

DÍA 19

El sol estaba bajo aún cuando los B-26 de Shamburger y Shannon alcanzaron la costa sur de Cuba, algo al Este de Playa Girón. Hicieron un giro y se dirigieron hacia una gran nube de polvo que levantaba una columna en marcha para atacarla. En ese instante, un jet T-33 de las Fuerzas Aéreas Revolucionarias, pilotado por Álvaro Prendes, atacó el avión de Gray y Shamburger, realizando numerosos impactos. El avión envuelto en llamas, se precipitó al mar en un ángulo cerrado. Shannon descendió rápidamente hasta unos 200 pies del mar y pudo observar que se acercaba el T-33 que había derribado a Shamburger. Manióbró con su lento B-26 acercándose y tratando de embestir al T-33 que lo esquivó, descendió a vuelo rasante sobre el mar y se alejó hacia los buques de protección situados varias millas afuera. Su misión había terminado y regresó a la base de Puerto Cabezas.

Al acercarse a las playas, Billy Goodwin escuchó por radio las llamadas de auxilio y conoció de la muerte de Shamburger y Gray; viró en redondo y regresó a Happy Valley.

Gonzalo Herrera, con uno de los motores de su nave averiado por el fuego antiaéreo cerca de San Blas, escuchó las señales de auxilio de Shamburger por el radio. Voló rasante sobre la ciénaga e iniciaba el ascenso sobre el mar cuando escuchó otra llamada de auxilio: “May Day, May Day”, y sintió poco después una explosión. Vio entonces cómo se animaba una bola de fuego cerca del central Australia, una milla a su derecha. Era el avión de Ray y Baker que había sido derribado.

B-26 SOBRE EL CENTRAL AUSTRALIA

Amanecía en el central Australia.

Una columna con personal y equipo de Salud Pública acababa de llegar al policlínico de Jagüey Grande, situado en la carretera que une este pueblo con el central Australia. Esperaba allí para continuar hacia la línea de combate. Durante la tarde y noche anterior había recorrido desde La Habana los distintos hospitales y centros asistenciales, distribuyendo sangre, medicamentos, materiales de cura, suero anti-gangrenoso y personal.

El ataque del día 18 por la tarde, con napalm, bombas, ametralladoras y rockets había causado gran número de heridos graves y quemados. Los miembros de la Unidad Móvil Quirúrgica del Ejército, situada a un costado del policlínico, habían tenido una labor intensa. Ahora su personal se ponía de nuevo en movimiento. A ambos lados de la estrecha carretera, en emplazamientos en el suelo o en camiones-planchas situados dentro de los cañaverales a la izquierda de la misma, mantenían su permanente vigilancia las dotaciones de las seis piezas antiaéreas Cuatro Bocas de la Batería No. 19 de la Base “Granma”. Ya clareaba cuando en vuelo rasante, viniendo del sur, pasó sobre la carretera un B-26 disparando sus ametralladoras. De inmediato, los diferentes emplazamientos de Cuatro Bocas abrieron fuego, incluso cuando el avión, disparando todas sus armas, hizo un giro al pasar sobre el central, después de ametrallar el Puesto de Mando.

En su segundo ataque, el avión enemigo fue recibido con una atronadora y mortífera cortina de fuego por las antiaéreas que rodeaban el central. El avión, virtualmente acribillado, perdió altura



Fidel y otros compañeros acuden a la zona donde fue derribado uno de los aviones mercenarios.
Foto: Raúl Corrales

rápidamente y realizó un aterrizaje de emergencia en medio de un campo de cañas nuevas, a un kilómetro aproximadamente al norte del central, cerca de un bohío.

Breves instantes después, una fuerte explosión arrancó el motor derecho del B-26 que rodando violentamente golpeó y mató un buey de labranza cerca del bohío. Parecía imposible que con el avión, partido en dos y completamente en llamas toda su parte anterior, sobreviviera alguno de sus dos tripulantes. Al buscar, sin embargo, entre las ruinas humeantes y calcinadas, no se encontró resto alguno de los mismos. Solo en el lugar donde se encontraba la torreta inferior, en medio de un amasijo de metal y plástico se hallaron restos que por error hicieron creer se trataba de un cadáver calcinado. Así fue reportado oficialmente en el primer parte enviado al Estado Mayor General por el Puesto de Mando del Central Australia.

Los supuestos restos se recogieron por personal del convoy de Salud Pública y fueron enviados posteriormente a La Habana. Después se aclaró que no se trataba de evidencia humana. Por diferentes pruebas se tuvo la certeza de que realizado el aterrizaje de emergencia, y antes de la explosión e incendio del avión, sus dos pilotos tuvieron tiempo de escapar.

El comandante Fernández Mell, que dirigió la operación de búsqueda, orientó hacer el mayor esfuerzo por capturarlos vivos. No fue posible. Uno de los pilotos al ser descubierto, oculto cerca de la pequeña pista del central, disparó su revólver 38, cañón corto, siendo muerto de inmediato por una ráfaga de FAL. El otro, al ser descubierto, trató de lanzar una granada de mano, muriendo instantáneamente por varios impactos en el tórax y el ojo derecho. El nombre de este último era Thomas Willard Ray, el mismo que 18 años después sería oficialmente reclamado por el gobierno de los Estados Unidos a solicitud de sus familiares. El otro piloto se llamaba Frank Leo Baker.

Del total de pilotos norteamericanos que, contratados por la CIA, realizaron acciones ofensivas contra Cuba, cuatro murieron. Ellos eran:

RILEY W. SHAMBURGER: Nacido en Birmingham, Alabama, el 17 de

noviembre de 1924. Piloto de combate en la II Guerra Mundial y la Guerra de Corea. Tenía 15 mil horas de vuelo. Era piloto de prueba de la Hayes, comandante de la Guardia Aérea Nacional de Alabama y oficial Jefe de operaciones del campo de aviación de Birmingham. Fue contratado por la CIA con un salario mensual de 2 mil 200 dólares.

WADE CAROLL GRAY: Nacido en Birmingham, Alabama, el 1 de marzo de 1928. Expiloto de prueba de la Hayes. Casado y con residencia en Pinson, Birmingham. Contratado en febrero de 1961 por la CIA. Recibía un salario mensual de mil 500 dólares.

THOMAS WILLARD RAY: Nacido en Birmingham, el 14 de marzo de 1930. Casado y residente en Center Point, Birmingham. Sirvió en la fuerza aérea de 1950 a 1952, ingresando posteriormente en la Hayes International Corporation, una importante compañía de aviones, de la que llegó a ser inspector técnico. Fue contratado por la CIA con un salario mensual de dos mil 200 dólares.

FRANK LEO BAKER: Nacido en Boston, de 34 años de edad. Casado vivía en Birmingham. Entró en la fuerza aérea en 1944 como ingeniero de vuelo. Participó como piloto en la guerra de Corea y posteriormente ingresó en la Hayes como ingeniero de vuelo. Fue contratado por la CIA con un salario mensual de mil 700 dólares.

Otros oficiales y pilotos de la CIA que dirigieron o participaron en las acciones aéreas contra Cuba, fueron: general Reid Doster, Comandante de la Guardia Aérea Nacional de Alabama; Gar Tegan, Jefe de operaciones aéreas de la CIA en Happy Valley, Puerto Cabezas, Nicaragua; Joe Shannon, Coronel piloto de combate de la II Guerra Mundial e Instructor de la Guardia Aérea Nacional; Billy Goodwin, piloto de Birmingham; Albert C. Persons, piloto; y Dr. Marrs, médico en Alabama.

El apoyo a las operaciones aéreas antes relatadas, descansaba fundamentalmente en el portaaviones Essex, comandado por el capitán S. S. (Pete) Searcy. Desde el mismo día 17 de abril el comandante de vuelo Mike Griffin asignó misiones a sus escuadrillas de jets A-4D. El propio oficial ejecutivo de vuelo, Jim Forgy, realizó al amanecer del 17 de abril un vuelo de reconocimiento

sobre los puntos de invasión, acompañado del copiloto Tim Lanaham. Le llamó sumamente la atención y quedó profundamente preocupado por la magnitud de los combates en la zona de desembarco y la presencia de aviones de las Fuerzas Aéreas Revolucionarias atacando los barcos, aviones y la brigada en las playas.

Volando a 25 mil pies detectó un T-33 de las FAR que acababa de atacar y hacer blanco en un B-26 de la CIA. Era el T-33 de Álvaro Prendes que acababa de derribar el B-26 pilotado por Piedra y Fernández. En misión ulterior, esa misma mañana, Forgy, siguiendo un trazo de humo negro, observó al acercarse el ataque exitoso de un Seafury de las FAR a un B-26 enemigo, que descendió rápidamente con su motor izquierdo despidiendo humo. El Seafury, pilotado por Douglas Rudd, había tocado mortalmente el B-26 de José Crespo, que se estrelló mar adentro posteriormente. Forgy y otro jet A-4D se acercaron al mucho más lento Seafury en zafarrancho de combate, con el fin de evitar que rematara el B-26.

El mismo comandante de vuelo Griffin realizó misiones de observación sobre Playa Girón el día 18.

El día 19 de abril, Deacon Fickenscher, el oficial de enlace que tenía el almirante Burke en el portaaviones, recibió a las 06:30 hrs. un mensaje desde Washington anunciándole que se autorizaba, por el Presidente Kennedy, la protección por parte de los jets del portaaviones a los B-26 que, procedentes de Happy Valley, atacarían a las fuerzas revolucionarias. A las 07:30 hrs. despegaron 4 Sky Hawks del Essex. La escuadrilla estaba comandada por Mike Griffin. A los aviones les habían sido borradas con pintura las insignias de la USAF, para enmascararlos. La misión era de protección pasiva, pero tenían autorización de entrar en combate si las circunstancias lo demandaban.

Durante una hora y 45 minutos la escuadrilla recorrió inútilmente Playa Girón. Volaba a 20 mil pies de altura y a velocidad reducida, para ahorrar combustible. Era tarde. De los 5 aviones B-26 procedentes de Happy Valley, 2 habían sido derribados temprano esa mañana; de los otros, uno solo llegó a tierra, los otros no llegaron ni siquiera a la costa, regresaron a su base ante una segura destrucción. Los pilotos de los Sky Hawks pudieron observar cómo las fuerzas mercenarias iban siendo arrojadas al mar y escucharon sus llamadas de auxilio.

Abajo, en Playa Girón y Playa Larga, las fuerzas revolucionarias aplastaban los restos de la fuerza invasora. En pleno combate, nuestros hombres pudieron ver el patrullaje estéril de los Sky Hawks del comandante Griffin. No asustaron a nadie. Durante el resto del día, los aviones del Essex volaron sobre Girón. Sam Sayers, jefe de una de las escuadrillas, presenció cómo los invasores eran “echados al océano”, según propia expresión. Él asistió desde el aire a la derrota final de la brigada invasora. La presenció desde gran altura, pues como él mismo reportara, recibió permanentemente fuego desde tierra.

BIBLIOGRAFÍA

El Gobierno Invisible, Wise y Ross; Bay of Pigs, Peter Wyden
Playa Girón: Derrota del Imperialismo, E.R.; Testimonios, prensa y observaciones personales.