



GRUPO AERONAVAL EMBARCADO VIRTUAL

Estrella Polar

Campaña de Laponia · julio a octubre de 1970

Grupo Aeronaval Embarcado Virtual · compuesto a partir del archivo del Escuadrón

Laponia

La primera noticia de la campaña no fue una orden de operaciones. Fue un aviso de tres líneas, y bastó para que todo el mundo entendiera.

¡Prestar atención! Todas las licencias quedan canceladas. El personal quedará a la espera del inicio de las operaciones.

Al día siguiente llegó el informe de la Embajada Argentina en Laponia y ahí estaba el motivo.

La situación política en Laponia del Este seguía deteriorándose. El movimiento ARTICO ROJO, que desde hacía décadas luchaba por convertir al país al comunismo, acababa de tomar el control de territorios importantes en la frontera con la URSS. Y había pasado algo que cambiaba la naturaleza del problema: la población, que históricamente había ignorado a los revolucionarios, empezó a aceptarlos cuando la compañía petrolera TEXAS Co. se adjudicó la administración de los principales pozos del país.

No era una guerrilla peleando sola contra un gobierno. Era una guerrilla a la que la gente le había empezado a dar la razón.

Los revolucionarios ya tenían la ciudad fronteriza de MINERÁLNYE y las plataformas petroleras del norte. Su capacidad militar era limitada -rezagos soviéticos de la Segunda Guerra y algunos pertrechos capturados al Ejército de Laponia- pero contaban con muchos hombres, incluidos voluntarios de brigadas internacionales.

En el país operaban fuerzas canadienses y noruegas, con la tarea de mantener controlado a ARTICO ROJO y proteger las propiedades e intereses de TEXAS Co. Estaban al final de su misión y esperaban el relevo.

El relevo iba a estar compuesto por fuerzas finlandesas y, si Buenos Aires aceptaba, por la Argentina.

Buenos Aires no había contestado todavía.



El maletín

Desde el mediodía el Escuadrón esperaba en La Coruña las órdenes que decidirían su futuro cercano. La pregunta daba vueltas por la cubierta de vuelo sin que nadie se animara a contestarla: ¿irían a Laponia a convertirse en policías de la democracia, o volverían a Buenos Aires, como sin dudas ya merecían?

La noche del 13 de julio de 1970 estaba despejada, con unos agradables veinticinco grados, y la ciudad brillaba entera de luces. Un Mercedes Benz 300 SEL avanzó lentamente hasta ubicarse frente a la planchada del ARA 25 de Mayo. Bajó un hombre de traje oscuro con un maletín de cuero. Todos notaron el brillo metálico en su muñeca derecha, y al acercarse comprobaron que aquello no era una pulsera sino una cadena fina que lo mantenía unido al portafolios. Ese, sin dudas, era el hombre.

Deberíamos haberle hecho un tacle para afanarle el maletín.

Lo dijo Pepper, y nadie se rió demasiado. El hombre subió la planchada, saludó al Oficial de Guardia y lo siguió al interior de la nave.

El Jefe de Operaciones, Capitán de Corbeta Castor, ya tenía una idea de lo que venía. Había hablado esa tarde con el oficial de enlace de la US Navy.

La cosa está tranquila en Laponia. Al menos por el momento. Los finlandeses pueden hacerse cargo solos de la situación. Nosotros venimos de Albania: no deberían ni siquiera tenernos en cuenta.

Baco quiso saber cómo era el lugar.

Se cagan de frío. En Laponia hay siempre nieve, incluso en verano. Los tipos tienen una guerrilla numerosa y bien organizada por los vecinos soviéticos. Quizás en un par de años el país se convierta al comunismo, lo que es un gran problema para las empresas yanquis que invirtieron en el lugar. Por eso la ayuda que Laponia está recibiendo. Por eso la presencia de la OTAN.

Los minutos transcurrieron en silencio hasta que el difusor los arrancó del letargo: los capitanes Balkar y Castor, al camarote del señor comandante. Balkar era el Jefe del Grupo Aeronaval Embarcado.



Paisaje típico de Laponia ¿Próximo destino del GAEv?

Solos

Al fin de cuentas no hubo sorpresas. Adentro del maletín había una orden de Buenos Aires que mandaba al Escuadrón a otra zona caliente. El Teatro de Operaciones era Laponia, un escenario ya conocido por el GAEv. La Fuerza de Tareas Argentina, con el ARA 25 de Mayo y el ARA Independencia, debía unirse a la Operación Estrella Polar, un esfuerzo de la OTAN para proteger la democracia en aquel país del norte. Sin demoras, el comandante del POMA, Capitán de Navío Marcos Oliva Dey, dio la orden de zarpada.

El 19 de julio, a las once de la mañana, el ARA 25 de Mayo navegaba el Canal de la Mancha. El Oficial de Guardia de Puente bajó los prismáticos y señaló la costa francesa: aquello era Cherburgo, y en una hora se verían las playas de Normandía. Era fantástico poder navegar por lugares donde había tanta historia.

Pero algo olía mal, y Castor lo dijo sin adornos. Los canadienses y los noruegos parecían muy apurados en abandonar la operación; de hecho habían empezado a retirarse apenas supieron que el GAEv sería su reemplazo. De los finlandeses no se sabía nada: no habían informado de autoridad alguna para hacer enlace.

El Teniente de Navío Tucán, todavía afectado por un fuerte resfrío, se aclaró la garganta y puso en palabras lo que todos pensaban.

¿Por qué se querrán ir tan rápido los canadienses y los noruegos? ¿Por qué se hacen los boludos los finlandeses?

El Capitán de Corbeta Alma completó la incógnita: por qué habían designado al GAEv, recién salido de Hydra, y le habían pedido despliegue inmediato.

Hubo un silencio. Algunas gaviotas se acercaron y los distrajeron con sus gritos. Y entonces habló el Teniente de Fragata Cóndor, que ya sabía lo que le decían de él.

Ya sé que me dicen que soy protestón. Pero esto no me gusta nada. Todos se están borrando de la zona y nadie, salvo nosotros, se apura a llegar a Laponia. A mí me huele que nos están mandando para ellos poder despegarse de alguna hecatombe. ¡Otra vez a la boca del lobo!

Las actividades empezaban en cuarenta y ocho horas. Las gaviotas dieron un par de giros más y se retiraron gritando, como cuando presagian la llegada de una fuerte tormenta.

La noche del 20 de julio, en la sala de briefings, Castor confirmó lo peor.

Las cosas se complicaron en Laponia. Ya no hay presencia de canadienses ni de noruegos en el Teatro de Operaciones. Se fueron corriendo antes de que les llegue el relevo. Lo de los finlandeses

es mucho peor: se suponía que iban a venir con nosotros, pero su congreso vetó el traslado de tropas. Así que estamos solos. Pase lo que pase, vamos a enfrentarlo solos.

La sala permaneció en silencio. Hasta el humo de los cigarrillos parecía congelado en el aire. Los norteamericanos aportarían todo el material necesario, pero no participarían de los combates. Dos Hércules C-130 cedidos, nada más que dos, y una buena cantidad de F-5 esperando en la base de ANAPA.



El GAEv y el ARA 25 de Mayo, otra vez rumbo a la aventura



Un A4 del GAEv a la espera de su primera misión en el Polo Norte.

El primer día

La orden decía ocho y cincuenta. Nuboso, base a diecisiete mil pies. La Fuerza de Tareas navegaba en la cuadrícula CL53 con rumbo norte a catorce nudos y cuatro bases esperaban en tierra: ANAPA, donde estaban los F-5 y los dos Hércules; KRYMSK; KRASNODAR; MAIKOP.

Había cuatro objetivos, y ninguno era un combate. Destruir los vehículos de ARTICO ROJO al este de MAIKOP -dos zonas de parking y una columna moviéndose por la ruta que las unía, todo marcado con humo verde por gente propia en el lugar-. Reabastecer y llevar efectivos a MAIKOP con los C-130. Reconocer la pista enemiga de MINERÁLNIE y identificar sus defensas. Y controlar el tráfico aéreo de las aeronaves civiles y militares que estaban evacuando población.

Las reglas de enfrentamiento eran dos líneas. Toda unidad de ARTICO ROJO debía ser destruida o puesta fuera de combate. Y estaba terminantemente prohibido entrar al espacio aéreo soviético.

Castor escribió el brief esa mañana con las coordenadas de los dos parkings, de MAIKOP y de MINERÁLNIE, y una instrucción que iba a envejecer muy mal en las horas siguientes.

La consigna de la misión es tomar los riesgos mínimos, está prohibido perder aeronaves.

Después venía el detalle de cómo hacerlo. Ataque usaría bombas de caída libre y cohetas Zuni, con la computadora de tiro y desde altura de seguridad.

No quiero muertos por posible AAA o estrellarse contra el piso. Mínima altura de bombardeo tres mil pies. Si no logran colimar el objetivo para que el computador ejecute la tarea, abortarán el ataque y ascenderán para intentar nuevamente.

El propio Castor no estaba en condiciones de volar y no era por el clima. Venía hacía días recluido en la enfermería del portaaviones. Después de la salida de Italia les habían informado de una extraña enfermedad respiratoria, con fiebre prolongada y muertos entre la gente mayor, localizada justamente en un pueblo antiguo que él había estado conociendo: ahí habían vivido sus abuelos y era el único de la dotación que lo había visitado. Quedó aislado, con análisis de todo tipo, mientras arriba se sentía la actividad en la cubierta y las aeronaves decolaban sin él.

Una hora después de la primera salida entró Nancy, la médica del buque, sonriendo. Estaba sano.

Lo que pasó ese día no lo hizo el enemigo.

El primer movimiento era el más simple de todos: un vuelo ferry. Llevar los A-4 del portaaviones a las bases de tierra. Sin oposición, sin blancos, sin nadie disparando.

Balker venía último de tres que decidieron aterrizar en formación en ANAPA. El avión perdió potencia justo cuando quería mantener el puesto. Forzó el aterrizaje y cayó a tierra. Su parte tiene dos renglones.

Piloto: KIA. Avión: Destruído.

Sepe aterrizó en KRYMSK y no le dio la distancia de frenado: se pasó de la pista y quedó empantanado en la nieve, el avión intacto pero afuera. Hacha hizo exactamente lo mismo poco después, con hielo en la pista, y terminó encajado en la nieve de la cabecera opuesta, pidiendo que le trajeran otra unidad. Goye rompió el tren de nariz.

Charrúa llegó a KRYMSK, se paseó por toda la zona hasta encontrar la base, aterrizó, y ahí se topó con un problema que no estaba en ningún briefing: no conseguía que los técnicos le autorizaran el reaprovisionamiento, y no había aviones de repuesto. Lo anotó con una resignación que se lee a la legua.

Pido el cambio de avión pero no hay aviones en esa base, así que ahora la base cuenta con un avión.

Y todavía no habían visto al enemigo.

En ANAPA cambiaron de montura. Los F-5 nuevos estaban ahí esperando, y toda la escuadrilla de caza se subió. Tucán la lideraba.

Salieron sin novedad y encontraron el primer parking por el humo de demarcación, al final de lo que llamaron el bosque tiritita. Evolucionaron al noroeste buscando el segundo, avistaron trenes y tráfico terrestre, y Alma pidió autorización para bajar a reconocer una columna: eran blindados enemigos. Tucán trató de pasarle la novedad a Ataque y en la frecuencia sólo le contestó Hacha, que la retransmitió a sus superiores por otro canal.

Entonces dividió la escuadrilla. Alma al frente de una sección con Balker y Pepper para reconocer MINERÁLNIE; Tucán con Manri y Goye sobre los parkings, cubriendo a la gente de ataque.

Sobre MINERÁLNIE no había nada. Pepper hizo una pasada cerca de la base, no vio actividad, apenas un avión en la cabecera. Siguió dando la vuelta.

En un momento dado observo hacia abajo y veo un contacto. Pienso que es una aeronave ya que no observo estela alguna los primeros segundos. Luego de repente aparece una pluma y ya es tarde: el SAM me impacta de lleno.

Alma lo contó desde afuera, y es la misma escena vista por el que sí alcanzó a hablar.

Sobrevolamos la zona sin novedad, aparentando no haber resistencia. Pero al alejarnos se encienden las alarmas de lanzamiento de SA-2, veo una estela, doy aviso por radio pero ya es tarde.

Las defensas de MINERÁLNIE quedaron identificadas. Ese era el objetivo tres del briefing, y se cumplió de la peor manera posible: alguien se metió adentro del alcance y el alcance contestó.

Goye entró en bingo y Tucán lo mandó solo a MAIKOP a repostar. El resto aguantó hasta que el combustible no dio para más y aterrizaron todos ahí, con prioridad, en el medio de las operaciones de abastecimiento de la base.

Abajo, Ataque trabajaba los parkings desde antes.

Sepe hizo seis pasadas con bombas sobre el Parking 1 y sacó dos camiones; la séptima, con cohetes, un tercero. Declaró winchester y se fue a rearmar a MAIKOP. Volvió con nueve coheteras, decoló detrás de Hacha en medio de salvas de artillería que caían sobre la base, y en el camino al Parking 2 encontró el convoy sobre la ruta. Tomó distancia y encaró rasante.

A poca distancia sufrí fuego AA desde la columna y perdí el control del avión. Me eyecté y fui rescatado.

Hacha destruyó un camión en su tercer vuelo y cuatro más en el cuarto, y en la última pasada vio una columna con rumbo sur que ya no pudo atacar porque se había quedado sin munición.

Cóndor tuvo el día más raro de todos. En su segundo vuelo, sobre el Parking 1, hizo tres pasadas a baja altura y al romper después de soltar las bombas el avión se partió en el aire. Lo anotó con la precisión de alguien que revisó los datos porque no lo podía creer.

Según los datos de vuelo el avión no supera los 6 g.

En el tercero fue al Parking 2, tiró en tres pasadas, se comió impactos de lo que le pareció un APC, y volvió a pasar con cañones convencido de que ese APC ya estaba fuera de combate. No lo estaba. Lo derribó.

Y en el medio de todo eso, Castor -recién salido de la enfermería- tuvo su debut con lo que llamó, sin ninguna ceremonia, el chiche nuevo.

Me acerco al blanco y los identifico, acto seguido utilizo nuestro nuevo chiche, la computadora de bombardeo. Al fin nuestras plegarias se cumplieron.

Le dio de lleno a un camión en la primera pasada. Mientras recuperaba altura, Caza le avisó de un convoy acercándose al objetivo; fue a mirar, era cierto, y le tiró las Mk-81 con retardo para barrer más zona. Cuatro vehículos. «Vaya debut», escribió.

En el segundo vuelo los armeros lo rearmaron con celeridad en un clima tenso: MAIKOP estaba bajo fuego de artillería y había daños en las instalaciones. Volvió al Parking 2 y esta vez la nieve ayudó, porque los vehículos se veían con toda claridad contra el blanco. Los bombardeó de a uno, con dos bombas cada vez. Volvió a visitar la columna y esta vez lo saludaron.

Esta vez recibo el saludo de su AAA con algunos impactos. Mala mía, largué muy abajo.

Después las bombas dejaron de salir. Algún problema eléctrico, supuso, por la antiaérea. Hizo tres pasadas sin que cayera nada.

Le pego un cachetazo al panel de bombas e intento por cuarta vez. Esta vez sí salen.

Terminó rematando a cañonazos el último camión que quedaba en pie.

Mientras tanto Tigre volaba lo que nadie mira. Despegó de ANAPA con treinta soldados y aterrizó en MAIKOP entre impactos de artillería en la pista y en el hangar principal; desembarcó a la tropa en la calle de rodaje para no quedar expuesto y salió de vuelta. En el segundo viaje ni siquiera aterrizó: lanzó treinta paracaidistas sobre el aeródromo desde cuatro mil pies.

Sesenta efectivos entregados. Sin novedad, dice su parte, dos veces.

El balance del primer día es el que nadie hubiera escrito en un briefing. Los parkings quedaron destruidos, la columna deshecha, MAIKOP reforzada y las defensas de MINERÁLNIE identificadas: los cuatro objetivos, cumplidos. Y antes de que nadie viera al enemigo, en un vuelo de traslado sin oposición, el Escuadrón ya había perdido un avión y dejado otros tres fuera de servicio.

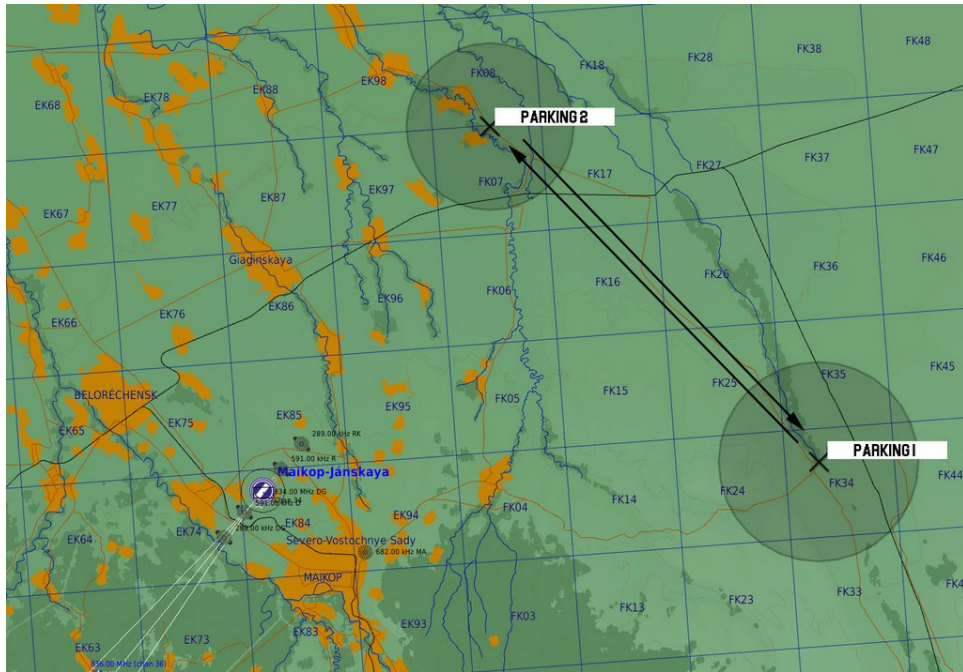
Castor había escrito esa mañana que estaba prohibido perder aeronaves. Esa noche había A-4 empantanados en la nieve de KRYMSK, un tren de nariz roto, un avión partido en el aire sin exceder los seis g, otro caído en final en ANAPA, y una base con exactamente un avión y ningún técnico dispuesto a rearmarlo.

Del otro lado, todavía nadie sabía que el GAEv había llegado.

El 25 de julio llegó el reporte de inteligencia de la primera misión, y el Jefe de Operaciones lo levantó sobre su cabeza como un trofeo. ARTICO ROJO había recibido una paliza: los dos parkings borrados del mapa, y con ellos la columna que se movía hacia el norte.

Pero eso no quería decir que los rojos fueran a frenarse. Sabían que en breve lanzarían un asalto contra MAIKOP, y que ARTICO ROJO estaba recibiendo material de Rusia igual que el GAEv lo recibía de los Estados Unidos: por lo menos cuarenta tanques T-55. En el aire, los guerrilleros tenían algunos P-51 viejos que los Aliados les habían dado en la Segunda Guerra, y los usaban para golpear y huir. El resto era una sorpresa. Los rusos participarían, seguro, pero nunca de forma oficial: saldrían de su madriguera, cumplirían algunas tareas y volverían a sus bases.

Hubo una buena noticia esa noche. Montevideo quería aumentar su participación y mandaba un grupo de Infantes de Marina al mando del Teniente de Navío Julio César Rodríguez. El lunes llegaban a ANAPA. Ya no estarían solos en la defensa de Laponia.



Informe de inteligencia: los dos parkings al este de MAIKOP



Los C130 del GAEv lanzando paracaidistas para reforzar las defensas de la pista de MAIKOP.

La noche de Maikop

La segunda orden llegó con hora de las cinco de la tarde y una advertencia entre paréntesis que ninguna de las anteriores había tenido: MAIKOP, bajo fuego de artillería enemiga.

No se operaría desde la flota. Los objetivos eran dos, y el segundo no se parecía a nada de lo que habían hecho hasta entonces. Primero, buscar y destruir las tres columnas de blindados que avanzaban sobre MAIKOP y su aeródromo. Después, a la caída de la noche, hundir dos superpetroleros que intentaban sacar el crudo de las plataformas capturadas en el norte. Para eso se usarían los dos Hércules C-130.

Y una línea más, que explicaba por qué unos aviones de transporte iban a bombardear buques.

El GAEv no debe ser relacionado con el hundimiento de ambos buques.

Sepe escribió el concepto de la operación en el formato que corresponde, con sus fases y su intención del comandante, y ahí quedó dicho con todas las letras lo que estaban por hacer.

Sabemos sin dudas que las ganancias de ese petróleo contribuyen en forma directa al financiamiento de ARTICO ROJO. El esfuerzo secundario debe ser realizado de forma que no pueda ser ligado a nuestra nación.

El criterio de cumplimiento de la primera fase era reducir la capacidad de combate de cada columna en al menos dos tercios, y seguir hostigando aunque ya se hubiera cumplido. El de la segunda era más simple: el hundimiento de ambas naves.

Castor puso las reglas del ataque en mayúsculas.

NO SE USARÁN COHETERAS SIN PREVIA AUTORIZACIÓN. Bombas slick sólo con computadora de bombardeo, tratando en todo lo posible bombardear con altura para evitar AAA. Se pide especial énfasis en no arriesgar vida y aeronave: tenemos una pista a escasos minutos para repostar las veces que hagan falta.

Esa pista a escasos minutos era MAIKOP.

Lo primero que falló fue lo único que tenía que salir bien: encontrar a las columnas.

Sepe trepó a doce mil pies con rumbo 097, llegó a la vertical de MAIKOP, viró al 035 buscando la columna norte y después de varias evoluciones no encontró nada. Castor tampoco, dos veces, y lo escribió sin rodeos las dos veces: no logramos ubicar las columnas. Charrúa se fue al norte, revisó los caminos, volvió, y recién entonces dio con una; hizo dos pasadas y las bombas cayeron justo al costado del camino.

Baco explicó por qué, y la explicación no era de nadie que estuviera volando.

La inteligencia que teníamos los situaba a diez millas cuando en realidad estaban casi llegando a la base.

Las columnas no estaban donde decía el papel. Estaban encima. Las detectó Charrúa, que era su numeral, cuando ya no había margen.

A partir de ahí MAIKOP dejó de ser la pista a escasos minutos y se convirtió en el problema.

Baco se quedó sin combustible, pidió emergencia y se le apagó el motor saliendo de la pista. Lo repostaron y lo rearmaron; quiso hacer una vuelta en U al principio de la cabecera 04 y el avión volcó. Ahí terminó su noche en el aire y empezó otra. Se subió a un Sherman con los Infantes de Marina uruguayos, y de eso escribió tres renglones que valen por un capítulo entero.

Se hizo de noche y sin visión nocturna sólo veía fogonazos. Tras disparar nutridamente sobre las posiciones enemigas fui alcanzado por un T-55.

Su parte termina con una sola palabra en un renglón aparte: Fin.

Arriba, mientras tanto, apareció lo que nadie esperaba. Sobre el aeródromo había cazas a pistón. Los viejos Mustangs de ARTICO ROJO, los que les habían quedado de la Segunda Guerra.

Tucán los vio primero, a las nueve, más abajo, en rumbo contrario.

Rompemos y me pongo a las 6 de la formación. Identifico pistoneros monomotores, P-51. Pido autorización para abrir fuego.

Tocó severamente al más cercano -le vio desprenderse los cohetes y desviarse humeando por izquierda-, derribó al segundo y vio saltar al piloto, después al tercero. Le quedaba el líder. Lo encontró, lo persiguió, le metió una ráfaga de cañones, lo impactó y se quedó sin munición. Siguió peleando igual: le tiró un misil y falló, maniobró un poco más y con el segundo hizo impacto.

Cuatro Mustangs en una salida. Repostó y volvió a salir, y en la segunda encontró el problema que tenían todos los demás: un reactor es demasiado rápido para pelear con un avión a hélice.

Veo pasar a los F-5 de largo tratando de pegarle. Meto full flaps y frenos y me pongo a sus seis. Hago impacto.

Le pasó otra vez con el siguiente, uno al que varios habían disparado sin poder bajarlo.

Encuentro otro asediado por varios F-5 que se pasaban. Creo que todos le dieron al menos una ráfaga y no caía. Nuevamente full flaps y frenos, me pongo a sus seis y lo remato.

Seis en total esa noche. Manri sumó uno solo, y explicó por qué no intentó más: la luz del poscrepúsculo hacía difícil distinguir amigo de enemigo, así que se mantuvo al margen.

Tenía razón, y a esa hora eso ya no era una precaución teórica.

Charrúa lo vio todo desde la calle de rodaje, con la cabina todavía abierta.

Era dantesca la pelea que tenían los F-5 con los P-51. Estaban tan bajos que se veían sus toberas al rojo vivo.

Cerró la cabina, empezó a rodar, miró al costado y vio estrellarse un avión a treinta metros de su posición. Siguió a la cabecera igual, despegó, y en el aire creyó ver un grupo de vehículos estacionados. Trató de acomodar el avión y seleccionar todos los pilones para lanzar todo de una vez.

La noche me juega una mala pasada, bajé la vista un segundo. La desorientación espacial es cuestión de segundos. Me concentro en los instrumentos pero no logro recuperar y me estrello.

Y en algún momento de ese mismo enredo, con la visibilidad que Manri había descrito, pasó lo que tenía que pasar. Sepe estaba detenido en la calle de rodaje de MAIKOP, esperando que Charrúa y Baco terminaran de aterrizar, con el avión repostado y quieto. Su parte dice que fue destruido por un misil.

De dónde vino ese misil lo escribió Alma al final de su propio parte, sin ningún adorno, después de contar un combate en el que él no había conseguido derribar a nadie.

Ya en tierra me informan que uno de mis sidewinders se desvió e impactó a Sepe.

Y abajo, la línea que lo cuenta todo:

Friendly Kill: 1 Sepe.

Lo último que pasó en MAIKOP lo cuenta Balkar, y es el final de la base.

Después del combate, con muy poco combustible, se quedó dando vueltas intentando señalarle las columnas a Ataque. Recibió fuego defensivo. Con las alarmas sonando aterrizó, consciente de que la base podía caer en cualquier momento, y fue pidiendo jugo hasta que se lo dieron.

Cuando ya en cabecera intento encender las turbinas, el personal de tierra había huido, espantado por los combates que ya se veían en la otra cabecera. Abandono la máquina y corro, confundiéndome en la oscuridad de la noche, hasta escapar.

Piloto: ok. Avión: capturado.

Goye había dejado el suyo un rato antes, encajado en el pasto por equivocarse de calle de rodaje. Castor, en su segunda salida, ya con el ocaso encima, volvió a no encontrar las columnas y tomó la decisión que quedaba.

En vista que la base no había otra que fuese capturada, me dirigí a Krymsk.

Faltaba la segunda fase, y era de noche.

Sepe despegó de ANAPA con un C-130 cargado con veinticuatro bombas y voló bajo, a dos mil quinientos pies de promedio, abierto a la derecha. Al llegar a la zona estimada buscó con los visores nocturnos en ganancia máxima hasta que distinguió los dos cascos a su izquierda. Enfiló sobre el primero.

En cuanto el avión se alineó con el blanco, el visor nocturno se contaminó con la luz del tablero.

Soltó doce bombas y salieron largas. Ascendió, giró para una segunda pasada, y al final de la segunda corrida de bombas escribió la frase con la que termina la noche.

En total oscuridad, me comí el mar.

Las columnas no se encontraron. MAIKOP cayó. De los aviones que quedaron en su pista, uno estaba encajado en el pasto, otro fue capturado con el tanque lleno, otro volcado en la cabecera 04 y otro destruido en la calle de rodaje por un misil propio. Los dos petroleros siguieron navegando.

Lo único que salió bien esa noche lo hicieron seis Mustangs de la Segunda Guerra Mundial cayendo sobre el aeródromo, y un piloto que descubrió que para pelear contra un avión a hélice hay que sacar todo lo que el reactor tiene de más.

MAIKOP cayó igual. La ciudad y su pista quedaron en poder de ARTICO ROJO, aunque los guerrilleros perdieron casi todos sus Mustangs y difícilmente volvieran a verse. La base de KRASNODAR CENTRAL quedó temporalmente fuera de servicio: los soviéticos dañaron considerablemente la pista y los depósitos.

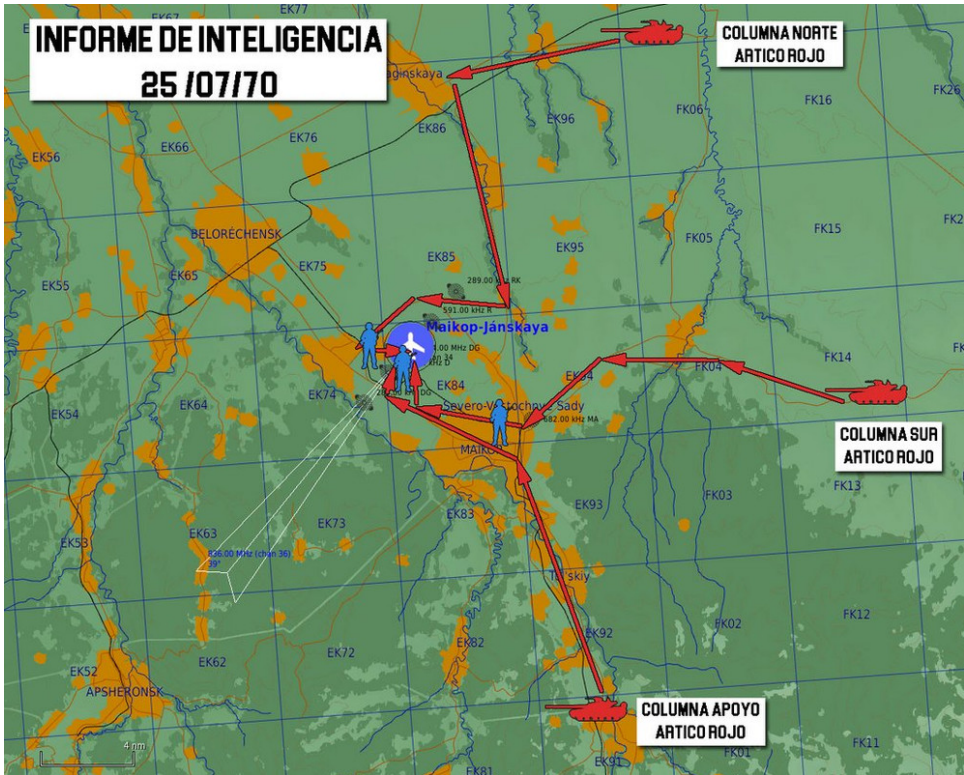
En la madrugada del 8 de agosto, esperando el informe de los norteamericanos, Baco hizo traer jarros de mate cocido y repartió galletitas de agua. Otra vez se habían quedado sin café. La conversación se generalizó entre pilotos que hablaban de su oficio: el Guardiamarina Sepe contaba que lanzando desde dos mil quinientos pies las bombas iban todas al centro del blanco, Tigre preguntaba por el uso del speed brake en las picadas, y el Guardiamarina Manri se rascaba la cabeza murmurando que el único problema que tenía era la pintura de su F-5.

Castor entró de golpe cargando carpetas y cartas náuticas.

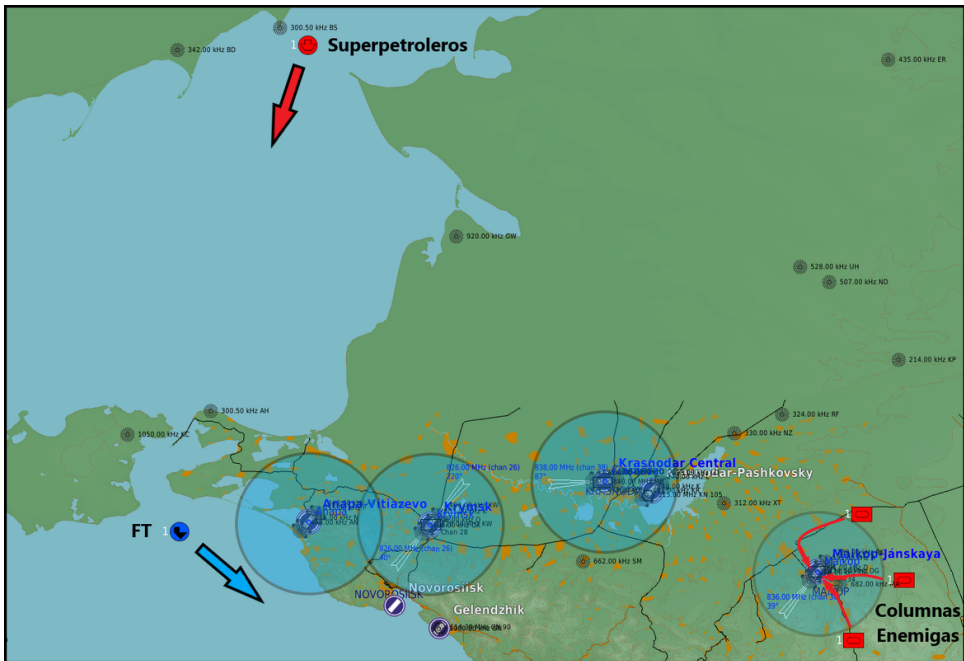
Chau MAIKOP. Perdimos la base. Los IM uruguayos lucharon muy bien, pero no pudieron sostener el terreno. El Teniente Rodríguez informa casi un cuarenta por ciento de bajas.

Charrúa bajó la mirada, golpeado por la noticia sobre sus compatriotas.

No todo eran malas noticias. ARTICO ROJO era un desastre con sus comunicaciones, y de ahí se habían enterado de que zarpaban otros dos superpetroleros: esta vez con autorización formal para hundirlos. También se habían enterado de otra cosa. La pérdida de casi todos los Mustangs le había demostrado a los rusos que sólo ellos podían hacer el trabajo, y ya preparaban un ataque en dos oleadas contra ANAPA.



Mapa del ataque a MAIKOP (briefing)



Plan de ataque de Castor para la noche de MAIKOP



1) Avanzan las columnas de ARTICO ROJO hacia MAIKOP. 2) y 3) Infantería de Marina uruguaya a la espera del enemigo.



1) Avanzan las columnas de ARTICO ROJO hacia MAIKOP. 2) y 3) Infantería de Marina uruguaya a la espera del enemigo.



1) Avanzan las columnas de ARTICO ROJO hacia MAIKOP. 2) y 3) Infantería de Marina uruguaya a la espera del enemigo.



1) y 2) Empiezan los combates entre las columnas y la IM URU. 3) Los tanques ocupan la pista.



Los viejos Mustangs de ARTICO ROJO castigan duramente MAIKOP.



- 1) Un MIG-25 de reconocimiento sobrevoló la FT y ANAPA. 2) y 3) Dos Su-24 bombardearon KRASNODAR CENTRAL. 4) Y luego un Tu-22 inutilizó la pista.



CC Castor y TN Tucán (Archivo GAEv).-



Un Su-24 soviético despegó rumbo a KRASNODAR durante las acciones del 04/08/70.-

Las que llegaron de Murmansk

La URSS extendió su paraguas protector hasta MAIKOP, y desde ese momento las aeronaves soviéticas también operaron desde esa base. Se envió allí una escuadrilla de cuatro MIG-21, en principio con tareas defensivas.

Y con un objetivo propagandístico, agregando un capítulo más a su larga historia con pilotos mujeres, la Fuerza Aérea Soviética mandó a MAIKOP a la capitana Nika Smirnova, secundada por la primer teniente Viveka Pavlova. Las dos eran consideradas ases y contaban con amplia experiencia en el interceptor.

El 11 de agosto el enemigo atacó ANAPA con todo. Primero cuatro Su-17 con misiles antirradar, que dejaron el sistema de armas fuera de combate -y que fueron derribados los cuatro, uno por los SAM y los otros en combate aéreo-. Después una pinza de dos Su-24 por el norte, que no llegaron al blanco, y un Tu-22 por el sur, que sí cumplió: dañó una plataforma y destruyó un Ch-47 del US Army, un Orion y un avión de exploración de la US Navy. La escolta de MIG-19 sufrió fuertes bajas.

Ese mismo día se hundieron los dos superpetroleros que intentaban forzar el bloqueo, se dañaron seriamente las tres plataformas de extracción y se destruyó por completo una destilería. Pero la lección quedó clara: los medios de la OTAN en ANAPA eran vulnerables, y de ahí en adelante las operaciones serían principalmente aeronavales desde la Fuerza de Tareas.



Capitana Nika Smirnova y Primer Teniente Viveka Pavlova.



Capitana Nika Smirnova y Primer Teniente Viveka Pavlova.

El petróleo

En la orden siguiente hay algo que no está escrito y se lee igual: en la lista de bases operativas terrestres ya no figuran ni MAIKOP ni KRASNODAR. Quedaban ANAPA y KRYMSK. Y una línea sobria al pie de la posición de la flota, que después de la noche anterior sonaba casi a consuelo: ocho A-4 están operativos y listos.

El reparto era limpio. Caza defendía ANAPA de un ataque enemigo inminente. Ataque se iba al mar: hundir dos superpetroleros que intentaban romper el bloqueo, destruir las tres plataformas de extracción en poder del enemigo, e inutilizar el puerto petrolero. Todo lo que le daba plata a ARTICO ROJO, en un día.

Tucán escribió el briefing de la escuadrilla de caza entero en mayúsculas, como si lo estuviera gritando en la sala.

NUESTRA MISIÓN ES DEFENDER LA BASE DONDE NOS ENCONTRAMOS DE UN INMINENTE ATAQUE ENEMIGO.

Marcó ANAPA en rojo, KRYMSK como alternativa para reabastecer, y el aeropuerto de Novorosisk como punto de reunión sólo en caso de urgencia, si eran ampliamente superados. Repartió binomios -Balker con Manri, Alma con Goye, él con Pepper- y admitió que no se podía trazar un plan de vuelo porque no sabrían dónde estaba el enemigo hasta hablar con el AWACS.

Después vino la parte que no era táctica.

NO SABEMOS CON QUÉ ATACARÁN. SÍ CONFIRMARON PRESENCIA DE MIGS 21 AL MANDO DE FEMENINAS ASES RUSAS. NO SE ARRIESGUEN MÁS DE LO NECESARIO: LA MISIÓN ES EVITAR EL ATAQUE, NO IR TODOS POR UN DERRIBO. SI EL CONTACTO SE ALEJA NO LO PERSIGAN A MÁS DE 20 MILLAS DE ANAPA. CUIDEN EL MATERIAL Y LA BASE. PRIORICEN LA MISIÓN.

Y el cierre, que después de la semana que llevaban no era una fórmula.

BUENA SUERTE CABALLEROS. ESPERO VERLOS A TODOS EN EL CASINO ESTA NOCHE.

Mar adentro, Castor dividió la escuadrilla MAZO en dos secciones: él con Sepe a los petroleros, Charrúa con Hacha a las plataformas y el puerto.

Su despegue arrancó torcido -problemas con la catapulta demoraron a su numeral y quedó orbitando sobre la flota esperándolo- pero después fue el mejor vuelo de la campaña hasta ese momento. Sepe divisó a los dos buques y la frase con la que lo anotó tiene todo el desprecio del que llega con dieciséis bombas.

Sepe los divisa navegando plácidamente.

Se repartieron el objetivo. Castor se acomodó y largó todo.

Logro colocarme en una ventajosa posición y largo todas las bombas, con un altísimo grado de acierto en las dieciséis, que da como resultado la destrucción del mastodonte.

Sepe soltó media carga sobre el otro, trepó, y al encarar la segunda pasada vio que el de Castor ya se estaba hundiendo. Descargó el resto y no alcanzó. Se volvió sin munición, pasándole la posición a Hacha para que le diera el golpe de gracia.

Un minuto antes de enganchar, escuché a Hacha declarar la destrucción del blanco.

Hacha llegó ahí de rebote. Su primer vuelo había durado lo que tardó en darse cuenta, mientras tomaba altura esperando a Charrúa, de que no le habían cargado combustible suficiente para la misión. Volvió a repostar y se accidentó intentando enganchar. Salió solo en el segundo, navegó a quince mil pies, encontró el blanco, se tiró en picada y descargó ocho Mk-81.

Los dos superpetroleros al fondo del mar de Laponia, con las bombas de tres aviones distintos.

Lo que siguió fue una tarde entera de aviones rotos por todo menos por el enemigo.

Sepe encaró las plataformas y no obtuvo tono de suelta. Trepó, revisó los comandos, estaban bien. Segunda pasada, tampoco. Se puso adelante del jefe de sección para que lo mirara.

Me informa que mi tren de nariz está extendido.

Emprendió el regreso, y al intentar el enganche todo el tren colapsó. Se eyectó junto al portaaviones y el helicóptero de salvamento lo levantó de inmediato. Salió una tercera vez, atacó la plataforma que quedaba, le metió cuatro bombas al carguero del puerto sin hundirlo, agotó la munición y se quedó arriba cuidando el cielo mientras Castor trabajaba la bahía. Enganchó en el ARA Independencia, porque la cubierta del POMA estaba ocupada por un helicóptero.

Castor tuvo su propio catálogo de infortunios. Dejó una plataforma humeando, erró la otra por poco, y con las bombas chicas destruyó una instalación grande y un helicóptero en tierra. Después apareció un Kamov y pasó lo que pasó.

Me pongo en posición y selecto sidewinders. Al disparar, equivoco el modo y salen ambos simultáneamente e impactan entre sí.

Pasó a cañones, le acertó varias ráfagas, lo vio agarrar fuego y largar una densa columna de humo, y el helicóptero no se caía. Llamó a Hacha para que lo rematara con misiles, porque estaban entrando en el alcance de la antiaérea del puerto y no quería perder material. En la lista de resultados de ese vuelo, entre las cosas destruidas, dejó anotada una línea que es lo más parecido a un aplauso que hay en todo el expediente.

1 Kamov muy dañado (mis respetos al fabricante).

En el tercer vuelo terminó de castigar el puerto y volvió al portaaviones, y ahí casi se mata sin que nadie le disparara.

Durante la aproximación final mal juzgo la posición de toque en la cubierta y lo hago muy en el borde de la popa, provocando un daño y rebote muy fuerte de la aeronave, logrando por muy poco la eyección y salvando de milagro la vida.

Sobre tierra, mientras tanto, Caza tuvo el día que Tucán había pedido que no tuvieran.

Empezó bien y prolijo: identificaron unos helicópteros que resultaron amigos, y enseguida aparecieron los verdaderos. Alma interceptó dos bombarderos Su-17 que iban derecho a ANAPA y los bajó con sidewinders, con Balkers de numeral mirándolo trabajar. Tucán derribó otro y un MiG-19, y se quedó sin misiles.

Al estar sin misiles le digo a Pepper que pase al frente, que yo lo escolto.

Poco después escuchó a Manri pidiendo asistencia, trezado con un MiG a baja altura, y le entró con cañones. En la salida siguiente le volvió a pasar lo mismo.

Veo otra vez a Manri danzando con un MiG-19 a baja altura, lo persigo y logro derribarlo.

Manri no dejó parte de esa misión. Lo que se sabe de su tarde es lo que escribieron los que fueron a sacarlo.

Alma bajó dos MiG-19 más sobre KRASNODAR, y después le pasó lo de siempre en esta campaña: se quedó sin combustible en el peor momento.

Pongo rumbo a Krymsk para aterrizar en emergencia por falta de combustible. Lamentablemente no alcanzo a aterrizar y me eyecto en final de la pista.

Goye derribó uno con cañones y otro de frente con un AIM-9. Después, en un ataque a la base enemiga, entró en pérdida, logró estabilizar con una maniobra y una de sus alas tocó el suelo. Volvió a KRYMSK con el avión averiado y con vida, que en ese momento ya era mucho.

Balker fue averiado por el fuego de cañón de un MiG-19 sobre KRASNODAR, aterrizó ahí y se fue al Puesto de Mando a seguir los combates desde tierra. Pepper rompió el tren de alas en KRYMSK, salió de nuevo, se metió en la persecución de un MiG y no disparó porque eran varios atrás del mismo.

Y al final del día, cuando el AWACS confirmó que ya no quedaban enemigos en el aire, cuatro aviones que todavía tenían munición tomaron una decisión que no estaba en ninguna orden.

Decidimos ir a Maikop a buscar a las Rusas.

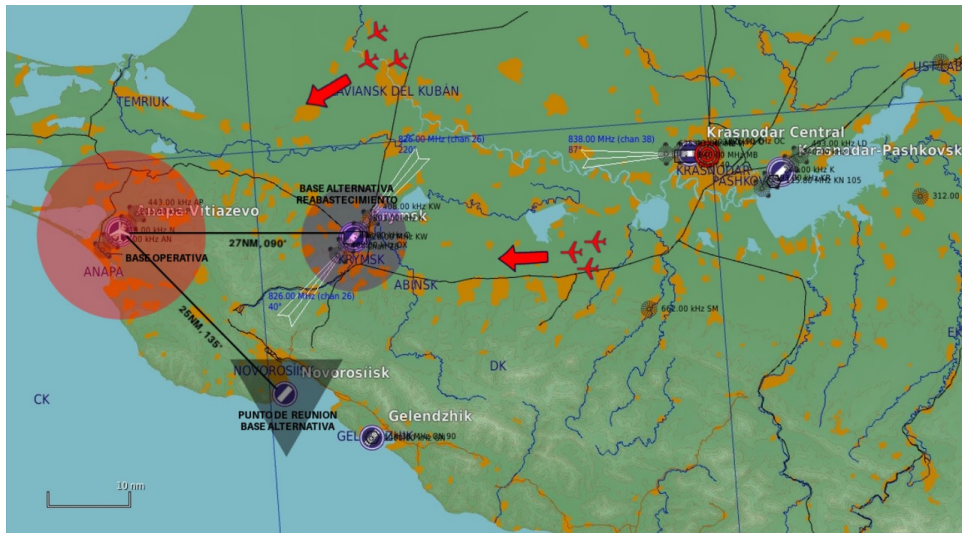
Encontraron cuatro MiG-21 rodando hacia la cabecera. Tucán lo escribió en cinco palabras.

Los dejamos hechos un colador.

Alma los estrafeó también, y de paso Tucán destruyó un MiG-19 en la plataforma. Después volvieron a ANAPA y aterrizaron sin novedad.

MAIKOP era del enemigo desde la misión anterior. La habían perdido sin poder encontrar las columnas que se la llevaron. Volvieron con lo que les sobró de munición a dejarles los cazas agujereados en la propia pista.

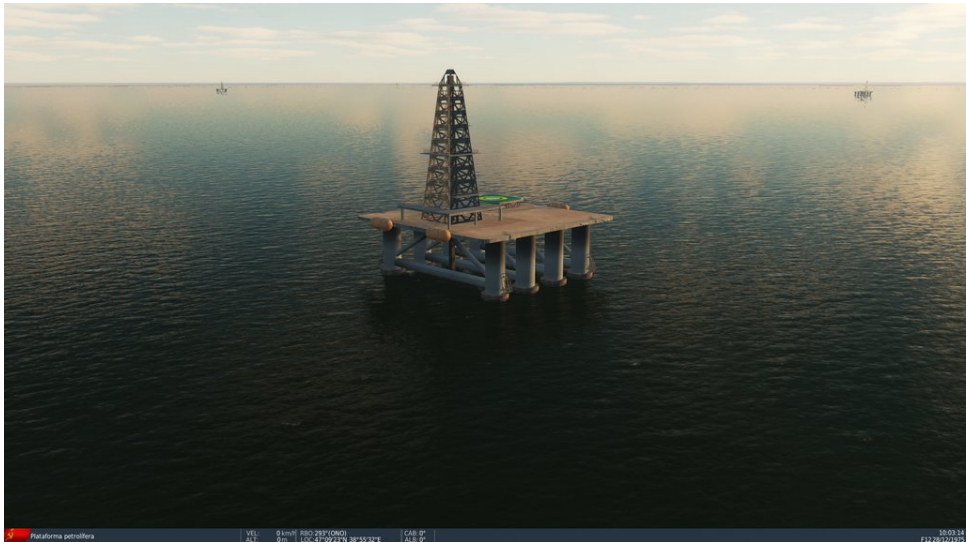
Los dos petroleros se hundieron. Las tres plataformas quedaron dañadas y el puerto inutilizado.



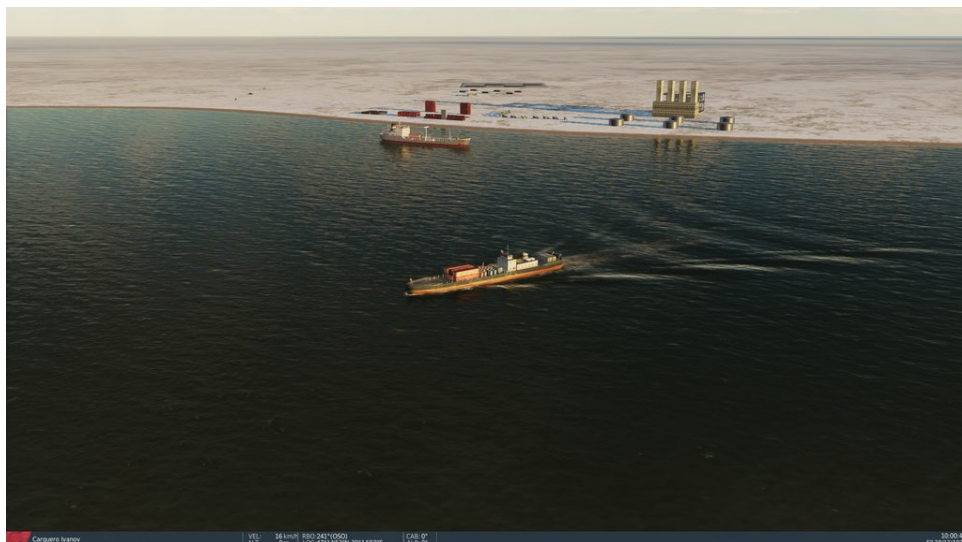
Briefing de la escuadrilla de caza - Tucán (mapa de ANAPA, KRYMSK y Novorosiisk)



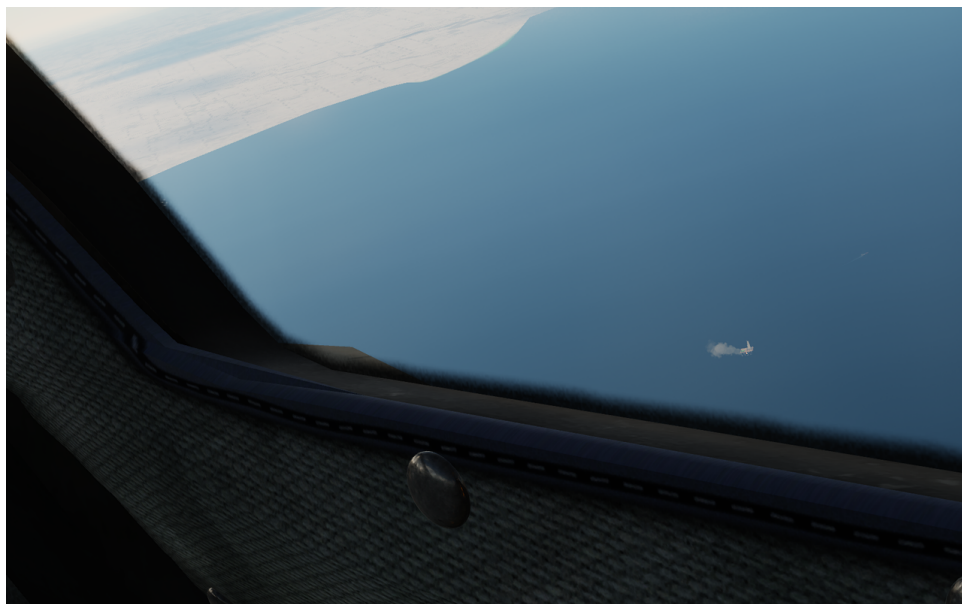
Objetivos navales enemigos (CM88)



Plataformas petroleras enemigas (DN92 y EN02)



Puerto comercial enemigo (EN13)



Ataque de Castor a las plataformas y al puerto



1) El GU Sepe se eyecta junto al POMA y es rescatado por el helo de salvamento. 2) El CC Castor repostando entre vuelos. 3) El GU Goye en un regreso milagroso a KRASNODAR. 4) El Tu-22 que castigó ANAPA regresó exitosamente de su misión



1) El TN Pepper regresa entero. 2) El CC Alma también. 3) El CC Castor castigando el puerto comercial soviético. 4) El helo de salvamento desciende sobre la cubierta del POMA.



Un Su-24 soviético es derribado antes de cumplir su misión.

Los puentes

Doce grados bajo cero. Dos capas de nubes dispersas con base a ocho mil pies, y viento.

El informe de inteligencia de esa orden traía dos noticias y las dos eran malas. La primera: KRASNODAR CENTRAL, la única base que les quedaba para repostar cerca del frente, no tenía defensas terrestres, porque los Infantes de Marina uruguayos todavía no estaban operativos después de las bajas de la batalla anterior. La segunda era un inventario.

La defensa antiaérea de la base enemiga de MAIKOP fue mejorada drásticamente. Cuenta con cuatro cañones bitubo Zu-23 de 23 mm, tres cañones de 88 mm, dos de 37, dos montajes cuádruples calibre 50 y un Shilka.

Habían ido a agujerearles los MiG en la pista cuatro días antes. Los rusos tomaron nota.

La misión eran dos puentes. Destruirlos para frenar el avance de las columnas blindadas que se venían desde el nordeste, y de paso hacerle todo el daño posible a las columnas mismas. Nada de eso era complicado sobre el papel.

Charrúa empezó la campaña de ese día un día antes, en un pasillo del portaaviones.

Veo una de las enfermeras que me corre por los pasillos del porta. «Señor, ¿usted fue vacunado?». «¿De qué?», le pregunto. «Las de rutina ante cualquier campaña». La verdad que no. «Bueno, si no se la da no podrá volar».

Pasó por enfermería y preguntó si iba a tener algún síntoma. Le dijeron lo de siempre: pequeños malestares.

A la madrugada estoy como si me hubiera pasado una locomotora por arriba. La fiebre no cedía. Voy como puedo a la enfermería y les digo «con que unos malestares pequeños». Tengo que salir a volar en horas, por favor denme algo o alguien se va a quedar sin pase. Las caras de pequeñas sonrisas pasaron a la seriedad más absoluta.

Le dieron una pastilla, una cada ocho horas. Salió del consultorio conteniendo la risa al ver las caras, y al día siguiente, caminando hacia el avión, iba pensando que menos mal que se había tomado dos, porque si no no subía la escalerilla.

Sobre los puentes empezó lo que Sepe tituló, arriba de todo su parte y con comillas, «Una noche para el olvido».

Fueron a atacar en dos olas: Castor y Hacha adelante, Charrúa y Sepe atrás. Las bombas de Sepe no salieron en la primera pasada. Trepó, encaró la segunda.

En el suelte de las bombas, hubo un accidente y las bombas explotaron.

Volvió a salir, se reunió en altura con los otros tres, encaró de nuevo, y en la segunda ola le pasó exactamente lo mismo.

Nuevamente, mis bombas estallaron al dejar los soportes.

Dos salidas, dos aviones, ninguna bomba en ningún puente.

Hacha tampoco pudo. Las suyas no salieron en la primera pasada y en la segunda cayeron al costado del puente. Y mientras estaba en eso avisaron por radio que había cazas enemigos en la zona.

Siento impactos en mi avión y me ordenan dirigirme a Krasnodar Central en vuelo rasante. Pero soy alcanzado por un MIG-19. Alcanzo a eyectarme y llegar a pie a la base.

Castor tuvo el viento en contra en el sentido literal. Bajó a atacar, vio a Sepe entrar antes, y mientras se acomodaba el viento lo sacaba una y otra vez de la senda.

Sobre el final del picado, veo fuego de cañones desde mis seis que esquivo de casualidad, pero me distraen de recuperar el avión y no logro salir.

Charrúa venía atrás de él. Los radares de contramedidas los estaban iluminando de manera intermitente y no tenían nada a la vista; supuso que sería algún radar de la zona. Vio a la primera sección atacar, dar en el blanco y no romper nada.

Cuando me estoy acomodando para entrar escucho un estallido y fue lo último que vi.

Arriba, mientras tanto, la escuadrilla de caza estaba en el peor combate de la campaña hasta ese momento, y volaba A-4 -no F-5- contra MiG-15 primero y MiG-19 después.

Alma bajó dos en el primer vuelo y dos más en el segundo. En el medio intentó asistir a Pepper, que estaba trezado con uno, y el MiG se estrelló solo durante la pelea. Después el AWACS cantó cuatro contactos desde el norte, fueron con Goye y Pepper, resultaron Su-17, cayeron dos. Llegó Balker y bajó un tercero. Y entonces:

Luego entro en combate sobre el lago con un MiG, pero en una mala maniobra me estrello contra el agua.

Balker había empezado su día rompiendo el avión él solo.

Hago dos cruces pero en un giro termino rompiendo el avión a demasiadas G.

Volvió, encontró a dos compañeros peleando contra un MiG-19 que terminó derribando Pepper, y siguió patrullando solo hasta cruzarse con otro que venía distraído. Lo bajó con cañones. En la

tercera salida llegó a donde Alma peleaba contra los Su-17, largó tarde los tanques de combustible y recién ahí pudo acomodarse; el Su giró a la izquierda y una ráfaga le cortó un plano.

Pepper hizo dos, y del segundo dejó la mejor descripción de lo que es pelear con un avión que no está hecho para eso.

Se produce una larga y trabajosa lucha de energía y maniobras. Mis dos misiles no dan en el blanco, por lo que finalmente, luego de mucho transpirar, logro cañonearlo.

Goye no tuvo nada de eso. Lo derribó un Su-17 en el primer vuelo; en el segundo entró en pérdida en una mala maniobra y no llegó a eyectarse. Sus dos partes tienen la misma línea de cierre, la más corta de todo el expediente.

Piloto: muerto.

Tucán salió solo, a alcanzar a Alma y a Pepper que ya estaban en zona. Llegó, patrulló, no encontró nada y volvió al portaaviones. Y ahí el mar de Laponia estuvo a punto de cobrarse la última.

Apontando pego fuerte contra la cubierta y rompo el tren. No engancha. Logro saltar antes de que el avión caiga al mar. Soy rescatado por el helicóptero de las heladas aguas.

Y con todo eso -con la mitad de los aviones en el fondo, con Sepe reventando sus propias bombas dos veces, con Castor y Charrúa muertos en la primera ola, con Hacha caminando de vuelta a la base- alguien tenía que romper los puentes.

Charrúa volvió a salir. Primera pasada, las bombas no salieron. Trepó y entró por el otro extremo: cayeron a la izquierda, al agua. Trepó de nuevo. Y en el medio de eso escuchó algo por la radio que quedó anotado en su parte, y que es lo más humano que tiene este capítulo.

Se escuchan los improperios de Castor y que sus bombas no se arman.

Tercera vuelta. Esta vez el selector estaba bien, esperó la señal de la computadora y apretó.

Salen mis bombas, haciendo que el avión se sacuda y a la vez se vea liberado. Dan de lleno casi en el medio del puente, destruyen una sección.

La columna estaba a quinientos metros del lugar.

Después vino el helicóptero. Charrúa vio a Castor subir y bajar sin entender qué hacía, le preguntó por radio, y Castor le contestó que había un Mi-8. Se sumó al show. Le entró de costado, le pegó varias veces y no cayó. Castor -que había descubierto que un helicóptero da tan poco calor que los misiles no lo enganchan- le largó uno que erró, otro que impactó y lo tiró a tierra, y con el segundo helicóptero repitieron entre los dos hasta verlo aterrizar de emergencia echando humo negro.

Hacha, que ya había gastado sus bombas contra el pasto, hizo lo único que le quedaba: dos pasadas de cañón sobre la columna hasta agotar la munición. Dos camiones.

Volvían todos a repostar. Hacha aterrizó, un caza aterrizó, Castor protestaba una vez más por el viento, y Charrúa esperaba turno pidiendo permiso a la base.

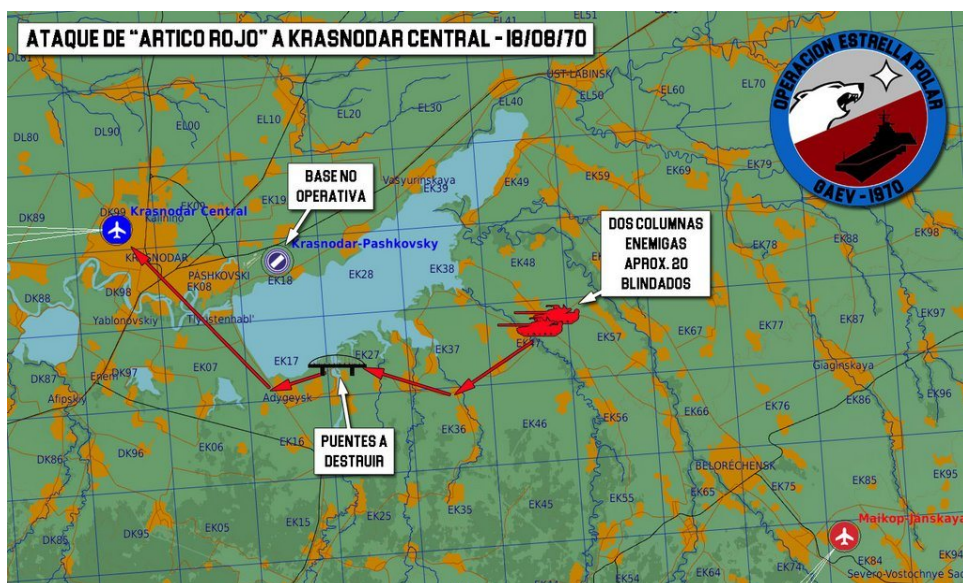
Cuando estoy pidiendo permiso y esperando el turno me impactan. Nuevamente no lo veo entrar, y me deja sin controles. Salto.

Cayó cerca de la base y se fue caminando. Lo esperaban Castor y Hacha.

De ese día quedó una sección de puente en el fondo del río y una columna blindada frenada a quinientos metros de cruzarlo. Pocos días después, en un despacho de Murmansk, un teniente coronel soviético iba a leer ese informe en voz alta, sin levantar la vista, delante de una capitana en posición de firmes.

Los imperialistas destruyeron un puente clave para el acceso a Krasnodar y con eso inmovilizaron temporalmente la ofensiva de ARTICO ROJO. Nuestra Fuerza Aérea no pudo hacer nada para evitarlo.

Lo tiró un tipo con fiebre, que se había tomado dos pastillas para poder subir la escalerilla, en su cuarta pasada, después de que se le trabaran las bombas dos veces.



Mapa de situación



El puente destruido por el GAEv evitó la pérdida de KRASNODAR.

Tocar el timbre

La Fuerza de Tareas se partió en dos. El ARA 25 de Mayo se fue al oeste con la Escuadrilla de Ataque; el ARA Independencia quedó al este con la de Caza. Ocho A-4 operativos en cada uno.

A Ataque le tocaba salvar tres plataformas petrolíferas de dos oleadas de lanchas rápidas -la primera a media hora, la segunda a una- y encima buscar un submarino soviético que patrullaba entre dos cuadrículas, sobre el que un Neptune había dejado caer una señal fumígena.

A Caza le tocaba otra cosa, y la orden la decía sin eufemismos.

La Escuadrilla de Caza tiene la tarea de «pinchar» el espacio aéreo enemigo en la zona de MAIKOP para generar la reacción de la Fuerza Aérea Soviética y producirle la mayor cantidad de bajas posibles.

Debajo, en el informe de inteligencia, volvía a estar el inventario antiaéreo de MAIKOP -los Zu-23, los cañones de 88, el Shilka- y una línea más corta.

Probable presencia de ases rusas en MiG-21.

Tucán escribió el briefing y no le puso ninguna vuelta.

Bueno caballeros, la tarea es simple: ir, tocar el timbre y cagarse a trompadas con los rojos.

Después vino la parte seria, la que iba a resultar profética por el lado equivocado.

Volaremos en parejas manteniendo formación defensiva hasta llegar al objetivo. Una vez en combate traten de mantener los binomios: piloto solo es piloto muerto.

Iban en A-4. Cuatro sidewinders, un tanque de ciento cincuenta galones, cincuenta por ciento de combustible. A tocarle el timbre a una escuadrilla de MiG-21.

Del otro lado del mapa, mientras tanto, Castor cerraba su orden de ataque con una advertencia que ese día valía doble.

Nuestros hermanos de caza están cumpliendo otra misión. Esta vez nuestras espaldas son nuestro problema: no dejen de mirar a sus seis, vuelen cerrado y rompan todo lo que encuentren pintado de rojo. Señores, a sus aviones.

Sólo que Ataque no eran ocho. Ni cuatro.

El maldito virus que tiene a toda la tripulación resfriada agarró a toda la escuadrilla. A último momento sólo el CC Baco y los GU Hacha y yo estamos autorizados a volar por el médico.

Y todavía faltaba uno.

A segundos de despegar, el CC Baco empieza a estornudar. Otro abajo.

Así lo contó Sepe. Hacha lo contó distinto -dice que escuchó por radio que Baco abortaba por problemas técnicos en los comandos- y las dos versiones quedan, porque las dos las escribió alguien que estaba ahí. Lo que no se discute es el número: quedaron dos aviones para dos oleadas de lanchas rápidas, tres plataformas y un submarino.

Subieron a cinco mil pies, pusieron rumbo 095 y se repartieron la búsqueda: Sepe al norte, Hacha al sur.

Apenas unos minutos después de separarnos, encuentro las lanchas.

Sepe entró con los gunpods y la primera ráfaga hundió una. La segunda quedó dañada y siguió andando. Avisó por radio, pero Hacha, que ya estaba en zona, no veía nada. Sobre el mar gris, contra el oleaje, una lancha rápida es casi invisible desde arriba.

No logro verlas. Sólo las trazadoras cuando le disparan al avión de Sepe.

Bajó más para poder distinguirlas y redujo la velocidad para no pasarlas de largo. Volar bajo y lento sobre el agua es exactamente la combinación que no perdona.

En un giro pierdo control del avión y me voy al mar.

Sepe se quedó solo. Volvió a entrar, disparó otra vez sin resultado, hizo una pasada más y le dio a otra sin hundirla. Agotó la munición y regresó al portaaviones.

En la segunda salida le tocó el submarino. Es la parte más silenciosa del expediente y su parte no tiene ni una queja.

Di vueltas por el área durante veinte minutos. No pude encontrar nada. Busqué desde dos mil pies, nada. Bajé a mil quinientos, seguí buscando, nada.

Volvió con las doce bombas puestas.

En la tercera encontró a las lanchas ya escapando hacia el norte y hundió una más. Y al volver, con la munición agotada y el trabajo hecho, el mar de Laponia le cobró el día.

Al llegar tuve un toque muy agresivo con cubierta, rebotando con fuerza. Logré eyectarme.

Hacha salió una segunda vez, encontró un helicóptero propio que estaba atacando a las mismas lanchas, alcanzó a dañar una, siguió buscando sin éxito y se accidentó enganchando.

Dos aviones. Tres lanchas hundidas o averiadas de la primera oleada. Las plataformas, en pie.

En MAIKOP, mientras tanto, ya habían tocado el timbre.

Los cuatro A-4 llegaron a la zona y estuvieron un rato dando vueltas, evitando la base. Después Pepper cantó cuatro estelas a la una.

Lo que siguió duró menos de lo que tarda leerlo. Pepper no llegó ni a verlos.

Antes de siquiera verlos me impacta un misil.

Goye tampoco.

Antes de poder ponerme en posición de atacar me alcanza uno de sus misiles y me derriba.

Tucán largó un misil de frente y le explotó adelante. Después sólo hubo radio.

Sólo escucho a mis compañeros caer. MiG-21 con misiles de todo aspecto: tarea difícil para el A4. Fuimos todos derribados. Logro eyectar.

Alma quedó último, con el avión todavía respondiendo después de sentir un impacto cerca, y anotó la frase que resume la misión entera.

Realizo maniobras evasivas pero poco puedo hacer contra cuatro MiG-21.

Cuatro aviones de ataque contra cuatro interceptores con misiles de todo aspecto. La Fuerza Aérea Soviética reaccionó, que era exactamente lo que la orden pedía, y la escuadrilla de caza del GAEv dejó de existir en un par de minutos.

Pero en KRASNODAR CENTRAL había F-5 de reserva, y esa era la otra mitad del plan.

Salieron todos juntos otra vez. Llegando a MAIKOP había un solo contacto, aterrizando, y lo bajó el líder. Después se quedaron orbitando, mirando la base, hasta que vieron movimiento: cuatro aviones rodando hacia la cabecera.

Ahí Tucán tomó la decisión que le dio vuelta el día.

Doy la orden de esperar y agarrarlos en el aire con poca energía.

Un avión que acaba de despegar no tiene velocidad ni altura ni nada. Se quedaron arriba esperando que salieran de a uno.

Goye derribó un MiG-21 en pleno despegue y después le pasó cañones a un Su-17 detenido en cabecera, dejándolo inutilizado y tapando la pista para que no despegara ninguno más. Pepper le pegó con misil al último que salió y también cañoneó a uno que había quedado parado. Alma pidió el turno dos, Goye se le adelantó y le hizo gastar un misil al pedo; entonces extendió, se fue a ayudar a Tucán -que estaba peleando con el primer contacto- y lo derribó para que pudiera zafar.

Tucán entró al primero, le largó un misil que salió para cualquier lado, y la antiaérea de la base lo encontró.

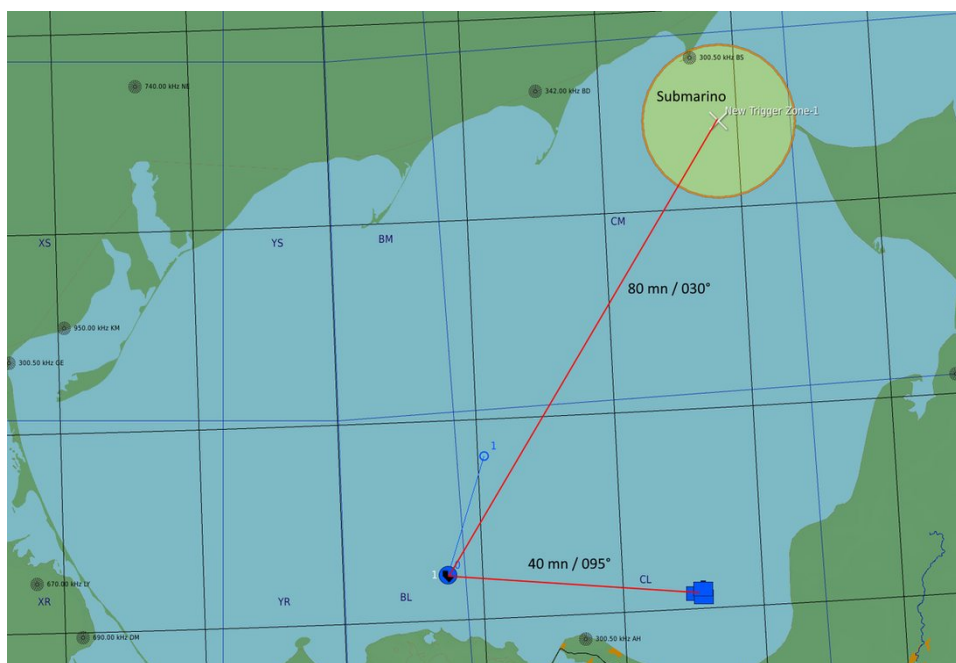
Me impacta la AAA. Rompo y me dirijo a Krasnodar. Me quedo sin combustible antes. Eyecto.

Pepper se quedó sin combustible cerca de la pista, giró para bajar en la más cercana, entró en pérdida justo antes de tocar y rompió el tren derecho y la punta del ala. Goye llegó, aterrizó, calculó mal el largo de la pista y volcó.

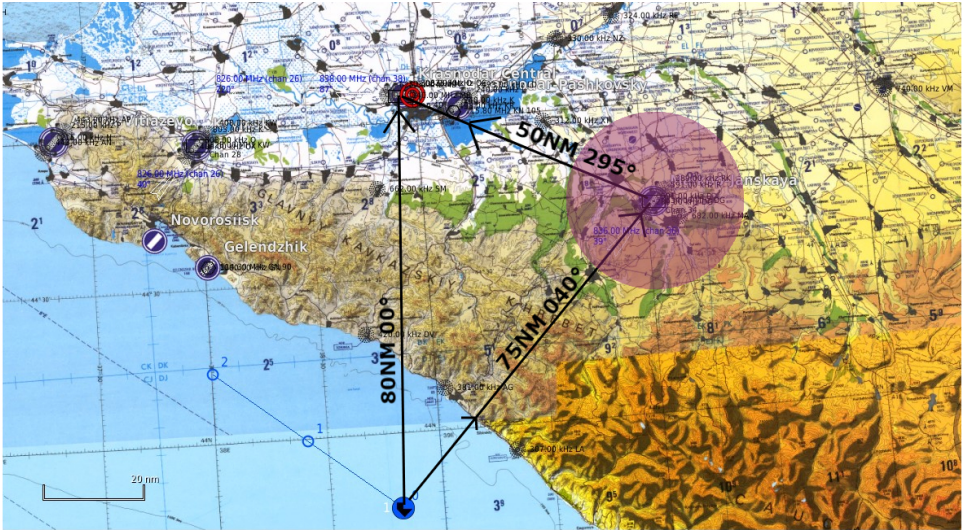
Seis A-4 volaron ese día: los cuatro de Caza y los dos que le quedaron a Ataque. Ninguno volvió entero. De los F-5 de reserva volvió el de Alma.

Y sin embargo, en la cuenta que llevaban en Murmansk, ese día tampoco les cerró: un MiG-21 derribado en final, otro en pleno despegue, un Su-17 en el aire y otro tapando su propia pista.

Habían ido a tocar el timbre. Los atendieron.



Situación de la escuadrilla de ataque - Castor



Plan de la escuadrilla de caza - Tucán

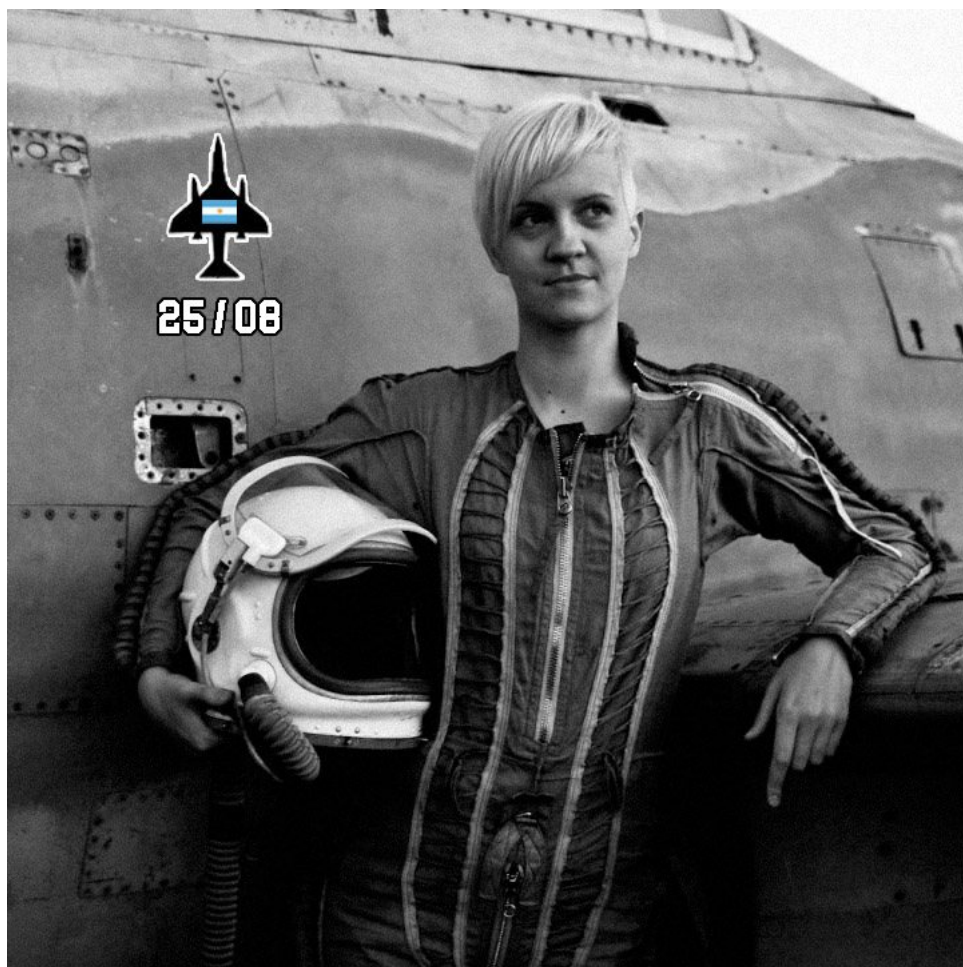
Lo que se rompió el 28 de agosto

Viveka Pavlova había sido ascendida. Frente al espejo podía ver las nuevas tiras de capitana que le adornaban el cuello de la chaqueta. Lo que también podía ver eran sus ojos hinchados y las lágrimas bajándole por las mejillas.

No podía creer que Smirnova estuviera muerta. Había estado estupenda en el primer combate: había derribado un Skyhawk imperialista, igual que ella misma, y al término del encuentro dejó que el resto de la escuadrilla aterrizara primero. Eso la condenó. No pudieron vencerla en el aire y tuvieron que dispararle mientras estaba en final, a pocos metros de la pista.

Ahora la habían ascendido para ocupar su lugar. Pero qué importancia tenía ese premio, o las felicitaciones por su victoria aérea, si Nika ya no estaba. Se lavó la cara, se colocó los lentes de sol y salió del baño. Había mucho trabajo por delante: Moscú mandaba otra piloto de caza, la primer teniente Katya Dalenkova, y ella debía planear la siguiente misión.

¡Por la tumba de Lenin! ¡Juro que lo voy a encontrar!



Primer teniente Katya Dalenkova (izq) y capitana Viveka Pavlova (der). Fotos de archivo.



Capitana Viveka Pavlova y la recién llegada Primer Teniente Katya Dalenkova

A ciegas

Once de la noche. Siete grados bajo cero, despejado, seis nudos del nordeste. Una sola base operativa: KRYMSK. Una sola escuadrilla, y el nombre no lo eligieron por casualidad. BRUJA.

El objetivo era MAIKOP: dejarla inoperativa. El informe de inteligencia tenía un solo renglón y ya lo sabían de memoria.

La defensa antiaérea de la base enemiga de MAIKOP volvió a ser reforzada.

Castor escribió el plan y la primera línea decía todo lo que hacía falta saber sobre lo que se venía.

Al ser un vuelo nocturno, no están dadas las condiciones para formar.

Iban a salir de a uno, cada uno por su cuenta, y encontrarse sobre el objetivo. Dos configuraciones: unos aviones cargaban bengalas en los soportes alares y hacían de iluminadores; los otros iban con todo bombas. Los iluminadores debían llegar primero, bajar hasta seis mil pies diez millas antes del blanco, tirar todas las bengalas en una sola pasada y volver a subir. Los bombarderos entraban después, máximo dos entradas, y nunca soltando por debajo de seis mil pies.

Todo eso estaba pensado para que se pudiera ver. No alcanzó.

Castor y Tucán llegaron primero y quedaron mejor ubicados para iluminar, así que bajaron a seis mil pies e hicieron lo que Castor anotó con una frase que le queda bien a la noche entera.

Descendimos a unos seis mil pies e hicimos de día a la base.

Después recuperó altura y empezó a buscar blancos. Y ahí el avión dejó de ser un avión.

Empiezo un descenso que en ningún momento paso de velocidad ni G, pero estaba muy «histérico» el avión para controlar. La altura descendía con rapidez, por lo que empiezo a llamar con trim para evitar pasarlo de G, pero ya a baja altura se me descontrola y entra en un rolido que no pude recuperar. Estrellándome.

Tucán tiró su primera pasada contra la pista y las bombas cayeron al lado. En la segunda bajó más de lo que debía para verla mejor.

Bajo demasiado y soy alcanzado por el Shilka.

Ese Shilka estaba en el informe de inteligencia de dos misiones atrás, en la lista de todo lo que los rusos habían puesto en MAIKOP después de que el GAEv volviera a agujerearles los cazas en la pista.

Sepe entró cuatro veces. La primera bomba cayó a treinta metros a la derecha de la pista. Trepó, esperó que entraran Charrúa y Tucán, se volvió a mandar y otra vez pegó afuera.

Las trazantes de la AAA están alrededor mío, no me pegan.

Dos pasadas más, sin resultados. Declaró winchester y volvió.

Charrúa resumió su primer vuelo en once palabras, que es lo que se puede decir cuando no viste nada.

Salimos, hice mis pasadas, soy alcanzado, logrando saltar. Piloto: ok, salto en zona enemiga.

Volvieron a salir todos. Charrúa tuvo problemas técnicos y se quedó en tierra un rato, así que Castor salió con Tucán y dejó dicho que Sepe saliera con Charrúa cuando el avión estuviera listo. Sobre el objetivo, la segunda vez, no había absolutamente nada.

Llegados al objetivo, la visión era nula. Arrojo un par de bengalas para tener un panorama aproximado, recibo un cálido saludo de la AAA de la base, recupero altura y con algo ya de visión arrojo el resto.

Hizo varias pasadas soltando todo lo que llevaba. Su parte termina con la línea más honesta de toda la campaña, y es una línea que muy poca gente escribe.

Hago varias pasadas arrojando mi armamento, pero desconozco completamente el éxito o no de las bombas.

Y abajo, en el renglón de resultados, donde los demás ponen camiones y tanques:

AGK: desconocido.

Sepe salió solo. Entró al blanco por el sur y no encontró la base.

No se ve nada, apenas se ven las luces azules de taxi.

Calculó dónde tenía que estar la pista y soltó las veintiséis bombas juntas, todas de una vez, sobre un punto estimado en la oscuridad.

No llegué a ver el resultado.

De vuelta a KRYMSK se desorientó y se fue al suelo.

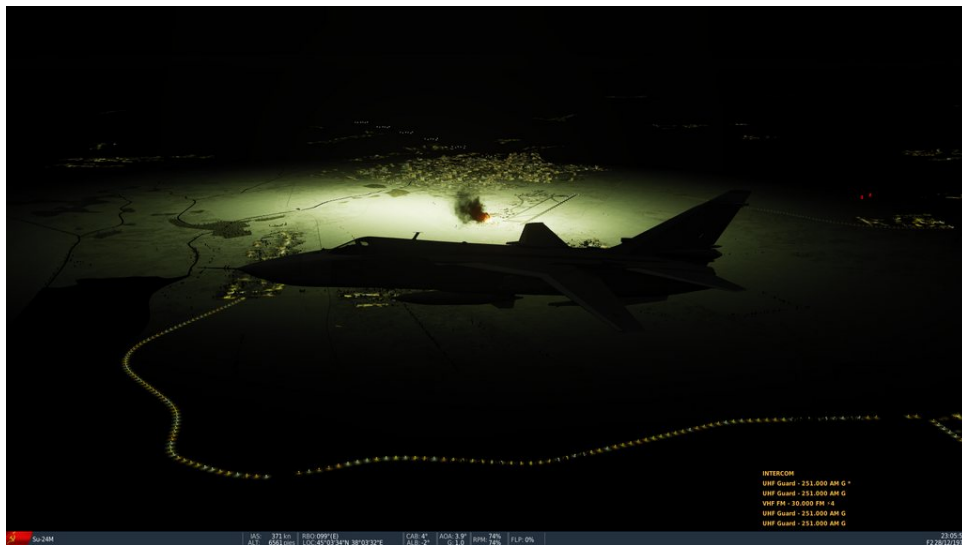
Tucán, en su segunda pasada de esa segunda salida, fue el único que vio algo con certeza: le pegó a un depósito de combustible y el depósito se incendió. Después hizo más pasadas, inefectivas, y volviendo a la base perdió el control del avión y se eyectó antes del impacto. Cayó en campo enemigo.

Charrúa destruyó un camión y volviendo entró en barrena plana; saltó en zona amiga.

El resultado conocido de la noche: un depósito de combustible ardiendo y un camión. El resultado real, nadie lo sabe. Lo que sí quedó registrado es que de los cuatro aviones que atacaron MAIKOP esa noche no volvió ninguno entero, y que los dos que llegaron a tierra propia lo hicieron colgando de un paracaídas.

Días después, el informe de inteligencia de la Armada iba a incluir tres fotografías de esa noche. En una se ven los A-4 entrando iluminados por las bengalas. En otra, la pista de KRYMSK bajo el ataque de los Su-24 soviéticos, con las llamas de un depósito iluminando la salida de los propios. Y la tercera tiene un epígrafe de cuatro palabras.

De regreso a casa con daños por la AAA.



1) El enemigo ataca la pista de KRYMSK con sus Su-24. 2) Las llamas de un depósito iluminan la salida de los A4.



1) El enemigo ataca la pista de KRYMSK con sus Su-24. 2) Las llamas de un depósito iluminan la salida de los A4.



Los A4 atacan MAIKOP iluminados por las bengalas.

Dos batallas al mismo tiempo

El informe de inteligencia de esa orden explicaba, por fin, contra quién estaban peleando.

Los soviéticos ya apoyan directamente el avance de ARTICO ROJO. En esta ofensiva en pinza buscarán llevar la línea de frente a las puertas de la ciudad de KRYMSK.

La pinza tenía dos brazos y el Escuadrón tuvo que atender los dos a la vez.

Por tierra venían tres columnas de blindados sobre KRASNODAR CENTRAL. La orden le ponía número al problema: si no se las frenaba, los blindados llegaban a la pista en una hora. Por el este venía un asalto helitransportado soviético sobre la estación de trenes de CHERNOMORSKIY, y ahí el plazo era el mismo.

A cada mitad del Escuadrón le tocó un brazo. La Escuadrilla BOTA, de ataque, salía de KRASNODAR a defender su propia base. La Escuadrilla LANZA, de caza, salía del ARA Independencia a cortar los helicópteros.

Castor escribió cuatro líneas y no le hizo falta más.

Muchachos, no hay tiempo que perder. De no parar esas tres columnas perdemos la base de Krasnodar y nuestras posibilidades de éxito a futuro serán muy difíciles.

Y una precisión que define todo el resto del capítulo: el objetivo estaba a menos de veinte millas. Se podía atacar, aterrizar, rearmar y volver a salir sin parar.

Krasnodar

Sepe voló siete veces.

La primera columna estaba muy cerca desde el principio. Castor repartió una a cada piloto y a Sepe le tocó la más pegada al aeródromo: picó, soltó, destruyó un camión. Segunda pasada, nada. Tercera, nada. Winchester y a rearmar.

Volvió con nueve cohetas. Y ahí ya no había navegación que hacer.

Entre decolaje y ataque hubo menos de un minuto.

Vació ciento setenta y un cohetes en tres pasadas. Varios vehículos averiados, ninguno destruido.

Tercera salida, con bombas otra vez. La frase con que la abre no necesita explicación.

El enemigo se ve antes de subir el tren.

Destruyó un T-55. En la cuarta, cuando volvió a despegar, la primera columna ya no estaba cerca de la base: estaba en el alambrado.

Apenas decolé, viré 180 y quedé enfilado con esa columna.

Ahí sacó un camión de combustible, un Ural y un blindado PT-76. En la quinta, la columna del alambrado se distinguía sola.

Era fácil de distinguir porque se elevaba una columna de humo negro.

Intentó un giro muy cerrado para poder tirar sobre ella otra vez, no pudo recuperar la maniobra y el avión patinó sobre el campo. Se eyectó. Y entonces hizo lo que hay que hacer cuando la guerra está a mil metros de la pista.

Corrí hacia la pista, por radio pedí que me preparen otro avión. Al llegar, me subí y volví a salir.

En esa sexta salida, mientras estaba atacando la columna más lejana, le llegó el aviso por radio.

Castor y Hacha avisan que Krasnodar estaba invadido.

Se fue a KRYMSK. Volvió a salir una séptima vez, y en el despegue entró en pérdida y se eyectó otra vez.

Siete vuelos. Dos eyecciones. Dos camiones Ural, un T-55, un camión de combustible y un PT-76.

Castor no llegó a la segunda. En la primera pasada volvió a pelear con el viento como en los puentes, y esta vez la columna no lo perdonó.

Descargo las bombas pero muy cerca del objetivo. El mismo me recibe con una alta concentración de plomo y me aniquilan.

Después voló varias veces más y no las contó de a una: dejó la lista de lo que rompió y nada más. Dos GAZ-66, tres PT-76, dos camiones de combustible ATZ-5, dos ATMZ y un T-55.

Hacha tuvo el momento que cierra la jornada. En su tercera salida hizo varias pasadas, primero con bombas y después con cohetes, y le pegó de lleno a cuatro tanques. Aterrizó sin novedad. Y mientras rodaba a plataforma, en su propia base:

Cuando me dirijo a plataforma comienzo a recibir impactos de vehículos hostiles que lograron ingresar a la base.

KRASNODAR CENTRAL se perdió. La habían defendido despegando y aterrizando en la misma pista que estaban atacando, hasta que los tanques entraron por el alambrado y empezaron a dispararles a los aviones en la playa de estacionamiento.

Chernomorskiy

A cuarenta millas de ahí, al mismo tiempo, la escuadrilla de caza tenía el mejor día de toda la campaña.

Salieron del Independencia en A-4 con cuatro sidewinders cada uno, con Alma liderando. El AWACS les cantó contactos bajos y ahí estaban: ocho helicópteros soviéticos yendo a tomar la estación de trenes.

Nos hacemos un festín derribando a todos.

Ocho de ocho. Alma se llevó tres, Goye dos, Balcer uno, Tucán uno. Los helicópteros bajaron a ras del bosque para esconderse y ahí se volvieron difíciles de ver; los compañeros de Goye se quedaron sin munición y quedó él con dos misiles y un solo helicóptero volando. Lo bajó.

El asalto helitransportado sobre CHERNOMORSKIY no llegó nunca a CHERNOMORSKIY.

Después fueron a KRYMSK, cambiaron los A-4 por los F-5 que los esperaban ahí, y salieron a lo segundo que decía la orden: pinchar las defensas de MAIKOP.

A mitad de camino les cayeron cuatro MiG-21 desde gran altura. Alma bajó uno de frente con un sidewinder, se trenzó con el segundo, y un tercero se le puso atrás.

Antes que Balcer pueda auxiliarme me derriba con un misil.

Balcer impactó varias veces a un MiG-21 en un frontal, que cayó más tarde, y alcanzó a otro en ascenso con dos ráfagas hasta que el piloto se eyectó. Goye sumó dos MiG-19 en dos salidas distintas. En la tercera salida encontraron un PAC de MiG-19 y los sorprendieron por las seis: cayeron todos.

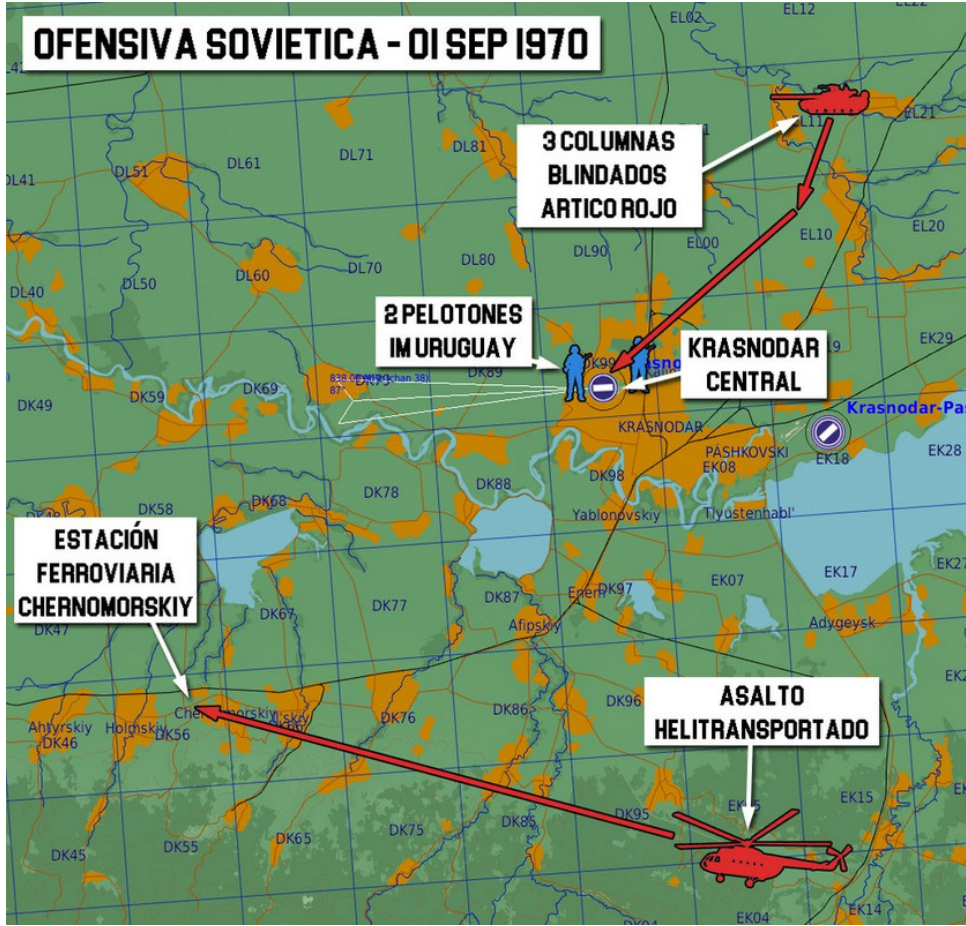
Y en esa tercera hay un detalle que cuenta cómo se peleaba realmente. Balcer detectó los contactos y se fue encima de ellos, pero tenía la radio rota y no pudo avisar.

Al tener un desperfecto en la radio no puede avisarnos, pero seguimos sus trazadoras y encontramos a los migs enemigos.

Le siguieron los tiros.

Ese día el Escuadrón perdió una base y ganó el cielo. Ocho helicópteros, cinco MiG-21 y tres MiG-19, contra tres columnas blindadas que llegaron igual.

Pocos días después, en el informe de inteligencia de la Armada, iban a aparecer las fotos de los dos frentes en la misma página: los A-4 de caza volviendo de eliminar el asalto aerotransportado, y al lado, el daño que traían encima después de cruzarse con los MiG-21.



La ofensiva soviética en pinza sobre KRASNODAR (mapa del briefing)



- 1) Regreso de los A4 de Caza luego de eliminar el asalto aerotransportado enemigo. 2) y 3) Daños luego del enfrentamiento con los MIG21 soviéticos.



- 1) Regreso de los A4 de Caza luego de eliminar el asalto aerotransportado enemigo. 2) y 3) Daños luego del enfrentamiento con los MIG21 soviéticos.

La base propia

La orden es casi idéntica a la de la noche anterior sobre MAIKOP. Once de la noche, cinco bajo cero, despejado. Una sola base operativa, KRYMSK. Una sola escuadrilla, BRUJA otra vez. Y un objetivo.

La Escuadrilla BRUJA atacará las instalaciones de la base enemiga de KRASNODAR CENTRAL con el objetivo de dejarla inoperativa.

Base enemiga. Tres días antes habían despegado y aterrizado en esa pista veinte veces en una tarde para defenderla, hasta que los tanques entraron por el alambrado y les dispararon mientras rodaban a plataforma. Ahora KRASNODAR CENTRAL figuraba en el renglón donde antes decía MAIKOP, y el informe de inteligencia decía lo mismo que había dicho de MAIKOP.

La defensa antiaérea de la base enemiga de KRASNODAR CENTRAL fue reforzada.

Castor escribió el plan en cuatro líneas porque ya lo habían hecho.

Se realizará procedimiento similar al anterior ataque nocturno.

Cuarenta millas desde KRYMSK, rumbo 76, doce mil pies. La primera sección que llegara bajaba a seis mil, iluminaba, y los demás atacaban. Máximo dos entradas, nunca por debajo de seis mil.

Y otra vez, como en MAIKOP, casi nadie vio nada.

Sepe soltó tres Mk-83 en la primera corrida y cayeron largas; en la segunda descargó diez Mk-81 sin poder ver el resultado. En la segunda salida las bombas no salieron, recuperó del descenso y fue a buscar el blanco por atrás.

Busco el blanco sobre mis seis, me desorienté y caí.

Tucán hizo tres vuelos y de los tres sólo puede decir lo mismo dos veces: pasadas inefectivas. En el segundo metió dos Mk-83 en la pista. Nada más.

Charrúa salió solo y llegó tarde, con los demás ya atacando. Tiró las bengalas y quedaron mal.

Ilumino pero quedan muy en la ciudad. Hago una pasada, pienso que mis bombas salieron.

Piensa. No sabe. Y volviendo pasó lo que en una noche así tenía que pasar tarde o temprano.

La computadora me tira un vector erróneo y termino lejos de la base. Por desorientación me estrello.

Castor tuvo demoras técnicas y después varias salidas, con resultados que él mismo califica de mixtos: daños importantes en una plataforma y en un conjunto de hangares, con un incendio grande. Su renglón de resultados es, de nuevo, el más honesto de la noche.

AGK: a determinar por fotografía satelital o recon.

Balker fue el que dejó las dos imágenes que se quedan. En su primera salida hizo un par de pasadas con iluminante y bombas, y una de ellas habría pegado en la pista principal. Volviendo a KRYMSK no necesitó buscar la base.

Regreso a KRYMSK donde las llamas de un ataque enemigo sirven como faro de señalización.

Encontró el camino a casa por el incendio que le estaban haciendo los rusos a su propia base. Aterrizó y reventó el neumático izquierdo. En la segunda salida sus bombas cayeron entre refugios y parkings y al costado de la pista, sin daños de consideración, y volvió con el piloto automático puesto.

Vuelvo a romper una cubierta en el aterrizaje.

Lo único indiscutible de la noche lo hizo Sepe en su tercera salida. Llegó cuando el blanco estaba perdiendo iluminación, tiró cuatro bengalas a cuatro mil pies y vació las cuatro cohetas laterales sobre la pista. Trepó, habilitó las centrales y estaba encarando de sur a norte cuando vio algo abajo.

Veo un cañón AA hacer fuego sobre otro avión. Por la cantidad de munición debe ser el Shilka.

Lo tenía apenas desviado del rumbo. Corrigió y le vació los doce cohetes encima.

Un Shilka menos. Ese era exactamente el tipo de cañón que había bajado a Tucán sobre MAIKOP dos noches antes, cuando se acercó de más para ver la pista.

Chernomorskiy

Los efectivos de ARTICO ROJO habían llegado por fin a la estación de trenes. Unos treinta hombres. La orden decía cómo se la iban a sacar.

El objetivo de la misión es recuperar CHERNOMORSKIY mediante un asalto helitransportado. La fuerza de asalto de la OTAN estará compuesta por cuatro helicópteros UH-1H que transportarán dos pelotones reforzados de Infantería de Marina uruguaya -veinte hombres- más suministros.

Veinte uruguayos contra treinta guerrilleros, bajados de cuatro helicópteros en un descampado. Todo lo que el GAEv podía hacer era llegar antes, limpiar lo que pudiera y cuidarles el cielo mientras desembarcaban.

Era el 8 de septiembre. Tres grados bajo cero, nubes dispersas con base a quince mil pies.

La estación

Sepe, Hacha y Charrúa despegaron de KRYMSK por la cabecera 22 y llegaron apenas un momento antes que los helicópteros.

Mientras los helos desembarcaban al personal, Charrúa ya estaba sobre el blanco e hizo su primera pasada.

Entró Sepe atrás, Hacha tercero. Tres pasadas cada uno sobre una estación de trenes con veinte uruguayos bajando a menos de cien metros. Hacha buscó el edificio más grande, centró la mira y soltó demasiado abajo.

Largo las bombas a poca altura y soy víctima de mi propia onda expansiva. Las bombas dieron en el blanco pero caí en la maniobra.

Un depósito y doce soldados enemigos, y su propio avión reventado por sus propias bombas.

Charrúa y Hacha declararon winchester y se volvieron a rearmar. Sepe estaba encarando una última pasada cuando pasó lo único que importaba de toda la mañana.

Estaba encarando una última pasada cuando los IM uruguayos lanzaron humo verde.

Humo verde es la estación tomada. Los veinte hombres estaban abajo, adentro, y ya no hacía falta seguir tirando.

En su lista de resultados de ese vuelo, Sepe escribió lo de siempre.

AGK: no pude verificarlo.

El cielo

Arriba, la escuadrilla de caza tuvo el día más largo de la campaña.

Salieron los cuatro -Tucán al frente, con Balker, Alma y Goye- y estaban orbitando la estación cuando el AWACS cantó contactos. Cuatro MiG-19 entrando. Los bajaron a los cuatro. Tucán se llevó dos: al primero le tiró un misil que esquivó, lo persiguió con cañones y lo dejó humeando en vuelo nivelado, lo soltó para ir a ayudar a un compañero, y al segundo lo derribó con cañones después de mucha maniobra.

Balker bajó otro. Y entonces, mientras Tucán y él volvían a repostar, Alma y Goye quedaron solos sobre la estación y el AWACS avisó de contactos al norte.

Eran bombarderos Tu-22. Del mismo tipo que había inutilizado la pista de KRASNODAR un mes antes, el que en el primer informe de inteligencia figuraba como el que llegó, cumplió y volvió sin que nadie pudiera tocarlo.

Derribo al primero y escolto a Goye mientras despacha al segundo.

Goye alcanzó al suyo casi encima de KRYMSK, ya llegando a casa. Aterrizó, perdió los frenos y se estrelló al final de la pista.

Después fueron a MAIKOP, a lo de siempre. Cuatro MiG-21 los estaban esperando y ahí empezó lo que en el parte de Alma se lee como una lista de socorros.

Logro derribar a uno con un sidewinder. Me dispongo a ayudar a Tucán pero me dice que tiene la situación controlada, por lo que asisto a Balker y logro derribar al mig que lo perseguía.

Subió a cubrir a Tucán. No llegó.

Vuelvo y gano altura para cubrir a Tucán. Lamentablemente es derribado.

El MiG que lo bajó se fue atrás de Balker y le tiró dos misiles que no impactaron.

Logro derribar al agresor con mi último sidewinder.

Tres MiG-21 en un solo vuelo, dos de ellos sacándoselos de encima a otros. En la tercera salida cayeron cuatro MiG-19 más: Alma y Goye se fueron por los tres que se abrían al sur.

En dos minutos y medio los despachamos.

Alma cerró el día con siete derribos: un MiG-19 y un Tu-22 en el primer vuelo, tres MiG-21 en el segundo, dos MiG-19 en el tercero. Días después, el Estado Mayor iba a publicar un boletín naval por esas siete aeronaves, con una foto de archivo y una fórmula que en su caso no era de compromiso: acorde a las más altas tradiciones del Servicio Naval.

Balker no derribó nada en su segunda salida y volvió contento igual.

Ninguno por mi parte, pero vuelvo feliz por haber esquivado dos misiles.

En la tercera se le acabó la suerte. Después de una tijera interminable lo alcanzaron dos veces antes de que se lo pudieran sacar de encima.

Salto y caigo prisionero.

La pista

Quedaba el objetivo secundario de Ataque, y era el que se les venía negando hacía una semana: la pista de KRASNODAR CENTRAL, la base que habían perdido y que dos noches de bombardeo a ciegas no habían logrado inutilizar.

Sepe lo intentó desde arriba. Entró a veintidós mil pies, soltó a doce mil, niveló, giró para mirar.

No pude detectar efectos de bombas en la pista.

Entonces cambió de método por completo.

Después del fiasco del vuelo anterior decidí atacar rasante y rápido.

Entró alineado con la pista, bajo y a fondo, y al soltar la primera bomba estalló. El tercer avión del día.

Salió por cuarta vez, y esta vez el avión tiraba para la izquierda. Revisó: el soporte cuatro tenía una sola bomba en lugar de dos. Salió igual. Y decidió que la computadora ya no iba a decidir nada.

Esta vuelta decidí tirar las bombas manualmente.

Entró con rumbo 080 y soltó siete.

Seis impactos equidistantes entre la cabecera 08 y el centro de pista.

Escapó, viró, volvió a alinearse en sentido contrario y soltó las cuatro que le quedaban.

Pegaron todas entre la cabecera 26 y el centro de pista.

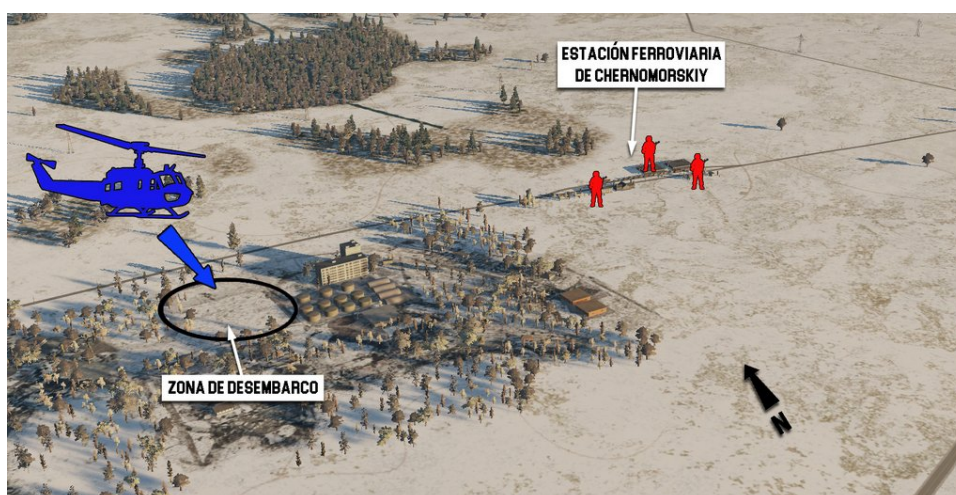
Y ahí, después de dos noches enteras de bengalas, de bombas que caían largas, de aviones perdidos por desorientación y de un renglón que decía «AGK: desconocido», su parte anota el resultado en una sola línea:

Pista de Krasnodar inutilizada con diez impactos de Mk-82 distribuidos de cabecera a cabecera.

A mano, sin computadora, con un avión que le faltaba una bomba y tiraba para un costado.



Cabecera del briefing - el asalto aerotransportado de la OTAN



El asalto helitransportado (esquema)



Los IM uruguayos embarcan los UH-1H para dar inicio al asalto.



Los suministros llegan a la zona pero los helos con los IM sufren castigo de armas ligeras. Igual se cumple el helidesembarco.



Los suministros llegan a la zona pero los helos con los IM sufren castigo de armas ligeras. Igual se cumple el helidesembarco.



La Escuadrilla de Ataque lanza sus bombas sobre la estación de trenes capturada y aniquila a casi la mitad de los guerrilleros.



La Escuadrilla de Ataque lanza sus bombas sobre la estación de trenes capturada y aniquila a casi la mitad de los guerrilleros.

El ultimátum

Para el 5 de septiembre la situación en la zona de operaciones era insostenible. Las únicas bases operativas eran ANAPA y KRYMSK. Las fuerzas del GAEv y la Infantería de Marina uruguaya eran claramente insuficientes para detener el avance de ARTICO ROJO y de los medios soviéticos, que ya operaban abiertamente en Laponia.

Ante esa situación, los Estados Unidos evaluaban mandar una fuerza de intervención que sostuviera la línea el tiempo suficiente para que las petroleras evacuaran a su gente. No para ganar: para aguantar mientras se iban.

El 14 de septiembre el USS John F. Kennedy se integró a la Fuerza de Tareas. Ese mismo día el Estado Mayor felicitó al Capitán de Corbeta Alma por haber derribado siete aviones enemigos durante las acciones del 8 de septiembre, y publicó su foto de archivo en el boletín.

Y ese mismo día, del otro lado de la línea, en la base aérea de MAIKOP, la capitana Viveka Pavlova colgaba el teléfono y sentía que la acidez le ganaba la garganta.

Lo que le había dicho el teniente coronel Fiodor Mendelev la había dejado entre la espada y la pared: si no obtenía una victoria contundente en la próxima salida de combate, ella y la primer teniente Katya Dalenkova volverían a la Madre Rusia. Un regreso deshonesto, sin dudas. Serían relevadas por pilotos hombres y la oportunidad propagandística de las mujeres se perdería. La responsabilidad de buscar el éxito a todo o nada, y la de representar a su género, la abrumaban.

Abandonó la oficina de comunicaciones y salió a la pista. Comenzaba a nevar, y la belleza de los copos sobre el rojo de los MiG-21 le capturó la atención unos instantes.

Pero no pudo escapar por mucho tiempo de la realidad. La Fuerza Aérea Soviética estaba recibiendo una paliza en Laponia. Sí, ARTICO ROJO había avanzado como nadie se hubiera imaginado un año antes, y el dominio de las empresas petroleras imperialistas estaba próximo a terminar. Pero las bajas propias eran terribles.

Recorrió la línea de cazas listos para despegar hasta detenerse frente al número 69, el de Dalenkova. La joven estaba concentrada hablando con el personal de tierra hasta que advirtió a su superior.

¿Todo en orden, camarada Dalenkova?

¡Sí, camarada capitana! Ansiosa por volver a la acción.

Bien. Necesitamos derribar más aviones imperialistas. Esos Argentinos no pueden estar a la altura de nuestra Fuerza Aérea. La próxima misión de combate nos jugamos el pellejo, Dalenkova. Tengo pensado un plan de acción para sorprender a esos bastardos.



El USS John F. Kennedy integrado a la FT70



El USS John F. Kennedy integrado a la FT70



Foto de archivo del CC Alma.-



Los MIG21 de la capitana Pavlova en combate contra el GAEv.-

La luna

El informe de inteligencia de esta orden es la respuesta del enemigo a lo que había pasado doce días antes.

El enemigo busca acondicionar las dos pistas de KRASNODAR PASHKOVSKY para suplir la pérdida de KRASNODAR CENTRAL. En las últimas horas instaló una potente AAA para defenderlas.

La pérdida de KRASNODAR CENTRAL. Es decir: los diez impactos que Sepe había puesto de cabecera a cabecera, a mano, con un avión que tiraba para la izquierda. Los rusos no pudieron usar más esa pista y se mudaron a otra. Ahora había que romper esa también.

Una sola escuadrilla, BRUJA de nuevo. Hora, la una de la madrugada. Doce grados bajo cero.

Pero esta vez había luna llena.

Después de dos noches de tirar bombas sobre puntos calculados en la oscuridad, de bengalas que caían mal y de aviones que se perdían volviendo a casa, alguien anotó por fin una frase distinta.

Se veía bastante con la luna llena.

Tucán la escribió mejor.

Salgo como tercer elemento en un paisaje espectacular de la madrugada tranquila de Krymsk, con la luna como linterna.

Castor tuvo una emergencia en el despegue y tuvo que abortar; Sepe y Tucán se quedaron orbitando el aeródromo hasta que se les unió, unos minutos después, y recién ahí salieron los tres.

Llegaron a ocho o nueve mil pies con las dos pistas a la vista. Castor se tomó el trabajo que nadie se había podido tomar en las noches anteriores porque nadie veía nada: dio una vuelta entera sobre la base antes de atacar.

Decido sobrevolar la base para determinar el tipo de defensa que tiene y su efectividad, y de la misma manera para poder determinar su ubicación y facilitar las rutas de ataque y salida.

Después repartió: la pista este, la más cercana al agua, para Tucán; la oeste para Sepe. Él se quedó con las instalaciones.

Sepe y Tucán venían con bombas frenadas, así que picaron a pegarse al piso mientras Castor trepaba para tirar desde arriba con las lisas.

Sepe hizo una sola pasada rasante y soltó quince de sus dieciocho bombas.

Doce impactos en pista, distribuidos entre ambas cabeceras.

Con las tres que le quedaban giró a buscar el depósito de combustible y no le pegó. Winchester, a casa.

Tucán entró por la pista del lago, entre cuatrocientos y quinientos pies, y descargó a lo largo de ella.

La mayoría de las pepas entran en ella.

Trepó virando para verificar, cambió a cañones y se puso a buscar algún objetivo más.

Cuando siento un ruido y pierdo el control, precipitándome a tierra.

No dice qué lo alcanzó. A esa altura, sobre una base a la que le acababan de instalar una AAA potente, la lista de candidatos es larga.

El resto de la noche fue el catálogo de siempre. Sepe volvió a salir y le volvieron a estallar las bombas encima. Salió una tercera vez con cohetes, tiró sobre donde estimaba que estaba el depósito -«sin verificar destrucción»-, descargó el resto sobre posiciones de artillería sin resultado, y en el escape final ametralló los hangares de la pista este. En la cuarta, al descargar sobre la plataforma:

Se desprendieron los montajes de las armas.

Escapó a KRYMSK con los soportes colgando.

Tucán salió una segunda vez con bombas de más peso, esta vez sin rasante: se elevó, apuntó, y fue soltando de a pares o de a una hasta sacar dos camiones.

Castor hizo tres ataques enteros. En el primero eligió hangares, plataformas y depósitos, porque la poca visibilidad no le dejaba distinguir blancos de valor. En el segundo tiró todas las bombas sobre un conjunto de hangares. En el tercero le puso las de mayor poder a una plataforma y con las que le sobraban colaboró en romper la pista.

Sus tres partes terminan igual, tres veces seguidas:

AGK: a determinar.

Y arriba de todo, antes de los tres vuelos, la única línea de resumen que se permitió escribir esa noche:

Afortunadamente no tuve que lamentar bajas.



Cabecera del briefing

Los que no vinieron

El informe de inteligencia vuelve a encadenar todo lo anterior.

Luego de la destrucción de la pista de KRASNODAR CENTRAL, los soviéticos cuentan con MAIKOP como base más adelantada. Ante esta situación, el enemigo decidió reforzar la defensa aérea de la base con una batería SAM SA-2, además de AAA convencional.

Y una novedad que cambiaba la escala de las cosas: los Estados Unidos habían sumado el portaaviones USS John F. Kennedy a la Fuerza de Tareas.

Por primera vez en toda la campaña, el GAEv no iba a estar solo. La misión estaba escrita en tres tiempos y el del medio no era suyo.

La Escuadrilla de Ataque deberá destruir la batería SAM que se encuentra dos millas al sur de la pista de MAIKOP. Una vez destruida la batería SAM, dos escuadrillas de A-4 estadounidenses del USS John F. Kennedy eliminarán la AAA convencional que protege la pista. Consecutivo, la Escuadrilla de Ataque del GAEv procederá al bombardeo de la pista de MAIKOP para dejarla inoperativa.

Ellos sacaban el SAM. Los yanquis barrían la antiaérea. Ellos volvían y rompían la pista.

Había una línea más, al pie del reparto, que también iba a importar.

No habrá cazas estadounidenses en el aire.

El SAM

Castor lo planificó pegado al terreno.

Pasada la cadena montañosa que tenemos a medio camino, deberemos ubicar el río que nos lleva directo a la ciudad de Maikop. Aprovecharemos su curso para volar lo más bajo posible y cubrirnos con el entorno para evitar al SAM.

Salieron con Shrikes antirradar. Sepe iba adelante, y a veinte millas encendió los misiles y empezó a buscar señal.

A quince millas tuve señal clara, me monté en el tono, y a las siete millas lancé dos misiles con ocho segundos de diferencia, ambos bien enganchados.

El primero le pegó a un camión con radar de SA-3. El segundo averió el radar del SAM. Castor, que venía atrás y había captado señal gracias a que Sepe la confirmó primero, largó los suyos y lo remató -mientras le sonaba la alarma de misiles hacia él, que sus chaff lograron desviar.

Sepe dio la vuelta y buscó tono otra vez. Ya no había.

Confirmé visualmente que ningún misil estaba siendo lanzado, a pesar de haber varias aeronaves en zona.

La batería SA-2 de MAIKOP dejó de existir. Antena de radar del SA-2, antena del SA-3, un lanzador y un camión dañado. La primera parte de la misión estaba cumplida, y estaba cumplida bien.

Volvieron al portaaviones a repostar. A Castor le costó cuatro intentos apuntar por una turbulencia liviana. A Sepe le fue peor: enganchó en el primero, pero el motor le quedó acelerado al soltarse el gancho y no pudo frenarlo.

Al agua.

El cielo

Mientras tanto, la escuadrilla de caza salía de KRYMSK a cubrirlos y se llevó por delante lo que en el aire de esa campaña ya era una costumbre: cuatro MiG-21, dos en altura y dos a nivel, de frente.

Tucán trató de ganarles las seis y no pudo, porque eran muchos.

Mis compañeros Goye y Alma son derribados. Balker no lo veo. Estoy contra dos sobre el lago.

En un frontal tocó a uno, en otro tocó al segundo, y los dos siguieron peleando. Al último lo vio nivelarse y perder velocidad.

Lo remato con cañones, veo cómo salta y el MiG se estrella. Viro tratando de encontrar al otro cuando siento sus impactos de cañón y soy derribado.

Goye se fue al lago dos veces seguidas, y las dos por su propia mano. La segunda la escribió sin ningún adorno.

Empiezo a dar vueltas con un MiG, sin darme cuenta de la altura, termino nuevamente en el lago.

Balker tuvo el día que Alma había tenido dos semanas antes. Dos MiG-21 en la primera salida -uno con misil, otro con cañones en un frontal, que se eyectó minutos más tarde-. En la segunda le sacó uno de encima a un compañero con una ráfaga.

El ruso extiende sin maniobrar y de inmediato logra ponerlo de panza en campo abierto.

Después impactó a otro en un giro, y persiguió a un tercero que ya estaba intentando aterrizar en su propia base: tres pasadas, algunos impactos, y el ruso aterrizó igual. Cuando rompió sobre la pista, la antiaérea lo alcanzó.

Un cañón AAA me provoca daños que me impiden bajar la potencia de la turbina.

Volvió a KRYMSK con el motor trabado a fondo, dio vueltas esperando a quedarse sin combustible, y lo aterrizó planeando.

En la tercera salida su parte empieza con una frase que dice todo el estado del escuadrón a esa altura de la campaña.

Quedo como único piloto operativo de Caza.

Tucán volvió a salir solo, se sumó a Alma, y un MiG se estrelló solo en un viraje.

Me da el derribo. Debe ser el que dañé en la primera salida.

Después se fueron los dos hacia la zona de ataque, y ahí el RWR cantó lo que nadie quería.

El RWR me da la alarma de migs a las 6. ¡Cómo carajos!

Cuatro contra dos. Sus misiles no engancharon, Alma cayó, y quedó solo contra los cuatro. Escapó al oeste a toda velocidad, quemando combustible que sabía que no debía quemar, hasta que vio a Balkar viniendo en su apoyo. Y ahí tuvo que tomar la peor decisión del día.

Los migs no me sueltan. No quiero dejarlo solo, pero debo hacerlo: estoy más que bingo.

Se fue. Se quedó sin combustible camino a la base y saltó.

La pista

Faltaba el tercer tiempo de la misión, y para eso los norteamericanos tenían que haber barrido la antiaérea.

Sepe entró a quince millas, vio la pista, se pegó al suelo y aproximó a cuatrocientos nudos.

El fuego AA era muy intenso, no me permitía dejar el avión derecho.

Soltó todas las bombas igual. La mitad cayeron afuera; la otra mitad regó el sector derecho de la pista.

La AAA me agarró sobre la cabecera contraria y me derribaron.

Media pista destruida.

Hacha entró como numeral tres, soltó sobre una plataforma, y al retomar para la segunda pasada:

La AAA me da de lleno en un plano. Logro eyectarme a salvo en las inmediaciones del aeropuerto.

Castor ni siquiera llegó a tirar sobre la base. A diez millas aparecieron contactos múltiples, largó sus bombas para aligerar y se fue a ayudar a Balkar, que estaba solo contra cuatro MiG-19. Terminó eyectándose también.

La antiaérea convencional de MAIKOP, la que dos escuadrillas de A-4 del USS John F. Kennedy tenían que haber eliminado antes de que ellos entraran, estaba entera. Derribó a Sepe sobre la pista y a Hacha sobre la plataforma.

Dos días después, a bordo del ARA 25 de Mayo, el Jefe de Operaciones tenía la cara roja y el auricular del teléfono en la mano.

¡No es aceptable que digan que cancelaron la misión! Esos pilotos tenían la tarea de suprimir las defensas antiaéreas en MAIKOP. No lo hicieron y mis muchachos sufrieron bajas. Nosotros cumplimos nuestra tarea. La batería SAM fue anulada. Les abrimos el camino, pero ellos a nosotros nos lo dificultaron inmensamente.

Del otro lado hubo una pausa. Castor colgó con furia y todos quedaron en silencio.

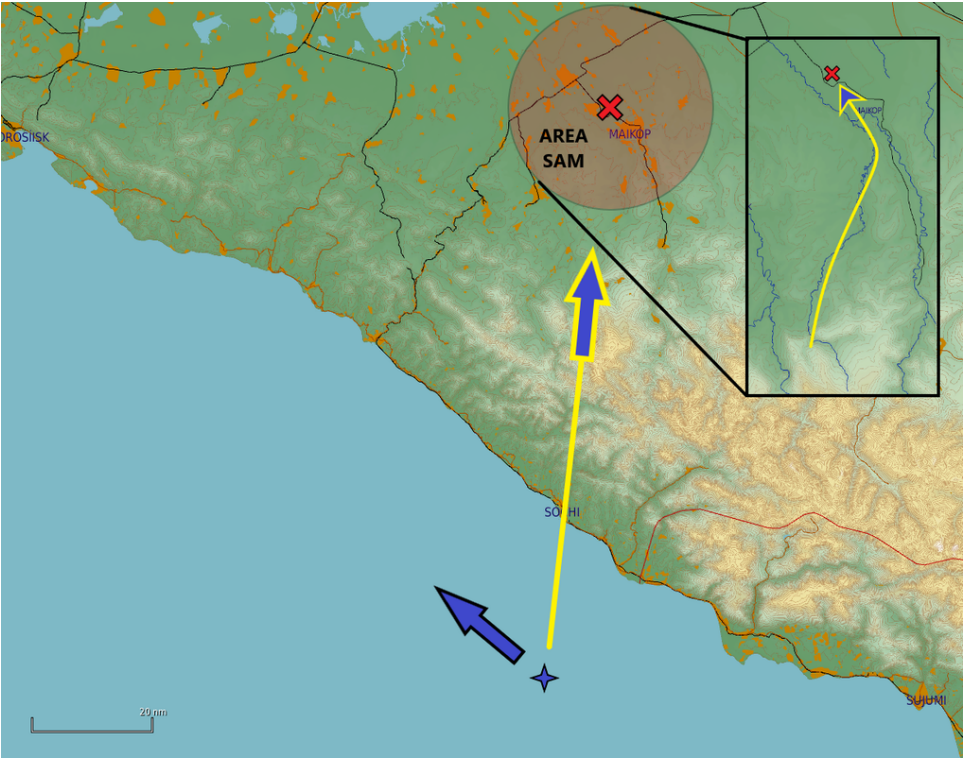
De más está decir que todos estaban de acuerdo con él.



Cabecera del briefing



Mapa del briefing de MAIKOP



Plan de Castor para el ataque al SAM de MAIKOP



Foto de archivo del CF Balcer.-

Los que se van

El 27 de septiembre, a las nueve de la mañana, en la sala de operaciones de KRYMSK había un mapa grande de los alrededores de la ciudad colgado en la pared. Todas las miradas estaban fijadas en él, como si algo aterrador pudiera salir en cualquier momento.

Los IM uruguayos se fueron. Los evacuaron esta mañana.

Todos escucharon las palabras de Castor y nadie dijo nada.

Montevideo ya no quiere estar metido en este desastre. Encima tuvieron muchas bajas. No podemos achacarles nada: demasiado hicieron en CHERNOMORSKIY.

El Guardiamarina Goye preguntó con quiénes contaban para sostener el frente. Castor contestó sin dejar de mirar el mapa.

Te diría que con nadie. Las fuerzas de seguridad laponas hacen poco que no hacen nada contra ARTICO ROJO. La primera línea de defensa está acá, en KRYMSK. Vamos a repartir el armamento que dejaron los uruguayos entre el personal de tierra. Ellos serán nuestra infantería.

Los técnicos que armaban y rearmaban los aviones iban a defender la pista a pie, con los fusiles de los que se habían ido.

El Teniente de Corbeta Hacha quiso saber cuáles eran los planes.

El enemigo no va a demorar su ofensiva, así que en breve va a atacar a KRYMSK y luego dará el salto final a ANAPA. Vamos a trasladar todas las unidades aéreas a ANAPA. Desde ahí saldremos para los vuelos de defensa de KRYMSK. Acá sólo quedará lo necesario para reaprovisionarnos durante las salidas. Al sudoeste de la base quedará lista para el contraataque una fuerza compuesta por dos tanques, un M113 y dos vehículos de reconocimiento y observación. Si las cosas se complican y ya no hay aviones, vamos a usarlos.

El Guardiamarina Sepe levantó la mano y preguntó lo que se preguntaban todos: cuánto más hacía falta que se quedaran en ese país, si tanto tardaban las petroleras en evacuar a su gente y sus equipos.

Se demoran. Parece que no se dan cuenta de que esto no va a durar mucho más. Para peor, hay miles de civiles lapones que quieren escapar del avance de ARTICO ROJO. En breve vamos a empezar a ver escenas desgarradoras. Ya se está organizando en ANAPA una evacuación masiva de civiles.

Afuera, en el cielo, muy alto -demasiado alto-, una línea blanca marcaba el avance de un avión de reconocimiento soviético. Al rato estaban todos mirándolo.

Un MiG-25, seguro. ¿Qué pueden ver desde esa altura?

Lo preguntó Tucán. Contestó Alma, levantando el dedo medio hacia el ruso.

Esto seguro que lo ven.

Todos lo imitaron.

En MAIKOP, al día siguiente, la capitana Pavlova sonreía frente a la primer teniente Dalenkova, que estaba seria y visiblemente angustiada por los resultados de las últimas misiones: un semblante triste y avejentado para una muchacha de veinticinco años.

Vamos, Katya, sacá esa cara de campesina regañada. Esta vez te estoy llamando para darte una buena noticia: ¡te acaban de confirmar un derribo de la última misión!

Dalenkova la miró a los ojos y la cara se le iluminó.

¿El F-5 cayó?

¡Sí! ¡Es tuyo! ¡Te felicito!

Contuvo el deseo de empezar a dar saltos de alegría. Y entonces vino lo otro.

Bien. No quiero aguarde la fiesta, pero las cosas no van bien. Al parecer el alto mando esperaba más derribos que los dos que conseguimos juntas. Y las bajas de MiG-21 fueron muy elevadas: tan elevadas que los van a dejar unos días en tierra para repasar la doctrina. Así que tomé la decisión de subirnos a unos MiG-19. Este conflicto no va a durar mucho y quiero conseguir más victorias.

Dalenkova no había cambiado la expresión, como si hubiera quedado congelada por la alegría del primer anuncio.

¡Katya! ¿Estás escuchando? Nos vamos a subir a los MiG-19 y nos la vamos a jugar el todo por el todo contra los imperialistas. ¿Estás de acuerdo?

La muchacha pareció despertar y respondió casi con un grito.

¡Sí! ¡Por supuesto, camarada capitana! ¡Quiero más! ¡Muchas victorias más!

Al día siguiente los mandaron a los dos -a ella y a Pavlova- contra KRYMSK.



Civiles Lapones escapando del avance soviético.-



Primer teniente Katya Dalenkova (izq) y capitana Viveka Pavlova (der). Fotos de archivo.

Krymsk

El informe de inteligencia que llegó el 27 no dejaba lugar a interpretaciones. La URSS había decidido acelerar las operaciones en Laponia porque ya no podía tolerar semejante nivel de pérdidas aéreas, y su próximo paso era atacar la base de KRYMSK. El ataque sería total, con el fin de asegurar la conquista.

Todo lo demás del informe era una lista de lo que ya no había. Montevideo retiraba a sus Infantes de Marina. Los aviones mudaban su base a ANAPA y KRYMSK quedaba solamente para reabastecer. Para defenderla se armaría a un grupo de técnicos del GAEv, y a kilómetro y medio al sudoeste esperaban dos tanques, un M113 y dos vehículos de observación con señaladores láser. Eso era todo lo que había entre KRYMSK y dos columnas blindadas.

La misión repartía el trabajo en dos: la Escuadrilla LINCE, de ataque, debía destruir las columnas que avanzaban desde el nordeste y detener cualquier otra acción sobre KRYMSK; la Escuadrilla GATO, de caza, cubrirla y, llegado el caso, sumarse al ataque. Las reglas de enfrentamiento tenían un solo renglón que importaba: estaba terminantemente prohibido entrar al espacio aéreo soviético. Los rusos podían venir; ellos no podían ir.

Cinco grados bajo cero, tres nudos del nordeste, nubes dispersas con base a quince mil pies. Hora sobre el objetivo, las doce.

Castor escribió el plan esa misma noche y no le puso adornos.

La situación es muy delicada, y parece que la suerte está echada. Necesitamos ganar la mayor cantidad de tiempo posible para lograr evacuar la población. Para eso debemos destruir las columnas que vienen a tomar la base de KRYMSK.

Los A-4 saldrían con 55% de combustible y misiles de defensa sí o sí en los soportes externos; el resto de los puntos, bombas. Rumbo 40 después del despegue hasta el lago Krasnodar, ahí al este, y veinte o veinticinco millas más adelante había que encontrar las columnas. Todo entre tres mil y cinco mil pies, con mucho énfasis en posibles bandidos. Como nadie sabía cómo estaban compuestas las columnas, una vez ubicadas tomarían algo más de altura y atacarían tratando de no exponerse al fuego antiaéreo. Si la situación lo permitía, repostarían en KRYMSK; si no, de vuelta a ANAPA.

Terminaba con una sola palabra: éxitos.

Se anotaron seis. Tucán al frente de GATO, con Alma y Balkar. Sepe y Hacha en los A-4 de LINCE.

Nada salió como estaba escrito, y empezó a no salir antes de despegar.

Lidero la escuadrilla de caza con Alma y Balker. Apenas rodando en pista ya vemos salir misiles SAM: el enemigo está encima nuestro.

Los rusos no esperaron a que llegaran. Los tres F-5 se trenzaron en combate sobre su propia base, con las baterías de ANAPA disparando entre ellos. Tucán se puso a las seis de un MIG y el avión estalló, pero no fue él: fue un SAM propio. Balker, en el mismo enredo, encontró un MIG-19 demasiado cerca para usar los misiles y le arrancó las alas a cañonazos.

Alma alcanzó a derribar el suyo con un sidewinder y enseguida cometió el error que después anotó sin ninguna piedad consigo mismo.

Acto seguido realizo una mala maniobra (exceso de Gs) rompiendo uno de los planos. Me eyecto cerca de Anapa.

Iba ganando el combate y se quedó sin avión por tirar demasiado del bastón. Primera eyección del día, y todavía no eran las doce.

Tucán vio a su izquierda una formación de cuatro helicópteros y se fue por ellos. Derribó dos y dañó a un tercero antes de aterrizar en KRYMSK a repostar. Ese tercero, el que quedó humeando en el suelo, es el que lo mató.

Salgo de Krimsk, veo el Mi-8 que averié en tierra, lo quiero rematar pero pierdo el control y me estrello.

Piloto: KIA.

Son once palabras y no hay una sola más. Salió a terminar un trabajo que ya estaba hecho, apretó demasiado bajo y se llevó el avión al piso. En un tomo se puede escribir cualquier cosa alrededor de eso, pero no hace falta ninguna: la frase entera está en su propio parte, escrita por él, sin una queja ni una excusa.

Abajo, mientras tanto, LINCE trabajaba con una paciencia de otro oficio. Sepe despegó atrás de los cazadores, se pegó al piso y enfiló. A unas diez millas las columnas quedaron marcadas con humo naranja. Dos pasadas, todas las bombas, de vuelta a ANAPA. Cargó Zunis, salió otra vez, esta vez con Hacha; calcularon mal la posición, cayeron un poco al sur y encontraron los vehículos a la izquierda. Dos pasadas de cohetes: cuatro destruidos. Volvió a cargar, ahora bombas frenadas, y en el camino Hacha le pasó el dato de que la primera columna ya estaba ocupando la pista de KRYMSK.

Hacha no tuvo la misma suerte. En una de las pasadas de cohetes se comió varios impactos desde tierra.

Me dejan con serias fallas de motor. Decido regresar a la base pero pierdo potencia rápidamente, teniendo que proceder a la eyección a medio camino.

Segunda eyección. El enemigo ya estaba sobre la pista.

Fue Sepe el que puso en palabras el problema que tenían, y la decisión que cambió el día:

A esta altura los combates eran muy cercanos entre las tropas propias y las enemigas como para tirar bombas sin guiar. Con Hacha decidimos dejar que los cazadores usen las GBU-12 para rematar lo que quedara, sin poner en peligro a nuestros técnicos.

Los técnicos. Los mismos a los que les habían repartido el armamento que dejaron los uruguayos, y que ahora estaban tirados en algún borde de la pista mientras dos columnas de PT-76 se les venían encima. Una bomba corta y los mataba el GAEv.

Antes de que se pudiera llegar a eso hubo que sacarse de encima un asalto helitransportado que se sumó a las columnas. Balker hizo una pasada sobre un helicóptero, lo averió y lo vio despedir llamas. En la segunda pasada entraron dos aviones a noventa grados uno del otro sin advertirse.

Cocinamos al Helo, pero termino comiéndome los cañonazos de Alma en el cruce. A muy poca altura pierdo el control y me eyecto.

Alma lo contó de otra manera, y las dos versiones quedan.

Vuelvo a rematar a los helos, me encuentro con Balker que está en la misma tarea. Cuando coincidimos en atacar al mismo helicóptero lo veo explotar en el aire.

Uno vio explotar el helicóptero. El otro vio los proyectiles de su compañero pasarle por encima y se fue al suelo en paracaídas. Las dos cosas pasaron en el mismo segundo y ninguno de los dos mintió.

Después vino lo que nadie había hecho antes. Sin amenaza aérea, cambiaron la configuración: un tanque de doscientos cincuenta y cuatro GBU-12 por avión. Y Alma -que ya había perdido dos aviones ese día- se bajó a tierra a marcar los blancos con el designador láser, adelante de todo, a pie, con las columnas encima.

La primera bomba de Tucán no impactó; el terreno interfería el láser. Alma se reposicionó. Tucán pegó la vuelta, lanzó, y el primer PT-76 saltó. La tercera también entró; la cuarta quedó larga. Balker lanzó tres pasadas exitosas y dos más de cañón sobre la última columna de soldados que habían llegado en los helicópteros.

Era el primer uso operativo de esas bombas en el Escuadrón, y el resultado, en las palabras de Balker, fue inesperado e impactante: aniquilaron a los blindados que ya ocupaban los dos extremos de la pista.

Todavía quedaban un par en la cabecera norte. Volvieron a salir. Alma avisó desde tierra que un grupo de ARTICO ROJO se había reposicionado y lo estaba atacando -seguía ahí, con el designador, y ahora le disparaban a él-. Retrocedió para no quedar en el medio. Tucán dio la vuelta y esta vez la bomba entró de lleno en otro blindado, y después dos pasadas más, otro PT-76 y un M113.

Y salió una vez más. Su parte de ese último vuelo empieza sin verbo, con la única línea de todo el expediente que está escrita a los gritos:

UN POCO MAS SOLO FALTA UN POCO MAS...

Cuatro pasadas. Dos tanques más. Con eso el enemigo se quedó sin blindados y la infantería remanente de ARTICO ROJO fue diezmada.

Las pérdidas soviéticas fueron totales en medios terrestres y del noventa y cinco por ciento en aéreos. Del otro lado, la capitana Viveka Pavlova fue derribada y rescatada; la primer teniente Katya Dalenkova no sobrevivió.

Del lado propio se perdieron cuatro aviones y ningún piloto volvió a volar ese día en el mismo avión con el que había empezado. Alma se eyectó dos veces, Hacha una, Balker una por fuego amigo, y Tucán se estrelló. KRYMSK quedó en manos de la OTAN.

Tucán cerró su parte con la única celebración que hubo esa noche, y también fue corta:

Alcanzamos una victoria impensada, ahora a festejar al bar y luego descansar.

Los dos anotaron la misma nota al pie, cada uno en su parte, sin ponerse de acuerdo: todas las bajas terrestres son compartidas con Alma, que hacía de designador. El que se pasó la tarde a pie en el barro, marcando blancos para los demás, no se quedó con un solo tanque a su nombre.

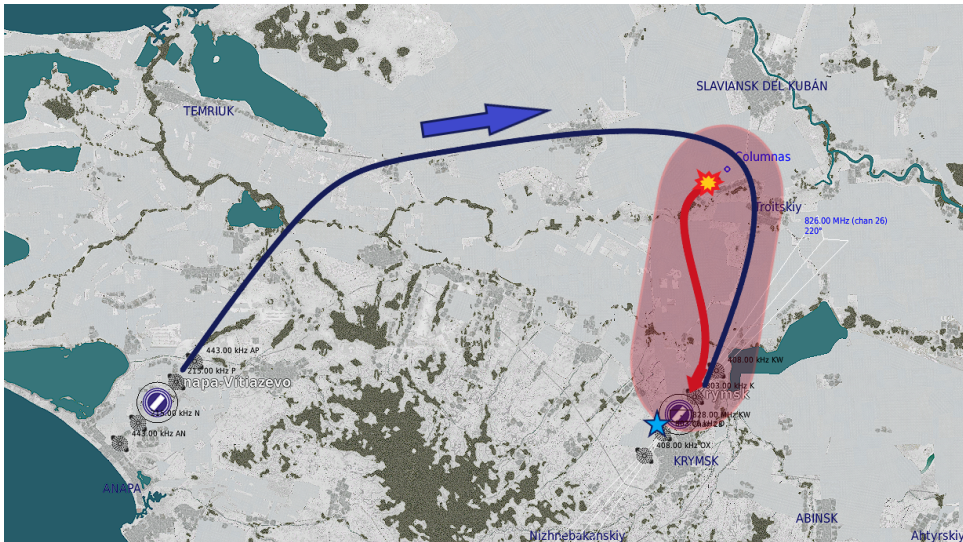
En Murmansk, el recién ascendido general Fiodor Mendelev escuchó el parte con la voz tomada como si un fuerte catarro le atorara la garganta y pidió que se lo repitieran. No contestó. Colgó el auricular, sintió una presión en el pecho y tanteó el escritorio como un ciego hasta encontrar el paquete de cigarrillos. En ese mismo instante la línea directa a Moscú empezó a sonar, y el oficial se preguntó si iba a tener fuerzas para atender el llamado.

El 2 de octubre el EMGAE felicitó al Capitán de Fragata Balker, al Capitán de Corbeta Alma, al Teniente de Navío Tucán, al Teniente de Corbeta Hacha y al Guardiamarina Sepe: por, en situación de absoluta desventaja, hacer frente y rechazar la ofensiva soviética y de ARTICO ROJO sobre KRYMSK, destruyendo en el proceso más de veinte blindados y tres escuadrillas de aviones MIG.

Quedaron para siempre como los Héroes de Krymsk.



Cabecera del briefing



Plan de Castor para la defensa de KRYMSK



1) Comienza el asalto 2) Muere la Tte Dalenkova 3) El GU Sepe contra todos 4) Primeras bajas rusas



1) Comienza el asalto 2) Muere la Tte Dalenkova 3) El GU Sepe contra todos 4) Primeras bajas rusas



1) Comienza el asalto 2) Muere la Tte Dalenkova 3) El GU Sepe contra todos 4) Primeras bajas rusas



1) Comienza el asalto 2) Muere la Tte Dalenkova 3) El GU Sepe contra todos 4) Primeras bajas rusas



1) Interceptamos a los Helos 2) El GU Hacha se suma al combate 3) Más bajas rusas 4) Cazas a 20 mil pies



1) Interceptamos a los Helos 2) El GU Hacha se suma al combate 3) Más bajas rusas 4) Cazas a 20 mil pies



1) Interceptamos a los Helos 2) El GU Hacha se suma al combate 3) Más bajas rusas 4) Cazas a 20 mil pies



1) Interceptamos a los Helos 2) El GU Hacha se suma al combate 3) Más bajas rusas 4) Cazas a 20 mil pies



1) La infantería rusa avanza en KRYMSK 2) Llegan las bombas láser 3) El CC Alma y su láser 4) El resultado...



1) La infantería rusa avanza en KRYMSK 2) Llegan las bombas láser 3) El CC Alma y su láser 4) El resultado...



1) La infantería rusa avanza en KRYMSK 2) Llegan las bombas láser 3) El CC Alma y su láser 4) El resultado...



1) La infantería rusa avanza en KRYMSK 2) Llegan las bombas láser 3) El CC Alma y su láser 4) El resultado...



1) y 2) Lluvia de GBU-12. 3) La infantería rusa es eliminada 4) Últimas pasadas.



1) y 2) Lluvia de GBU-12. 3) La infantería rusa es eliminada 4) Últimas pasadas.



1) y 2) Lluvia de GBU-12. 3) La infantería rusa es eliminada 4) Últimas pasadas.



El CC Alma patrulla entre los despojos.



Uno de los blindados soviéticos yace destruido en las proximidades de KRYMSK.



«Los Héroes de Krymsk». De izq. a der: CC Alma, CF Balkar, TC Hacha, GU Sepe y TN Tucán.-

Los reflectores

El informe de inteligencia trae tres novedades y la tercera es la que iba a decidir la noche.

El enemigo está por terminar las reparaciones de la pista de KRASNODAR PASHKOVSKY. Para ello acaba de enviar un suministro importante de armamento y combustible: se estima que ambos depósitos están a tope. La URSS envió una batería de SAM a la zona para proteger la pista y sus instalaciones. También envió un grupo de reflectores antiaéreos para obstaculizar la visión de nuestros pilotos.

Reflectores. Un arma que no dispara.

Había también, por primera vez en la campaña, gente propia en tierra marcando blancos con láser: el indicativo PLAYBOY iluminaría el depósito de armamento y WARRIOR el de combustible. Con eso, y con las bombas guiadas que habían aniquilado a los blindados en KRYMSK cinco días antes, la cosa parecía resuelta.

No lo estuvo.

Salieron a la una de la madrugada, diez bajo cero, pegados al piso para que los SAM no los agarraran. Castor adelante, Sepe atrás a diez millas, y Tucán más retrasado todavía con las bombas láser.

Castor empezó a escuchar señales de radar y a no verlas.

Comienzo a escuchar señales de radar, pero no veo en el panel de ECM ninguna señal. Oigo que los misiles Shrike comienzan a emitir tono.

Cuando calculó que estaba en distancia largó los cuatro misiles en secuencia y rompió por derecha, y vio unos reflejos que interpretó como sus propios misiles en vuelo.

Pero era algo raro, porque me parecía que se me venía encima. Veo el panel de ECM sin luces, y ahí noto que lo tenía en Stand By.

Había volado toda la aproximación con las contramedidas apagadas.

Acto seguido comprendo el error y me evaporo en el aire.

Sepe venía diez millas atrás y lo escuchó todo por radio.

Castor rompió por izquierda y vi el destello de un SAM sobre él. En ese momento recuperé tono de lock.

Largó dos Shrikes enganchados a ocho millas y, apenas desaparecieron, los otros dos. Unos momentos después el tono del radar de adquisición se apagó en el panel. Trepó para ver si lo

volvían a tomar y no pasó nada. Sobrevoló el sector entero de la batería y nadie le disparó. El SAM estaba muerto.

Pero no lo podía ver.

Como no pude distinguir dónde estaba la batería, decidí seguir al blanco secundario.

Hizo tres pasadas sobre el depósito con las bombas y no le pegó a nada, y ahí aparece por primera vez, en su parte, el problema real de esa noche.

Esas malditas luces de búsqueda me cegaban cada pocos segundos.

Castor volvió a salir, escuchó por radio que Sepe había eliminado el radar y que lo estaban hostigando los reflectores, y decidió que ese era el blanco. Destruyó uno y dañó otro. Salió una tercera vez a seguir, y los reflectores seguían molestando, en sus palabras, «y mucho».

Durante el ataque a uno me ciega y hace que juzgue mal mi altura al atacarlo. Cuando lo hago, soy víctima de mis propias bombas.

Una luz. Sin un solo disparo, un reflector le hizo bajar treinta metros de más y se mató con su propia carga.

A Sepe le pasó lo mismo dos veces esa noche. En su segunda salida escuchó a Tucán avisar que había soltado una GBU-12 sobre el depósito de combustible, vio el impacto, enfiló sobre la columna de humo y descargó media carga de cohetes sobre los camiones cisterna. En el escape lo agarró de frente una ZU-23. En la cuarta volvió a sacar otro camión, y cuando se alineó para el depósito de munición:

Las luces me vuelven a cegar y no logro apuntar.

Escapó, y una ráfaga de artillería le entró en el motor. Se le apagaron todos los sistemas y se eyectó.

Tucán tuvo su propia frustración, y fue distinta. Llegó con cuatro bombas guiadas por láser y con dos observadores adelantados esperándolo abajo, que era exactamente la combinación que había ganado la batalla de KRYMSK.

Tomo comunicación con el JTAC pero es confuso: no sé cuál ilumina cuál blanco, y no puedo detectar el láser.

Primera pasada inefectiva. En la segunda logró impactos en el depósito de combustible y sacó un camión. Tercera y cuarta, inefectivas. Volvió a salir con las mismas bombas y las mismas cuatro pasadas, con un solo acierto, y dejó anotada la única línea de fastidio que se permite en toda la campaña.

Esto no está resultando como pensaba.

Así que en el tercer vuelo hizo lo contrario de todo lo que la tecnología prometía: dejó el F-5 y las bombas guiadas, se subió a un A-4 y cargó bombas lisas.

Espero me vaya mejor esta vez.

Le fue mejor. Metió tres en el predio del polvorín y destruyó dos vehículos, el edificio más grande y una docena de soldados.

Y esa noche apareció alguien nuevo. Dogo despegó de KRYMSK en un A-4 cargado con lo único que no depende de nada: cañones de veinte milímetros y el tanque lleno. Todavía lejos del objetivo vio lo que hacía tres horas que sus compañeros estaban puteando por radio.

Lo primero que me llama la atención son unos haces de luces muy potentes, que por radio escuchaba a mis camaradas decir que era totalmente cegadora.

Entró en la zona, vio trazantes subiendo desde tierra, y en vez de esquivarlas fue directo a ellas. Tres pasadas de ametrallamiento sobre las posiciones que le estaban disparando, dos o tres vehículos que no llegó a identificar, y de vuelta a casa.

Es el único parte de esa noche que no menciona las luces como un problema. Voló hacia el fogonazo, que a oscuras es lo único que se ve.

El whisky

Llovía. Todo el día, con la base de nubes a cinco mil pies y diez grados sobre cero, que después de dos meses de bajo cero era casi calor.

La orden hablaba de trenes.

El enemigo busca aprovisionar la línea de frente lo más rápido posible para superar su última derrota y continuar en la ofensiva. Para ello está enviando tres trenes cargados con armamento a la zona de KRASNODAR.

Llegaban a las estaciones en una hora, y había que agarrarlos antes. Observadores adelantados los marcarían con humo de colores, una sola vez.

Tucán escribió el briefing de caza y le agregó, entre las instrucciones de radio y frecuencias, una línea de mantenimiento que dice mucho sobre cómo se peleaba esa guerra.

Verifiquen configuración: los mecánicos se equivocaron la última vez y nos cargaron unos viejos GAR-8.

Los trenes

Nunca los encontraron.

Sepe salió a buscar el que venía del sur. Se fue a la zona donde tenía que empezar la vía y, cuarenta y cinco millas después, la encontró. Y entonces hizo lo único que se puede hacer cuando el blanco se mueve por un riel: la siguió.

Comencé a seguirla a muy baja altura y velocidad.

Siguiendo la vía entró a KRASNODAR, se aprestó a atacar la estación, y la antiaérea lo agarró. Alcanzó a eyectarse.

Volvió a salir. Volvió a buscar la vía. Y esta vez la recorrió al revés.

Luego de haber recorrido más de cincuenta millas sobre la vía, no encontré al tren.

Casi cien millas de riel a baja altura, en dos direcciones, bajo la lluvia, y ni un tren. Escuchó por radio que Charrúa y Castor se preparaban para atacar la estación de ferrocarril, y el combustible no le daba para sumarse y volver. Se fue a repostar.

Castor tampoco los encontró. Salió dos veces a la zona donde deberían estar y en la segunda se conformó con lo que había: un convoy detenido en la estación de una ciudad cercana. Charrúa

atacó una estación con las seis bombas centrales, viró, volvió a entrar y descargó el resto. Aterrizó con un neumático pinchado, dejó el avión en plataforma y se fue a escribir el informe. Tigre tuvo el peor día de todos. En la primera salida iba formado a las seis de Castor cuando aparecieron los MiG y rompieron formación.

En uno de los virajes soy impactado duramente. Logro aterrizar en un claro con el avión dañado e inutilizable.

En la segunda, a trescientos pies, se encontró un MiG de frente. No llegó a maniobrar.

Y Castor, en su primera salida, dejó anotada una de esas cosas que sólo sabe el que estuvo adentro.

Cuando veo que maniobra tras mío quiero evitarlo, pero no tenía a mano la eyección de las cargas. Eso me hace menos maniobrable y sufro unos impactos.

Estaba peleando por su vida con dieciséis bombas colgando de las alas porque no tenía el botón a mano.

El whisky

Arriba, la escuadrilla de caza estaba en pleno combate contra los MiG-19 que habían interceptado a Ataque, y ahí pasó lo que iba a quedar escrito dos veces.

Pepper estaba a las seis de un MiG. Le había errado el primer misil y estaba acomodándose para cañonearlo, tirando ráfagas, esperando el mejor momento.

De pronto, y como ya me sucedió en varias misiones, veo pasar al lado un misil que destruye a mi contacto.

Lo escribió esa misma noche, y lo que escribió después no es una queja técnica.

Parece que se perdieron ciertas normas no escritas de los combates, o hay un excesivo hambre por kills.

Siguió la patrulla, en sus palabras, «un poco desmotivado». Persiguió otro MiG que se iba solo hacia arriba porque nadie lo seguía, le tiró el último misil y falló, lo tocó con una ráfaga y lo perdió. Después buscó la base y no la encontró; pidió vectores por radio y no le contestaron.

El pedido de vectores es ignorado hasta que me quedo sin fuel y aterrizo en el campo.

El que había tirado ese misil escribió su parte dieciocho días más tarde.

Veo a un F5 persiguiendo a un MiG, lo cubro desde las seis, veo que erra un misil, luego cañones ineffectivos. ¡Por favor! Yo estaba a tiro. Fox 2 y derribo al enemigo.

Ahí podría haber terminado. No terminó ahí.

Luego me enteraría que fue el Teniente Pepper quien perseguía al MiG. Levantó una queja de que robé su kill, así que por la presente pido que sea computada a él la primera baja, y le debo un whisky y una disculpa.

Lo firma Tucán, en un parte oficial, que es donde quedan asentados los derribos que van al legajo de cada uno.

En su lista de resultados, al pie, no puso un número. Puso una instrucción.

AAK: 1 MiG, por favor anotar a Pepper. 2 MiG-19, si son míos.

Si son míos.

El resto de su día fue un combate largo y confuso, de esos donde nadie sabe quién le pegó a qué. Tocó a uno de frente con cañones y lo perdió en el viraje; cuando lo volvió a encontrar ya había un F-5 detrás, así que se puso a las seis del compañero a cubrirlo en vez de disputarle el blanco. Encaró a otro que entraba por abajo, se cruzaron, viró, se le puso atrás y le tiró un misil creyendo estar en rango; no llegó, siguió la persecución y lo terminó con cañones. Y más tarde vio caer solo, a unos kilómetros, a un contacto que venía escapando.

Me cuenta la baja: era el MiG que impacté en el frontal.

Balker sumó tres esa tarde -un MiG-19 escoltando a Ataque, y dos MiG-21 sobre MAIKOP, uno de ellos aprovechando que «me regala las seis»-. Goye murió en la segunda salida. Tucán en la suya, con un misil encima justo cuando estaba entrando a otro.

Volvió a salir solo, a toda velocidad, a ayudar a los que quedaban. Se cruzó un MiG-21 solitario, avisó por radio, entabló combate, se sumó Balker, y entre los dos lo bajaron.

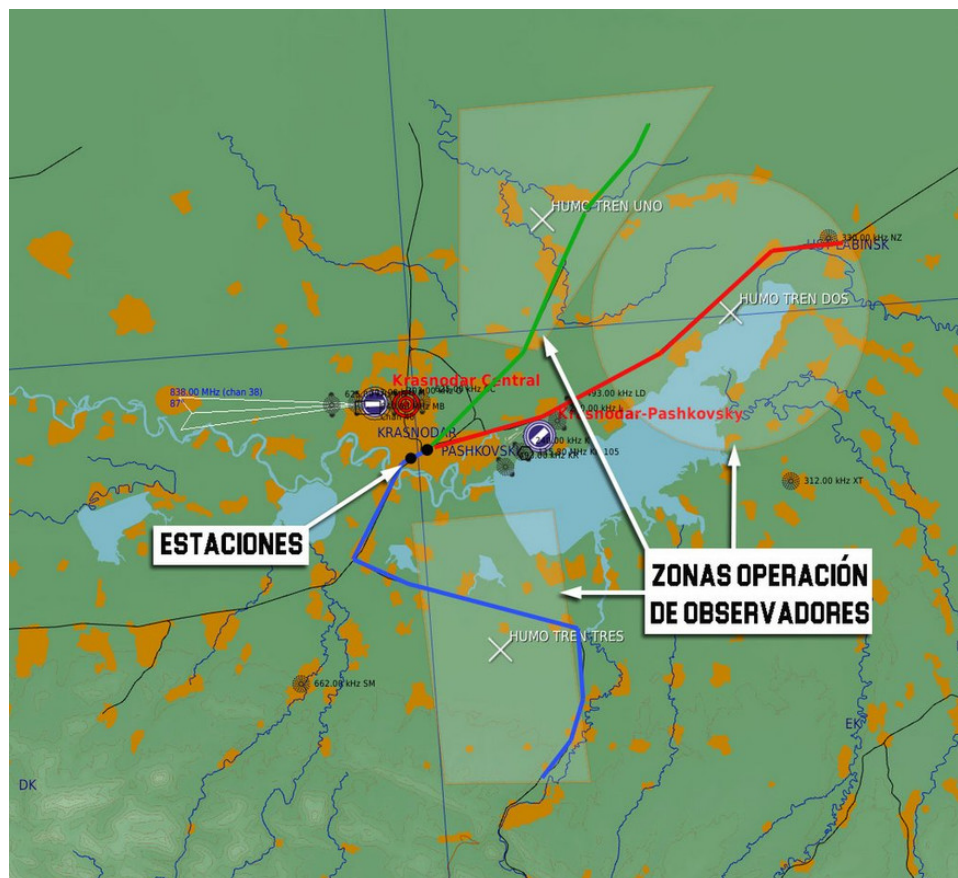
De los tres trenes cargados de armamento que iban a KRASNODAR, ninguno fue destruido. Ninguno fue visto.

Lo que quedó de ese día, en el archivo del Escuadrón, es un derribo asentado a nombre de un piloto que no lo hizo, porque el que lo hizo pidió por escrito que se lo dieran a él.

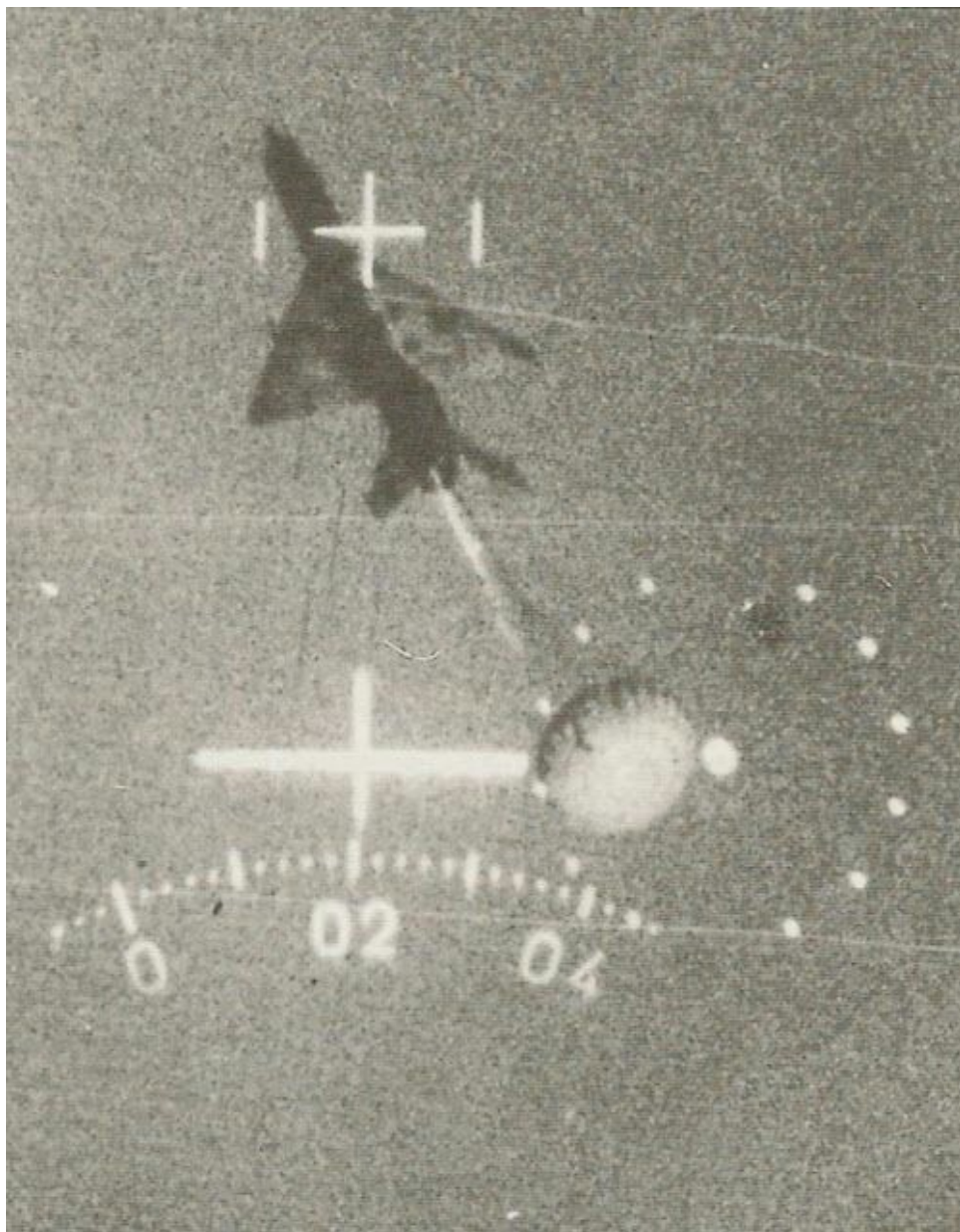
El 6 de octubre, en MAIKOP, la capitana Pavlova estaba sentada en la Central de Operaciones con la mirada perdida. No fumaba antes de llegar a Laponia; ahora siempre tenía un paquete de Belomorkanal en un bolsillo del uniforme.

Toda la Fuerza Aérea Soviética había fallado en Laponia. Sí, ARTICO ROJO había avanzado y su victoria estaba cerca, pero aquello se había dado por el propio peso de la situación y no por los golpes de la aviación rusa. Las pérdidas propias habían sido terribles, y la derrota en KRYMSK, inaceptable. Mendelev le había dejado bien en claro que no se molestara en regresar después de la conquista de ANAPA: la Fuerza Aérea prefería una heroína más, como Smirnova y Dalenkova. Al menos ellas expiaron sus culpas con una gloriosa muerte en combate, le dijo.

Apartado en una esquina, el cabo de guardia la miraba desde hacía un buen rato, y se preguntaba en silencio de qué se estaría riendo ahora.



Mapa adjunto del briefing - las dos estaciones



Un MIG-21 soviético cae víctima del GAEv.-

La luna sobre la estela

Tres superpetroleros, de noche, con lluvia.

En una maniobra desesperada, tres buques superpetroleros del enemigo intentarán forzar el bloqueo de la OTAN haciéndose pasar por naves neutrales.

Pasarse por neutral es lo que obliga a mirarlos de cerca antes de tirar, y eso, a la una de la madrugada y bajo la lluvia, es todo el problema de esta misión.

La una en punto. Base de nubes a nueve mil pies, diez grados, viento flojo del noroeste. Los blancos estaban al 285 del portaaviones, a ciento quince millas.

Sepe escribió el plan y las instrucciones son de las que se leen dos veces.

Inmediatamente después del despegue, buscar rumbo 285 y seis mil pies de altura. No perforar la capa. Luces de vuelo encendidas hasta llegar a treinta millas del blanco.

Después venía la restricción que definía la noche.

Por la situación, sólo pueden ser utilizadas bombas slick o cohetes.

Nada guiado. Tres bombas de dos mil libras y dos coheteras por avión, y encima había que identificar visualmente a un buque que se estaba haciendo pasar por otra cosa.

El mar se cobró dos aviones antes de que nadie viera nada.

Sepe despegó del ARA 25 de Mayo con la carga completa.

Estaba bastante cargado y al A-4 le costó trepar. A los pocos metros me fui al agua.

A Goye le pasó algo peor, porque a él no le faltó potencia: se la sacaron.

Tuve una falla en el motor luego de que la catapulta me soltó, por lo que terminé en el agua a los pocos metros.

Quedaban dos. Castor y Tucán habían salido en pareja del otro portaaviones y estaban orbitando, esperando a los que ya no iban a llegar.

La misma se demora en salir, por lo que pongo rumbo al blanco para no desperdiciar combustible.

Subieron a quince mil pies, hicieron la navegación y bajaron a romper la capa de nubes. Y ahí, abajo, apareció lo que buscaban, de la única manera en que podía aparecer esa noche.

Lo diviso por derecha cuando la luna, entre las nubes, ilumina su estela.

Un buque de noche no se ve. Lo que se ve es la línea blanca que va dejando atrás, si hay luna y si las nubes se abren en el momento justo.

Que comience la faena.

Tucán buscó entrar por la línea de navegación desde la proa y no le salió bien la primera pasada, así que abortó, pegó la vuelta y volvió a entrar. Dos Mk-84 al primero, las dos adentro. Sepe, que ya venía en camino con el segundo avión de la noche, lo terminó.

A Sepe le había pasado lo mismo que a Tucán: el cielo se abrió y ahí estaban.

Se hizo un claro en el cielo y en el reflejo de la luna vi las siluetas de los barcos. Estaba muy cerca.

Tan cerca que lo primero que hizo fue tirarle a los veinte milímetros a la zona del puente. Escapó, trepó, dio la vuelta y le puso las dos Mk-84 al primer buque, que Tucán acababa de impactar.

Yo le di el tiro de gracia. Hundido el primero.

Después fue por el del medio, le soltó la bomba que le quedaba y cayó al mar por poco; volvió con los ocho cohetes y lo dañó sin hundirlo.

Ese lo terminó Castor, que había tenido su propia pelea para encontrar cómo entrarles.

Se me hizo difícil, a causa de la poca visión, la mejor forma de entrarles. Hice varios intentos, hasta que pude lanzar y por suerte darle al petrolero del medio, y luego hundirlo gracias a los cohetes.

Con la última bomba fue por el tercero y erró. Pero no del todo.

Erré el objetivo, dañando de carambola una lancha de escolta.

Tucán entró con cohetes al último y ahí una de esas lanchas le contestó.

Siento los impactos pero todo sigue funcionando.

Dos petroleros hundidos, uno dañado, una lancha de escolta averiada. Cuatro aviones habían salido; dos estaban en el fondo del mar desde antes del primer ataque.

Faltaba lo peor de la noche, que era volver.

Tucán encontró la flota y necesitó tres intentos.

Luego de dos bolters logro enganchar, con lluvia y de noche.

Castor enganchó a la primera, y lo escribió con el alivio de quien sabe lo que estaba en juego.

Ya sin armamento y escaso de combustible, retorno a la flota, donde por suerte engancho a la primera.

Sepe no llegó. Su parte de esa vuelta es una lista de intentos.

Al llegar, la noche estaba cerrada. Después de abortar dos veces y de hacer un bolter, en el cuarto intento pegué fuerte, rompí el tren y me fui al agua.

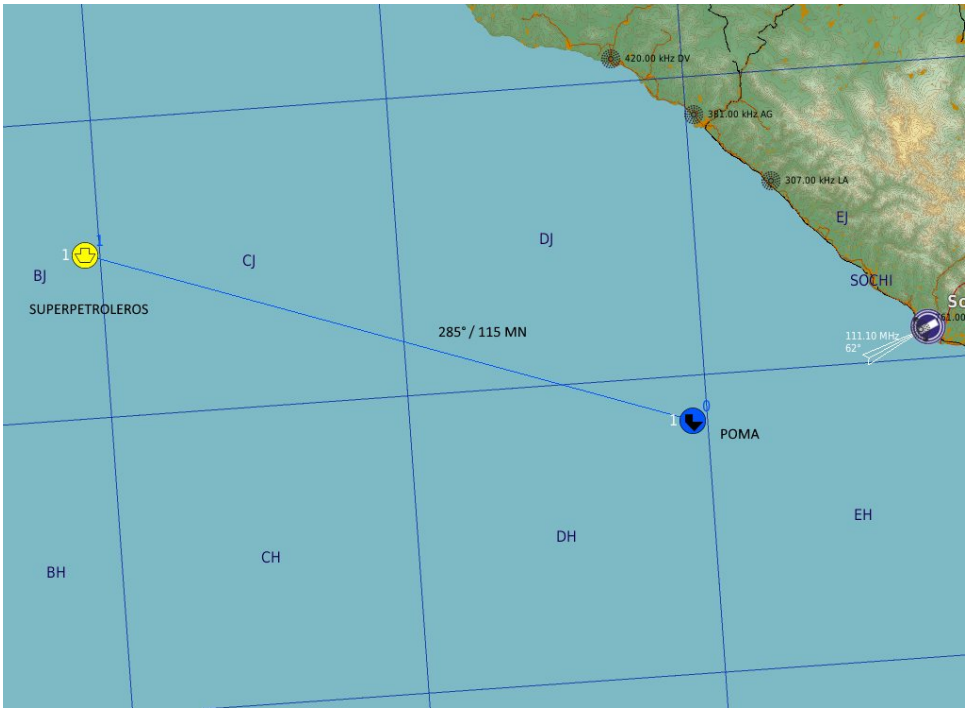
Al día siguiente el Estado Mayor publicó un boletín naval felicitando al Capitán de Corbeta Castor y al Teniente de Navío Tucán. El texto tiene una precisión que sólo se entiende leyendo los partes.

Por llevar adelante con éxito una misión de ataque a objetivos navales del enemigo durante la noche y en condiciones meteorológicas adversas, cumplir su objetivo y regresar al portaaviones con sus aeronaves en óptimas condiciones.

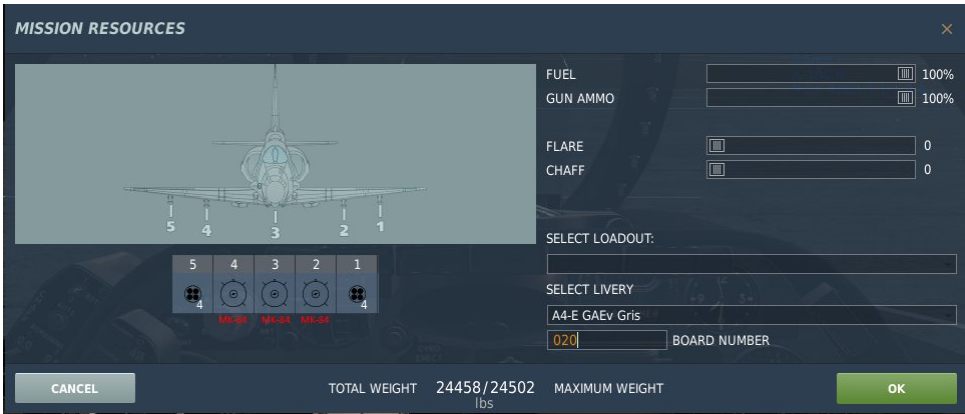
Regresar al portaaviones con sus aeronaves en óptimas condiciones. Esa noche eso era la mitad de la misión.



Cabecera del briefing



Plan de Sepe - posición y rumbo de los superpetroleros



Plan de Sepe - armamento y prioridad de uso



Un A4 a punto de enganchar en el ARA 25 de Mayo.-



CC Castor y TN Tucán (Archivo GAEv).-

Viento Blanco

El 15 de octubre, en ANAPA, los micros civiles y militares formaban una cola interminable que serpenteaba desde la ciudad hasta casi la cabecera norte de la pista. Familias enteras bajaban de los vehículos aferradas a escasas pertenencias y volvían a formar otra cola, ahora humana, que avanzaba lentamente hacia el interior de los aviones que las llevarían al mundo libre.

Esta es una de las cosas más tristes que me tocó ver en todos estos años.

Lo dijo el Capitán de Fragata Charrúa tomando un trago de su botella de coca cola. Pepper, recién satisfecho gracias a un plato de costillitas de cerdo y puré, contestó que sí, distraídamente, y propuso ir a hablar de lo suyo.

Adentro, Castor cerró la campaña con un balance.

Nos vamos, muchachos. Vinimos para proteger a los civiles y a los intereses de las petroleras occidentales. Lo logramos. Le pusimos el pecho a una situación que se desencadenó mucho antes de lo que el Pentágono se imaginaba, y en KRYMSK transformamos en victoria una situación trágica que iba a terminar en un nuevo Stalingrado. Quiero que todos nos sintamos orgullosos de lo que logramos.

Pero quedaba un problema, y estaba en KRASNODAR: un grupo de civiles lapones y estadounidenses había quedado rezagado en la retaguardia de ARTICO ROJO y no llegaría a tiempo a ANAPA, ni podría cruzar la línea de frente por sus propios medios. Castor miró a los ojos a los pilotos y sonrió.

Nosotros vamos a salvarlos. Prepárense para la Operación VIENTO BLANCO.

La última misión de la campaña no era para romper nada.

Treinta civiles lapones y estadounidenses quedaron rezagados en las inmediaciones de KRASNODAR. Permanecen escondidos en la ciudad, en las inmediaciones de la base aérea.

Escondidos, en la ciudad, adentro de la base que el GAEv había perdido en septiembre y que después bombardeó dos noches seguidas. Y para sacarlos había un solo camino: aterrizar ahí.

La orden lo escribió como una cadena en la que cada eslabón dependía del anterior.

La Escuadrilla de Ataque eliminará la batería SAM que se encuentra ocho millas al oeste de la pista. Ocho A-4 del USS John F. Kennedy se encargarán de destruir toda la AAA convencional de la pista una vez que la batería SAM haya sido eliminada. Una vez destruida la AAA enemiga, los vehículos en los que se movilizan los civiles se acercarán hasta la cabecera este y señalarán su

presencia con fumígeno verde. Un C-130 del GAEv despegará desde KRYMSK y aterrizará en la pista de KRASNODAR, los embarcará y se dirigirá a ANAPA.

Era exactamente el mismo plan de tres tiempos que en MAIKOP, tres semanas antes, cuando los norteamericanos no aparecieron y la antiaérea que tenían que haber barrido derribó a dos pilotos sobre la pista.

Esta vez había treinta civiles esperando.

EI SAM

Salieron con Shrikes y bombas, orbitaron sobre la flota para dejar que la caza se adelantara, subieron a quince mil pies y a veinticinco millas picaron al suelo.

Sepe niveló con el tono ya sonando y esperó a acortar distancia.

Lancé el primero a ocho millas del blanco, pero perdí el tono una fracción de segundo antes de lanzar y salió sin enganchar.

Los tres siguientes salieron enganchados: dos le dañaron el radar del SA-3 y el último el del SA-2. Rompió por izquierda y esperó los resultados, y recién encaró con bombas cuando escuchó que ya nadie obtenía tono. Cuatro pasadas: un camión y dos lanzadores.

Castor perdió el tono en el peor momento y le contestaron.

Perdí el tono y fui objeto del lanzamiento de SA-2. Rompo, y gracias a las chaff logro interferirlos.

Volvió a entrar, largó los dos misiles, dio un trescientos sesenta por izquierda y encaró con bombas. Venía con mucha velocidad.

Largo dos bombas que dañan ambos radares, pero al girar para evitar las explosiones sufre daños estructurales mi aeronave y me estrella descontrolado.

Charrúa tampoco pudo enganchar la primera vez -«la señal era muy mala»-, dio la vuelta, volvió a encarar y esta vez sí. Tigre tuvo el día limpio: se le escaparon los dos sidewinders por error, siguió con cañones, y después puso los dos AGM-45 en un radar SA-3 y las Mk-82 en un SA-2 y un camión.

Entre los cinco desarmaron la batería.

El aire

Arriba, la escuadrilla de caza llegó adelantada y encontró un contacto multimotor. Tucán le dio la orden a Goye de derribarlo, y Goye no pudo, por una razón que él mismo anotó sin excusas.

A mitad de camino, con la intención de lanzar el tanque auxiliar, lancé todo mi armamento también, debido a que había dejado mal seteado el selector.

Se había quedado sin misiles a mitad de camino, tirándolos junto con el tanque.

Lo que hizo el líder con eso es lo mejor del capítulo.

El GU expulsó sus misiles junto con su tanque de combustible. Si la situación fuera otra se ganaría una corte por ese tema, pero luego de lo vivido en Italia y ahora en el Ártico todos estamos estresados, necesitados de un descanso.

Y a continuación, la orden.

Doy la orden a Pepper en su lugar. De paso pago mis pecados con él.

Dos misiones antes, en la tarde de los trenes, Tucán le había robado un derribo a Pepper por error y había pedido por escrito que se lo computaran a él, admitiendo que le debía un whisky y una disculpa. Acá le da el blanco.

Pepper lo bajó con un misil. Y después, en la misma salida, enganchó un MiG-19 por debajo de las nubes y lo destruyó también.

Tucán se llevó otro MiG-19, y entonces vio lo que nadie quiere ver.

Veo pasar dos estelas: ¡los SAM! Doy la alerta, pero veo que derriban a Pepper. Maniobro detrás de otro contacto cuando siento el impacto: soy derribado por un SAM.

Los dos cayeron con segundos de diferencia. Goye también, un rato antes. Alma quedó solo, bajó un MiG-19 y se fue a KRYMSK a repostar.

El show de los yanquis

Y entonces pasó lo que en MAIKOP no había pasado.

Vemos cómo la escuadrilla de ataque estadounidense hace su trabajo de manera impecable, sufriendo pocas bajas, pero no dejaron nada en pie.

Goye lo dijo más corto.

Comenzamos a orbitar en Krasnodar mientras disfrutamos del show de los A-4 yanquis.

Ocho aviones barrieron la antiaérea de KRASNODAR entera mientras los Argentinos daban vueltas arriba sin nada que hacer. Tres semanas antes, esa misma tarea cancelada les había costado dos pilotos sobre la pista de MAIKOP y una llamada telefónica a los gritos.

La chancha y el Jumbo

Con el cielo limpio y la antiaérea muerta, las camionetas salieron de la ciudad y se pusieron en la cabecera este.

Sepe, que ya había perdido un avión esa mañana en el ataque al SAM, se subió al Hércules.

Decolé desde Krymsk hacia Krasnodar. Aterricé con vientos cruzados, pero sin problemas. Procedí a la cabecera este de la pista, donde estaban las cuatro camionetas con los civiles.

Un C-130 aterrizando en una pista enemiga, en una base que ellos mismos habían bombardeado dos noches, para levantar a treinta personas escondidas.

Se subieron al avión y despegué hacia Anapa.

Castor, Charrúa y Tigre se quedaron arriba cubriendo la salida, atacando lo que quedaba hasta agotar munición, y no se fueron hasta que el Hércules estuvo en el aire.

Y el final de la Operación Estrella Polar, de la campaña entera, de los tres meses en Laponia, está en una sola línea del parte de un piloto de transporte.

Aterricé sin novedad, detuve a la chancha al lado del Jumbo y los pasajeros hicieron trasbordo.

Los treinta subieron al avión de línea que los sacaba de Laponia.

Después, con la misión ya cumplida y los civiles a salvo, la escuadrilla de caza se fue a MAIKOP a cumplir el objetivo secundario. No había cazas enemigos en el aire ni en la pista, así que se pusieron a ametrallar los MiG estacionados.

Ahí Tucán rompió un ala y se estrelló. Goye bajó demasiado en su última pasada y se fue al suelo. Charrúa se puso el compensador automático para apuntar y lo dejó corto: pegó en la popa y se eyectó. Pepper no logró enganchar y saltó mientras su avión caía por la borda de babor.

El día que sacaron a los civiles, el Escuadrón perdió más aviones después de terminar el trabajo que durante él.



Mapa de Krasnodar - el plan del rescate



Evacuando a los civiles en Krasnodar



Evacuando a los civiles en Krasnodar



Trasbordo al vuelo que se los lleva a salvo

Rumbo sur

El 21 de octubre, al mediodía, la FT 70 navegaba a media máquina hacia el oeste. Lo hacía a paso tranquilo, como el atleta que acaba de terminar una carrera exigente. Algunas millas más adelante pondría rumbo sur, en busca de temperaturas más cálidas. Había llegado el momento de volver a casa.

En popa, sentado en la toldilla, se veía la estela y cómo la distancia con las elevaciones de Laponia se agrandaba minuto a minuto. Ahora la URSS podía respirar tranquila: Laponia quedaba en sus manos, algo que nunca fue tarea del Escuadrón evitar. Habían venido a proteger a los civiles y a las empresas petroleras mientras se desarrollaba una retirada ordenada. Sí, las cosas se precipitaron; pero en el combate de KRYMSK el GAEv frenó a la aplanadora soviética y alcanzó uno de los más importantes logros militares de su historia. Lo tendrían presente la próxima vez que se vieran las caras.

A estribor navegaba un buque logístico cargado de refugiados, y en el cielo se dibujaban las estelas de los últimos aviones de pasajeros que abandonaban Laponia. A ellos los esperaba una nueva vida. Al Escuadrón, otro combate, vaya uno a saber en qué lugar del mundo.



Los civiles rescatados en Krasnodar, listos para volver a casa.-

El bosque de pinos

El 22 de octubre, en la base de KRASNODAR CENTRAL, un oficial se detuvo frente a la capitana Viveka Pavlova y se presentó: mayor Yuri Serov, KGB. Amagó una sonrisa y dejó al descubierto unos dientes pequeños, finos, como los de una rata.

La llevaron a un auto negro sin marcas, con dos soldados más. El vehículo arrancó hacia el sur. Pavlova preguntó a dónde iban y nadie le respondió; tampoco esperaba una respuesta. El paisaje estaba más blanco que en los últimos días: la nevada de la noche anterior había ocultado las cicatrices de la guerra y la campiña lapona había recobrado parte de la belleza que reinaba antes. Viveka suspiró y su aliento empañó el vidrio. Pensó que la llevaban a Murmansk, a que la acosaran con preguntas sobre las últimas acciones.

El auto se metió en un bosque de pinos, redujo la velocidad y frenó en la banquina. No había ningún motivo para detenerse.

Caminaron entre troncos cargados de nieve, hundiendo las botas hasta media caña, hasta un claro. Serov al frente, los escoltas detrás de ella. El bosque, extrañamente mudo.

Kamarada capitana Pavlova: el Pueblo de la Unión Soviética la ha encontrado culpable de cobardía ante el enemigo por su incapacidad para derrotar al enemigo capitalista. Su condena es a muerte, y será llevada a cabo en este acto. A menos que firme esta declaración.

La declaración responsabilizaba del fracaso de la Fuerza Aérea Soviética a la capitana Nika Smirnova. A ella y a su familia, por supuesto: alguien debía pagar.

Pavlova buscó a su alrededor. Ninguna posibilidad de escape. Miró los rostros de sus verdugos y tampoco encontró humanidad. Los pinos se quejaron movidos por el viento. Los búhos, aferrados a sus ramas, mantuvieron silencio.

Pensó en Smirnova. Con ella había llegado a Laponia, las dos llenas de deseo de aventura y de confianza. Aquella oficial había sido leal con todos y con la Madre Patria, había luchado con valor y había perdido la vida. Podía ella condenar su memoria y mandar a una familia entera a un gulag para seguir una vida que ya no tendría sentido.

Vamos, kamarada Pavlova. No tiene por qué morir. Usted es una oficial y una dama. Firme.

Sintió los ojos húmedos pero luchó por no llorar.

No puedo.

Serov quedó petrificado, incapaz de entender cómo alguien podía rechazar la vida que le estaba ofreciendo, y preguntó por qué.

Por las mismas razones que usted dio. Porque soy una oficial y una dama.

El hombre desenfundó y su índice no se detuvo hasta que ya no salieron más balas. Los búhos, asustados por los disparos, remontaron vuelo, acompañando el alma de Pavlova, que ascendió y se perdió entre las nubes bajas.

Killboard

El 13 de noviembre de 1970 se cerró el Killboard de la campaña Estrella Polar, y se impuso la Medalla al Mérito Militar al siguiente personal:

Sr. Capitán de Corbeta Livio «Castor» Mostini, por haber sido el mejor piloto de Ataque de la campaña.

Sr. Teniente de Navío Mathías «Tucán» Brouchy, por haber sido el mejor piloto de Caza de la campaña.

Felicitaciones.

										SCORE					
	ANK	AGK	AAK	FRIENDLY KILL	AVIONES PERDIDOS	ENGANCHES	MISIONES VOLADAS	ANK	AGK	AAK	KILL	MIS	AV. PERD.	MIS. VOL.	TOTAL
TUCAN	3/4	26	27		8	11	16	75	130	540	0	-200	-220	800	1125
BALKER		7	17		2	5	10	0	35	340	0	-50	-100	500	725
SEPE	3 1/2	31			12	20	4	16	350	155	0	0	-300	-400	605
MANRI			1				2	0	0	20	0	0	0	100	120
CHARRUA		7			3	7	1	7	0	35	0	0	-75	-140	170
CASTOR	1 3/4	38	4		6	8	5	13	175	190	80	0	-150	-160	785
PEPPER		5			3	4		7	0	100	0	0	-75	-80	295
CONDOR					2	2		1	0	0	0	0	-50	-40	50
TIGRE		8			1	1		3	0	40	0	0	-25	-20	145
GOYE			9		11	11		11	0	0	180	0	-275	-220	235
HACHA	1/2	28			5	9	3	8	50	140	0	0	-125	-180	285
ALMA			26		1	3	1	10	0	0	520	-50	-75	-160	735
BACO					1	1		1	0	0	0	0	-25	-20	50
DOGO		2						1	0	10	0	0	0	0	60
								0	0	0	0	0	0	0	0
								0	0	0	0	0	0	0	0
ANK: 100 PUNTOS (BARCOS GRANDES) LOS PUNTOS SE REPARTEN ENTRE LOS QUE PEGARON. E.I: SI UNDIERON UN BARCO DE TTE ENTRE 4 SON 25 PUNTOS PARA CADA UNO															
AGK: 10 PUNTOS BL'S PUNTOS															
AAK: 20 PUNTOS															
FRIENDLY KILL: -50															
KIA: -25 PUNTOS															
AVIONES PERDIDOS: -20 PUNTOS															
MISIONES VOLADAS: SE MULTIPLICAN POR 50 Y SE SUMAN AL SCORE															
APONTAJES: SOLO SE CUENTAN PARA OBTENER INSIGNIA DE CENTURION															
* los Barcos importantes que tengan daños importantes como para considerarlos fuera de combate se son considerados ANK															

Killboard de la campaña ESTRELLA POLAR