

HELICÓPTEROS

de Malvinas



**COMODORO JULIO D. RODOLFO
BROUWER DE KONING**



Experiencia de un combatiente en las Islas Malvinas
comandando un Helicóptero CH-47 "CHINOOK" de la
Fuerza Aérea Argentina, durante el conflicto con
Gran Bretaña en 1982.

Comodoro D. Julio Rodolfo Brouwer De Koning
Veterano de la Guerra de MALVINAS ARGENTINAS

HELICÓPTEROS EN MALVINAS

Comodoro D. Julio Rodolfo
Brouwer De Koning



SOBRE EL AUTOR

Comodoro (R) D. Julio Rodolfo Brouwer de Koning

Nació en la localidad de Villa Ascasubi, provincia de Córdoba, el día 16 de Abril del año 1947. Se recibió en la Escuela de Aviación Militar en 1972 como Alférez y posteriormente, en el año 1973 obtuvo el título de Aviador Militar. En el año 1976 fue destinado a la VII Brigada Aérea donde realizó el curso para la Especialidad Helicópteros.

En el año 1977 realizó la Primera Campaña Antártica a bordo del buque Cándido de Lasala operando el helicóptero BELL UH 1H. En el año 1980 realizó el Primer Cruce Histórico en helicóptero CHINOOK hacia la Base Vicecomodoro Marambio. En el año 1981 realizó el Segundo Cruce hacia la Base Vicecomodoro Marambio.

En el año 1982, como Veterano de Guerra en Malvinas, se desempeñó en las citadas Islas como Comandante del helicóptero CHINOOK (H-91) de gran porte con el Escuadrón Helicópteros.

Desde el año 1983 al año 1987 se desempeñó como Jefe de Escuadrilla en helicópteros CHINOOK.

En el año 1987-1988 se desempeñó como Jefe de Escuadrón Helicópteros en la Base Vicecomodoro Marambio durante la campaña de verano. En el año 1988 a 1991 se desempeñó en el Grupo Aéreo como Jefe de Escuadrón III en la VII Brigada Aérea.

En el año 1992 permaneció en el Comando de Regiones Aéreas cumpliendo cargo como Jefe de Departamento Técnico en el Aeropuerto Internacional Ezeiza y además cumpliendo de Inspector Aéreo de vuelo en helicóptero.

En el año 1992, a bordo del Rompehielos Irizar, completó la Campaña Antártica 92/93 recorriendo la mayoría de las Bases Antárticas Argentinas durante un mes como miembro del Estado Mayor del Comando Conjunto Antártico.

En el año 1994 fué destinado al Departamento Personal de la Subjefatura del Estrado Mayor General de la Fuerza Aérea.

Desde el mes de febrero del año 1995 hasta febrero de 1996, se desempeñó como Jefe de Escuadrón Helicóptero en la Republica de Chipre en la Misión de Paz de Naciones Unidas (UNFICYP).

Desde el año 1996 hasta 1998 se desempeñó Jefe Departamento Personal en la Jefatura I Personal de Subjefatura del Estado Mayor General de la Fuerza Aérea. Durante el año 1999 y 2000 cubrió funciones como Agregado Aeronáutico en la Republica de Paraguay.

Desde el año 2001 al 2002 inclusive, fué designado Jefe de la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia, provincia de Chubut.

En el año 2003 fué designado Jefe I de Personal en la Subjefatura del Estado Mayor de la Fuerza Aérea.

Desde el año 2004 hasta 2005 se desempeño como Jefe de la Sede Vicente López perteneciente al Círculo de Oficiales de la Fuerza Aérea.

En el año 2006 pasó a situación de retiro con el Grado de Comodoro, pero siguió trabajando como retirado en la Obra Social de la Fuerza Aérea y la Sociedad Militar Seguro de Vida.

Desde el año 2005 hasta el 2012 en la Obra Social de la Fuerza Aérea como Jefe Departamento Turismo. Desde el año 2014 hasta el 2017 se desempeñó como fiscalizador en la Sociedad Militar Seguro De Vida.

6 - SOBRE EL AUTOR

ÍNDICE

Helicópteros en Malvinas

DESPLIEGUE	6
CONVIVENCIA EN DARWIN	10
EMERGENCIA: DESORIENTACIÓN ESPACIAL	19
1º DE MAYO: BAUTISMO DE FUEGO	26
UN TRISTE GRITO DE ¡VIVA LA PATRIA!	35
CUANDO UN AMIGO SE VA	39
REPLIEGUE Y FIN DE LA GUERRA	44
LA ORDEN DE REGRESO DEL MATERIAL CH 47	53
RESÚMEN DE TAREAS Y CONCLUSIÓN FINAL	62
TRIPULANTES DEL ESCUADRÓN HELICÓPTEROS EN MALVINAS	64
REFLEXIÓN EN EL TIEMPO	68

DESPLIEGUE

La Fuerza Aérea Argentina destacó, para el conflicto en Malvinas, dos Helicópteros **CH-47 CHINOOK** y dos **BELL 212** para operar en las Islas.

El 02 de Abril de 1982, día de la recuperación de las Islas, un **BELL 212** comenzó a realizar las primeras misiones de reconocimiento, apoyo logístico, observación y todo tipo de tareas que allí surgían. Posteriormente arribaron el resto de los Helicópteros, en mi caso el día 07 de abril al mando de un **CH-47 CHINOOK** Matrícula H-91.

Quizás es importante poder expresar mis sentimientos durante el traslado desde Río Gallegos a Puerto Argentino por primera vez. Durante el vuelo rasante, que duró más de tres horas sobre el mar, no podía dejar de pensar ni imaginar cómo era posible esa guerra contra el poderío británico. También sabía que mi vida comenzaba a correr serios riesgos y simultáneamente aparecían en mi mente mis pequeños tres hijos Alejandra, Julio, Martín y mi esposa María Cristina.

Arribé a Puerto Argentino cerca del mediodía y allí pude observar ese clima difícil de describir porque todo parecía un sueño extraño. El aeropuerto era una pista con unas pocas instalaciones y el panorama similar al patagónico, desértico, con pastos amarillentos, no había mucho espacio para estacionar aeronaves, además con permanentes movimientos de aviones de transporte trayendo personal y logística del continente para prepararse para el combate.

Mi Jefe de Escuadrón Helicópteros My. Oscar POSE ORTIZ DE ROZAS¹,

1- El grado de todo Personal Militar mencionado corresponde al que ostentaban en el momento de los hechos.

me recibió y de inmediato me puso en situación de la tarea que teníamos que realizar, formando una tripulación con el 1er. Ten. Horacio GIAGISCHIA, realizamos casi todas las misiones de vuelo juntos.

A partir de ese momento, comencé a volar mañana, tarde y noche, trasladando material (cañones antiaéreos, bombas, combustible y municiones para el Sistema de Armas **PUCARÁ**) y personal (Regimiento Infantería 12 del Ejército, personal de pilotos, mecánicos y soldados) desde Puerto Argentino hacia la nueva Base Aérea denominada “**Base Cóndor**”, cuyo Jefe era el Vicecomodoro Wilson PEDROZO de la Fuerza Aérea Argentina. Esta se constituyó en la localidad de Darwin, aproximadamente a 100 Km. de Puerto Argentino y con un tiempo de vuelo en Helicóptero de 20 minutos.

La Isla carecía de caminos y todo el transporte prácticamente fue realizado por nuestros Helicópteros, sin los cuales, y en especial los de gran porte (**CHINOOK**), cuya capacidad para trasladar diez toneladas de carga interna o externa u ochenta soldados con equipo personal, hubiera sido imposible en menos de un mes armar todo lo necesario para operar con los aviones **PUCARÁ** y trasladar a más de 1.200 combatientes.

Se operó en la última semana de abril a contrarreloj. El enemigo se acercaba cada vez más, estaba en condiciones de atacar con sus aviones en cualquier momento y no se cumplía con los traslados previstos. Pero el tremendo esfuerzo de todos permitió llegar al **1º de mayo, día del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea**, con toda la Base Cóndor equipada con lo mínimo indispensable para la defensa aérea y terrestre. La citada Base Aérea contaba con una compañía de Soldados de la Fuerza Aérea Argentina, un Regimiento del Ejército Argentino, un escuadrón de aviones de ataque **PUCARÁ**, cañones Antiaéreos y nuestro Escuadrón de Helicópteros.



**HELICÓPTERO
H-83 EN
MALVINAS**





CHINOOK Y TRIPULACIÓN



CONVIVENCIA EN DARWIN

Todos nos acordamos lo más significativo, sensible o complicado, el temor por las acciones de alto riesgo, etc., pero muy pocos han contado como era un típico día de convivencia y lograr cubrir las necesidades mínimas propias de cada uno: habitación, comida, baños, enfermedades, en definitiva, cuáles eran las comodidades básicas que disponíamos.

Muchos de los que estuvieron en las Islas, con quienes tuve la oportunidad de cambiar información, manifestaron que realmente desplegaron con muy poco apoyo, no previeron la supervivencia o ni la tuvieron en cuenta.

Cuando llegue a las Islas me recibió el Jefe de Escuadrón que ya hacia unos días estaba allí y me indico que el lugar de alojamiento era dentro de un pequeño Hangar donde tenía que armar una carpa en su interior, de donde salió esa carpa... no recuerdo, pero con el 1er. Ten. Manuel FERNANDEZ, también comandante de **CHINOOK**, la levantamos en forma precaria y allí, por el momento y hasta mediados de abril, sería mi alojamiento, acompañado con una hermosa y confortable bolsa de dormir provista por la VII Brigada Aérea a la que pertenecía todo el Escuadrón Helicópteros.

A propósito de la fecha, el 16 de abril cumplí años en la Isla, a pocos días de haber arribado, pero pasó casi inadvertido por las vivencias preocupantes del momento.

Había que adaptarse muy rápidamente a ese cambio tan abismal de convivencia con respecto a la vida en la Brigada, por ejemplo, no habían baños suficientes, cuando llegaba el horario de almuerzo

o cena, lo hacíamos en cualquier lado, dependiendo donde aterrizábamos o teníamos que pasar la noche, pero si bien no recuerdo muy bien qué comíamos, era porque no había mayores inconvenientes, por lo menos para nosotros, el Escuadrón Helicópteros.

Los primeros días pasaron en Puerto Argentino trasladando carga permanentemente, a veces peligrosa y/o explosiva para los aviones **PUCARÁ** y personal del Regimiento de Infantería 12 del Ejército, proveniente de la Provincia de Corrientes.

Todavía recuerdo durante el último traslado del 30 de abril, un día antes del ataque enemigo, esas caras preocupadas de los jóvenes soldados que, con su bolsa verde cargada con sus elementos personales y armamento, subían al Helicóptero, sinceramente me afectaba pensar que estaban sin saber a dónde irían aunque estaban seguros que su futuro iba a ser muy difícil.

A mediados de abril nos instalamos en Darwin, en la flamante Base Cóndor, alojados en una escuela de construcción típica inglesa, dos plantas de madera en forma de Y. Allí se agravó la deficiencia de baños y agua corriente, solo contábamos con las aulas vacías para dormir con nuestras respectivas bolsas.

Para almorzar o cenar, el Escuadrón dispuso de una casa donde guardábamos víveres que conseguíamos en nuestros vuelos logísticos para toda la Base.

Pero posterior al ataque del 1º de mayo, todo volvió a cambiar nuevamente, ese lugar era muy vulnerable, lo mismo que la escuela. Entonces nos mudamos a las casas de los pobladores que fueron trasladados a un lugar común del mismo predio para mayor seguridad de ellos y nuestra, ya que ellos enviaban a los ingleses

información de inteligencia por medio de radios muy modernas.

Un Oficial del Ejército se ocupaba de los problemas generales de habitación y prácticamente no hubo problemas de convivencia hasta el final que se produjo la rendición. El Escuadrón Helicópteros estaba integrado por 12 Oficiales y 24 Suboficiales.

Convivimos casi treinta días en un alojamiento compuesto por una casa de dos plantas y un garaje. Las tareas fundamentales cotidianas eran conseguir comida, agua y energía eléctrica para poder cocinar y tener algo de confort.

Recuerdo el sistema del medidor de energía eléctrica, muy similar al reloj parquímetro de una playa de estacionamiento para vehículos, donde se ponían las monedas y girando una manivela daba un tiempo de energía, por supuesto que adaptamos el sistema para que simplemente dándole cuerda continuaba suministrando electricidad.

El problema mayor era el agua, creo que nadie pensaba en bañarse porque era complicado. El método consistía en calentar muy poquita agua en una pava y tratar de higienizarse con eso, creo que lo pude hacer una vez.

La cocina que se disponía era a leña, la típica “cocina económica” de hierro color negro que se usa en el campo, pero además con la particularidad que tenía un circuito para calentar agua que circulaba por cañerías en toda la casa para calentar los ambientes.

La mayor dificultad era que no había leña, al igual que en los campos de nuestra Patagonia, no existen árboles en las Islas por las características del suelo, los vientos, etc.

Para la cocina se utilizaba carbón de piedra disponible en ese lugar

hasta que se terminó, mezclado con la turba que si había en abundancia ya que son trozos de tierra mezclados con material combustible propio de la zona.

Paradójicamente nuestros Soldados de Infantería contaban con escaso apoyo, solo los pozos de zorro que se llenaban de agua y comían en forma deficiente.

Recuerdo una anécdota de un Soldado de Ejército, Carlitos BRARDA, vecino de mi Pueblo **Villa Ascasubi - Provincia de Córdoba**. Casualmente nos encontramos durante una descarga del **CHINOOK** en Darwin, él pertenecía a la compañía con asiento en Sarmiento - Provincia de Chubut, cuyo Jefe ofreció su vida en combate: el Ten. ESTEVEZ. Mientras ayudaba con la carga, me manifestó el problema de la comida, entonces a partir de ese momento le pude dar algunos alimentos que nos llegaban a nosotros con mayor facilidad.

Estos también son verdaderos problemas de la guerra, porque de los bombardeos en sí estaban protegidos parcialmente por los refugios, pero la comida, los baños, el frío intenso, la ropa totalmente sucia de dos meses o más, hace que cualquier persona se deprima y pierda capacidad cierta de combate.

Sin embargo todas estas falencias fueron superadas con valentía, pensando en nuestro Dios permanentemente, porque sabíamos además que la situación era difícil y que nuestras vidas estaban en serio peligro.

Esta difícil situación la pudimos enfrentar debido que prácticamente con las mismas tripulaciones compartimos varios años con las misiones propias de nuestras fuerzas, Antártida, inundaciones en diferentes provincias de nuestro país, etc.

Si bien no eran comparables con una guerra, nos permitió conocernos y convivir en los mismos lugares compartiendo alojamientos, comida y demás actividades que realizábamos juntos.

Esto fue fundamental para la convivencia en Malvinas, no tuvimos que improvisar nada, cada uno sabía que actividad hacer y compartir. Las jerarquías se respetaban, pero no significaban privilegios o ventajas, todo lo contrario, significaba acercamiento y colaboración en todas las tareas cotidianas.

Trascurrieron los días con muy pocas noticias de lo que pasaba realmente con la marcha de la guerra, solo disponíamos de una radio que en HF escuchábamos a Radio Carbe de Uruguay, pero mucho no le creíamos porque parecía muy sensacionalista.

Recuerdo el día que nos enteramos del hundimiento del Crucero ARA BELGRANO y al otro día la réplica argentina sobre el SHEFIELD, no lo podía creer, pensaba la inmensidad y escalada de la guerra y nosotros en el medio del conflicto. Si aún conservaba alguna esperanza de que el conflicto terminara, pronto en ese momento desapareció.

Empezamos a vivir a diario en un ambiente totalmente hostil, con bombardeos constantes sobre todo a la hora del almuerzo, quizás era premeditado el horario para bajar aun mas nuestra moral, pero como sabíamos que difícilmente atacarían el alojamiento, ya que también allí estaban los kelpers (habitantes de las Islas Malvinas), nos daba una moderada tranquilidad, aunque por las dudas en las alertas rojas desplegábamos a los refugios, usualmente durante la noche también dormíamos allí, pues las alarmas rojas eran permanentes y así evitábamos levantarnos a cada rato, aprovechando que estábamos protegidos continuábamos durmiendo o por lo menos podíamos estar más tranquilos.

El refugio era amplio, casi dos metros de largo por uno y medio de ancho y un metro de alto aproximadamente, las paredes muy húmedas y al piso lo tapizamos con una madera para evitar la humedad al contacto con la bolsa de dormir. Durante casi un mes lo compartimos con el Ten. Saturnino SANCHEZ, piloto de **BELL 212**.

De noche prendíamos una pequeña lamparita a kerosén, solo para poder ver algo. No recuerdo haber pasado frío, se ve que el sueño y el cansancio no permitían pensar mucho, y por supuesto, la bolsa de dormir provista era muy confortable y apropiada para ese lugar tan frío y húmedo.

A fines del mes de mayo cuando todo indicaba que el ataque de los ingleses era inminente, nos trasladamos con el Escuadrón Helicópteros a Puerto Argentino, aterrizando en un lugar que había sido un hipódromo, donde se basaron los Helicópteros hasta el final de la guerra.

Con la tripulación compartimos una casa donde se encontraban Oficiales y Suboficiales de la Fuerza Aérea, que cumplían diferentes tareas, sobre todo realizando turnos de Oficial de Servicio en la pista de Puerto Argentino, que permanentemente era bombardeada durante la noche por buques enemigos.

Precisamente en este lugar compartía con el “Furia” 1er. Ten. Luis Darío CASTAGNARI, donde me contaba precisamente la noche anterior a su muerte las tareas de máximo riesgo que realizaban.

También deseo destacar que la mayoría de nuestros combatientes teníamos un rosario colgado en nuestro cuello para rezar permanentemente, solos o acompañados de nuestros camaradas.

Por supuesto cuando podíamos concurríamos a misa donde nuestros

sacerdotes nos brindaban una inmensa ayuda espiritual.

Nuestro ex combatiente, Padre Gonzalo Eliseo PACHECO de la Fuerza Aérea, fue uno de ellos, un verdadero HÉROE y AMIGO que estaba cerca nuestro en todas las acciones de guerra.



 **FUENTE:** Kasanzew, Nicolás. 1982. “60 MINUTOS”: Malvinas, ataque argentino en Fitz Roy, 1982. Canal de emisión: TV Pública.

 **LINK:** https://www.youtube.com/watch?v=K0P__BA9TFk&t=967s



ESCUELA EN DARWIN



CHINOOK EN DARWIN





CH47 · TRANSPORTE DE CARGA



HELICÓPTERO PARA TRASLADO

EMERGENCIA: DESORIENTACIÓN ESPACIAL²

Quizás uno de los momentos más dramáticos y riesgoso que pase. No fue durante un bombardeo enemigo o ataque durante un vuelo, sino precisamente una emergencia que sufrí en Darwin durante una noche muy oscura, cubierto parcialmente de nubes y poca visibilidad. La situación se llevo a cabo realizando un vuelo con el **CHINOOK** desde Puerto Argentino hacia Darwin, trasladando 1000 litros de combustible para el sistema electrógeno del cañón antiaéreo 35mm y todo tipo de explosivos para armar bombas del avión **PUCARÁ**, que ya se encontraban en Darwin.

Todavía no habían comenzado las hostilidades, a fines del mes de abril volábamos día y noche en operación continua con los dos **CHINOOK**, dos **BELL 212** y esporádicamente algún Helicóptero de Ejército llevando también algunas cargas para su tropa. Desde el 07 de abril comencé a volar diariamente desde Puerto Argentino hacia Darwin en forma permanente y además algunos otros vuelos hacia cualquier otro lado de la isla; pero cuando sufrí mi emergencia había volado todo el día y en el último vuelo nocturno estaba muy cansado pero confiado.

Con la carga que mencioné anteriormente despegamos desde Puerto Argentino hacia la Base Aérea Cóndor, mi copiloto el 1er. Ten. Alberto BELTRAME y mecánico Suboficial Ayudante Roberto PRATS, en condiciones de vuelo nocturno y sin ningún tipo de problemas, el navegador inercial me indico la distancia y tiempo al destino.

2- Ver aclaraciones sobre la desorientación espacial al final del capítulo.

Una vez en zona comencé el descenso comunicándome con el My. Oscar POSE ORTIZ DE ROZAS, quien cumplía la función de torre de control de vuelo móvil en la Base. La comunicación fue perfecta y las indicaciones del aterrizaje eran que me aproximara al lugar que ya conocía por vuelos anteriores y, como referencia, colocaron en el lugar preciso de aterrizaje, un vehículo con las luces encendidas al que le faltaba una luz delantera.

Todo parecía normal, creí identificar la luz y realicé la aproximación pero aparentemente no era esa luz la indicadora del punto de aterrizaje, me distraje un instante controlando en el panel de instrumentos la velocidad y parámetros de vuelo, lo que es normal previo a un aterrizaje, también mi copiloto estaba distraído pues confiaba totalmente en mis procedimientos y ni se imaginaba el problema que se venía.

Cuando me acerqué a la luz me di cuenta que la velocidad del Helicóptero era muy alta y se me perdió debajo de la aeronave, como en ese preciso instante estaba en descenso y a muy pocos metros de suelo, sorpresivamente me encontré en situación de **desorientación espacial**, es decir, perdí toda ubicación en el espacio. Desesperado le grite al copiloto mi situación pero tampoco reaccionaba porque lo sorprendió mi actitud.

Lo único que recuerdo es que en ese instante subí el paso colectivo para dar potencia a los motores y al mismo tiempo comenzar a ganar altura para evitar estrellarme en el suelo, que suponía a muy pocos metros. Después todo era desorden, únicamente veía que el horizonte artificial se movía de una manera rápida hacia los costados, el Helicóptero estaba sin control.

El copiloto tomo los comandos pero tampoco podía hacer nada

porque estimo lo había sorprendido y seguíamos así descontrolados. Pensaba que era mi último vuelo y el fin de vida, me entregué al destino porque me di cuenta que estaba totalmente superado, comencé a pensar en esos segundos en mi familia, que me mataba antes de las hostilidades...y el mecánico seguía gritándome:

- ¡Señor la velocidad, el horizonte, el torque! -, etc.

Todos los valores estaban al máximo, recuerdo la velocidad, más de 150 nudos, cuando lo normal es 130 nudos o menos el torque máximo y al límite, todo me daba vueltas y el Helicóptero generaba un ruido tremendo con excesivas vibraciones.

Los comandos pasaban de copiloto hacia piloto constantemente pero sin resultados, hasta que recordé lo que mi instructor del Curso de Aviador Militar me enseñó como única oportunidad para salvarse en estas circunstancias: “Enraizar el horizonte artificial en posición horizontal para que el avión vuele recto y nivelado”. Entonces pensé:

- Todavía no chocamos con nada -.

Aposté a eso y gracias a Dios pude reaccionar aplicando los comandos correctos, apenas logré estabilizar el horizonte todo comenzó a tranquilizarse, los parámetros de la aeronave se normalizaron, las vibraciones del fuselaje desaparecieron y volví desde esa desorientación al mundo aeronáutico y poder aplicar mis conocimientos, porque anteriormente parecía que no sabía nada, mi capacidad para volar había quedado neutralizada Observé los instrumentos: altura algo de 300 pies (100 metros) y velocidad normal, entonces conecté nuevamente el piloto automático, que había sacado para aterrizar, y comencé a tomar altura lo más pronto posible porque cuando desde la Base me preguntaron qué rumbo

tenía y lo informé, me ordenaron que gire 180 grados ya que al frente había montañas. Así lo hice y todo después se normalizó. En la torre móvil de la Base habían sido testigos del tremendo problema que tuvimos, la llave de la radio quedó en posición “emitir”, es decir, que toda la conversación entre piloto y copiloto la escuchaban en tierra y por supuesto se imaginaban lo peor.

Esta emergencia duro aproximadamente tres minutos, pero para nosotros pareció una hora. Continuamos volando unos 15 minutos más hasta que nos sentimos seguros de nuevo con toda la atención disponible y procedimos a aterrizar en el mismo lugar pero más iluminado, esta vez lo hicimos sin problemas.

Una vez en tierra y salvada la peligrosa situación, el Jefe de la Base Vicecomodoro Wilson PEDROZO abordó el Helicóptero, vino hasta la cabina para felicitarnos por haber salvado esa difícilísima emergencia y nos invito a comer algo y brindar con lo que teníamos (seguramente agua) con todos los tripulantes de Helicópteros, cumpliendo con la vieja tradición aeronáutica de festejar y agradecer haber salido con vida después de sufrir una emergencia en vuelo.

Como corolario, convocado al día siguiente por mi Jefe de Escuadrón, me pregunto si estaba bien y en condiciones de seguir volando, le contesté afirmativamente aclarando que si bien fue un exceso de confianza de los tripulantes, también había sido un error no contar con un procedimiento y apoyo en tierra adecuados para aterrizar con seguridad en operaciones nocturnas.

También me manifestó que se había alarmado mucho, ya que al recibir nuestras conversaciones en vuelo en esos momentos, pensaba que podía pasar lo peor, por eso espero al otro día para conversar con la tripulación, cuando todos estuviésemos más tranquilos.

A PARTIR DE ESTE SUCESO ADVERSO, PRÁCTICAMENTE SE EVITABA VOLAR NOCTURNO SALVO EN CASOS IMPRESCINDEBLES

Para tener idea del peligro de la situación por la baja altura que estuvimos volando, el operador de cargas que se encontraba observando por la puerta de entrada del Helicóptero, me comentó que los virajes eran sumamente cerrados y cercanos al agua de la ría de Darwin, las palas pasaban a muy pocos metros del agua produciendo tal turbulencia que le salpicaba en la cara, no sabía que estaba pasando.

Posteriormente en todos los vuelos en situación de combate jamás tuve un problema similar, pero la forma en que se resolvió la emergencia da una idea clara de las bondades de esta maravillosa aeronave que es el **CH-47 CHINOOK**.

2- Desorientación Espacial (Fuente Wikipedia):

Estado temporario de confusión espacial producido por la información engañosa que diversos órganos sensoriales envían al cerebro. El hombre es susceptible a innumerables confusiones y experiencias de desorientación cuando:

- Está sentado en una plataforma móvil inestable a cierta altura, sin tener visión de la tierra, horizonte u otra referencia fija; y*
- Está expuesto a ciertas aceleraciones angulares o fuerzas centrífugas que no pueden ser distinguidas de la fuerza de gravedad.*

Ocurre con mayor frecuencia en una condición de vuelo por instrumentos originada por lluvia, neblina, nubes, humo o noches oscuras. Puede ocurrir en cualquier momento, en que la referencia visual exterior se pierde temporalmente durante la lectura de una carta, cambiando el canal de la radio, buscando una carta de aproximación, controlando el combustible, computando un problema de navegación o cualquier otra cosa que la persona necesite hacer dentro de la cabina.

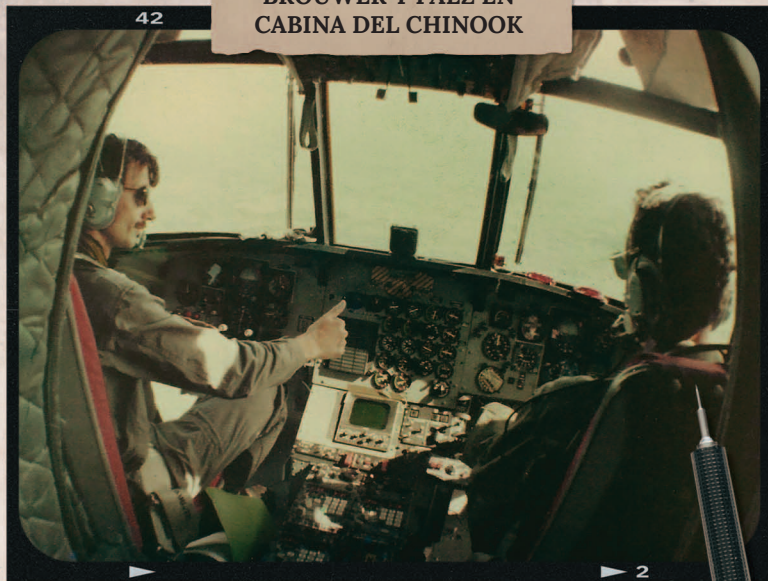
Casi todos los pilotos experimentados han tenido un «encuentro» con la desorientación espacial, generalmente de poca importancia y de corta duración. Ha sido identificada sin lugar a dudas, como una de las causas contribuyentes de muchos accidentes. Puede sobreponerse a los efectos de la desorientación confiando en los instrumentos de su aeronave.



HELICÓPTERO BOEING
CH-47 CHINOOK



BROUWER Y PAEZ EN
CABINA DEL CHINOOK



BROUWER Y BELTRAME
PILOTOS DEL CHINOOK



1º DE MAYO: BAUTISMO DE FUEGO

El 01 de mayo fue un día muy especial, cargado de nervios, miedo y lleno de interrogantes sobre lo que podía acontecer. Todo sucedió muy rápido y me parecía imposible escuchar a un Personal Militar de Ejército con esa voz fuerte, ronca y desesperada gritando a todos los que estábamos durmiendo en una escuela de dos pisos de madera en Darwin. Eran las 04:30 horas, minutos después del ataque a Puerto Argentino y nos repetía varias veces:

-¡Levántense que van a morir quemados por las bombas, atacaron Puerto Argentino!-.

Quizás nunca imaginé ese despertar, no sabíamos que hacer en esa aula con algunos de mis camaradas Pilotos de Helicópteros. Era de noche y muy oscura, sin luz en el aula dormitorio, así que como estábamos vestidos, con el buzo de vuelo y el fusil, salimos inmediatamente en forma ordenada, porque no se veía nada, a un refugio que se había hecho con anterioridad a metros de la escuela.

Allí, con el Jefe del Escuadrón Helicópteros, ni siquiera sentíamos la baja temperatura ambiente debido a la adrenalina generada por las novedades recientes; aún medio dormidos comenzamos a charlar y apareció un mecánico con el mate tratando de calmarnos y comenzar a planificar el paso a seguir.

Mientras continuaba pasando rápidamente el tiempo en ese lugar, el Jefe de Escuadrón ordenó coordinadamente con el escuadrón **PUCARÁ**, trasladar a primeras luces del día los cuatro Helicópteros

y los aviones **PUCARÁ** a otras posiciones de la isla. Este era un intento de dispersar el material aéreo para evitar mayores daños por un ataque que, muy probablemente, podría suceder en la pista de Darwin, donde se encontraban todas las aeronaves.

Recibí la orden de trasladar a uno de los dos **CHINOOK** a un espacio amplio que se encontraba entre las casas que vivían los habitantes locales. Por esta acertada decisión nunca fuimos atacados en ese lugar y nuestros Helicópteros en tierra estaban bien resguardados, ya que los ingleses sabían que allí estaban los lugareños de quienes recibían información permanente sobre nuestros movimientos y equipamiento hasta ese día 1º de mayo, pues luego del ataque fueron recluidos en un salón de encuentros festivos de la población.

Los cuatro Helicópteros fueron trasladados sin problemas no así los **PUCARÁ**, que por problemas de obstrucción de la pista no pudieron despegar todos y esta fue la causa que los convirtieron en blanco perfecto de los **HARRIER** ingleses, quienes produjeron un desastre tremendo a los aviones, heridos y pérdidas de vidas. Terminamos la tarea aproximadamente a las 07:35 horas, aterrizando los cuatro Helicópteros en ese sector rodeado de casas.

Allí nos reunimos todas las tripulaciones de **BELL 212** y **CH-47 CHINOOK**, sin saber qué hacer, solo esperar tranquilos y ver como continuaba nuestra rutina de alojamiento, comida, sanitarios, etc. En esos momentos me parecía estar viendo una película de guerra, porque en una ventana se movió la cortina blanca y aparecieron dos o tres caritas de niños curiosos de tres a cinco años de edad, que evidenciaban no tener ni idea sobre lo que estaba pasando ya que su patio estaba ocupado por todos nosotros. Me invadió una gran pena y preocupación porque pensaba:

-¿Qué culpa tienen ellos de estar en esta situación tan tremenda?-.

Aún sigo soñando muchas veces con esa imagen de los niños asomados por la ventana, con la particularidad que en lugar de sus caritas aparecen los rostros de mis hijos que tenían la misma edad. Pero mientras esto sucedía y pasaba el tiempo, en menos de una hora sobrevino lo que todos esperábamos: un ruido tremendo de explosiones que nunca las había escuchado tan cerca y casi simultáneamente pasando por sobre nuestras cabezas los tres aviones enemigos **HARRIER** de color negro, con ese rugido de las turbinas que no olvidaré jamás, soltando los porta bombas de las que impactaron en la pista y que por estar rodeados por el caserío no pudimos ver.

Quedamos todos paralizados...incomprensiblemente por mi cabeza pasaron estas preguntas sin respuesta:

- ¿Por qué se tuvo que llegar a esta situación entre dos pueblos civilizados? ¿Qué pasó atrás de esto? -.

Comencé a vivir lo inimaginable, de repente vino la orden de prepararme con la tripulación³ para realizar una posible evacuación sanitaria a Puerto Argentino, ya que no sabíamos que había pasado después del bombardeo. Nuestro Jefe comenzó a preguntar por radio al Puesto Comando, que estaba protegido bajo tierra en la cabecera de la misma pista bombardeada, si necesitaban apoyo, si había heridos, bajas, etc. Al principio parecía que nada grave había pasado en cuanto a víctimas, pero a los pocos minutos nos confirmaron que había heridos para trasladar a Puerto Argentino.

El primer ataque aéreo por parte de los británicos sobre la Base fue con aviones **HARRIER**, arrojando nueve bombas de 454 Kg. tipo beluga sobre la pista de aterrizaje. Realmente fue un durísimo golpe,

3- Listado completo de la tripulación en página 39.

ocho de nuestros camaradas fallecieron instantáneamente y muchos quedaron seriamente heridos. Es precisamente en ese desorden posterior al ataque que nuestro Escuadrón Helicópteros entra en acción inmediata, ordenando un traslado sanitario hacia Puerto Argentino.

Recibo esta orden de vuelo y solicito al Puesto Comando que, previo al desplazamiento desde mi posición (parte central del poblado de Darwin) hacia la pista, me informe el momento oportuno para posarme en la misma y evacuar los heridos sin pérdida de tiempo por posible reiteración del ataque enemigo en ese mismo lugar. Pero no fue posible hacer esta coordinación, solo me ordenaron el despegue de inmediato y aterricé en plena escena del desastre encontrándome con aviones incendiados y explosivos esparcidos sobre el terreno, hasta que, aproximadamente en veinte interminables minutos de nerviosa incertidumbre, subieron trece heridos de distintas consideraciones. Afortunadamente no se produjo otro ataque y pude iniciar el traslado.

En el transcurso del mismo, el operador de carga me informa que un Suboficial había fallecido y que otro se encontraba en grave estado. Mi vuelo continuaba a muy pocos centímetros del suelo para eludir vistas del enemigo en un día claro e ilimitado. Nuevamente, próximo al arribo, recibo una llamada del radar de Puerto Argentino, informándome que sobre mi posición una escuadrilla de aviones **HARRIER** enemigos sobrevolaba buscando blancos. Observando el horizonte, visualicé niebla en ciertas zonas del terreno y allí fui a posarme con el **CHINOOK**, que por su gran tamaño podía ser visto fácilmente.

A los pocos minutos nuevamente me avisa el operador de carga que un herido grave necesitaba urgente asistencia médica y tomé la decisión de seguir el vuelo. Posteriormente sobre una especie de cancha de

fútbol muy cercana a los hospitales aterricé, fuimos recibidos por un sacerdote quien atento a este vuelo trágico proporcionó ayuda espiritual a los heridos.

Una vez que los heridos fueron evacuados y con el Helicóptero en el medio de la cancha⁴, como se escuchaba un solo ruido a explosiones de bombas, armas automáticas y aviones por todos lados, temía que el **CHINOOK** recibiera un ataque pues se veía desde todos lados, entonces ordené que toda la tripulación se refugiara en una esquina de dicha cancha. Allí permanecimos sin saber que hacer, en ese momento todo era alerta roja, pero nosotros queríamos volver a Darwin ya que nos podrían necesitar de nuevo. Cada tanto uno solo de nosotros iba corriendo hasta el Helicóptero realizando cuerpo a tierra cada 10 metros y por radio pedía autorización al radar para regresar. La respuesta era siempre negativa, hasta que nos autorizaron como tres horas después del aterrizaje.

Durante ese tiempo que permanecimos en la esquina apareció un pan dulce que no sé de donde lo sacaron y comenzamos a comer y tomar mate, por supuesto me hizo acordar de todas las navidades con la familia y nosotros allí con una realidad totalmente opuesta.

Apenas despegamos comenzamos a escuchar las conversaciones del radar con nuestros pilotos, dándoles indicaciones de maniobras para atacar a los **HARRIER**, realmente algo impresionante. Recuerdo que le comentaba al copiloto que lo que escuchábamos era todo real, nada simulado, era la hora de la verdad. Así seguimos en un vuelo súper rasante por la isla tratando de ocultarnos del mar ya que estaban las fragatas muy cerca de la costa.

4- Otro punto de vista relatado en el libro de Doria, O. & Duca, E. (2010). *Viaje al Centro de la Guerra – Malvinas en primera persona* (Colección Malvinas). Editorial: Argentinidad.

Al respecto próximos a llegar a Darwin subiendo unos centímetros arriba de la elevación que me tapaba el mar, vimos las fragatas humeantes de los ingleses, tampoco podía creer lo que estaba viendo ni pronunciábamos media palabra por las dudas saliéramos al aire y ser detectados y atacados.

Pero nada sucedió y antes de completar el aterrizaje nos ordenaron llevar tropas de nuestro Ejército para ubicarlos en posición de defensa alrededor de Darwin, también recuerdo que el Jefe de la Tropa en el corto vuelo me comentó que lanchas inglesas venían por la ría para atacarnos.

Del susto no podía ni aterrizar y cuando pensaba que todo recién empezaba me ponía peor. Finalmente aterrizamos en el mismo lugar que despegamos por la mañana, ya todo era distinto. A los lugareños los habían trasladado a un salón común bastante cómodo con todas las familias, estimo unas 100 personas, donde se quedarían allí hasta el final de las operaciones sin mayores problemas. Ellos les habían enviado a sus aliados ingleses todas las posiciones y demás detalles de nuestra situación antes del 1º de mayo, esta fue la causa de la precisión del ataque aéreo a la pista de Darwin.

Pero allí no terminaba el día, seguía estirándose como goma, la situación de la Base había cambiado drásticamente para nosotros porque al estar afuera todo el día, el personal ya se había ubicado en las casas vacías del poblado y lo que más me llamo la atención fue la construcción de los refugios contiguos a las casas, ya que por la mañana no había ninguno, y a la tarde ya habían hecho tres espectaculares, por supuesto esa velocidad fue producto de la cruda realidad que hasta el día anterior no imaginábamos.

La noche se aproximó y nos alojamos en una casa muy linda de dos plantas, construcción de madera y diseño inglés. Allí estuvimos

todo el Escuadrón Helicópteros hasta unos días antes de la caída de Darwin.

El 1º de mayo no terminaba más y había que dormir la primera noche de guerra total y con alertas muy seguidas de ataque aéreo. Con la información de posibles ataques de cualquier índole, terrestre, anfibio, en fin todo lo que uno se puede imaginar.

Nos pasamos toda la noche sentados alrededor de una mesa con el oído con máxima atención a los llamados del personal desplegado en lugares estratégicos alrededores de Darwin. Los famosos ROA (Red de Observadores del Aire) cada dos horas aproximadamente llamaban y, gracias a Dios, siempre terminaban sin novedad.

Este primer día de guerra sinceramente fue, sin dudas, el más difícil, y pensar que recién comenzaba, pero pensando en Dios, nuestros compañeros que en ese momento combatían en el aire, escuchando el ruido de los cañones defendiendo la Isla, me dio las suficientes fuerzas y apoyo moral para continuar operando con el Helicóptero que la Fuerza Aérea y mi Patria me habían confiado.

Así como reaccioné en ese momento todos mis camaradas actuaron igual o mejor, demostrando un profesionalismo digno de destacar.

Los días posteriores ya se hicieron rutina de cumplir misiones de vuelo para todos lados con los **HARRIER** enemigos también atentos para derribarnos, pero gracias a Dios pudimos volar casi hasta el último día de la guerra. A pesar de las numerosas misiones de combate en la isla no tuvimos que lamentar bajas personales ni tampoco fue alcanzado ninguno de los Helicópteros.

AVIÓN PUCARÁ EN MALVINAS

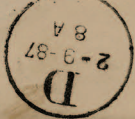


LA 2ª IMAGEN SE MUESTRA MODIFICADA A MODO ILUSTRATIVO.
LOS DERECHOS DEL ARTE ORIGINAL SON COMPLETAMENTE DEL
AUTOR DE LA MISMA: ALEJANDRO KLICHOWSKI · 2019

POST CARD



BOMBARDEO
DARWIN - 1º DE MAYO



*h
l
you are well.
Nancy*

Maria

UN TRISTE GRITO DE ¡VIVA LA PATRIA!

Quizás para completar los momentos más tristes experimentados en las Islas Malvinas, recuerdo el 13 de mayo el penoso derribo involuntario del avión y posterior fallecimiento del 1er. Ten. Fausto GAVAZZI, producido por nuestro cañón antiaéreo 35mm. ubicado en Darwin y cuyo Jefe de Pieza era un subteniente del Ejército Argentino acompañado de dos Soldados que realizaban la tarea de cargar el cañón.

Ese día era otro más de la guerra donde permanentemente nos atacaban aviones enemigos, pero recuerdo perfectamente el momento que se escucharon los disparos del cañón y los posteriores gritos de “**¡Viva la Patria!**” de los que vieron caer el avión, pero no sabían realmente lo terrible que había sucedido. A los pocos minutos salió un Helicóptero **BELL 212** a buscar los restos del piloto inglés derribado, pero se encontraron con la dura sorpresa que el avión de combate derribado era nuestro y su piloto había fallecido.

Cuando regresaron a la Base con la triste noticia pude ver el casco de vuelo con su nombre y otra vez me derrumbé anímicamente, no lo podía creer..., dos amigos caídos de la misma manera por el fuego de artillería antiaérea propia, el primero fue el Cap. Gustavo GARCIA CUERVA en un **MIRAGE M-III**, compañero mío de la escuadra de esgrima en la Escuela de Aviación y ahora GAVAZZI.

Que impotencia terrible ya nada podíamos hacer, el Sub Teniente del Ejército, Jefe de la Pieza de artillería, lloraba y gritaba por el error involuntario que había cometido, el avión apareció de repente a gran

velocidad arriba de nuestras defensas antiaéreas en Darwin y no había ningún aviso de sobrevuelo propio.

El radar del cañón lo detectó y cuando estuvo a distancia de tiro automáticamente comenzó a disparar, ya que dispone de breves segundos para lograr derribar un blanco “enganchado” y al no identificarlo el Jefe de Pieza con su vista como amigo, lo cual es muy difícil por el corto tiempo disponible, permitió que el cañón disparara⁵.

Posterior a los acontecimientos y casi de inmediato, el Vicecomodoro Wilson PEDROZO, Jefe de la Base Cóndor, le dijo que él no había cometido el error, en la guerra era pecado mortal pasar sobre la pieza de artillería sin avisar, además por la velocidad del avión solo contaba con segundos para tomar la decisión de tirar, por lo tanto, no lo culpaba en absoluto porque había cumplido con sus procedimientos de artillero.

Una vez más tengo que destacar a estos jóvenes pilotos, casi adolescentes, que gracias a una preparación mental asombrosa no dudaban en ir hasta el final en sus misiones. Su gigantesco valor nos llena de orgullo a todos los argentinos. Ellos solitos con su avión volando a velocidades de casi 1.000 Km. por hora y a escasos metros de altura sobre el mar, con el poderoso enemigo en frente, hicieron que comenzaran a respetarnos como verdaderos profesionales de la guerra en el aire y por sobre todas las cosas, no dudar que su Patria estaba primero que todo, aún de su propia vida.

Años más tarde, cuando compartía en la República de Chipre una Misión de Paz de la Organización de Naciones Unidas (UNFICYP - 1995)

5- Nuestra artillería antiaérea no contaba con la tecnología IFF (*Identification Friend or Foe*), que identifica automáticamente si el avión es amigo o enemigo.

con personal británico que estuvo en esa guerra, puede escuchar personalmente de sus labios el miedo que producían las alarmas en los buques cuando atacaban nuestros aviones. También pude conocer en forma circunstancial a la hija del 1er. Ten. Fausto GAVAZZI. Cuando me dijeron quien era, me vino todo a la memoria y en pocos segundos le manifesté este relato.



Capitán (PM) Fausto GAVAZZI

Grado: Capitán (PM) | **Especialidad:** Aviador Militar

Unidad de origen: V Brigada Aérea

Sistema de Armas: A-4B Skyhawk

Fecha de nacimiento: 02/03/1952

Lugar de nacimiento: Campana (Bs. As.)

Fecha de fallecimiento: 12/05/1982

Lugar de fallecimiento: Pradera del Ganso (I. Soledad)





ILUSTRACIÓN
Ten. Gavazzi atacando
el buque de guerra
HMS

LA IMAGEN SE MUESTRA MODIFICADA A MODO ILUSTRATIVO. LOS DERECHOS DEL ARTE ORIGINAL SON COMPLETAMENTE DEL AUTOR DE LA MISMA.

CUANDO UN AMIGO SE VA

En un día a la mañana del 30 mayo de 1982 en puerto argentino en plena guerra, mientras caminaba por la avenida costera de Puerto Argentino, regresando hacia un hipódromo que se convirtió en lugar de aterrizaje para los Helicópteros y algunos aviones pequeños, encontré de casualidad la oficina de L.A.D.E que sabía que existía pero que nunca había concurrido, pero ese día tenía un poco de mi tiempo no recuerdo porque y curiosamente encontré la oficina y entre. En el fondo de la misma se encontraba un Suboficial o encargado del lugar y le pregunte si había correspondencia, quien al verme con mi buzo de vuelo enseguida me contesto que arriba de la mesa estaban las cartas y cosas varias enviadas desde el continente.

Me puse a mirar si encontraba algo de mi interés, cartas, revistas, en fin algo interesante que enviaban la gente preocupada por nosotros, solo para leer algo y levantar un poco esa angustia que significaba estar en contacto con la guerra. Comencé a buscar entre cientos de cartas y papeles y encontré casi de inmediato una para el 1er. Ten. Luis Darío José CASTAGNARI, entonces la tome para llevarla porque estábamos alojados juntos y lo veía a menudo de noche cuando regresaba de su turno en la pista de Puerto Argentino, la que permanentemente era bombardeada.

En ese momento que la estaba leyendo, el encargado sin saber me hizo un comentario donde me decía que anoche había fallecido el 1er. Ten. CASTAGNARI en un ataque de misil lanzado desde un buque inglés, en los alrededores de la pista donde hacía guardia de Oficial de Servicio. Quede paralizado con la carta en la mano, la devolví y solo opte por salir de la oficina para seguir caminando con un tremendo dolor que no podía soportar.

Cuando llegué al alojamiento luego de varios minutos estaba mi Jefe de Escuadrón, me vio llorando y me pregunto qué había pasado, solo contesté:

- Anoche lo mataron a CASTAGNARI -.

No respondió absolutamente nada pero su mirada preocupante y triste lo dijo todo.

En ese momento rápidamente comencé a recordar a Luis desde que entramos a la Escuela de Aviación Militar, los lugares que compartimos juntos en distintos destinos, en fin, me parecía un mal sueño lo que me estaba pasando, pero desgraciadamente era todo real, y eso me ponía mas en situación de lo que estábamos viviendo y realizando. Creo que la noche anterior habíamos estado charlando sobre sus vivencias en el aeropuerto, en sus turnos de guardia y me explicaba lo difícil que era soportar esos bombardeos nocturnos en la pista y alrededores, con alarmas rojas permanente.

Precisamente en la noche del 29 de mayo le toco de nuevo estar allí, realizando permanentemente acciones para proteger al personal y material, pero esta vez algo salió mal, en una acción de valor increíble se expuso para proteger a los camaradas del Escuadrón PUCARÁ indicándoles donde estaban los refugios, y luego de ese momento, un misil certero del enemigo arrojado desde un buque cayó cerca de él y terminó con su vida.

A la tarde del 30 su cuerpo fue trasladado al cementerio de Puerto Argentino, donde procedimos junto con sus compañeros del Grupo de Operaciones Especiales (G.O.E) y de su Promoción 38 de la Fuerza Aérea a colocarlo en su tumba junto a otros héroes nuestros.

Ninguna duda que fue el día más triste de la guerra, el me había

elegido como su amigo de confianza y albacea, pero además nos conocíamos bien ya que vivimos en el mismo edificio en los primeros años de casados en Ciudad Evita - Provincia de Buenos Aires y a lo largo de la carrera nos vimos en distintos lugares. Recuerdo en la base de Río Gallegos cuando él estaba destinado y yo llegaba con el Helicóptero a cumplir alguna misión, siempre me recibía con la máxima consideración de amigo, pero además aprovechaba la aeronave para realizar su actividad de paracaidista militar y por supuesto, el siempre se arriesgaba demás, sobre todo porque los vientos en el sur son muy fuertes y peligrosos para esa actividad, pero él lo intentaba para estar preparado como el mejor.

Por supuesto que el recuerdo será imborrable, su sencillez y valentía sirvió para que yo continuara a pesar de esa tragedia volando hasta el final de la guerra, ojala siempre lo recuerden junto a los otros 55 de la Fuerza Aérea que cayeron con ese valor y convencimiento que estaban cumpliendo con ese juramento a la bandera: **defenderla hasta perder la vida**, pero además apoyados por nuestro Dios y Señor Jesucristo que permanentemente lo recordamos para pedirle en esos momentos tan difíciles, que nos ayudara y nos diera toda la fortaleza para seguir y que terminara pronto esa guerra tan cruel.

Esto que me paso fue muy raro, como si alguien quisiera que me enterara de lo que había pasado, jamás en dos meses se me ocurrió ir a ese lugar, pero tuve que pasar junto en ese momento que decidí entrar y allí enterarme de todo, de lo contrario quizás me hubiese enterado al final de la guerra.

Ojalá este 29 de mayo nadie se olvide del “**Furia**” **CASTAGNARI**, este héroe de verdad nacido en un pueblito como el mío, Gral. Cabrera - Provincia de Córdoba, donde ya tiene su monumento al valor y patriotismo.



Capitán (PM) Luis Darío José CASTAGNARI

Grado: Capitán (PM) | **Especialidad:** G.O.E.

Unidad de origen: VII Brigada Aérea

Sistema de Armas: G.O.E.

Fecha de nacimiento: 19/03/1949

Lugar de nacimiento: Gral Cabrera (Córdoba)

Fecha de fallecimiento: 29/05/1982

Lugar de fallecimiento: Isla Soledad



24

6008



1

**CAPITÁN DARÍO
JOSÉ CASTAGNARI**

**AEROPUERTO
ARGENTINO**



**GRUPO DE OPERACIONES
ESPECIALES ARRIANDO LA
BANDERA INGLESA**

**2 DE ABRIL DE 1982
EN MALVINAS**



REPLIEGUE Y FIN DE LA GUERRA

Para fin de mayo cuando todo indicaba que el ataque de los ingleses a Darwin era inminente, nos trasladamos con el Escuadrón Helicópteros a Puerto Argentino, a un lugar que había sido un hipódromo, donde se basaron los Helicópteros hasta el final de la guerra.

Nosotros fuimos a vivir a una escuela a dos cuadras de ese lugar, estuvimos relativamente cómodos hasta que una noche fuimos bombardeados por las fragatas, era impresionante como sonaban los cañones y los impactos cercanos. Realmente fue muy tremendo ese momento, tuvimos que salir de la casa y correr hacia un lugar cercano a la costa de la bahía, desde donde veíamos los resplandores de las explosiones cercanas y no sabíamos que hacer, pero como no podíamos quedarnos toda la noche allí al lado de un monumento, procedimos a caminar por el camino que bordeaba la bahía hacia el centro de Puerto Argentino tratando de llegar a una escuela donde pensamos podríamos dormir.

Pero el bombardeo continuaba, no recuerdo bien la hora calculo a las 22:00 horas, decidimos caminar las 20 cuadras por el camino de la bahía pero justo cuando comenzamos la caminata los impactos del bombardeo cayeron en las proximidades de la calle, entonces nos tirábamos a una zanja hasta que paraba la andanada de cañonazos y seguíamos corriendo hasta que escuchábamos la próxima y así hasta llegar a la escuela.

Realmente nunca imaginé pasar esto de estar bajo fuego enemigo, si bien no era probable que nos alcanzara pero en ese momento parecía que los impactos eran muy cercanos y quedábamos inmovilizados

cuerpo a tierra. Finalmente llegamos a la escuela entre bombardeos y explosiones de terror y allí nos tranquilizamos un poco y fuimos a dormir a un aula que tenía un lugarcito para dormir.

Estuvimos varios días en este emplazamiento conviviendo y volando las últimas horas en Helicóptero, con pocas oportunidades de operar debido a la proximidad del enemigo que ya estaba cubriendo el terreno y dominando el espacio aéreo, hasta que se ordenó el repliegue del Escuadrón.

Los últimos días de mayo después de la caída de Darwin ya prácticamente no se podía volar mas, ya que todo el aeroespacio lo tenían los ingleses a su disposición y estaban muy cerca de Puerto Argentino observando todos los movimientos, así que cualquier vuelo nuestro seguramente iba a ser neutralizado rápidamente.

Permanecimos en la escuela en Puerto Argentino durante varias noches recibiendo permanentemente de noche las visitas y acercamientos de las fragatas inglesas y cuando bombardeaban la isla parecía una especie de fuegos artificiales por las luces que emanaban las tremendas explosiones de los proyectiles sobre el terreno.

Por el tiempo transcurrido no recuerdo donde comíamos o que comíamos, realmente no lo recuerdo, pero seguramente lo teníamos solucionado porque jamás tuvimos una situación de falta de alimentos.

Mi uniforme era el equipo de vuelo completo con borcués y campera y un gorro con orejeras que aun lo conservo y llevaba siempre el fusil FAL completando con una bolsa de dormir. Con ese pequeño equipaje comenzamos los preparativos para regresar al continente, orden que había recibido de mi Jefe de Escuadrón.

Prácticamente bloqueados por el enemigo, el día 05 de junio nos ordenaron regresar en un vuelo de **HERCULES** al Continente a todos los tripulantes de los Helicópteros con excepción de los comandantes, copilotos más antiguos y tripulación de mecánicos y operador de carga de los dos **CHINOOK**, quienes recuperaron ambos Helicópteros.

El comandante de la misión fue el My. Oscar POSE ORTIZ DE ROZAS, quien demostró junto con las tripulaciones un elevado grado de profesionalismo pero sobretodo de valor y patriotismo, ya que la misión fue extremadamente riesgosa y se cumplió con éxito, en vuelo nocturno rasante con más de seis horas de vuelo, llegando al aeropuerto de Río Gallegos después de haber atravesado las líneas enemigas que dominaban aire y mar en el Océano Atlántico Sur.

Me hubiese gustado regresar con el **CHINOOK**, pero la planificación del regreso ordenaba que las tripulaciones estaban integradas por los más antiguos en el Sistema de Armas: dos comandantes de la aeronave My. Oscar POSE ORTIZ DE ROZAS y 1er. Ten. Manuel FERNANDEZ, dos copilotos 1er. Ten. Alberto BELTRAME y 1er. Ten. Horacio GIAIGISCHIA y los mecánicos y operadores de carga más experimentados y antiguos.

Así quede afuera de la misión por ser el tercero en antigüedad de los comandantes, igualmente el 1er. Ten. Antonio GRIFOL por ser el copiloto más moderno. Además toda la tripulación de los dos Helicópteros **BELL 212** también regresaban al continente vía aérea en **HERCULES C-130**.

Llegado el momento y como más antiguo de los que regresábamos comencé averiguar la oportunidad y como llegar con el grupo al aeropuerto de noche. El día 06 de junio aproximadamente era la primera posibilidad de regresar, el **HERCULES** aterrizaría a las 22:00 hs.

aproximadamente, faltaba resolver el problema en que ir al aeropuerto; un Oficial de Fuerza Aérea que disponía una camioneta grande y que tenía que ir a recibir el **HERCULES** nos llevo pero con disgusto ya que la sobrecargamos debido a que supuso menos gente a bordo, no obstante logramos salir rumbo al aeropuerto totalmente bombardeado desde hacía un mes.

Cuando llegamos nos bajamos de la camioneta hacia la nada, no se veía prácticamente nada, teníamos que ubicar la pista que era lo único que estaba en condiciones, pero había explosivos sin explotar por todos lados de las toneladas de bombas beluga que lanzó el enemigo.

Sin saber como pudimos llegar a la cabecera, esperamos como una hora en la oscuridad tratando de poner máxima atención a cualquier ruido y sobretodo queríamos escuchar los motores del **HERCULES**. Pero sucedió lo que no deseamos, nos avisan que se cancelo el vuelo por alerta roja en la zona y ordenaban abandonar el lugar en forma inmediata, menos mal que el My. Oscar POSE ORTIZ DE ROZAS y otro Oficial de Helicópteros había conseguido vehículos y nos regresaron a la escuela de nuevo.

Qué desilusión seguir en ese ambiente de guerra y tratar de dormir de nuevo para ver que hacer...pero nuevamente al siguiente día por la tarde siguiente recibimos la orden de trasladarnos nuevamente al aeropuerto para tratar de embarcar en un **HERCULES** que vendría aproximadamente a las 22.00 hs.

Esta vez no tenía muchas ilusiones por la experiencia anterior, además la alerta roja a esa hora era cosa normal, pero nuevamente conseguí un camión y todos juntos el resto del Escuadrón Helicópteros nos fuimos hacia el aeropuerto. Allí nos encontramos con un oficial de Fuerza Aérea quien tenía un balizamiento de campaña que le ayudaba

al **HERCULES** para aproximar a la pista, de repente me dijo:

-“Esta a cinco minutos el avión y en aproximación”-.

No lo podía creer...sobre todo cuando de improviso en la oscuridad apareció como por arte de magia, le encendieron la baliza y aterrizó sin problemas. El **HERCULES** se aproximó a la cabecera donde estábamos nosotros y giro de nuevo con los motores en marcha, alistado para salir en cualquier momento ante una alerta.

Se abrió la rampa y comenzaron a bajar un misil **EXOCET** que fuera instalado posteriormente en la costa, demoraron aproximadamente 15 a 20 minutos y ordenaron embarcar, el avión estaba casi vacío, solo nosotros con algunos heridos que evacuaban también al continente.

Llego la hora de salir, sentado en el piso escuchaba el ruido de los motores a pleno y comenzando el recorrido del despegue. La verdad me parecía que estaba en algo imaginario, pero esperamos muy atentos el despegue y con la miradas fijas y sorprendidas de lo que estaba sucediendo. Estábamos muy conscientes que durante los primeros 45 a 50 minutos de vuelo podía pasar cualquier cosa, ya que estábamos rodeados por las fragatas enemigas con los radares atentos y teníamos que pasar por el medio de todo ese control y recibir fuego enemigo.

Me acerque a la cabina y pude ver algo espectacular, primero los pilotos con una seguridad total volando a no más de 10 metros del agua, veía las hélices de los motores muy cerquita del agua pero volando con una suavidad increíble, ya que la noche era muy tranquila y sin ninguna dificultad meteorológica. Nadie hablaba, pero la tripulación tomaba algún mate o cafecito. Me prestaron un anteojo de luz residual para ver si se observaba alguna fragata, estuve un rato largo entretenido con esa acción para pasar ese tiempo riesgoso de posible ataque de algún misil.

Cuando pasamos esa barrera de peligro tampoco lo podía creer, ya que comencé a darme cuenta que regresaba a otra realidad, que volvería con mi familia que me esperaba ansiosa...en fin, pensaba tantas cosas que me deje llevar por la imaginación hasta que después de cuatro horas y media de vuelo aproximadamente, llegamos a Río Gallegos.

Al desembarcar lo primero que hice fue llamar a mi casa diciendo que ya estaba de regreso sin problemas, no sabía cuando los vería pero había salido ileso de la guerra.

Embarcamos nuevamente a los pocos minutos y despegamos rumbo hacia Comodoro Rivadavia, donde arribamos cerca de las dos de la mañana. Allí fuimos recibidos por nuestros superiores responsables del personal y nos llevaron al Hotel Comodoro.

De nuevo no lo podía creer...unas horas antes estaba en el medio de las bombas, oscuridad y miedo y ahora en una hermosa habitación con todo el confort. Todavía era la madrugada y no quería dormir, así que decidimos ir a comer algo en un restaurante cercano.

¡Qué felicidad comer de nuevo esa milanesa con papas fritas, pan, vino y postre!...parecía otra irrealdad, después de dos meses viviendo en un pozo de zorro lleno de humedad y comiendo lo que se podía, en un cambio violento del destino estábamos allí disfrutando de esa comida.

La recepción por parte de nuestros camaradas fue muy linda pues nos trataban como los primeros héroes que regresaban, pero yo me preguntaba ¿héroe?...me parecía que solo había cumplido con mi deber, pero en un escenario que nunca imaginamos fuera tan hostil.

Así me fui acomodando a la realidad, al regreso a la vida común sin los riesgos que padecimos durante esos meses, parecía que flotaba

en el aire de alegría, mas aun cuando me dijeron que regresaba a Buenos Aires con mi familia fue muy emocionante.

Fuimos recibidos por el Jefe de la VII Brigada Aérea en una ceremonia muy emotiva, ya que al frente de la formación se encontraban nuestras familias, jamás me olvidaré de ese escenario de encuentro, sin ninguna duda, lo más significativo de lo pasado.

En ese momento comenzó otra etapa de mi vida, valorando cada minuto lo que significaba vivir en paz, en familia y con un apoyo invaluable de nuestra institución, la Fuerza Aérea Argentina. Continué con los Helicópteros volando casi diez años más el **CHINOOK**, que jamás olvidaré por todas las experiencias que me hizo pasar a lo largo de mi carrera.





PLATAFORMA AEROPUERTO · MALVINAS 1982



PUERTO ARGENTINO · MALVINAS 1982



LA ORDEN DE REGRESO DEL MATERIAL CH 47

A medida que el cerco inglés se cerraba sobre Puerto Argentino, aproximadamente del día 06 – Jun. – 82 en adelante, se podía apreciar con claridad que ya no era necesario el vuelo de nuestros helicópteros dado que la defensa Argentina se limitaba a unos pocos kilómetros de la capital de las islas y que esa defensa prontamente sería sobrepasada por las fuerzas inglesas, se comenzó a pensar en la remota posibilidad de que nuestro material aéreo no cayera en manos del enemigo.

Quien lanzó la idea en primer término fue el propio Brigadier Castellanos en conversación con el suscripto. A la pregunta del Brigadier, ¿si era posible cruzar los Chinook al Continente?, le respondí... “lo intentaremos señor Brigadier”, pero esa respuesta involucraba dos cosas, una nuestra voluntad de hacerlo y la segunda la gran incertidumbre de poder conseguir en ese caos de la guerra todo lo que necesitábamos para poder intentarlo con alguna posibilidad de éxito; desde el cambio de uno de los motores, que se había tragado una bolsa plástica para construir defensas con sacos de arena, la cual había roto los alabes del compresor al transformarse en carbón hasta una grúa de campaña del E.A. que había sobrevivido a un ataque ingles que destruyo a uno de los Chinook del EA.

Entre el 06 y 08 el Brigadier Castellanos me vuelve a llamar a su puesto comando y me informa que las FAS habían ordenado el repliegue de los dos CH- 47 para realizar con tropas especiales de la Armada una

infiltración en la zona de Darwin detrás de las líneas inglesas. Esta orden aceleró nuestro trabajo de preparación y mantenimiento, se consiguió la grúa de campaña, se sacó el motor de repuesto del aeropuerto de Puerto Argentino, se cambió el motor pero aún nos faltaban los tanques suplementarios para lograr la autonomía que requería el vuelo, los cuales habían perdido en Darwin cuando cayera la BAM “Cóndor”.

Este problema lo solucionamos haciéndonos de tanques vacíos de combustible de 200 litros que el E.A. tenía en proximidades de la casa del Gobernador y dos bombas reloj que sinceramente no recuerdo de donde aparecieron.

En la noche del día 08 - Jun. ó 09 - Jun. 23/24 hs., me reúno con el Brigadier Castellanos y le informo que estábamos listos para salir y que si bien los dos B-212 no podían volar por estar vencidos los rotores de cola y presentar fuertes vibraciones, se los podía embarcar en el ARA Bahía Paraíso como helicópteros sanitarios. Este buque tenía previsto entrar a Puerto Argentino el día 10 de junio aproximadamente.

Esa noche creo que no durmió nadie de nuestro grupo. Había planificado el vuelo en riesgo decreciente, quiere decir que la primer hora de vuelo sería la más comprometida para nosotros por cuanto debíamos evitar a los Harriers, a los Buques de la flota que creíamos se encontraban al este de Puerto Argentino y a los buques que horas antes habían sido atacados por la Fuerza Aérea Argentina en su intento de desembarco en Bahía Agradable y de los cuales sabíamos que algunos habían sido averiados pero no teníamos la menor idea de su posición. También durante las primeras tres horas y media por lo menos deberíamos volar nocturno sobre el mar y a muy baja altura para tratar de evitar ser detectados por la flota enemiga. Había tratado de mantener en secreto absoluto esta operación, al punto

que al Brigadier Castellanos lo informe de nuestra hora de despegue en la misma madrugada del día 09 de Junio. Otro de los riesgos que deberíamos asumir era despegar para un vuelo de seis o siete horas sin ningún tipo de información meteorológica de nuestro destino, tampoco quise requerirla por radio dado que eso podía delatar nuestras intenciones.

Pese a todas estas medidas de seguridad o velo de la operación, la noche anterior a nuestro despegue me di cuenta que por algún lado se había filtrado la información, dado que Nicolás Kasanseau me pidió que cargáramos un material filmico para entregar en el continente. Siempre me remordió haberle mentido al hombre que por su comportamiento y hombría de bien se había ganado nuestra simpatía en aquellos días de convivencia de momentos difíciles en extremo, pero creí que diciéndole que no existía tal vuelo por lo menos no llamaría por teléfono o el mismo lo desmentiría.

Alrededor de las 0400 hs. del día 09 de Junio, deje a las tripulaciones en las maquinas alineando los sistemas de navegación inerciales y me dirigí al Puesto Comando para tratar de obtener información de donde se encontraba el núcleo de la flota inglesa o que buques en proximidades de Puerto Argentino tanto con Harriers podían detectar los radares nuestros. Encontré resistencia a encender los radares, según me dijeron en el Puesto Comando, porque había actividad de helicópteros enemigos en proximidades de Puerto Argentino y cosa que si era un hecho ya habían atacado con misiles antirradar.

Luego de algún enojo de mi parte el entonces Mayor Silva, un compañero y amigo a quien recurrí en ayuda accedió a encender radar y pasarme la información actualizada. Una de las cosas que recuerdo vagamente es que una PAC aparecía en pantalla alejándose al este y que se perdió en descenso, lo cual me confirmaba que el o los portaaviones se encontraban donde habíamos estimado.

Regrese rápidamente al pseudo hipódromo donde esperábamos con nuestros helicópteros, pregunte al Capitán Beltrame ¿está todo listo? Me dijo que si, mande a uno de los tripulantes de mi CH 47 al otro a preguntar lo mismo, también estaban listos y ordene despegue con cinco minutos de intervalo y absoluto silencio de radio.

Despegamos a las seis de la mañana, en esa zona y en esa época el crepúsculo matutino comenzaba entre las 0915 y 0930 hs. o sea que teníamos varias horas de nocturno por delante. Inmediatamente pusimos rumbo sur pensando que si el enemigo tenía intención de encontrarnos buscaría en rumbo oeste.

Volamos a treinta pies del agua, colocamos la alarma luminosa del radar altímetro en treinta pies y manteníamos la luz encendiéndose y apagándose. Si la flota estaba al este de Puerto Argentino, a cada minuto de nuestro vuelo le quitábamos posibilidad a los Harriers de alcanzarnos dado que ellos debían llegar a nosotros y regresar al portaaviones, su autonomía se reducía directamente al 50 % (radio de acción). Volamos con rumbo 180 una hora y media, en el helicóptero todo era silencio, tratábamos de ver en la espesura de la noche algo, cualquier cosa, la cabina de pilotaje como la de carga estaban casi en oscuridad total, con el casco colocado, los diferentes ruidos de semejante maquina, se podía escuchar a los operadores de carga y mecánicos que con el piso inundado en combustible bombeaban sin descanso trasvasando JP 1 de los tambores de 200 lts. al sistema de combustible propio de la aeronave.

Al cabo de esa hora treinta pusimos rumbo al w para recalar en la isla de los Estados. Cuando pusimos rumbo al w ya nos sentíamos liberados de los Harriers. Volamos en ese rumbo ya más preocupados en la meteorología que desconocíamos, que por las PAC inglesas, si siempre pensábamos que podíamos encontrarnos con alguno de los buques que la flota adelantaba como piquete radar. Los hombres a

bordo no hablábamos si no era algo estrictamente necesario relacionado al vuelo, ya habían transcurrido casi tres horas del despegue de Puerto Argentino, aun era noche cerrada cuando en la frecuencia de radio que habíamos coordinado entre ambos helicópteros, escucho un llamado...“Puma, Zenon” lo miro al Capitán Beltrame, sentado a mi lado y le digo “sonamos”, casi seguro que fui más guarango, Puma era mi indicativo y Zenon el del Comandante del otro CH 47. Sabía que para romper el silencio de radio impuesto deberían tener un problema grave, Beltrame le contesto y se confirmo mi presentimiento. Zenon nos informa que se le había encendido la luz de alarma de la caja principal trasera, el manual de vuelo dice “aterrice de inmediato”. Fueron momentos de gran tensión para mí y mezclado con bronca, ya no esperábamos más problemas con el enemigo y estaba próximo a desaparecer el problema del nocturno, el trasvase de combustible de emergencia había funcionado y ahora se nos presentaba esta emergencia.

No se podía aterrizar en un mar que no veíamos y del cual no sabíamos su estado, para colmo, pensaba que el Copiloto del Zenon (Capitán Fernández) había tenido esa misma emergencia en Marambio a fines de Enero de ese año y al tocarse ambos rotores por el desfase que ocasiona el frenado de la caja dañada, la maquina se había desintegrado salvándose la tripulación porque esto se produjo en el preciso momento que tocaban tierra.

Cuando Zenon me pasa la emergencia, le ordeno que tiren todo lo que puedan al mar para aliviar peso e imponerle a las cajas de transmisión el menor esfuerzo posible, también disminuir la velocidad y volar lo más cercano del mar que fuera posible, le pedí la posición e iniciamos un viraje de 180 para volver en busca del H-91, aun seguía siendo de noche así que tuvimos que encender las luces de posición para vernos, en aproximadamente tres o cuatro minutos los localizamos y nos pusimos a volarle en formación.

Rogábamos que comenzara el alba porque aun al lado de ellos sería casi imposible rescatarlos si tenían que tirarse a aterrizar o caían al mar. Volamos en esa situación algunos minutos imposibles de precisar con rumbo a la Isla de los Estados, comenzó lentamente a amanecer, cada gota de luz era una gran esperanza, cuando ya era diurno y veíamos a la isla en el radar a pocas millas nos adelantamos con nuestro helicóptero para buscar un lugar apto de aterrizaje y tenerlo reconocido previamente para que la maquina en emergencia pudiera aterrizar de inmediato, la geografía de esta isla no es muy rica en lugar aptos para aterrizar, luego del reconocimiento aterrizamos en el lugar que nos pareció más apto, dejándole el mejor espacio a nuestra izquierda para el H - 91 que aterrizo pocos minutos después, cuando sus ruedas se comenzaron a hundir en la turba respiramos con gran alivio.

Mientras nosotros con el H - 93 esperábamos con los motores en marcha el H - 91 debio cortar motor para verificar que gravedad tenía la falla que había causado la alarma. Luego que en el H-91 se detuvieron los rotores, los mecánicos comenzaron a revisar el sistema de transmisión, comprobando un cortocircuito en uno de los detectores de la caja trasera, esto fue rápidamente solucionado, ahora todo lo que faltaba era que no tuviera problemas para poner en marcha, arranco bien sin sobresaltos para nadie, despegamos con el 93 adelante y pusimos rumbo a Rio Grande, al despegue al cruzar una pequeña bahía de la isla se nos apareció un buque que en esos momentos no pudimos identificar, continuamos con nuestro rumbo y arribamos a Rio Grande alrededor del mediodía, allí nos recibieron con alegría nuestros camaradas, nos ofrecieron un succulento almuerzo y luego de ello, previo recarga de combustible decolamos con rumbo a Rio Gallegos.

Al arribo en Gallegos se repitieron los saludos con nuestros camaradas pero aquí la cosa fue más rápido, dado que nos esperaba un F-27 con

órdenes de trasladarnos al Comando de las FAS en Comodoro Rivadavia. No recuerdo a qué hora aterrizamos en Comodoro pero sí que ya era entrada la noche, estábamos muy cansados y la tensión que nos había mantenido con todos los sentidos despiertos ya había desaparecido así que el cansancio se hacía notar más aun, pese a ello creíamos que continuaríamos vuelo a Bs.As., estábamos ansiosos por abrazar a nuestros seres queridos, pero al pie del avión nos esperaba el Comodoro Rivero, A-1 Personal del Estado Mayor de las FAS. El Comodoro en forma muy cortes nos ordeno que debíamos dirigirnos al hospital reubicable de la Fuerza Aérea que estaba instalado en Comodoro. En ese momento sentí indignación, primero porque se rompía la esperanza de seguir a Bs. As. y mi gente se lo había ganado, segundo porque tenía conmigo la situación más reciente de Puerto Argentino y consideraba que el Comandante debía recibirme a cualquier hora por esa causa.

En definitiva, con una gran paciencia y comprensión el Comodoro Rivero hacia mi persona, como soldados cumplimos la orden y llegamos al hospital reubicable.

Los médicos, las enfermeras, los oficiales y suboficiales nos esperaban en la puerta del modulo principal, nos recibieron de tal manera que nos sentimos reyes, luego de los abrazos, lo primero que nos dieron fue ropa limpia, después una buena ducha para cada uno, siguió una excelente cena, (mesa con mantel, servilletas, vasos y buena comida con vino) eso ya era algo olvidado para nosotros. Después nos dieron una cama con sabanas, almohadas! Y como si fuera poco pijama, casi siempre se valora más las cosas cuando se han perdido y nosotros habíamos perdido eso por unos dos meses. Caímos en las camas y nos desmayamos.

Tanto las tensiones como mi mal humor de la noche anterior había pasado al otro día, luego del descanso reparador. Tarde un tiempo

en darme cuenta que bien había estado la orden de mandarnos derecho al reubicable. Durante las pocas horas que convivimos con los facultativos, sin que nosotros nos diéramos cuenta nos estaban chequeando psíquicamente, lo hicieron bien y con mimos. Durante esa mañana mi gente fue trasladada a Bs. As., yo me quede, me esperaba el Brigadier Crespo en el Comando.

La llegada al Comando de las FAS fue otro reencuentro con viejos camaradas, el Brigadier me recibió enseguida, luego de una breve conversación donde le informe que sucedía en Puerto Argentino al momento de nuestra salida, creo que sabía todo y mas también, me ordeno abordar un avión que me esperaba en el aeropuerto y dirigirme a Rio Grande donde me aguardaban para una reunión un Almirante (Busser) que no recuerdo bien el apellido y otros oficiales de tropas especiales de la infantería de marina, creo que se llamaban "Lagartos". En mi cara inevitablemente se ve cuando algo me desagrada, es algo que me ha traído bastantes problemas.

El Brigadier leyó y lo hizo muy bien, me pregunto qué me pasaba y fui sincero con él, le exprese que recién llegaba de Rio Grande, que lo que más quería era después de tanto tiempo darle un beso a mi esposa y a mis hijos aunque para ello solo tuviera diez o veinte minutos y él me estaba mandando al sur, el Brigadier Crespo fue comprensivo con el soldado cansado y ordeno que el avión despegue sin mí y que trasladara a los oficiales de la Armada a Comodoro para realizar la reunión en el Comando de las FAS.

La reunión se hizo por la tarde, participo el Brigadier, el Almirante y dos Capitanes de Corbeta de las fuerzas especiales y otros oficiales (pocos) del EM.

El motivo fue evaluar la factibilidad de infiltrar con los dos Chinook tropas de la infantería de marina en proximidades de

Darwin / Ganso Verde. Finalizada la reunión el Brigadier Crespo me dijo que en el aeropuerto me esperaba un avión, que fuera a ver a mi familia y que en unos días me quería en Comodoro Rivadavia.

Despegamos nocturno en un Lear Jet, aterrizamos en Palomar al filo de la medianoche, allí recibí el abrazo más lindo, el de mi esposa Angélica y mis hijos, en casa estaba lista mi cena preferida, era la madrugada del día 11 de Junio de 1982.

RESÚMEN DE TAREAS

CONCLUSIÓN FINAL

De todo el material de guerra que se desplegó en la Isla, el Escuadrón Helicópteros tiene en su historial la recuperación del único material que regresó al continente: los Helicópteros **CH-47 CHINOOK Matrículas H-91 y H-93**. En una acción de heroísmo superlativo con el Jefe de Escuadrón a la cabeza, eludiendo todas las defensa antiaéreas desplegadas por el enemigo en el último día de la guerra, regresaron en vuelo con la tripulación y material sin novedad.

Nuestro Escuadrón Helicópteros integrado por 06 Pilotos de CH-47 CHINOOK, 06 de BELL 212 y 24 Mecánicos cumplieron entre otras las siguientes tareas:

404 Órdenes de Vuelo

1829 Pasajeros Transportados

07 Pilotos de Combate Recuperados (*derribados en la isla*)

25 Náufragos Rescatados

Este profesionalismo, patriotismo y entrega total puesto de manifiesto por el personal del Escuadrón Helicópteros fue sin duda excepcional y muy reconocido primeramente por el Comandante de la Fuerza Aérea Sur, quien conocía a la perfección esta digna actuación del personal de Helicópteros y, por supuesto, posteriormente por la Fuerza Aérea en pleno.

Pasaron 30 años de esta cruda realidad, solo me quedan los recuerdos casi todos tristes, pero con el orgullo inmenso de haber cumplido con mi Fuerza Aérea y con mi hermosa Patria.

Mi homenaje a todos esos jóvenes valientes que ofrecieron sus vidas por la Patria, estoy seguro que siempre estarán en el recuerdo de todos los Argentinos.

Quizás para terminar esta síntesis de la actuación de nuestros hombres de la Fuerza Aérea, cabe transcribir parte de un mensaje del as francés, piloto de combate durante la Segunda Guerra Mundial, refiriéndose a los Pilotos Argentinos.

“Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945”.

“Vuestro valor ha deslumbrado no sólo al pueblo argentino, sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos”.

PIERRE CLOSTERMANN - Año 1982



PERSONAL DE LA VII BRIGADA AÉREA, MIEMBROS DEL ESCUADRÓN HELICÓPTEROS AEROMÓVIL, DESPLEGADO A LAS ISLAS MALVINAS DURANTE EL CONFLICTO DEL AÑO 1982

SISTEMA DE ARMAS BOEING CH-47 CHINOOK		
GRADO	NOMBRE	FUNCIÓN A BORDO
Mayor	OSCAR POSE ORTIZ DE ROZAS	Piloto
Primer Teniente	MANUEL FERNÁNDEZ	Piloto
Primer Teniente	HORACIO MIGUEL GIAGISCHIA	Piloto
Primer Teniente	JULIO RODOLFO BROWER DE KONING	Piloto
Primer Teniente	ALBERTO BELTRAME	Piloto
Primer Teniente	ANTONIO GRIFOL	Piloto
Suboficial Ayudante	ROBERTO PRATS	Mecánico
Suboficial Ayudante	HUGO WHITE	Mecánico
Suboficial Ayudante	JUAN CARLOS CANTON	Especialista
Suboficial Auxiliar	ANTONIO ÁLVAREZ	Carga y Despacho
Suboficial Auxiliar	ORLANDO RUÍZ	Mecánico
Suboficial Auxiliar	LUIS CAPRA	Mecánico
Cabo Principal	EULOGIO GÓMEZ	Carga y Despacho
Cabo Principal	ATILIO PISTONI	Mecánico
Cabo Principal	RAÚL FERNÁNDEZ	Mecánico
Cabo Primero	RUBÉN LAVORATO	Carga y Despacho
Cabo Primero	ALBERTO MONTALDO	Artillero
Cabo Primero	MARIO VERA	Artillero
Cabo Primero	SANTOS VEGA	Artillero
Cabo Primero	LUIS VILLAREAL	Artillero



HELICÓPTERO
BOEING
CH-47
CHINOOK

SISTEMA DE ARMAS BELL 212

GRADO	NOMBRE	FUNCIÓN A BORDO
Teniente	MARCELO PINTO	Piloto
Teniente	LUIS LONGAR	Piloto
Teniente	ALEJANDRO VERGARA	Piloto
Teniente	RICARDO LUDUEÑA	Piloto
Teniente	SATURNINO SÁNCHEZ	Piloto
Teniente	GUSTAVO BREA	Piloto
Suboficial Ayudante	JESÚS MARTÍNEZ	Mecánico
Cabo Principal	EULOGIO GÓMEZ	Carga y Despacho
Cabo Principal	HORACIO CARMONA	Mecánico
Cabo Principal	ALBERTO LÓPEZ	Carga y Despacho
Cabo Principal	SERGIO QUIÑONES	Carga y Despacho
Cabo Principal	HUGO HERRERA	Artillero
Cabo Principal	RICARDO JOSÉ BACCARO	Especialista
Cabo Primero	BERNARDO JUAN DOBRENİK	Especialista
Cabo Primero	ROBERTO JOSÉ LÓPEZ	Carga y Despacho
Cabo Primero	ARIEL CHOCRON	Artillero

HELICÓPTERO
BELL 212



MIEMBROS DEL ESCUADRÓN AEROMÓVIL, QUE REALIZÓ LA PRIMERA EVACUACIÓN SANITARIA DESDE DARWIN EL 1º DE MAYO DE 1982

SISTEMA DE ARMAS BOEING CH-47 CHINOOK MATRICULA H-91

GRADO	NOMBRE	FUNCIÓN A BORDO
Primer Teniente	JULIO RODOLFO BROUWER DE KONING	Piloto
Primer Teniente	HORACIO MIGUEL GIAIGISCHIA	Copiloto
Suboficial Auxiliar	ORLANDO RUÍZ	Mecánico
Cabo Principal	RUBÉN LAVORATO	Carga y Despacho
Cabo Principal	HUGO HERRERA	Artillero
Cabo Primero	LUIS VILLARREAL	Artillero



REFLEXIÓN EN EL TIEMPO

Pasaron varios años para recordarme precisamente lo que pensaba en ese momento... donde la Fuerza Aérea Argentina me envió a combatir exponiendo la vida, y es lógico que mi miedo a morir me hiciera reflexionar y preguntarme permanentemente sobre esta situación tan dramática y difícil de la vida.

La primera vez fue el 01 de mayo de 1982, día del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea, que me tocó realizar el primer vuelo sanitario después del bombardeo en Darwin, lugar donde se encontraba el Escuadrón Helicóptero. Allí me cayó la ficha definitivamente para ponerme en situación de guerra. Miraba a mi alrededor y éramos muy pocos de la Fuerza Aérea destacados en las islas sufriendo ya los embates de la guerra. Me preguntaba donde estaban los aviones para protegernos de los ataques continuos aéreos del enemigo, en fin, el miedo comenzó a intervenir pero gracias a Dios no me impidió actuar con total naturalidad en todo lo que hacía. De repente, ese mismo día, escuché un sonido muy familiar de aviones de combate... y si, eran nuestros camaradas exponiendo todo por nosotros pasando por sobre mi cabeza. Eso me llenó de fuerzas para seguir en ese lugar, ya no estábamos solos, estaban ellos, poniendo su máximo profesionalismo para luchar contra toda esa fuerza enemiga dotadas de toda la tecnología de ese momento para neutralizarlos.

El orgullo de pertenecer a la fuerza era tremendo, y sobre todo, sentía una inmensa responsabilidad cada a vez que subía al Helicóptero Chinook para realizar un vuelo con mi tripulación, quienes confiaban en mi plenamente con el cielo repleto de aviones enemigos. Nuestros superiores en las islas nos trataban con una naturalidad y respeto realmente digno de mencionar, no dudaban

en darnos las misiones y pedir asesoramiento previo siempre a ordenanza. Años mas tarde, y recordando toda mi carrera desde que ingresé a la Escuela de Aviación Militar hasta mi retiro, puedo decir con orgullo que en ese momento decisivo de mi vida me encontraba con una tranquilidad de conciencia enorme, porque tenía todos mis conocimientos profesionales para poder actuar en esa situación, y por supuesto, ni hablar de los demás camaradas realizando cada uno lo que había aprendido en su especialidad.

Sin duda esos diez años de estudios, experimentando y recibiendo capacitaciones, no solo de las diferentes aeronaves, sino también en lo que respecta a lo académico, y fundamentalmente en respetar los valores indispensables de la vida (respeto, orden, disciplina, humildad, amor a la familia, a la patria, a los valores cristianos), los cuales en ausencia de cualquier de ellos, resultaría imposible actuar en plenitud y con tranquilidad de conciencia.

Quizás 40 años después podría decir muchas cosas de esa guerra, que se podría haber evitado, que muchas decisiones fueron erróneas, en fin, en ese momento nada de eso se pensaba... quienes estábamos en condición de actuar NO LO DUDAMOS Y FUIMOS. Lamentablemente muchos de nuestros compatriotas no volvieron, pero están cuidando ese suelo que defendimos con todo el reconocimiento no solo del pueblo argentino sino también del mundo entero.

Por eso me llena de tristeza cuando comentarios egoístas, interesados, quizás ignorancia de algunos personajes que no parecen argentinos, quieren mezclar diferentes acontecimientos de nuestra historia y realizan comentarios adversos no valorando o respetando a nuestros Héroes caídos en Combate en nuestras Islas Malvinas. Pero la verdad siempre triunfa y la historia ya esta sellada con la actuación impecable, no solo de nuestra Fuerza Aérea, sino de la Armada Argentina, del Ejército Argentino, Gendarmería

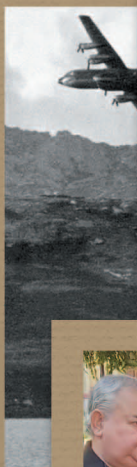
Nacional, Prefectura Nacional Marítima, Pilotos Civiles Argentinos y Personal Civil en general quienes participaron con patriotismo en este conflicto bélico. En este aniversario de cuatro décadas, quiero reconocer que todo el pueblo Argentino recordó con emoción a los verdaderos Héroes caídos en Combate y todos los Veteranos de Guerra. Este 2 de abril de 2022, fui invitado por el señor Intendente Municipal de Villa Ascasubi (mi pueblo natal), a la ceremonia de los 40 años de la Guerra de Malvinas, precedida por todas las autoridades comunales, representantes de las escuelas, Personal Policial y público en general, donde me llenó de emoción y recuerdos junto con los soldados también Veteranos de Guerra de mi pueblo que lucían con orgullo la Bandera de nuestra patria.

Con mucho esfuerzo por la emoción que sentí, logre expresar unas palabras de agradecimiento por tal reconocimiento y sobre todo, resaltar el valor de esos soldados que con sus 18 años de edad, y después de un mes, viviendo y soportando los bombardeos constantes del enemigo en los pozos de Zorro. Pero no solo los ataques Aéreos y Navales, sino que lucharon cuerpo a cuerpo hasta el final con un enemigo poderoso y profesional.

Vaya mi profundo reconocimiento a todos ellos.

SOLDADOS VETERANOS DE GUERRA DE VILLA ASCASUBI

- CARLOS ALBERTO BRARDA
- RUBÉN RIORDA
- LUCIANO RODRIGUEZ
- GUSTAVO BONAUDO
- HÉCTOR CARRERAS (*Fallecido*)
- CARLOS CARRANZA (*Fallecido*)
- RAMÓN PEREYRA



40° ANIVERSARIO DE LA GESTA DE MALVINAS





