiso que diez años después se topara nuevamente con el periodista Milton Díaz Cánter, que es su nombre. Es un espécimen bueno y raro.

—¡Hola, piloto! Ya me enteré que libraste un combate encarnizado contra un avión indefenso. ¿Cómo está la vida?

—No me quejo, mercenario de la pluma. ¿Qué haces por acá? —se abrazaron fuerte.

—Ando con la Caravana Venceremos. Escribo, tiro fotos, *malbebo* y malvivo.

—Ya sabía yo que faltaban locos en las caravanas, pero no que te habían aceptado.

Muchas profesiones precisan de gente que asuma riesgos inherentes al oficio. Dígase torero, piloto de caza, buzo. Lo raro es toparse con un periodista que si quiere escribir de la fiesta brava, se mete en la arena. Cuando quiso conocer la vida de las caravanas en Angola, cogió su macuto y abordó

un carro blindado. Si le dijeron que en un MIG toparía cosas interesantes, se encaramó en un biplaza y participó en acciones combativas. En la actualidad fue capaz de lanzarse en caída libre desde diez mil pies sobre la playa de Varadero para experimentar esa sensación fuerte. El diagnóstico: audaz y empedernido loco. Él constituye una especie de *rara avis*, dentro del periodismo cubano de esta generación política, que no biológica. Milton estaba recogiendo en la primera línea, un testimonio de indudable valor artístico y viril metraje político.

Cuando Eduardo lanza una andanada de cohetes de cincuenta y siete milímetros se asusta con el sonido que siempre resulta inesperado, aun cuando está en una cabina hermética. Pues bien, este *Heminwayano* abrió la puerta del helicóptero que se disponía a atacar una base enemiga y colimó con su cámara los bloques de cohetes hasta que el piloto lanzó la salva. La instantánea obtenida muestra un proyectil abandonando el tubo que lo contiene. Hay que amar mucho la profesión o sencillamente estar loco de remate para un experimento semejante.

—¿Tienes algo potable de beber? —preguntó.

—Tengo ganas, eso sí. Pero con el asunto de la guardia, no puedo.

Milton lo miró incrédulo y calló. Estuvieron conversando después largo rato. Eduardo le pidió que contara sobre la vida en la caravana y el trabajo que había hecho con la pluma y el lente. Lo hizo.

—Oye, quiero volar contigo en un veintitrés biplaza —le espetó a bocajarro.

—¿Qué otra cosa quieres, niño, a ver? —dijo Eduardo burlándose.

—Me vas a decir que no se puede.

—No es eso. En la cabina trasera del veintitrés hay menos visibilidad que en la del veintiuno. No podrías operar con tus cámaras.

Eduardo le abundó sobre el tema, explicando que las tomas de aire del motor son laterales. Imponen una reducción mayor del campo visual. Milton no quedó conforme y hasta el presente sigue pensando que el otro no quiso darle una vuelta en el MIG-23. Y en parte tiene razón...

Días después volvió a repetirse el vuelo de urgencia en horas de la noche para reforzar la guardia en Huambo, pero el enemigo no se aventuró. Es probable que hubiesen cambiado el lugar de recepción habida cuenta que era evidente la existencia de un dispositivo organizado para interrumpir esos vuelos.

En cuanto al avión C-130 pirata, no fue homologado su derribo y es correcto que así sea. Un hecho como ese debe ser confirmado objetivamente.

Aun cuando muchos órganos de prensa se hicieron eco de la noticia divulgada por Angola, esto no constituye una prueba objetiva del derribo. Eduardo tiene el orgullo de haber sido zarandeado por sus compañeros después de aquel vuelo en que tuvo la suerte de efectuar dos lanzamientos contra los aviones violadores y hoy día conserva en alta estima al grupo de hombres que hicieron esto posible. Con eso basta. Sirvan estas líneas como reconocimiento a todos los que participaron en aquel trabajo. Los anónimos fueron varios centenares.

Flores

Entre los pilotos del Escuadrón había uno que no se distinguía por su maestría de vuelo sino por tener siempre buen humor y don de gentes. Persona emprendedora, era capaz de arreglar cachivaches, armas de fuego o disponerse a cumplir cualquier tarea que se le ocurriera con la intención de beneficiar al colectivo sin hacer alardes ni proclamarlo a los cuatro vientos. Así, un día dijo a Eduardo:

—Voy a construir una sauna con los técnicos soviéticos.

—¿Dónde y con qué?

—En uno de los refugios soterrados. Ahora tengo que acopiar madera para tapizar las paredes y ya ubiqué las cajas abandonadas que me servirán.

—¿Y la estufa?

—El electricista soviético dice que puede hacerla a partir de una resistencia que debe calcular en dependencia del volumen interior del salón de calor, ¿entiendes?

—¿Tendrá ducha?

—Tendrá dos, *comandir* —sentenció rotundo.

«Cada loco con su tema», pensó el otro y le dijo:

—Voy a hacer el plan de vuelos nocturnos para mañana. Te planificaré el chequeo conmigo y tu soleo: ¡aploma!

—Honor que me hace, *Chefe*.

—Déjate de perronear, Ciro Peraloca —respondió Eduardo, que salió hacia el Estado Mayor a componer con Iváshenko la tabla-gráfico donde se disponía el orden en que volarían los aviones y sus tripulantes.

José Alberto García Flores estaba cumpliendo su segunda misión en Angola. De estatura mediana y una figura sobre lo gruesa, tenía un carácter afable y espontáneo que lo hacían amigo de todo el mundo. Nadie le vio de mal humor nunca. En otra ocasión dijo: «Voy a hacer un huerto» y dos meses después extrajo los rábanos más adelantados para la primera ensalada. Su forma de ser cohesionaba al colectivo. En resumen, era el mejor hombre del

escuadrón. Ya para ese entonces, la lista de la guardia combativa incluía los nombres de aquellos pilotos que podían despegar de noche si era necesario. Flores había presionado mucho para asimilar el vuelo nocturno en el MIG-23 por la sencilla razón de que su nombre no aparecía todavía en aquella lista. Ya había volado de noche en el veintitrés de dos plazas, o sea, con instructor, y estaba en condiciones de ser autorizado a saludar las estrellas en el avión veintitrés de una sola cabina. Vivía obsesionado con dos cosas: el hijo que todavía no conocía y el incumplido sueño de participar en acciones combativas. En su primera misión no había podido, debido a su poca experiencia.

Cuando se dispusieron al vuelo, Flores estaba de buen talante y animoso. El instructor tomó nota de esto con satisfacción. Eso tiene su importancia. Mal andará la cosa si el alumno se mostraba callado o denotaba mal estado de ánimo antes del vuelo. El Gordo taxeó sirviéndose de la línea intermitente del asfalto —la calle de rodaje no tenía luces—, por lo cual se movía lentamente, con cautela. El despegue lo ejecutó bien y la tarea de volar por instrumentos no representó para él ninguna dificultad. La noche era oscura y sobre los tres mil metros, el velo del *cacimbo* no existía. La bóveda celeste mostraba una millonada de estrellas y había una sensación de calma e inmovilidad. El encanto que tiene el vuelo nocturno, es el manejo del avión sin tirones ni brincoteos, más por instrumentos que por la información visual que pueda captarse del entorno. La vista, el más confiable de los sentidos, a veces engaña al piloto.

Una vez concluida la tarea, habló por el intercomunicador:

—¿Podemos regresar*, Chefe*?

—Está bien. Pon rumbo a casa.

El alumno desplazó las alas a la posición extrema delantera y giró hasta poner rumbo al campo. Minutos después se incorporaba al tráfico de aterrizaje y procedía a su primer intento. La pista se hizo visible en el periscopio de la cabina trasera, desde donde Eduardo seguía atento todo el procedimiento del piloto-alumno.

—Dale algo más de potencia. Es poca la que tiene.

Flores desplazó algo el acelerador y las revoluciones crecieron un cinco por ciento. Segundos después fue necesario incrementar el empuje otra vez y el instructor adelantó el acelerador sin decir nada.

El avión levantó la nariz un tanto: las luces de la pista se corrieron en el periscopio.

—No cambies el punto de planeo. Mantén velocidad vertical.

El alumno volvió a situar correctamente la nariz y llegaron a la altura de nivelar para el contacto. Comenzó a tirar del bastón algo fuerte y niveló alto.

—Déjalo bajar. Mantén la potencia.

El avión tocó pista con bastonazos desde ambas cabinas como sucede cuando el instructor se ve obligado a introducir su pezuña en los mandos. A veces eso molesta al alumno, pero tratándose de Flores no era el caso. Cuando la carrera del avión se hizo estable, Eduardo ordenó «Maximal» y el otro aplicó toda la potencia para irse al aire de nuevo. Una vez establecidos en altura y velocidad, el instructor habló.

—Recuerda no cambiar el punto de planeo, aunque te parezca *contra natura*, mantenlo firme. Ten en cuenta que el peso ahora es menor por el combustible consumido y necesitarás menos potencia. Guapo ahí, militante.

—Copiado.

El segundo intento tuvo un planeo correcto. Al momento del contacto, Eduardo debió halar el bastón un poco más para no dar duro con la pista, pues Flores no lo hizo lo suficiente. Después que el avión estuvo dominado, el instructor atacó por la región del amor propio.

—Veo que no quieres que te incluya en la lista de la guardia y por eso es que haces estos malabares en el aterrizaje. Pero mañana estarás de retén por la noche, porque no te perdono. De manera que hoy vas a volar solo ¿sabes, *meu filho*? Digo... si es que el plátano es macho y no manzano.

—¿Está en sus cabales, *Chefe*? —dijo riendo —mire que yo soy malo.

—Eso es circunstancial y yo necesito más gente en la guardia. Si aterrizas mal y me rompes el avión no sales de vacaciones para Cuba, ¿qué te parece el trato?

—O sea: obligado a carabina, ¿no?

—Peraloca, estás empezando a adivinar.

Después que se despojaron de los cascos caminaron hacia la guagüita de la merienda y el trayecto sirvió para analizar las deficiencias del vuelo. Él escuchó atentamente y no hizo preguntas. Una hora más tarde, Flores despegaba en un ML para el soleo y su jefe decidió estar presente en la torre de control y brindarle ayuda al momento de su aterrizaje. La verdad es que no hizo falta pues su contacto con tierra fue justo frente al dirigente de los vuelos y con buen perfil. Después que bajó del avión, todos le felicitaron como manda la tradición, pero fuera del grupo, el instructor miraba la escena tantas veces repetida y se le escapó una sonrisa. Corrección, no se le escapó: la dejó ir complacido.

Flores continuó su asimilación nocturna durante varias semanas sin contratiempos. Sus hábitos se afianzaron y llegó a volar ejercicios de empleo combativo, con lo que ingresó en el grupito «todas estrellas» del escuadrón.

A principios de septiembre de 1986 volaba rumbo a Menongue integrando una escuadrilla en la que por fin cumpliría las ansiadas misiones combativas. Nunca se le vio más contento que en la víspera cuando preparaba su macuto. Estaba realmente insoportable.

Por esos días Eduardo instruía al piloto que lo relevaría al frente del escuadrón y volaban seguido para dejarlo lo más adelantado posible en el dominio del avión. Si había vuelos que hacer, se podía diferir la fecha de la partida hacia Cuba y así pasó cuatro o cinco veces. Según se acercaba la nueva fecha del regreso, el tiempo transcurría más lento y Eduardo andaba de mal humor, recitando de memoria las cartas leídas y releídas una y otra vez. Era una prueba difícil.

Pero lo peor le llegó en una llamada telefónica en la tarde del día trece. Era la voz de Cándido, el jefe de Estado Mayor.

—Jefe de Escuadrón, malas noticias. Hoy cayó Flores. Fue alcanzado por un cohete antiaéreo en acciones combativas. Está muerto. No tengo más detalles. Infórmaselo al personal... Oye, ¿estás ahí?

—Sí.

—Que la gente no baje el espíritu. Esto es así.

«Esto es así», pensó Eduardo y colgó el maldito teléfono. Caminó hasta el cuarto. «Esto es así. Todo está claro».

Allí estaba Ángel Molina, el más nuevo de sus pilotos, con el que compartía la habitación. Silencioso, el jefe sacó una botella y la abrió. Se sirvió un vaso. «Esto es así, esto es así».

—¿Quieres un poco? —preguntó con timbre indefinido.

—No, no estoy muy bien de la barriga —dijo Molina y miró a Eduardo con curiosidad.

—Nos mataron a Flores. Búscame al resto de la gente, hazme el favor.

El otro no habló y salió al pasillo. Todos quedaron aplanados con la noticia. Describir el estado de ánimo resultante es tarea amarga y no se lograría con fidelidad aceptable. Todavía duele y esta también es una confesión de hombre.

Eduardo salió despacio y callado hacia la oficina del jefe del Regimiento con el que lo unía una vieja amistad. Al llegar a su puerta, casi como de costumbre, entró sin avisar. No debió hacerlo esta vez. La situación resulta embarazosa cuando usted topa con el jefe suyo y él se apresura a pasar la mano por los ojos irreverentes, que, sin avenirse a honores ni edad, dejan escapar dos hilos de lava por las mejillas.

Pool

San Antonio, 1995

La cantina de los pilotos en la línea de vuelos es el local donde ellos se refugian a tomar café, estudiar, preparar cálculos, merendar, charlar y joder. Todo esto se da en las siete horas que dura una tanda. Hacen un vuelo, llegan a tomar algún líquido y esperan el turno de su próxima salida. Es un salón amplio con su cancha, mesas repletas de cascos, chalecos salvavidas, manuales de vuelo y una consola de aire acondicionado que deja de trabajar por temporadas. Hacia la derecha había un fresco-mural con un paisaje para propiciar el descanso de los tripulantes. El médico Delfín, se mantenía en el lugar y alternaba con los pilotos velando por estados de ánimos y estornudos. Era un centro de reunión donde el sabor criollo nunca estaba ausente.

Hacia allí camina Eduardo, vestido con el traje de compensación y altura. En la mano derecha llevaba la escafandra. Su trabajo eran los vuelos de prueba de los cazas que salían de la reparación capital y debía vestirse así cuando la prueba era en la estratosfera.

Por el camino estaba el Departamento de Control Objetivo, en el que se afanaban Borrego y Álamo —blanco uno, negro el otro— descifrando las cintas de los registradores de vuelo de las aeronaves o «cajas negras», como le llaman los de la prensa. Cada vuelo lo estudiaban en la película que habían revelado y eran capaces de detectar los defectos que a veces el que volaba no llegaba a descubrir en el aire.

—Saludos, compañero teniente coronel —ambos se asomaron.

—Hola, ¿qué dicen Ébano y Marfil? —los dos especialistas sonrieron y él siguió su camino.

Al entrar, una agradable bocanada de aire frío lo envolvió. Debería esperar media hora por una detención momentánea en los vuelos. En un grupo había tertulia. Un piloto alto, de ojos claros habló.

—¿Ustedes sabían que yo fui captado por el compañero teniente coronel aquí presente? —y señaló al recién llegado.

—Y tú te alegras —dijo Gual.

—Hay gusanos que prefieren las ortigas. ¿No te has vengado?

El mecanismo defensivo del viejo era no retener la risa ante bromas en su contra, por eso no tenía a mal brindar su cooperación. Él también era buena pieza.

—Soy yo el que está avergonzado de haber convencido a este caso para que se hiciera piloto. ¿Sabías tú que en Angola les daba buena silueta a los artilleros enemigos? Dile que te cuente. Su avión siempre regresaba cojeando.

—Pero le dieron medallas —ripostó Gual.

—Ajá. ¿Te gustaría volar de número con él en acciones combativas? Te las darían también.

—No. Mi madre parió dos varones: uno inteligente y el otro piloto, pero no bobo.

El que inició la conversación fue Pedro González Pool. Él permanecía callado, en posición dos. Todo lo relativo a bromas con el fuego antiaéreo lo ponía a la defensiva. La gente lo sabía y no podía jeringar largo rato porque le tocaban la tecla y perdía. Era algo alocado, espontáneo y en eso guardaba cierto parecido con Eduardo.

A finales de la década del setenta iban por las escuelas algunos oficiales de la Fuerza Aérea en labor proselitista para captar jóvenes con vocación para cursar estudios de pilotos. A Eduardo le había tocado también esta tarea y de un Instituto Tecnológico se había llevado a Pool. En 1985 coincidieron en Angola y actuaron juntos en la Operación Segundo Congreso. El piloto maduro seguía de cerca los pasos del chango. Pero, ¿por qué todos pinchaban a Pool con ese tema?

Un mal día de septiembre despegaron de Luena dos MIG-21 tripulados por Luis Hernández Breña y su número, Pool. Tenían la misión de efectuar una exploración armada en la región de Lumbala Caquengue. De ese lugar todos los pilotos regresaban con un recuerdo desagradable: el fuego antiaéreo que siempre estaba bien organizado. A la hora de hacer la picada, al que más y al que menos, si sus rodillas no aplaudían, era debido a la causa objetiva de que el grueso bastón de mando estaba en la entrepierna. Se tenía la impresión de que el enemigo agrupaba en aquella dirección técnica suficiente como para constituir una amenaza a la operación ya mencionada. Ahora bien, hay que explicar que en las exploraciones hay una solución de compromiso. Digamos que se quiere observar una franja de 30 x 20 kilómetros,

por lo cual se disminuye la altura para ver más a costa de una merma en la seguridad, pues allá abajo habrá mucha gente contenta cuando se le facilita la colimación. Por eso, buscando protegerse, el piloto aumenta la velocidad y entonces lo que disminuye es el tiempo de observación. Hay una relación inversamente proporcional entre estos factores.

Cuando llegaron a la zona, los aviones se desplegaron para la exploración como habían previsto. Justo en el primer pase y como parece tradicional fue el número otra vez quien descubrió el movimiento sospechoso. Se trataba de un carro pequeño. Debido a que el líder ya había pasado, esto sucedió a sus espaldas y Pool soltó por la radio —«tengo un *jeep* a la vista»— y giró para acercarse al lugar por donde corría el vehículo. El ruido del primer avión alertó a los del carro, que optaron por esconderse entre los árboles. Esto no escapó a las pupilas de Pool, que en un segundo viraje logró alinearse para observar bien el monte.

—Dame tu posición —pidió Breña.

—Búscame en el trayecto que dejaste atrás —contestó el otro al tiempo que descendía a un centenar de metros hacia el bosquecito. Cuando pudo mirar con detenimiento, una quincena de vehículos cubiertos de ramas y gajos se hicieron visibles. Carros grandes.

—¡Están aquí, Breña, tremendo grupo!

—¿Pero por dónde rayos estás tú metido? —preguntó el líder.

—Voy a entrarles. Mira atento y donde veas impactos tira tú también —respondió Pool.

Cuando surge una situación como esa, los papeles de líder y número se confunden. Surge la tendencia a precipitarse olvidando reglas elementales de seguridad. Imbuido de la brega combativa, el Benjamín picó hacia el bosquecito y disparó una primera andanada de sus cohetes.

—Ya tiré. Busca el humo de las explosiones. Voy al segundo pase.

—A la vista los impactos —dijo su jefe y empezó a acomodarse para su ataque, pero desde otra dirección.

La embriaguez del combate llega sutilmente y uno se olvida de los que están observándolo desde tierra complacidos, porque el avión va a repetir el ataque por la misma dirección y es la tercera vez. De manera que nuestro chango volvió a picar y disparó el resto de los cohetes contra la agrupación de carros. Recuperó la picada y cuando inició la trepada, un guamparazo estremeció el avión desde el cono hasta la tobera. «Tocado», pensó Pool.

—Me dieron —informó por radio.

—¡Lo vi, lo vi y ese cohetero me la paga, *cojones*! —dice Breña, que, aplicando toda la potencia, lanzó su avión en picada.

Todavía no se había disipado la traza del cohete antiaéreo que alcanzó a Pool, cuando estalló la salva del líder en el lugar de donde fue lanzado. Mientras, en la cabina del número, no aparecían síntomas de que el impacto del cohete hubiese afectado los sistemas vitales de la máquina. Los dos sistemas hidráulicos tenían su presión normal, los generadores seguían unidos a la red, no había señales rojas en el tablero de luces. Pero el avión volaba feo: un resbalo severo hacía que Pool fuera parado en el pedal izquierdo y empujando esa pierna con la mano.

—¿Ya pusiste rumbo a casa? No te veo.

—Positivo. Está malo esto aquí. El avión vuela atravesado y trae un ruido raro —respondió el joven.

El trayecto de trescientos veinte kilómetros al campo, se produjo sin que pudieran reunirse. La presencia de nubes dificultaba los intentos de Breña de ubicar visualmente a su número. Pool llegó al aeródromo y se dispuso a aterrizar: «Palanca del tren abajo; acelerador al 100 % de la potencia. ¿Saldrán, no saldrán?» Los trenes salieron limpiamente. Cuando llegó el momento de girar hacia la pista, el avión no banqueaba lo suficiente a la izquierda. Guardó los trenes y se alejó unos diez kilómetros. Comenzó a girar nuevamente hasta que la pista apareció al frente de la nariz. Bien alineado con ella, volvió a sacar sus trenes. El pobre Colás no sabía qué ayuda brindar al piloto y con el micrófono en las manos, prefirió callarse. Eso es ayuda también. Cada vez el avión volaba más raro. Pool sentía la máquina inestable; la conducta no era la acostumbrada y algo le decía que lo peor no había llegado todavía. Sacó los flaps a la primera posición: el avión inició una sonora vibración y empezó a desplomarse de forma obscena. La mano izquierda volvió a replegar los flaps y cesó el asunto. Decidió aterrizar sin esas aletas que permiten disminuir la velocidad de aproximación y la pista se le venía encima a una velocidad loca. Haló el bastón; el avión asumió una actitud de nariz alta e hizo contacto a unos cuatrocientos por hora. Había que detener el bólido de Fórmula Uno y un consejo llegó por la radio a destiempo: «¡Saca el paracaídas!» Pool olvidó que ese trapo resiste una velocidad no mayor a trescientos veinte y apenas lo sacó, estalló cual tela podrida.

«Bueno, me quedan los frenos» y continuó apretando el gatillo que tiene en el bastón y parece un freno de bicicleta. El avión fue amortiguando su velocidad y logró detenerlo justo al final de la pista. «Lo logré, coño... ¿qué les parece? Avión entero y piloto entero: cinco puntos».

—Dame posición, tuya —inquirió Breña.

—En tierra. Avión dominado —respondió machote.

Pool debía esperar que aterrizara su líder, pues la calle de rodaje se encontraba a mediados de la pista. El avión de Breña hizo contacto y sacó su paracaídas de freno normalmente. Al acercarse a la máquina de Pool todo se aclaró: le faltaba un soberano pedazo.

—Sabroso. Te arrancaron el estabilizador derecho, ¿sabes, nene? —el número prefirió callar.

Ambos taxearon hacia la rampa, donde ya los esperaba un grupo no muy pequeño de curiosos que seguía creciendo. En tierra, todos se agruparon junto a la cola del avión. Allí estaba, solitario, el muñón de acero de donde fue arrancado el estabilizador y todo lleno de perforaciones de los fragmentos del cohete antiaéreo portátil. No se conocían datos de un daño semejante y que se haya logrado aterrizar. Varios felicitaron a Pool, que aun no se había recuperado del todo. Los pilotos hicieron un aparte con los jefes, entre ellos, el coronel Lino Carreras.

—¿Cantidad de carros? —preguntó este último.

—No menos de diez, muy bien camuflados.

En el mapa de una escala menor, le marcaron el lugar exacto del trabajo. Todos coincidieron en un consenso: había que repetir el vuelo y darles colirio por segunda vez. Ya había otra pareja de aviones listos y no se pusieron a estirar la liga. Ahora llevarían dos bloques con cohetes y dos bombas de ciento veinte kilogramos. El coronel dio su autorización. Todos estaban admirados por la actitud de los pilotos. Lo que nadie supo fue que cuando Pool ocupó la nueva cabina se censuraba a sí mismo: «¿quién carajo me mandó a hablar?» Es una autoconfesión masculina, que no se dude. Volvieron al lugar del problema y machacaron la agrupación por segunda vez. En esta ocasión hay que decir que el joven piloto empleó velocidades algo mayores. Por lo visto se integró al grupo de los que atacaban con las bielas al rojo vivo. Otras misiones fueron cumplidas en los días subsiguientes, hasta que llegó el momento de volar nuevamente a la región que aborrecían todos los pilotos. En aras de la brevedad de este relato diremos que durante su ataque Pool recibió un impacto.

—Me dieron —pronunció él.

—¡*Coño*!, ¿Pero *otra vez*? —gritó Breña.

—La cosa es en el cristal delantero. El avión está bien.

—Bueno, reduce velocidad y vamos para la casa. Saca turno con un *babalao*, compadre.

En tierra volvieron a agruparse los curiosos para ver el avión de Pool. Un proyectil había arrancado un pedazo de cristal delantero, justo en el centro. Hubo apretones y enhorabuenas para el joven. El jefe puso la mejor.

—Recoge tus cosas y prepara la salida de vacaciones para Cuba.

«Algo bueno tenía que pasarme», pensó el portador del saco de sal. De manera que cuando bromeaba con sus compañeros era bastante cauteloso y ya sabemos la causa: Pool seguía siendo muy vulnerable al fuego de respuesta.

Canas

Base Aérea de San Antonio de los Baños, 1995

El avión era un MIG-21 biplaza que había permanecido muchos meses en los talleres. Tocaba ahora la labor de comprobar en vuelo que el defecto estaba corregido. La unidad explotadora presentó reclamación debido a una discrepancia en las lecturas entre los velocímetros de las dos cabinas y por eso el MIG repetía su presencia en la Empresa de Reparación.

Dos vuelos iban a ser necesarios. En el primero volarían Eduardo y el coronel Manuel Rojas iría en la cabina trasera para someter la máquina a alta velocidad subsónica con variación de alturas desde mil quinientos a cuatro mil metros, como es usual en una acrobacia clásica.

Para el segundo vuelo de prueba, el puesto de atrás recibiría al mayor Leonardo Brito, un joven instructor de la Escuela Militar de Pilotos de Aviación. La tarea iba a ser acelerar el avión hasta la máxima velocidad supersónica en la estratosfera, donde también comprobarían la eliminación de la discrepancia ya mencionada. Realizado el primer vuelo, ambos tripulantes coincidían en que no habían detectado ninguna anomalía en el funcionamiento de los sistemas y dieron el visto bueno para que fuese preparado el avión con vistas a su segunda salida. Brito y Eduardo estaban ahora en el Departamento de Altura para ponerse los respectivos trajes de compensación. Es una tarea engorrosa que no puede hacerse sin ayuda: numerosos broches y zippers en una cosa tan ajustada y llena de mangueras dificultan esa labor en grado sumo. El gracejo piloteril ya le ha endilgado su nombre a este traje: el *condón atómico*.

Ya vestidos, se encaminaron hacia la máquina que estaba parqueada en la parte más cercana de la rampa. Este iba a ser un vuelo inolvidable. Ocuparon las cabinas, ajustaron arneses y unieron una por una las mangueras del traje a la catapulta. El motor arrancó con buenos parámetros, cerraron las cúpulas y los técnicos retiraron los calzos.

Había un calor en cabina casi insoportable. Después del despegue eso mejoraría, pero en tierra es verdaderamente una prueba dura aguantar hasta sesenta grados centígrados —a veces más— con un traje como el ya descrito. Despegaron sin tardanza y pusieron rumbo a la zona de aceleración. Este vuelo en el que se lleva el avión hasta su velocidad máxima se cumple con rumbo hacia el aeródromo, por eso inicialmente hay que alejarse a unos ciento treinta kilómetros mientras se va ganando altura. Después hacer un giro de ciento ochenta grados para poner rumbo de regreso y conectar el forzaje máximo. Esta es la parte más importante de la prueba. Durante la trepada, Eduardo se fijó en una lectura extraña: la velocidad vertical que mostraba el variómetro era excesiva. Ciento veinte metros por segundo. «Ni que fuera un veintitrés», pensó. Preguntó a Brito sobre su instrumento.

—Tengo treinta metros por segundo —respondió.

—Esa es la correcta.

Luego se dedicaron a comparar todas las lecturas de los instrumentos aneroides. Fue detectada una cosa más. Eduardo tenía 0,82 en su cifra de Mach, pero Brito reportaba que su lectura era cero.

—¿Qué usted cree? —preguntó el joven.

El otro sopesó las cosas y decidió.

—No vamos a llegar a la velocidad máxima. Llegaremos hasta 1,5 mach, chequeamos si el cono se desplaza afuera y regresamos. ¿Vale?

—Vale.

Así que prosiguieron el vuelo limitando la tarea parcialmente. Llegó el momento de girar hacia la base. Ya la altura era unos diez mil quinientos metros y seguían ascendiendo. En ese nivel de vuelo hay que conducir el avión actuando en los controles de forma muy gentil pues la densidad del aire es pequeña y la inercia grande. Cualquier movimiento de la máquina debe ejecutarse suavemente. Si se mueve el bastón con brusquedad, el avión se encargará de penalizar el vuelo perdiendo altura o con alguna vibración de protesta y esos ruidos son siempre desagradables. «Cualquier ruido», mejor dicho.

Por fin, la nariz quedó dirigida al aeródromo y habiendo estabilizado en doce mil metros, Eduardo desplazó el acelerador más allá del 100 % de la potencia y percibió el conocido empujón al conectarse el forzaje. La velocidad comenzó a crecer. Cuando la cifra de mach cruzó la cifra uno, todas las agujas de los instrumentos aneroides se estremecieron como es característico. El vuelo se hizo supersónico y en el indicador de mach la cifra fue incrementando sus centésimas: 1,10... 1,14... 1,18... 1,20...

Los dos esperaban la llegada a 1,5; donde el cono de la toma de aire debe desplazarse hacia adelante. Una ojeada a la presión en cabina: 0,28 kilogramos por centímetro cuadrado. Era normal. En la cifra de mach, la aguja tocó el valor de 1,4 y siguió desplazándose. La velocidad estaba cruzando mil quinientos kilómetros por hora. *Puta madre*.

Una soberana explosión en la parte trasera antecedió al ruido ensordecedor. El avión se atravesó. El traje de compensación se infló y apretó todo el cuerpo. «Diantre, ¿qué pasa?» La mano izquierda por reflejo recogió los gases hasta mínimas revoluciones y sacó los aerofrenos. La deceleración intensa proyectó a los dos tripulantes hacia la pizarra de instrumentos; los arneses se estiraron. El traje apretaba tanto que Eduardo no podía hablar. El bastón trató de irse atrás y lo impidió a viva fuerza. «Hay que descender, descender». Se impuso al esfuerzo de Brito y logró bajar la nariz. Cuando cruzó diez mil metros, las válvulas de expulsión dejaron salir el aire que había llenado el traje. Entonces habló.

—¡El veintisiete, en emergencia!

Desconocía lo sucedido, pero debía mantener la calma. El problema no era en el motor. Los hidráulicos estaban bien. Recordó el apretón del traje y eso significaba que la cabina se había deshermetizado. Buscó el manómetro que estaba en la parte inferior de la pizarra y su aguja estaba en zona prohibida.

—¿qué ocurrió allá atrás?

El otro piloto no respondió. El ruido infernal seguía presente. Haciendo un esfuerzo, Eduardo trató de mirar atrás por la izquierda y todo se aclaró. El encristalado de la cabina trasera se había fracturado y había un pedazo ausente por donde entraba un infierno de aire a docenas de grados bajo cero. «Pobre Brito».

—Brito, ¿estás bien? ¡Contéstame, desgraciado!

El joven seguía sin responder y eso era preocupante. Cuando la cúpula explota, sus fragmentos son expulsados. Pero cuando *implota*, esos trozos entran con la energía de verdaderos proyectiles y pueden herir —incluso matar— al tripulante. La voz del dirigente de los vuelos le llegó por la frecuencia.

—Veintisiete, ¿qué emergencia tiene usted?

—El *cánopy* trasero reventó. El instructor no responde a mis llamados. Solicito ambulancia y médico a mi llegada. Voy al aterrizaje inmediato.

Se le ocurrió una idea para tratar de averiguar si Brito estaba sano y salvo.

—Oye, si estás bien; si no estás herido, sacúdeme el bastón de mando.

La gruesa palanca se estremeció repetidamente. Eduardo respiró más aliviado. Volvió a hablar.

—Por mi parte estoy bien. Mi *cánopy* está entero y voy al aterrizaje, ¿copiaste? No tengo problemas.

Una nueva sacudida al bastón: el otro piloto asintió y aprobó la decisión tomada. A lo lejos, la franja de aterrizaje apareció al frente. Ya había sido «limpiada» y tenía la prioridad el avión en desgracia. En la entrada de la cabeza de la pista, otro MIG esperaba callado el aterrizaje de los colegas que se habían declarado en emergencia. Todos hacían silencio en la radio.

—El veintisiete con trenes y flaps. Presión de aire para frenaje ciento diez, sobre el radiofaro.

—Todo listo para recibirlo. Autorizado su aterrizaje.

Continuó la aproximación y la voz del piloto que esperaba en la cabeza de la pista se dejó escuchar.

—Veintisiete, cuando toques pista, apaga el motor: tu avión viene chorreando el combustible.

—Enterado, ¿y qué tendrá que ver la neblina con una diarrea? —pensó cuando trataba de encontrar la conexión entre *cánopy* roto y pérdida de combustible.

La pista se acercaba y se concentró en el aterrizaje que ya era inminente. Haló el bastón suavemente y las gomas hicieron contacto. Llevó el acelerador a *stop* y el MIG, entonces silencioso, siguió amortiguando su velocidad. Sacó el paracaídas de freno. El avión se detuvo en la pista. Ya el grupo de averías se acercaba presto con los bomberos y la ambulancia en punta. Los dos tripulantes bajaron rápido a tierra. Un charco de combustible se había formado debajo. Al buscar la causa, todo el rompecabezas se organizó: en el ala izquierda había dos huecos producidos por los fragmentos del encristalado que impactaron allí con toda violencia y la perforaron. Eduardo apretó la mano de Brito y lo felicitó por su comportamiento: no se entregó al pánico y fue quien sufrió la entrada en su cabina del flujo de aire superfrío a velocidad supersónica. Ambos fueron reconocidos por el doctor Delfín. La descompresión brusca que habían sufrido implicaba acudir a la Comisión Médica Aeronáutica para un chequeo adicional que deberá descartar lesiones en el aparato auditivo y vestibular, donde radica el centro de orientación espacial y el equilibrio. Ese chequeo iba a descubrir que Brito tenía perforados ambos tímpanos por la presión dinámica que debió enfrentar.

El médico y los tripulantes caminaron hacia el departamento de altura a quitarse los trajes de compensación. Ya podían bromear y soportar bromas. A Eduardo le imputaban que su voz por radio no se parecía en nada a la de un locutor y sonaba con deficiencias en la virilidad.

Él como siempre, soltó la risa rápido. Todavía sentía en los oídos los efectos de la descompresión severa y una ligera pesadez en la cabeza atestiguaba lo difícil que había resultado este largo vuelo de dieciocho minutos. El trabajo había rendido buenos frutos: fueron detectados defectos que ahora serían corregidos con los datos que aportaran los tripulantes. Desde ese punto de vista, el vuelo había sido exitoso. El mecánico de altura lo ayudó a quitarse el traje que estaba sudado más de la cuenta. Era agradable estirarse ahora.

—Aquí tiene, compañero teniente coronel —y le devolvió el overol de tela —Oiga, va a tener que hacer algo ya con esas canas...

Él se miró en el espejo. La nieve campeaba por su respeto en ambas sienes. Veinticinco años de vuelo; quién se lo iba a decir. Respiró profundo y se encogió de hombros. Por lo visto, aquí también los combatientes encanecen a buen ritmo, no es atributo únicamente de las caravanas en Angola.

Pilotos que cumplieron misiones junto al autor

De forma permanente

Capitán Juan Pérez Rodríguez (*Capri*) - Caído en combate el 2 de marzo de 1988 (*Fuego amigo*).
Capitán Eloy Alberto Mir Travieso - Pereció en vuelo de instrucción en Luanda el 30 de mayo de 1989.
Capitán Lino Roberto Vieras Alonso - Derribado el 5 de diciembre de 1985. Fue rescatado del territorio enemigo.
Capitán César Muñoz Ramos.
Primer teniente Carlos N. Rodríguez González.
Primer teniente Raúl Rubio Piloto.
Primer teniente Francisco Alfonso Doval - Alcanzado por fuego antiaéreo el 14 de enero de 1988, realizó aterrizaje forzoso sin trenes en pista de tierra. Repuesto de sus heridas regresó a cumplir la misión.
Primer teniente Rubén Castellanos Bravo.
Primer teniente José Alberto García Flores - Caído en combate el 13 de septiembre 1986.
Primer teniente Eduardo Chirino Pimentel.
Teniente Fidel Gual Barzaga.
Teniente Jorge Páez Rodríguez.
Teniente Ángel Molina López - Fallecido.
Teniente Ricardo Corrales Chamizo.

De forma temporal

Teniente coronel Eduardo Carrillo Calderón - Fallecido.
Capitán Carlos Rodríguez Pérez - Caído en combate el 4 de mayo 1988.

Capitán Pedro Zequeira Moreno - Fallecido.
Primer teniente Alberto Pérez Pérez
Primer teniente Juan A. Olivares Horta
Teniente Luis Raúl González Pardo
Primer teniente Marcelo Feliciano Risco - Aterrizó su avión incendiado. La máquina fue reparada (*Fuego Amigo*).
Teniente Ernesto L. Chávez Marrero - Caído en combate el 21 de noviembre de 1987 (*Fuego amigo*).

Asesores soviéticos

Teniente coronel Serguei Serguéievich Kríviets - Fallecido.
Mayor Yura Mijáilovich Iváshenko.
Mayor Evgueni Gromov.
Capitán Yura Maxímovich Oviéchkin.
Capitán Valery Panteleimónovich Niérchu.

Glosario de términos

Aerofrenos: Aletas que al desplegarse hacen disminuir la velocidad del avión.

Alabear: Mover las alas alternativamente.

Apacero: Operador del camión portador de un generador que suministra energía a los aviones para el arranque.

Apreparo: Vulgarismo para designar pócima alcohólica fabricada en campaña.

Ats: Agrupación de Tropas del sur.

Aviónica: Designa todo el conjunto electroautomático con que está equipada una aeronave.

Banquear: Inclinar el avión lateralmente. Hundir un ala.

Barril: Movimiento de rotación completa de avión alrededor de su eje longitudinal.

Bastón: Palanca con la que se gobierna el avión en los ejes longitudinal y transversal.

Beacon: Del inglés, faro. Luz intermitente presente en todos los aviones de transporte.

Bruma: Suspensión de partículas de polvo en el aire que reduce la visibilidad sustancialmente. *Cacimbo* es el término empleado por los angolanos para designar este fenómeno.

Canopy (Cúpula): Se refiere a la parte encristalada de la cabina.

Chango: Término empleado en Cuba para designar al piloto recién graduado y de poca experiencia.

Chaveta: Seguro que al apretarse permite desplazar el acelerador un recorrido adicional para conectar el forzaje o potencia suplementaria.

Cim: Contrainteligencia Militar.

Combate cercano: Se realiza manteniendo contacto visual sobre el oponente. Internacionalmente se le conoce también como *dogfight* o pelea de perros.

Combate lejano: Aquel que se efectúa sin contacto visual con el adversario y todas las etapas del encuentro se hacen con ayuda del radar de abordo.

Navegante de conducción: Operador de radares terrestres capacitado para guiar a los aviones al combate aéreo (intercepción) contra el enemigo aéreo o brindarles ayuda en su procedimiento para el aterrizaje.

Daafar: Defensa Antiaérea y Fuerza Aérea Revolucionaria.

Derrape: Resbalo, deslizamiento lateral, deriva.

Espoleta: Sinónimo de detonador. Puede ser regulado para que la explosión de la bomba ocurra al contactar con tierra o segundo después.

Flaps: Aletas en la parte posterior del ala, necesarias para despegar y aterrizar.

Ángulo de flechado: Posición de las alas, geometría. Ángulo entre el eje transversal del avión y sus alas.

Goniómetro término: Instrumento electroóptico que capta la irradiación infrarroja del escape de los aviones y muestra al piloto la dirección angular donde está esa fuente emisora de calor.

Hipoxia: Carencia parcial de oxígeno que ocasiona síntomas como pérdida gradual de la visión, somnolencia, apatía.

Líder: Avión que vuela delante en una formación y es seguido por otro avión llamado número.

Número de Mach: Relación entre velocidad del avión y velocidad del sonido. Las cifras menores a uno corresponden al vuelo subsónico y con cifras mayores, el vuelo supersónico.

Maximal: Sinónimo de cien por ciento de potencia.

Melón: En Cuba, sinónimo de helicóptero por el parecido de su pintura y forma con la fruta del mismo nombre. Se emplea también en forma abreviada «hache».

Mig-23 Bn: Avión bombardero, muy limitado para el combate aéreo por ser poco maniobrable.

Mig-23 Ml: Última variante del Mig-23, muy bien dotado para el combate aéreo, aunque con menos radio de acción. En forma abreviada ml.

Mig-21: Avión caza de segunda generación, versátil y de gran vitalidad. Llegó a Cuba en 1962 y se mantiene en servicio en defensa del cielo patrio.

Perforar: Atravesar las nubes.

Pines de la catapulta: Juego de pasadores que se colocan en diversos lugares del asiento y cabina para evitar un accionamiento casual del sistema en tierra.

Piper Azteca: Bimotor de pistones para seis pasajeros usando en labores de exploración en 1976.

Plancheta: Especie de agenda plástica atada al muslo derecho donde se llevan datos de parámetros a cumplir en vuelo.

Poner alambradas: Operación que ejecuta el técnico de avión cuando alambra las tuercas o tapas enroscables para evitar que se aflojen en vuelo como consecuencia de las vibraciones.

Quimbo: Poblado de casas hechas con barro. Casa de barro.

Radiocompás: Receptor a bordo del avión sintonizable a la frecuencia de los radiofaros y cuyo instrumento en cabina muestra al piloto la dirección angular hacia el radiofaro.

Góndola de radioexploración: Conteiner con sensores electrónicos que se cuelga por debajo del caza y permite detectar, evaluar y ubicar medios de radar o comunicaciones situados en tierra.

Radiofaro: Estación de radio que trasmite letras en clave Morse para su identificación y puede estar ubicado en la vecindad del aeródromo o en la ruta.

Radiofaro de azimut-distancia: este equipo entrega no sólo información angular, sino además, la distancia a la que está del avión.

Rampa: Área de parqueo de os aviones.

Soleo; solear: Se refiere al primer vuelo solo.

Su-22: Avión bombardero, también de geometría variable y buen radio de acción. La Fuerza Aérea Popular de Angola operaba un escuadrón de estas máquinas en los años 1984-86.

Taxear: Desplazamiento de las aeronaves en tierra. Rodar.

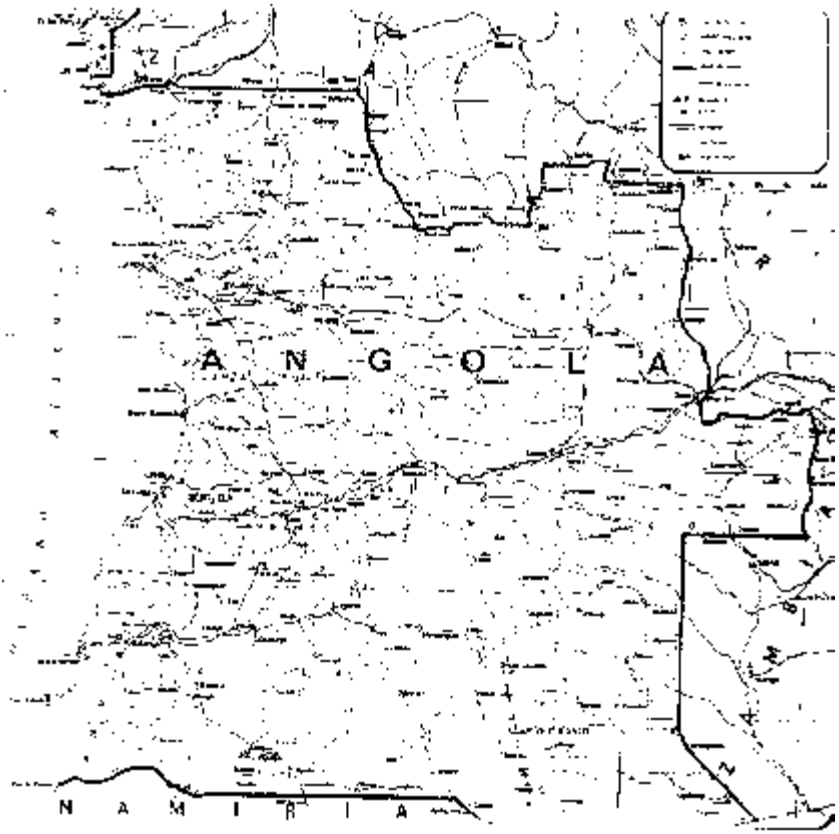
Toberas de escape: Parte trasera por donde son expulsados los gases en los motores a reacción.

Tráfico: Cuadrilátero que describen las aeronaves al despegar, volar en torno y aterrizar en la misma pista.

Trepar: Ganar altura.

Variómetro: Instrumento aneroide que muestra al piloto la velocidad de ascenso o descenso de su aeronave.

TESTIMONIO GRÁFICO



Aspecto general del país angolano. Para una referencia escalar, la distancia entre Lubango y Menongue es de unos cuatrocientos cincuenta kilómetros. El segmento señala ambos puntos.

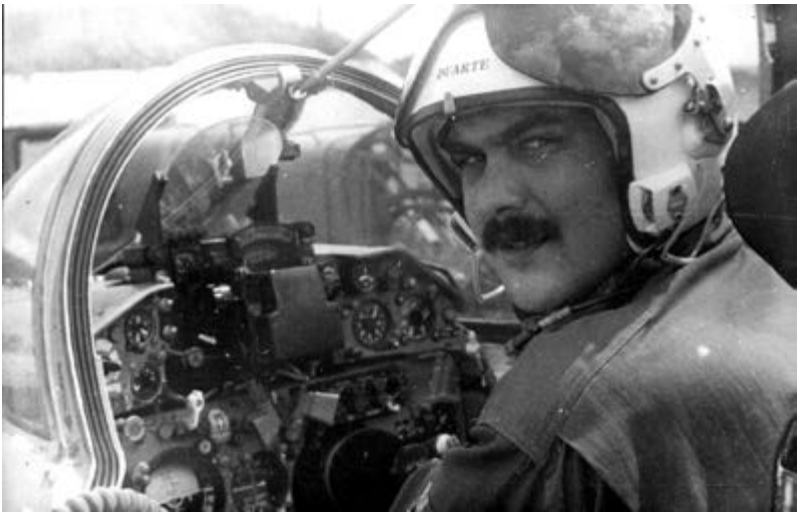
El primer teniente Pedro González Pool con su líder, el mayor Luis Hernández Breña, junto al avión del primero. El estabilizador derecho fue cercenado por el impacto de un cohete antiaéreo portátil de la UNITA. La velocidad de contacto con la pista fue superior a cuatrocientos kilómetros por hora lo que complicó la operación de aterrizaje. El paracaídas de frenado, no pudo resistir el golpe dinámico y, al abrirse, se rompió la tela. A puro freno pudo dominarse el avión. La flecha señala el muñón donde estuvo el estabilizador.

El capitán Luis Felipe Rodríguez Fernández muestra el impacto en una de las palas de su helicóptero Mi-24. La velocidad de estas naves las hacía muy vulnerables al fuego antiaéreo.

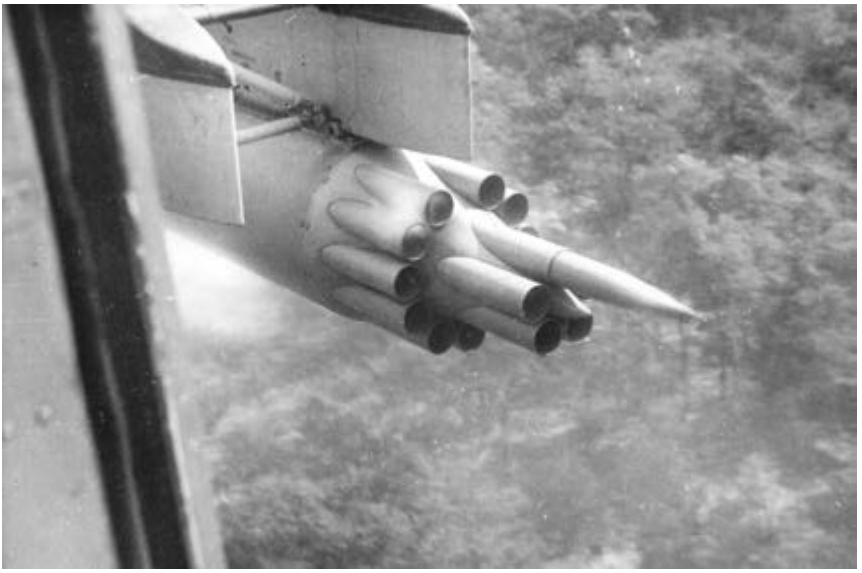
Impacto de proyectil en el cristal frontal del avión tripulado por el primer teniente Pedro González Pool. El cristal resistió sin romperse. Decididamente estaba *salao*.

Los técnicos ayudados por los mecánicos se apresuran a guardar el avión después de cumplir el vuelo. La labor del personal en tierra fue titánica lo que proporcionó un óptimo indicador de horas de vuelo, incluso, por encima de iguales máquinas en las fuerzas del Tratado de Varsovia. No en balde muchos de estos técnicos y mecánicos recibieron la medalla Combatiente Internacionalista de Primera Clase. Honor muy merecido.

Daño típico causado por el impacto de un cohete antiaéreo portátil en la cola de un avión. Generalmente arrancaba el paracaídas de frenado y afectaba las líneas hidráulicas, lo que convertía el aterrizaje en un asunto truculento. En este caso, el avión traía una rueda con el freno trancado y se despistó. Por eso, recibir un impacto de cohete antiaéreo era una caja de sorpresas.



El capitán Luis González Duarte en la cabina de su MIG-21 BIS. Fue un jefe de Escuadrilla que se distinguió en Angola.



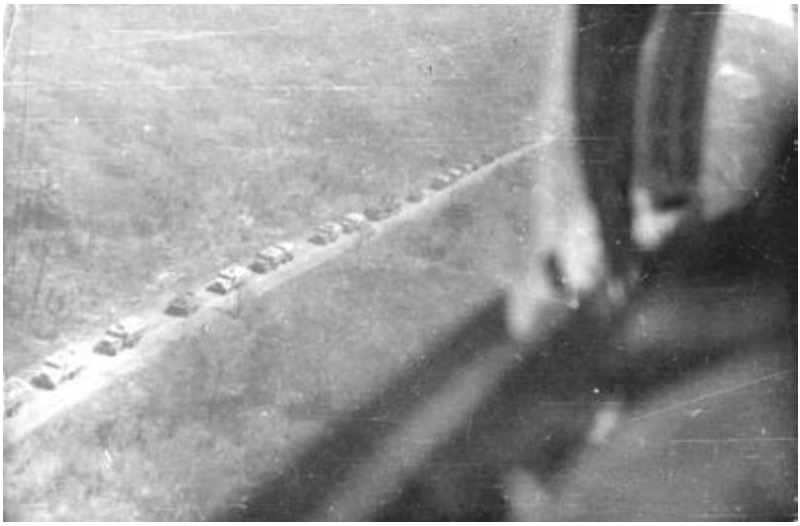
Joya fotográfica lograda por Milton Díaz Cánter desde un helicóptero en acción combativa. Lo difícil del asunto está en que el cohete se acelera tan rápido que, al abandonar el tubo, su velocidad es supersónica.

Un MIG-23 ML se apresta a despegar con máxima carga de tres tanques auxiliares y cuatro cohetes aire-aire.

El primer teniente Jorge González (*Chachi*), junto a su MIG-21 BIS en el que fuera alcanzado por cohete antiaéreo portátil que dañó la quilla inferior, la tobera de los gases y perforó los flaps. A pesar de su juventud como piloto, logró posar el avión con gran maestría. Al día siguiente, no regresaría de su misión.

El capitán Raúl Rubio Piloto en la cabina delantera del MIG-23 UB. Obsérvese la forma de llevar el fusil AKM en el asiento-catapulta.

El teniente coronel Jesús García Alfonso y su instructor, Rafael García Yopis, en la cabina de un AN-26 en vuelo. En los años noventa, el primero cumpliría una cuarta misión, esta vez en las entrañas del monstruo.



La Caravana Venceremos, foto tomada desde una altura de unos cien metros. Cuando caía en una emboscada, brindarle apoyo de fuego con nuestros aviones era una tarea muy compleja y riesgosa. En ocasiones, la distancia entre los carros y sus atacantes era tan pequeña, que la colimación, le ponía los pelos de punta al piloto más flemático. Era un asunto sumamente crítico.

El mayor Jorge Sosa (ya fallecido) actuando como dirigente de los vuelos en el regimiento de aviación de Lubango. Hizo un meritorio trabajo como jefe de la Sección Política de aquella unidad.

Operación Primero de Mayo, 1976. De izquierda a derecha Pedro Luis Colmenero, Eduardo González Sarría (el autor) y Alejandro Morejón Gálvez. Minutos antes de salir a una misión de bombardeo. Fotografiarse antes de algo riesgoso, constituía una seria violación de las «medidas para contrarrestar la mala suerte, los *bilongos* y maleficios» entre los hombres del aire.

Diez años después de su primera misión, Eduardo González Sarría, el autor de este libro, hace un aparte con la mascota del escuadrón. Foto tomada por Milton Díaz Cánter en la Base Aérea de Lubango.

Milton Díaz Cánter con un grupo de pilotos y técnicos en Menongue. Al centro en cuclillas, José Alberto García Flores, el mejor hombre del escuadrón. A su izquierda está Alberto Ley Rivas que libraría un combate aéreo exitoso contra aviones sudafricanos el 25 de septiembre de 1987.

Condecoración a médicos y maestros en Huambo. Arriba, a la derecha, el capitán Juan Pérez Rodríguez (*Capri*), que sería derribado en febrero de 1988, seguido por Milton Díaz Cánter y el primer teniente Lino Roberto Vieras, también derribado el 5 de diciembre de 1985, quien, al pasar la noche en la selva, fue rescatado.

Foto que acompañó al autor en la cabina de su avión durante algunos vuelos de acciones combativas. Su esposa y Patricia, de tres meses. Veinticuatro años más tarde; la pequeñita, convertida en profesional sale en misión médica a Bolivia, Venezuela y Guatemala en el marco de la Operación Milagro.

Datos de autor

EDUARDO GONZÁLEZ SARRÍA (Guantánamo, 1949). Participa en la Campaña de Alfabetización en 1961. En agosto de 1968 ingresa a las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR). En 1969 cursa estudios como Piloto de Combate en la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS). En 1971 ya es piloto de MIG-21 en la base aérea de San Antonio de los Baños. Sale hacia la República Popular de Angola (RPA) en el grupo fundador de la Fuerza Aérea de ese país en enero de 1976. Regresa a la URSS en 1977 para un curso de transición al MIG-23.

En 1985 parte de nuevo a la RPA para comandar el primer escuadrón cubano de MIG-23. Condecorado con dos medallas al valor, regresa a finales de 1986 y alcanza la máxima categoría de Piloto Maestro en 1987. En 1988 va por tercera vez a la RPA. Gana el primer premio de Testimonio en el concurso XXX Aniversario de la Revista *Verde Olivo,* 1989. Veinte años después queda en tercer lugar en el mismo certamen. Otros relatos suyos han sido publicados en Cuba y Sudáfrica. En 2017 ve la luz *Escuadrón y otros relatos*. Su libro *Ale y Mambí* recibió mención en el concurso La Edad de Oro, 2013 y tiene en preparación *Angola, de la guerra y otros temas*. Ha sido colaborador ocasional del mensuario *La calle del medio.* Actualmente está jubilado. Es militante del Partido Comunista de Cuba (PCC).