

PIN que tuve en mi vida. Por supuesto, esto último pasó mucho antes de la aparición de los ordenadores personales. Todos los procedimientos de identificación, por entonces poco comunes, deberían evitar que los malos atrajesen a nuestros helicópteros hasta una supuesta zona de rescate para luego dispararles y derribarlos.

Pasamos varios días en la jungla para familiarizarnos con ella y para practicar la forma de ocultarnos. A fin de comprobar nuestros escondites, los instructores enviaban a nativos para que nos encontrasen. Los pertenecientes a la tribu negrito que trabajaban para la Fuerza Aérea podían encontrar estadounidenses en el momento en que así lo desearan. Cuando lo hacían, teníamos que entregarles un vale que ellos luego intercambiaban por arroz.

Durante nuestro ejercicio de evasión, Herb, quien parecía cómodo en la jungla, me convenció para que nos ocultásemos bajo hierba de elefantes: un espeso mar de cañas gruesas que crecían hasta más de un metro ochenta de altura. ¿Esconderme? ¡Y un cuerno! Me perdí en su interior. Pasamos la noche allí, cubiertos por ponchos, mientras las ratas corrían por encima de nosotros la mayor parte del tiempo. Cuando un sonriente negrito nos encontró al amanecer, le entregué de buena gana todos mis vales; cualquier cosa era mejor que tener ratas corriendo por encima de mí.

Herb pensaba que la experiencia había sido divertida; yo, que había sido una mierda.

La Escuela de la Jungla poseía un muestrario de cada tipo de serpiente que pueda pensar. Allí había una cobra real de casi tres metros y medio, y una boa constrictor de ocho y medio que había sido capturada en un *klong*—un canal— de Bangkok. La exposición contaba con el tristemente famoso krait *de dos pasos*, una víbora común en Vietnam, cuyo veneno, se decía, solo te permitía dar dos pasos antes de que cayeras muerto. Aprendí que, aunque su veneno era mortífero, las cobras no eran tan peligrosas para las personas como yo creía. Mientras que una víbora se enrosca y luego ataca con rapidez, como por ejemplo una serpiente de cascabel o de cabeza de cobre, la cobra es lenta. Tiene que elevar y poner vertical aproximadamente un tercio de su cuerpo, y luego caer hacia delante para golpear.

Un día, observé a un negrito limpiando las jaulas. Tiró al suelo de cemento una cobra negra de dos metros y medio y luego le dio la espalda mientras limpiaba su jaula. La serpiente se elevó como si fuese a atacarlo, pero el negrito le pegó con tranquilidad una patada y la alejó.

Ese no sería mi último encuentro con cobras.

Al finalizar la Escuela de la Jungla, Herb y yo habíamos quedado ya emparejados para el resto de aquella aventura, o al menos así lo creímos. Volamos hasta Bangkok, pasamos una noche en el hotel para oficiales



Bases aéreas estadounidenses en el Sudeste Asiático durante la guerra de Vietnam. USAF

estadounidenses que había allí, y luego agarramos un vuelo en uno de los aviones de puente aéreo local. Era un C-130, el venerable transporte cuatrimotor turbopropulsado que hoy en día sigue por ahí. Aquellos aviones de enlace —todos ellos con el indicativo de llamada *Klong*— volaban cada día una ruta circular con paradas en cada una de las bases estadounidenses en Tailandia. Nosotros teníamos la suerte de que nos tocaban solo dos paradas, ya que volar en la parte trasera de un C-130, sentados de forma lateral en asientos de paracaidista —tiras de lona combadas por el peso y un cinturón de seguridad—, bajo el calor y la humedad del Sudeste Asiático, con un débil aire acondicionado, el ruido de los cuatro motores de turbopropulsión, montones de hombres sudados, el cargamento y una resaca, no resultaba placentero.

Aterrizamos en nuestro destino: la Real Base Aérea Tailandesa Udon, en las afueras de Udon Thani, al norte del país y a unos 80 kiló-

No importa; iba a disfrutar de la Nochevieja.

Como sucede en cada base de la Fuerza Aérea, el club de oficiales acogió una adecuada fiesta de Fin de Año. Clark no estaba en la guerra y, al contrario que en Udorn, allí se tomaban muy en serio el código de vestimenta. Por desgracia, yo no tenía la ropa requerida para una fiesta adecuada.

Pero, por suerte, se celebraba otra potencialmente mejor en el Alojamiento de los Caballeros Oficiales. Y estaba abierta a todos. Mi GIB y yo acudimos y nos quedamos hasta bien entrado Año Nuevo. Fue genial. El lugar estaba atiborrado de juerguistas y el bien cargado ponche dio lugar a una noche festiva. Los oficiales locales tenían lo último en música, vestían ropa normal y hablaban sobre cosas sobre las que nunca jamás pensábamos en Udorn. El tema de la conversación no era la guerra; era todo menos la guerra.

Cuando me presenté para el servicio el día de Año Nuevo, lo veía todo un poco brumoso, en el mejor de los casos. Sin embargo, no había problema alguno. Podía manejar el combate, así que podía manejar el disparo controlado de un misil. Después de todo, allí no había fuego antiaéreo.

La misión era sencilla: volaría hasta un polígono de tiro sobre el agua e interceptaría un dron no tripulado. Me acercaría hasta unos cinco kilómetros por detrás del mismo y al alcanzar dicha posición debería pedir «Bengala» por la radio. La bengala del dron estaba montada sobre la punta de su ala izquierda y produciría la fuente de calor que detectaría el misil. Esta bengala estaría mucho más caliente que el motorcito a reacción del dron, así que, al menos en teoría, el misil volaría directo hacia ella. Incluso en el caso en que el misil la golpease, el dron no resultaría demasiado dañado.

En el momento en que se encendiese la bengala debía pedir «Viraje» por la radio, y el dron iniciaría un giro a izquierdas. Debía dispararle el misil cuando se encontrase aproximadamente a mis diez u once en punto.

Nada por lo que preocuparse.

Nos pusimos en el aire, algo deshidratados por la fiesta y con la cabeza todavía no muy despejada. Puse el aire acondicionado tan frío como lo permitía el mando, pero sudaba alcohol. El polígono de tiro para misiles estaba a una buena distancia sobre el agua, por lo que el cielo azul y el agua, de un azul más profundo, contrastaban con el distante verde jungla de las Filipinas, lo cual convertía el vuelo en turístico. Lo mejor de todo: ni un cañón antiaéreo.

Mi GIB fijó el radar en el dron y entramos en el alcance tal y como estaba planeado. Pedí «Bengala» por la radio. Armé el misil: un AIM-9E Sidewinder montado bajo el pión interior de mi ala derecha. Su cabeza explosiva había sido retirada pero el resto seguía operativo. El misil



Honodel: «Misil AIM-9E. El F-4 llevaba el Sidewinder rastreador de calor junto con el AIM-7E Sparrow guiado por radar. Ambos funcionaron muy por debajo de las expectativas, aunque el 9E lo hizo ligeramente mejor. El Sidewinder sigue aún en servicio hoy en día en una versión muy mejorada conocida como AIM-9X». Cortesía de Vic Tucker

comenzó a crear un marcado gruñido en mis auriculares, más alto de lo que esperaba. El gruñido significaba que el misil había visto una fuente de calor y se había fijado a ella. Era un sonido amenazador, a fin de que no fuese confundido con nuestro sistema de Radar de Detección y Alerta, que mandaba a nuestros auriculares uno similar al de una serpiente de cascabel cuando los misiles enemigos quedaban fijados a nuestro avión.

El humo rojo de la bengala comenzó a dejar su estela desde la punta del ala izquierda del dron. Gruñido.

—Viraje — pedí por radio.

El dron alabeó en un viraje a izquierdas mientras yo continuaba completamente recto. Gruñido.

Cuando el dron se colocó a unos 45° de mi morro, disparé el misil. Gruñido.

O, mejor dicho, traté de dispararlo. No pasó nada.

¿Qué cojones...? Fijé la vista en mis interruptores. El Sidewinder gruñó en mis auriculares, tan alto como siempre, o incluso más fuerte. Mi GIB estaba hablando, pero no podía comprenderle. ¿Por qué no salía disparado el misil? El dron seguía virando y ahora dejaba atrás mi posición a las diez en punto y se abría camino casi al través de mi avión.

¡Maldito sea mi confuso cerebro! Entonces vi el problema: el interruptor de conmutación «Radar / Calor» aparecía en la posición «Radar». Estaba tan acostumbrado a volar con los misiles Sparrow guiados por radar que, por falta de costumbre, debí de poner el interruptor en dicha

Cuando eché un vistazo a través de la cara izquierda de la cubierta para buscar fuera al cañonero vi trazadoras rojas y brillantes a punto de fundirse con la punta de mi ala y cruzando sobre la cubierta, tan próximas que pude apreciar sus centellas. Y no eran unos pocos proyectiles, sino montones de ellos. Probablemente mascullé un «¡Oh, mierda!» y al girar mi cabeza para apartarla de las balas pude ver mis instrumentos alumbrados por el resplandor rojo de las trazadoras. Invertí mi viraje hacia la derecha para alejarme de la amenaza, pero entonces me di cuenta de que las trazadoras provenían de ambos lados. Me hallaba en el centro de una cortina de fuego antiaéreo. De cada cañón en el área salían fogonazos contra mí. Las trazadoras pasaban cerca de ambos costados del Phantom y sobre él aparecían brillantes destellos de estallidos en el aire.

Sin pensarlo, encendí los posquemadores. Wes me había advertido sobre ello incluso antes de que yo comenzase a volar de noche. Con cuatro juegos de inyectores de alta presión detrás de cada motor y bombeándoles combustible, el resultado por la noche de aquellos enormes conos de luz azul era una invitación para que cada uno de los artilleros en el sur de Laos disparase... contra mí.

Y lo hicieron.

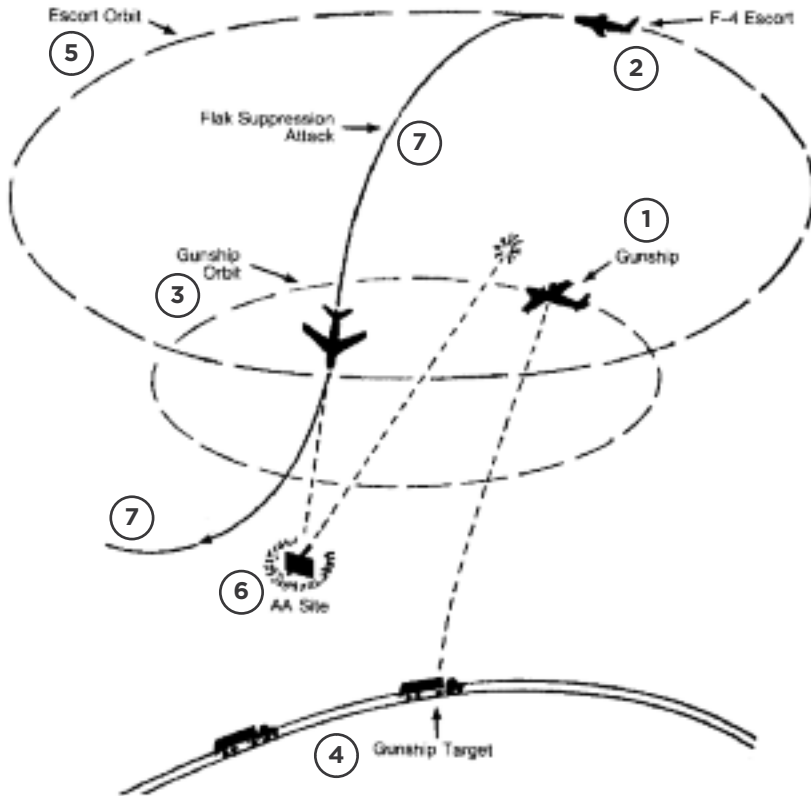
Gracias, Dios, por General Electric, porque los posquemadores de los motores J-79 propulsaron al F-4 en dirección al cielo y lejos de la amplia masa de trazadoras en rápida expansión, que ahora arqueaban desde y hacia todas las direcciones. Los proyectiles estallaban por encima, junto a, y, supongo, por debajo de mi avión. Si quiere hacerse usted una idea, vaya a una exhibición de fuegos artificiales un 4 de julio e imagínese a sí mismo en el aire, en el centro de toda la acción. Nunca he vuelto a contemplar fuegos de artificio sin pensar en aquella noche. Nunca.

Aquel enfrentamiento me había dejado ya bien exprimido, pero el destino quiso que la cosa no terminara ahí.

Cuando salí de la zona de peligro antiaéreo, mi Radar de Detección y Alerta se iluminó. Tanto la luz de «Actividad» como la de «Lanzamiento» aparecían brillantes, y el alto sonido a serpiente de cascabel en mis auriculares me advertía del lanzamiento de un misil tierra-aire. Otro momento «¡Oh, mierda!». Sin buscar al misil, hice un tonel estúpido hasta quedar boca abajo y empujé la palanca con fuerza hacia una tierra a la que no podía ver, situada a una distancia que desconocía.

El suelo mata igual de bien, o incluso mejor, que los cañones antiaéreos. «¡Ups!» número tres.

La maniobra a medias de «Evasión SAM» que volé estaba diseñada para vencer a un misil tierra-aire, pero funcionaba mejor si el piloto veía realmente el misil y la llevaba a cabo en el momento adecuado. No había visto el misil y, de hecho, puede que jamás hubiera habido uno. En tiempos más tranquilos, y más tarde en la Alemania de la Guerra Fría, expe-

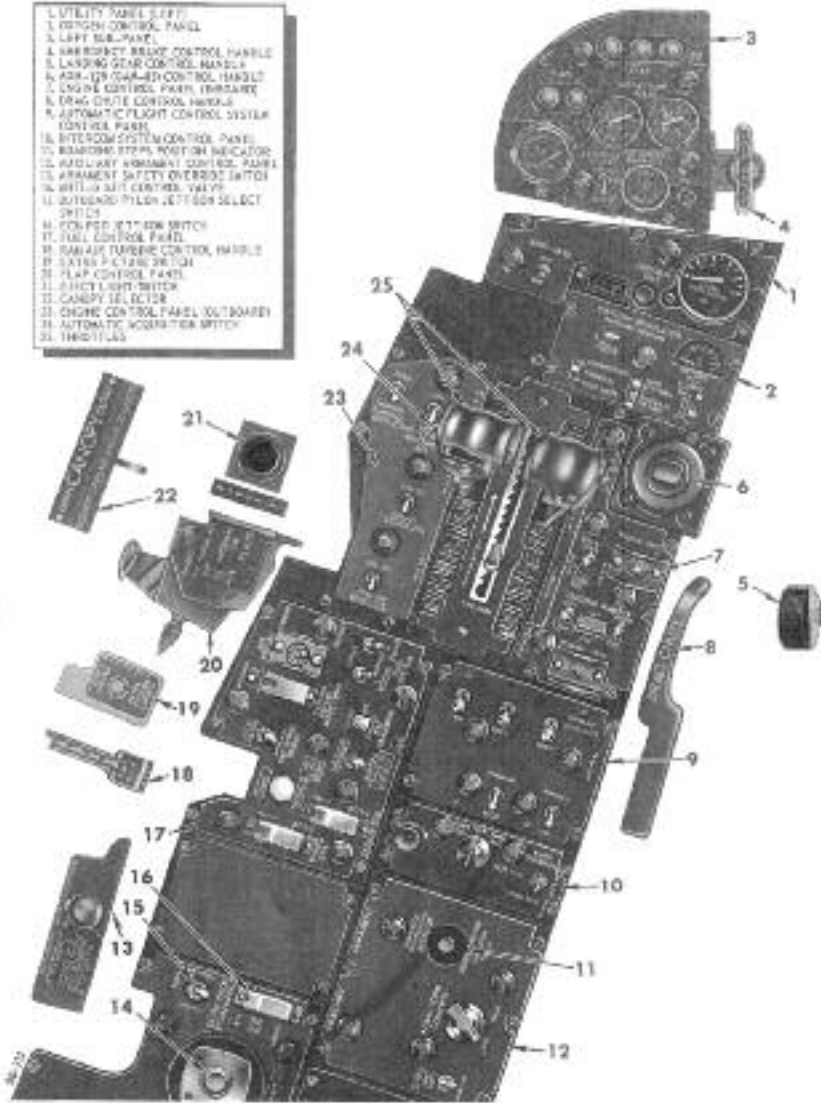


Tácticas de escolta de los F-4. Diagrama oficial en el que se muestra la cooperación entre un avión artillado (1) y un F-4 de escolta (2). El primero vuela en órbita cerrada (3) sobre los camiones que son su objetivo (4) y el F-4 lo hace en una órbita más amplia (5). Si un emplazamiento de artillería antiaérea enemiga abre fuego (6) contra el cañero, el F-4 que lo escolta realiza un ataque de supresión (7). USAF

rimenté situaciones en las que los operadores soviéticos de radar para misiles tierra-aire encendían sus radares de rastreo y seguimiento sin lanzar jamás uno. Sabían que, en aquellos días, nuestros sistemas solo podían detectar el radar, no el misil propiamente dicho.

Leer todos estos acontecimientos lleva mucho más tiempo que el real en que sucedieron aquella noche. Entre el resplandor de las trazadoras, los brillantes estallidos en el cielo negro, las luces rojas de advertencia del RHAW, el elevado cascabeleo en mis auriculares y las altas fuerzas g de mis maniobras, todo se convirtió en un caos, tanto en mi cabina como en mi cerebro, que un día había sido el de un viril piloto de caza.

Recuperé el juicio, llevé al F-4 en un tonel de regreso hasta su posición erguida, ascendí, e intenté calmarme. El mundo parecía limitarse a una respiración pesada, a los gritos de mi GIB y al sudor en mis ojos y en mi máscara de oxígeno. Giré el botón sobre mi linterna de mapa para





Cualquier tablero izquierdo de un caza debería albergar los controles más importantes, ya que el piloto tendrá normalmente su mano derecha sobre la empuñadura de su palanca de mando y la izquierda sobre los mandos de gases (25). Por desgracia, el F-4 solo cumplía de forma parcial con este ideal. Cosas importantes, como el control de radio, estaban en el lado derecho, mientras que los controles de armamento se encontraban en el panel frontal. Los mandos de gases tenían un control de fricción —la palanca en el centro, dentro del filo con muescas—, de modo que el piloto no tuviese que estar siempre agarrándolos, aunque, en combate, mis manos raramente se apartaban de ellos. Dejando a un lado los gases, puede que la pieza más importante sobre este tablero fuese el panel de control de combustible (17). Los tres interruptores que aparecen con tapas, o cubiertas, son botones de liberación que permiten soltar los depósitos externos. Alguna persona que consideró la seguridad decidió que esas tapas debían tener un alambrito de protección que las mantuviera cerradas. Antes de despegar, yo siempre rompía cualquier alambre de seguridad y levantaba las tapas de los depósitos que hubieran sido cargados para la misión. En una situación tensa, no tenía más que pegar un golpe con mi mano sobre el panel y deshacerme de ellos. En la cara más sobresaliente del panel, y frente al control de flaps (20), se encuentra el interruptor de control de la compuerta de repostaje aéreo, con las inscripciones «Extender» y «Retraer». Podía alcanzar dicho interruptor sin tener que mirarlo; e incluso dormido. Esa capacidad resultó útil durante la misión de escolta al avión artillado que se describe en el capítulo IX. En el sub-panel izquierdo (3) aparecen los indicadores de tren de aterrizaje —las tres ventanitas redondas en lo más alto del todo—. En un caza, cualquier tren de aterrizaje que no quedara asegurado representaba un problema mayúsculo. En la parte interior del tablero en sí descansan dos componentes esenciales: el asa de control del tren de aterrizaje (5) y el asa de control de paracaídas de frenado (8). Aunque puede que parezca algo simplemente *deseable*, resultaba vital en pistas mojadas.