

Sin intrusos en el cielo



El hoy coronel retirado René Suárez Isaac.

| foto: Agustín Borrego

Felipa Suárez Ramos

En enero de 1959, un nutrido grupo de combatientes del Ejército Rebelde arribó a la base aérea de San Antonio de los Baños con la misión de aprender lo necesario para mantener de alta los aviones. Para entonces sus conocimientos sobre mecánica de aviación se reducían a cero, pues solo dominaban la automotriz.

Uno de ellos, el hoy coronel retirado René Suárez Isaac, entonces con 21 años de edad, rememora las dificultades que tuvieron que vencer para conseguir que durante la invasión mercenaria la aviación pudiera garantizar el dominio del aire sobre el suelo patrio.

“Allí habían dejado, como civiles, a dos sargentos del ejército de la tiranía que estudiaron en Panamá, para que nos adiestraran en los principios de la mecánica de aviación. Uno de ellos, nombrado Valentín, me enseñó todo lo que sabía; el otro, Irene, quien fungía como jefe, nos impartió un curso de nueve meses.

“En el propio 1959 empezaron los problemas: nos cortaron los suministros de motores, piezas y agregados, y las reparaciones en Miami, limitaciones que amenazaban con que los aviones no volaran. Después Irene comenzó a presentar problemas, a poner todos los aviones de baja; nosotros discutíamos con él, pero no podíamos hacer nada, hasta que un día varios carros del G-2 llegaron a la base y recogieron a algunos, entre ellos a él.

“Ese día me nombraron jefe del grupo de los mecánicos. Empezamos a luchar y a enfrentarnos a los problemas, de los cuales varios fueron muy serios. El primero fue que nos quedamos sin motores. Empezamos a buscar y en los

almacenes encontramos algunos nuevos, con tan solo ocho o nueve horas de explotación, pero con defectos. Los desarmábamos y, con mucho cuidado, marcándolo todo, los rearmamos. Incluso llegamos a tener hasta tres de reserva.

“También se nos presentaron graves situaciones con las toberas (tubos de escape), los inyectores, y los álavas (paletas), entre otros. Dáandonos cabezazos e invirtiendo largas jornadas durante muchos meses, logramos resolverlas. En ello sobresalió el ingenio de Joel Parga Morló.

“Nos habíamos propuesto conocer todo cuanto debíamos saber, de modo que al producirse el desembarco mercenario estábamos bien preparados”.

Zafarrancho en la base

Alrededor de las seis de la mañana del 15 de abril de 1961, aviones enemigos, con números e insignias de la aviación de combate cubana, atacaron las bases aéreas de Ciudad Libertad y San Antonio de los Baños, y el aeropuerto civil Antonio Maceo, de Santiago de Cuba. De lo vivido entonces, René Suárez, refiere:

“Sentí el ruido de un motor y cuando me asomé vi un B-26 con el número 931, que volaba muy bajito, lo cual me sorprendió, porque ese avión tenía la numeración de uno nuestro que estaba allí y no podía volar, pues se encontraba deformado. Grité: ‘¡Avión!', y el dormitorio entero se levantó. Aurelio Cruz subió a la azotea, donde habíamos instalado una ametralladora 50 de los mismos aviones; otro muchacho, Nelson, subió en el otro escuadrón, a tirar. Los demás salimos corriendo hacia los aviones, por zanjas, bajo el bombardeo.

“Cuando pasamos por la primera rampa ya un avión de transporte que realizaba el correo a Oriente estaba en llamas. Seguimos rumbo a la rampa donde estaban las aeronaves de guardia, y Alberto Fernández, que era el piloto de guardia, nos pasó por el lado en un carro, cayó en una zanja y se hirió en la frente, pero siguió y cuando estaba llegando al avión de guardia ya a este le habían dado con un cohete y estaba incendiado.

Con inteligencia, inventiva y dedicación, jóvenes mecánicos lograron mantener la aviación militar en completa disposición combativa

“Rápidamente montó a los dos mecánicos de guardia, que estaban cerca, y se dirigieron a otra nave situada en la cabeza de la pista. Cuando arrancó los motores, un B-26 se dispuso a atacarlo, pero la dotación de la cuatro bocas abrió fuego y lo desvió. Tras vencer varios imprevistos provocados por la tensión del momento, Alberto pudo despegar cuando ya el agresor se había escapado en dirección a Managua,

“Revisamos los que no podían volar por diferentes causas y les hicimos lo que pudimos, de modo que tuvimos listos seis T-33, cinco Sea Fury, y unos cuantos B-26. Ese era el parque con que contábamos para hacer frente a la ya esperada invasión”.

Por el dominio del aire

Al asomar los primeros claros del día 17, con parte de los mercenarios ya desembarcados, Enrique Carreras, Alberto Fernández y Bourzac despegaron en naves T-33; Carlos Ulloa, en un Sea Fury, y Luis Silva Tablada, en un B-26. A Ulloa lo derribaron en el pri-



Luis Silva Tablada, quien al amanecer del día 17 salió en persecución de los aviones atacantes, en el segundo vuelo fue derribado por la artillería de un buque mercenario. | foto: Archivo de Verde Olivo

averiado por aquellos muchachitos de 15 y 16 años.

“Gustavo Bourzac salió corriendo hacia el Sea Fury, donde ya estaba el nicaragüense Carlos Ulloa, y como Bourzac era el que estaba de guardia lo hizo bajar y partió. Fueron los dos únicos que despegaron ese día”.

Las aeronaves afectadas por el criminal ataque fueron un C-46, de transporte, y un T-33, ambas en San Antonio, así como un B-26, que no llegaron a destruir, y el avión ejecutivo en que se movía el entonces Comandante y Ministro de las FAR, Raúl Castro, en Santiago de Cuba.

“Alrededor de las 10 de la mañana llegó Fidel, se reunió con los mecánicos y los pilotos, y nos indicó esconder los aviones, pues nos harían falta en los próximos días, y que de inmediato empezáramos a prepararlos.

mer vuelo, a Silva lo alcanzó la artillería de un buque mercenario, en el segundo vuelo. Nos quedamos con siete pilotos, que se mantuvieron volando durante los tres días de la batalla; después estuvieron efectuando patrullajes lejanos en previsión de otro desembarco.

“El 17 fue el de mayor cantidad de acciones aéreas, pues los pilotos tuvieron que dedicarse a perseguir los aviones de los mercenarios y a hundir sus buques con vistas a impedir que terminaran de desembarcar. Fue un día muy difícil para nuestras tropas terrestres, las cuales a partir del 18 contaron con la cobertura aérea necesaria”.

“Del 15 al 19, entre los mecánicos de la base, todos jóvenes, no hubo más empeño que trabajar para garantizar que los aviones estuvieran en condiciones de volar”.

