

Trueno Justiciero

Humberto
Trujillo
Hernández



Mis campañas
en cielo
angolano

APARTHEID

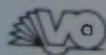


Trueno Justiciero

Humberto
Trujillo
Hernández



*Mis campañas
en cielo
angolano*



Ediciones Verde Olivo. Ciudad de La Habana, 1998

Edición:
Idania Marcof Casal

Diseño de cubierta e interior:
Lamas

Realización de cubierta:
Juan Carlos Pedreira

Composición computadorizada:
Enrique Zafra Armengol

Fotos:
Del autor y archivo revista **Verde Olivo**

© Humberto Trujillo Hernández

© Ediciones Verde Olivo, 1998

ISBN 959-224-082-5

Avenida Independencia y San Pedro
Apartado 6916 C.P. 10693
Plaza de la Revolución, Ciudad de La Habana

Agradezco la calurosa acogida ofrecida al libro *Trueno* justificada por los generales Ulises Rosales del Toro, Rubén Martínez Puentes, Enrique Carreras Rojas, David San Baranda, y a los coroneles Raúl Izquierdo Canosa, Juan Oscar Hernández, Alfredo Vega y Pedro Pérez.

No pocas fueron las sugerencias que me permitieron puntualizar detalles de interés.

Al periodista y amigo Pablo Noa Noa, siempre atento al desarrollo de la obra con oportunas críticas profesionales cargadas de rigor ético y una gran dosis de optimismo.

Nunca olvidaré las horas que dediqué frente a la computadora Eduardo Casanova Ealo y María Lidia Alvaró Sahin, junto al humor irónico y las jocosidades estimulantes de mi amigo y hermano Osvaldo Espinosa Martín.

Tampoco faltó el apoyo familiar, el tesón de mi nuera Tania Puente Barrio, y mi profesora Regla Pedrosa Balduino, al tratar con sus viejas mañas que lograra desentrañar algunos enredos de la ortografía y la gramática castellanas; como tampoco olvido los desvelos de mi esposa Margarita Colarte, gastando las teclas de su vieja máquina de escribir.

Dedico este testimonio a quienes fueron parte
y no tuvieron la suerte de poder ver materializada la victoria final
Al coronel Crescencio Trujillo Hernández,
mayores Carlos Rodríguez Pérez, Eloy Mir Travieso,
capitanes José Alberto García Flores, José María Pinelas Pinelas,
tenientes Juan Pérez Rodríguez, Capri, Ernesto Chávez,
Jorge Luis González, Chachi, soldado José Mendoza Fiol,
al compañero Alfredo Pérez Pérez
y a todos los que ofrendaron sus vidas en cumplimiento de la
honrosa misión internacionalista.

AMIGO LECTOR

AMIGO LECTOR

Trueno justiciero forma parte de la trilogía Alas sobre Candiara, y Entre sueños la realidad, donde se sintetizan mis memorias; estas dos últimas obras inéditas. En la presente trato de volver a vivir. Siento la necesidad de extraer los recuerdos que me acompañan sin los retoños de exageradas pasiones o estériles fantasías. Arañar imágenes que borren desaciertos sólo lograba minimizar nuestros errores dentro de una guerra justa. A bordo de los "truenos" se electrificó al enemigo, vio caer desde el aire el castigo a su injusta pretensión.

No es mi deseo dar retoques tardíos a las escenas vistiendo a los actores con vistosos trajes que nos separen del camino de la verdad.

De otra parte, al ordenar de alguna forma mis recuerdos descubri que guardo profundas huellas gravadas bajo las disímiles excitaciones que provoca el vuelo, la guerra y el amor que deposito en los aviones de combate.

En este libro no se recoge la historia de la guerra en su conjunto, ni siquiera todas las operaciones donde participó la fuerza aérea. Me limito a narrar hechos reales de manera anecdótica. Los protagonistas aparecen con nombres y apellidos verdaderos, y en muy pocos casos se sustituyen por seudónimos, particularmente cuando se trata de extranjeros o por una imposición necesaria. En medio de los trajines de la guerra trato de no separarlos de la vida, el amor al prójimo y a la naturaleza.

Muchas de las retentivas fueron percibidas a través del prisma que ofrece la cabina de un caza, volando con altas velocidades y variadas alturas. Ante mis ojos aparecieron íntimos detalles de la geografía angolana. En mi imaginación, asocio accidentes geográficos con la historia de este pueblo, de lo poco que se

conoce, al margen de una enciclopedia por escribir. Recibi, evalué y gravé las bellas imágenes que adoman a esta tierra. Claro, el ruido de la turbina me privó de las voces de los animales y del estrépido de las cascadas. Mientras que el penetrante olor de la combustión del queroseno me situaba en la realidad: volaba en un Mig, vencía a los caprichos de la meteorología, infundía temor a los enemigos, los frenaba. Asegurábamos a nuestras tropas la confianza en la victoria. Creíamos en la noble causa.

En gran medida me divorcio de las terminologías propias de la fuerza aérea, con la seguridad de que mis compañeros me concederán el perdón. Empleo en lo posible el lenguaje directo matizado ocasionalmente por palabras de varios idiomas: portugués, francés, inglés y ruso, impuestos por las realidades de la profesión.

Finalmente, muchos de los juicios emitidos en las reflexiones están sujetos a criterios personales, sin pretender hacer de ellos verdades absolutas, ni imputables a la fuerza aérea cubana.

El autor

CRONOLOGIA DE OPERACIONES DE LA AVIACION DE CAZA

5 de octubre de 1975

El día 28 de septiembre fue citado por el alto mando de las FAR el piloto de Cubana de Aviación Aurelio Martínez Leiro para precisar detalles acerca de la operación aérea de transporte de los asesores militares solicitados por el presidente Agostinho Neto. El 5 de octubre cruzaba el Atlántico sur el cuatrimotor, *Britania*, portaba en su afoso vientre a los jóvenes combatientes que enfrentaron las primeras embestidas de los mercenarios con los uniformes del FNLA y de los sudáfricanos escoltados por la UNITA.

Los *Britania* cubrieron en sus vuelos vanas rutas, al inicio con escala final en Brassaville, después aterrizaban directamente en el aeropuerto de Luanda. Estos vuelos se mantuvieron con una frecuencia de dos a tres salidas semanales hasta los primeros días de enero de 1976. En total se cumplieron más de 101 misiones con aproximadamente 5 000 horas de vuelos al establecerse el puente aéreo entre Saunmo y Luanda con un avión IL-18.

Los aviones de pequeño porte y avionetas compuestas por los aparatos de los tipos DC-3, F-27, *North Atlas* pasaron en los primeros días de diciembre a manos de 14 pilotos cubanos. Se cumplieron misiones de transporte de tropas, armamentos, exploración aérea visual, traslado de heridos y en misiones como apuntadores y correctores del tiro de la artillería. Durante la ofensiva actuaron en interés de los frentes Sur, Norte y Este. Con el arribo de los AN-26 se incluyeron misiones combativas de bombardeo.

Noviembre 1975-marzo 1976

El 24 de noviembre llegaron a la R.P.A. las primeras tripulaciones de helicópteros. En un plazo de 72 horas asimilaron técnicamente los helicópteros *Alueta* y *Lamas*, requisados a Compañía Diamant. Se cumplieron algo más de 1 398 misiones de exploraciones aéreas, vuelos como apuntadores de la artillería terrestre, desembarcos en la profundidad del territorio enemigo, traslados de heridos y armamentos, vuelos de enlace y otros. Actuaron en las regiones del Ebo, Santa Comba, Balaia,

Catobe, Canago, Camabateia, Morros de Medunda, y posteriormente acompañaron a las tropas cubanas durante las operaciones ofensivas en los frentes Norte, Sur y Este.

20 de febrero al 2 de marzo de 1976

La aviación de caza fue empleada en misiones de exploración aérea visual. Cumplían sus vuelos en el radio máximo de sus posibilidades, dentro del territorio ocupado por el enemigo en interés de la ofensiva.

Se ejecutaron exploraciones en las direcciones: Serpa Pinto, Matala, Sa-Daa-Bandeira, Mosamedes, Mavinga, Cangamba, Cangoa, Vila Nova de Armada y otras. En total se cumplieron más de 26 vuelos avión a bordo de los MiG-21 MF.

13, 14 y 17 de marzo de 1976

Operación "Zapaticos Nuevos"

El día 13 a las 10 23 se ejecutó el golpe aéreo contra el aeropuerto de Gago Coutinho. Se emplearon cuatro aviones vuelos armados con cuatro cohetes aire-tierra del tipo C-24 y cuatro bombas del tipo FAB-250. Se destruyó un avión de transporte del tipo *Friendship* (F-27). Sufrieron daños de consideración las instalaciones aduaneras, torre de control de vuelos y se neutralizó la pista.

Dos horas quince minutos más tarde, dos cazas MiG-21 MF repitieron el bombardeo contra el aeropuerto y otra pareja de MiG atacó con cohetes C-24 las márgenes del río Lufute, próximo al puente que une la carretera Luso-Gago Coutinho. Se destruyó un camión militar, un yipi, parte de un emplazamiento de morteros y sufrieron un centenar de bajas que incluían a dos asesores blancos, especialistas en defensa antiaérea.

Al día siguiente se repite otro ataque con dos cazas contra la pista de despegue y aterrizajes. Quedó neutralizada con los impactos de cuatro bombas en el centro y cabecera de la misma. Otra pareja de aviones atacó con cohetes aire-tierra tipo C-5 un campamento de la UNITA situado en la cercanía del arroyo Mawssibi. Se reportaron grandes pérdidas humanas.

El día 17, un avión solitario realizó una exploración armada en las carreteras que unen a Sessa con Cangamba, se efectuaron disparos de cohetes C-5.

La defensa antiaerea tuvo una debil respuesta, empleo el armamento de infanteria y se estima que realizaron aproximadamente seis disparos con cohetes tierra-aire del tipo Flecha todos fuera de parametros de lanzamiento, por lo que resultaron inefectivos. Con anterioridad (9 de marzo), corrieron la misma suerte dos disparos dirigidos contra la avioneta de exploración durante el sobrevuelo del puente del rio Lulute.

El armamento empleado durante la operacion fue de 12 bombas FAB-250 kg, 8 cohetes C-24 y 182 cohetes C-5.

7 de abril de 1976

Golpe aéreo contra las instalaciones de un antiguo cuartel perteneció a los portugueses, edificio de dos plantas ocupado por el Estado Mayor de Savimbi y la planta de radio, todos los objetivos militares ubicados en las instalaciones del pueblo de Tempué.

Participaron dos MiG-21 MF, artilleria con cohetes C-5 y una escuadrilla (cuatro aviones) del tipo MiG-17F, artillados sus cañones de 23 y 37 mm. Se destruyo parcialmente el edificio, se impacto a vanos tanques de combustible que provocaron un incendio que se extendio hasta un quimbo cercano. Las llamas consumieron el entorno por mas de ocho horas. Durante el ataque se emplearon 126 cohetes C-5, 880 proyectiles de 23 mm y 140 proyectiles de 37 milímetros.

8 de abril de 1976

Ataque aéreo contra dos grandes almacenes y el embarcadero del rio Cuito Cuanavale cercanos al pequeño pueblo de Vila Nova de Armada. Se emplearon dos aviones MiG-21 MF artillados con dos bombas de 250 kg cada uno y sus cañones. Además, participaron cuatro MiG-17F con sus respectivos cañones. Se produjeron daños de consideracion a un almacén, muelle de carga y a una barcaza cargada de madera.

Se detectó una respuesta activa de una pieza de artilleria antiaerea. Los cazas no fueron alcanzados por el fuego. Se consumieron durante la accion cuatro bombas FAB y OFAB, 800 proyectiles de 23 mm y 100 de 37 milímetros.

Se ataco con cohetes aire-tierra C-5 a dos agrupaciones enemigas proximas al poblado de Gangombe y Mure. Participa-

ron dos aviones MiG-21 MF. Descargaron sobre los objetivos 128 cohetes C-5. Las bajas no pudieron ser comprobadas.

13 y 15 de mayo de 1976 Operacion contra el FNLA

El dia 13 se efectuó un golpe aéreo simultáneo sobre concentraciones de tropas del FNLA en los poblados de Massango y Mangando. A las 11:00 h se produjo el ataque de cuatro MiG-21 MF artillados con dos bombas de 500 kg cada uno, contra dos grandes almacenes, un cine-teatro, planta eléctrica y ametrallaron dos puntos de resistencia en las entradas norte y sur del pueblo. En ese momento dos AN-26 descargaban sus bombas de 250 kg contra agrupaciones de tropas que defendian al poblito Mangando.

Exactamente a las 11:07 comenzó el segundo ataque contra Massango con cuatro MiG-17F. Portaban debajo de sus alas bombas de 250 kg. Machacaron de nuevo las posiciones ocupadas por las tropas de Holden Roberto.

Durante el golpe se empleó una avioneta bimotor con la mision de servir de apuntador aéreo. En medio del combate se aproximó tanto al área que fue perforado su tanque de combustible por un proyectil de 12,7 mm. Logro regresar al aerodromo de Negage sin grandes dificultades y escaso combustible.

Los resultados de la operacion consistieron en la destruccion parcial de los almacenes y el cine-teatro e incendio en la planta eléctrica. Hubo reaccion violenta de una bateria antiaerea del tipo cuatro bocas, situada sobre una elevacion colindante con el pueblo. Se consumieron 4 000 kg de bombas y 800 proyectiles de 23 mm.

A media mañana del dia 15 despegaron cuatro MiG-17 con la mision de ametrallar una agrupacion de tropas que escapo de Massango. Se alojaban en un edificio pintado de blanco, otrora empleado como escuela situado en las alueras del poblado de Lusitano. El objetivo quedo totalmente perforado por los proyectiles de los cañones. Se reportaron una veintena de militares muertos. La operacion concluyo con la desbandada de las tropas del FNLA. Finalmente escaparon con rumbo a la frontera de Zaire por las márgenes del rio Cambo.

6 de noviembre de 1981

Combate aéreo al sur de Lubango entre una pareja de aviones MiG-21 MF y cuatro aviones enemigos del tipo *Mirage* III. Nuestros cazas se enfrentaron con desventajas numéricas a una emboscada aérea preparada de antemano por los pilotos sudafricanos. El avión "número" tripulado por el teniente Darnasio Valdes resultó derribado por los impactos de los cañones de 30 mm. El piloto logró salvar la vida al saltar en su paracaídas.

5 de octubre de 1982

Combate aéreo efectuado en la región entre Tchilemba y Cahamas, entre una pareja de aviones MiG-21 MF y dos *Mirage* III. Nuestro avión "líder", pilotado por el teniente Raciol Marrero resultó averiado por varios impactos de proyectiles de cañón de 30 mm. Logró finalmente aterrizar sin mayores dificultades.

2 al 10 de agosto de 1983

Apoyo aéreo a las tropas que defendían el poblado de Cangamba. Se emplearon un total de 400 aviones vuelos, con más de 400 bombas de diferentes tipos y calibres, 2 741 cohetes del tipo C-5 y 2 700 proyectiles de 23 mm. Se le causó sensibles pérdidas al enemigo. Un avión UM-21 fue impactado por varios proyectiles de la artillería antiaérea y aterrizó en emergencias.

23 de septiembre de 1983

Apoyo aéreo a la Operación Berlin contra las unidades del Segundo Frente Estratégico de la UNITA, en la región de Mussende.

25, 26 y 27 de marzo de 1984

Apoyo aéreo en defensa de la ciudad de Sumbe. Participaron los aviones MiG-21 y los helicópteros rebasados en la ciudad de Huambo. Se cumplieron un total de 204 aviones vuelo en misiones de bombardeo, tiros de cohetes C-5 y exploraciones aéreas.

Junio de 1986 a diciembre de 1987

Operaciones aéreas sistemáticas en defensa y apoyo a las tropas cubanas y FAPLA, especialmente aseguramiento al des-

plazamiento de las columnas de abastecimiento y el hostigamiento a las agrupaciones de la UNITA que rodeaban las regiones de Luena, Munhango, Huambo y Cuemba. Estas misiones se cumplieron con aviones MiG-21 basificados en Luena, Huambo y Malanje.

Desde el poblado de Menonge se cumplieron acciones combativas contra agrupaciones de la UNITA que hostigaban a nuestras tropas desde bases en las regiones: norte y sur de Longa, Lupire, Baixo-Longa, Caiundo, sur de Cuilo Cuanavale y Mavinga.

31 de enero de 1987

Dos golpes aéreos sorpresivos en composición de escuadrón aéreo contra dos importantes campamentos de la UNITA: A al este del poblado de Mavinga. En la acción participaron pilotos cubanos, angolanos y un soviético. El grupo de choque compuesto por los aviones de los tipos SU-22 (bombarderos ligeros), MiG-23 y 21. Se realizaron 20 vuelos avión; cayeron sobre el área objetivo 16 toneladas de bombas de diferentes calibres y designaciones. Se creó un incendio que abarcaba más de 10 km² y la combustión duró algo más de ocho horas.

La Defensa Antiaérea enemiga fue objeto de la sorpresa y sólo logró impactar el ala derecha de un MiG-23 con un proyectil de armas de infantería.

27 de septiembre de 1987

Combate aéreo entre una pareja de aviones del tipo MiG-23, tripulada por el mayor Alberto Ley Rivas "líder" y como "número" el teniente Juan Carlos Chávez Godoy, contra una pareja de aviones *Mirage* III. Resultó derribado por un cohete del tipo R-60 el piloto sudafricano capitán Arthur Piercy, en la región ubicada entre el río Lucio y Cuma, a 60 km al sureste de Cuilo Cuanavale.

Septiembre a diciembre de 1987 Operación Saludando a Octubre

Se realizaron 52 misiones de cobertura a los aviones soviéticos AN-12 y IL-76 que efectuaban el abastecimiento material para las operaciones ofensivas contra la UNITA y Sudafrica.

Coberturas especiales a los aviones AN-30 que cumplían exploración aérea fotográfica en la profundidad operativo-estratégica.

Enero hasta el 30 de marzo de 1988

Defensa de Cuito Cuanavale

Apoyo aéreo a las tropas durante la campaña defensiva de Cuito Cuanavale. Se cumplieron 1 283 aviones vuelo con 722 misiones de bombardeos (357,9 toneladas), 561 misiones de cobertura aérea a las tropas y columnas de abastecimiento. Se lanzaron 4 000 cohetes del tipo C-5, 40 R-60, 4 X-23 y 15 R-24.

La aviación de helicópteros cumplió vuelos de transporte de tropas, carga y vuelos de búsqueda, salvamento y rescate en interés de la aviación de caza. Se transportaron 1 393 soldados, con 146,5 toneladas de materiales.

25 de febrero de 1988

Se produjeron dos encuentros en el aire: el primero entre un caza MiG-23 contra tres aviones *Mirage* F-1 y el otro, entre un MiG-23 contra una pareja de F-1. Los aviones enemigos lanzaron tres cohetes aire-aire del tipo *Kukri*, y abrieron fuego con sus cañones de 30 mm sin lograr derribar al avión cubano.

8 y 12 de abril de 1988

Se cumplieron misiones de exploración aérea visual y fotográfica en las fronteras y territorio de Namibia. Se sacaron fotografías de las presas de Calueque, Ruacaná y sobre el aeródromo operacional sudafricano de Ruacaná. La sorpresa del vuelo neutralizó su defensa antiaérea. Se utilizaron dos vuelos en composición de parejas y dos aviones MiG-23 de cobertura desde una zona de guardia en el aire.

4 y 22 de mayo de 1988

Apoyo aéreo a tropas cubanas durante emboscadas a fuerzas sudafricanas al sureste de Tchipa.

27 de junio de 1988

Golpe aéreo sorpresivo a nivel de escuadrón aéreo (11 aviones) contra la presa de Calueque y las fuerzas sudafricanas acantonadas en áreas de la misma. Se utilizaron en la operación una pareja de MiG-23 ML para cubrir desde la zona de guardia

en el aire al grupo de choque compuesto por dos escuadrillas de MiG-23 artillados con bombas del tipo FAB-500 y al final un avión de doble cabina (UB-23) realizó la exploración aérea posterior para evaluar los resultados. Se le produjeron daños de gran magnitud a la estructura del puente y de la presa. Fueron severamente afectadas las instalaciones y tubos conductores del agua para el norte de Namibia. Una bomba penetró y destruyó parcialmente el albergue empleado por las tropas sudafricanas que defendía la región. La onda expansiva y la metralla produjeron un centenar de heridos y algunos muertos.

Este golpe constituyó la última gota que colmó la copa, con tal ruido, que estremeció la arrogancia de los jefes militares sudafricanos. Sus flamantes cañones G-5 y G-6, junto a sus aviones "super halcones" *Mirage*, poco podían frente al potencial militar de las tropas cubanas y angolanas.

Los coroneles y generales más temerarios reflexionaron y sus lamentos corrieron desde las bocas de los soldados hasta las de los encopetados políticos. Sin perder más tiempo ni esperar otro golpe retiraron sus tropas para el sur de Namibia. Los diplomáticos comenzaron a utilizar otro lenguaje en las mesas de conversaciones.

Al final, la historia del desastre militar sufrido en Cuito Cuanavale por las tropas sudafricanas, es conocido, pero no muchos reconocen que propició la aplicación de la Resolución 435/78 del Consejo de Seguridad de la ONU, y con ella se crearon las condiciones para que Angola lograra la paulatina estabilización social y económica. Por último, se derrumbó el Apartheid y abrió el camino que conduce a la democratización del poderoso país.

La historia conserva vivas las verdades y les reserva a los protagonistas la gloria o el infierno. Los pueblos angolanos, nambios y sudafricanos guardan en sus corazones un olímpo lleno de gratitud.

GLOSARIO

Bangán. Saito que se produce en el avión al chocar brusca-mente sus ruedas con la pista.

Banqueo. Inclinación del avión girando sobre su eje longitu-dinal, consiguiendo que el avión cambie de dirección.

Briefing. Recordatorio de las acciones a realizar ante posi-bles fallos durante el despegue.

Canopy. Parte superior de la cabina del piloto con transporte plexiglass.

Catapultearse. Acción de lanzarse al aire sentado en la silla del piloto.

Chandel. Figura de pilotaje en la cual el avión gana en poco tiempo altura, mientras cambia el rumbo en 180 grados.

Espiral. Giro del avión sobre su eje longitudinal y vertical provocando el giro que puede ser ascendente o descendente.

Flaps. Aletas que le dan mayor sustentación al avión durante el despegue y el aterrizaje.

Glizada. Proyección del avión por la línea de acercamiento a la pista para el aterrizaje.

Immelman. Maniobra acrobática en la cual el avión asciende por una línea curva cerrada, logrando cambiar en el espacio 180 grados. En la cúspide el piloto pasa del vuelo invertido al hori-zontal.

Looping. Maniobra acrobática en la cual el avión realiza un lazo en la vertical.

Paso de propela. Cambios de los ángulos de las aspas de hélice.

Postcombustion (Forzaje). Combustión adicional que se rea-liza a la salida del tubo de los gases del motor, proporcionando una potencia superior.

Rebasificación. Cambio de los aviones de una base para otra nueva.

Reversión. Figura acrobática en la cual el avión gira sobre su eje longitudinal 180 grados, manteniéndose invertido descendiendo de altura describiendo una línea curva hasta llegar de nuevo a la posición horizontal.

Salva. Lanzamiento de todos los cohetes de forma sucesiva en la medida que se tiene oprimido el disparador.

Taxiway. Calle de rodaje de los aviones que lo conducen a la pista de aterrizajes.

Troika. Palabra del idioma ruso que significa tres. Es muy empleada en la aviación cuando se refiere al orden combativo en formación de tres aviones.

BIBLIOGRAFIA

Heitman, Helmoed-Romer. *La guerra aérea en Angola, la fase final sudafricana*. Ciudad de El Cabo, Sudafrica. 1989.

Planes de combate de las operaciones de la defensa de Cuito Cuanavale.

Declaraciones juradas de los pilotos participantes en la defensa de Cuito Cuanavale.

Diario de la campana aérea 1976 y 1988, del autor.

Diario personal del soldado sudafricano V.W. Beling, miembro de la dotación del RATEL-90, matrícula 72A capturado el día 27 de junio de 1988.

Transcripciones grabadas de la radioconversación durante los combates aéreos ocurridos el 27 de septiembre de 1987 y 25 de febrero de 1988.

Notas de los libros de vuelo del autor.

Grupo de Trabajo Historia e Etnología. *La Historia de Angola*. Argel. Julio de 1965.

La Guerra de Angola. Editora Política, La Habana 1989.

Gómez Chacón, César. *Viaje al centro de los héroes*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1989.

Yakovlev, Alexander. *El sentido de mi vida*. Editorial Progreso, Moscú.

Pokrishkin, Alexander. *El cielo de la guerra*, Editorial Orbe, La Habana, Cuba.

Revista *Aircraft Illustrated*, septiembre 1969.

Petrovski, A. *Psicología general*, Editorial Progreso, 1980.

INDICE

Amigo lector / 10

Capítulo I

LOS MIG EN EL AIRE / 12

De nuevo en el Africa / 13

Llegada de los MIG-17 y 21 / 16

Nace la fuerza aérea angolana / 18

¿Dónde están los flechas? / 21

Capítulo II

RUMBO AL SUR / 24

Proa al enemigo / 25

Un susto / 32

En la cabina junto a un antiguo enemigo / 34

Un capricho salva al grupo de Savimbi y a sus asesores / 38

Un caro error / 42

Días del maíz / 44

Un despegue corto / 46

Capítulo III

A RITMO DE OFENSIVA / 50

De Tempué se escapan los zorros / 51

Novedades en el desierto / 54

Encuentro de tres hermanos / 57

Golpe aéreo a Massango / 60

Visita a un jimbo / 63

Capítulo IV

EL ENEMIGO SE ENVALENTONA / 66

La LINITA se fortalece / 67

Recordando a Cangamba / 70

El paseo de Chendovava / 73

Capítulo V

UNA DECADA DESPUES / 76

Memorias y realidades / 77

Operación Orange / 83

Valentía y dolor / 86

Aparece el Stenger / 91

Yo soy el general de Menongue / 94

Listos para el ataque / 96

La noche de los tanques / 98

Capítulo VI

CUITO CUANAVALÉ EN DISPUTA / 100

Doce palastroques / 101

Cuito en llamas / 102

Un ataque esperado / 108

Dentro de los grillos / 112

Una nariz nueva / 118

Capítulo VII

TODO PUEDE OCURRIR EN LA GUERRA / 122

Un Orlan: delator / 123

Sobre el nido de la técnica / 126

Regalo de novios / 127

El general Chaminga en el aire / 132

Capítulo VIII

COMBATES AEREOS / 136

Sorprendidos por un viejo truco / 137

Se repiten los errores / 140

Combate aéreo de los MiG-23 contra los Mirage III / 141

Un encuentro entre distraídos pilotos / 157

En el carrusel de la muerte / 161

Capítulo IX

RETOS TEMERARIOS Y MOMENTOS ESTIMULANTES / 170

La mesa servida: cortesía del Cuair / 171

El último vuelo de EE-66 / 173

Los C-5 al descubierta / 178

Dueños de la noche / 180

Una carta estimulante y dos encuentros inolvidables / 185

Capítulo X

LA JUSTICIA DE LOS TRUENOS / 192

Momentos felices / 193

Sin el puente se desploma el techo / 203

Capítulo XI

REFLEXIONES / 211

Los MiG / 212

La aviación en la guerra / 218

Pilotos de combate / 224

CRONOLOGIA DE OPERACIONES DE LA AVIACION DE CAZA / 232

GLOSARIO / 240

BIBLIOGRAFIA / 242