

**COM (R) VGM ALFREDO A. CANO**

# **MALVINAS 1982**

**RECUERDOS TRANSPORTEROS**



**2 DE ABRIL DE 1982**

**REGRESO DEL LITRO 1 A LA IX BRIGADA AEREA**

## DEDICATORIA

Dedico estas páginas a los muertos en Malvinas, sin distinción de jerarquías ni estado civil o militar, pues cayeron cumpliendo con su juramento de servir a la Patria hasta perder la vida; en particular a los tripulantes del TC-63: Vicecomodoro Hugo César Meissner; capitán Rubén Héctor Martel; capitán Carlos Eduardo Krause; suboficial principal Julio Jesús Lastra; suboficial auxiliar Manuel Alberto Albelos; cabo principal Miguel Ángel Cardone y cabo principal Carlos Domingo Cantezano. Sus caras y el recuerdo de los momentos pasados junto a ellos me acompañarán hasta el fin de mis días.

También a las tripulaciones de Hércules que tuve el honor de comandar como jefe del Escuadrón I y, de manera muy especial, a los que integraron mi tripulación en distintos momentos del conflicto: a mis copilotos, capitanes Juan Carlos Hrubik<sup>1</sup> (ya fallecido) y Roberto Perrotto; a mis navegadores vicecomodoro Eduardo Servático y mayor Carlos Torielli; a mis mecánicos, suboficial mayor (R) Guillermo M. Aguirre (ya fallecido) y suboficial mayor (R) Salvador Giliberto; a mis Auxiliares de Carga y Despacho suboficial ayudante Néstor Molina y suboficial auxiliar Eduardo Fattore y a mis paracaidistas de rescate, suboficial principal Roberto Caravaca y suboficial ayudante Luís Martínez. A ellos, mi reconocimiento por el valor demostrado en combate y por su aporte siempre positivo que, en momentos críticos, me ayudó a superar dudas y temores.

Agrego a los que, de un modo u otro, estuvieron ligados al Escuadrón entre el 2 de abril y el 14 de junio: el Grupo Técnico 1, el ECTA (Elementos de Control de Transporte Aéreo) destacado en Comodoro Rivadavia, los hombres de las TAC (Terminal Aérea de Cargas) de la BAM Malvinas y de la IX Brigada Aérea y a los integrantes del ECCO que dirigieron con éxito los lanzamientos en Darwin y Bahía Fox. Sin su trabajo abnegado y espíritu de sacrificio, no habiéramos sostenido el enorme esfuerzo de abastecimiento aéreo realizado.

Mi agradecimiento al brigadier mayor (R) Rubén O. Palazzi, por la utilización de su libro el “Hércules en la Fuerza Aérea Argentina”, al brigadier Jorge Francisco Martínez, por el ejemplo que nos dio como jefe del Grupo I de Transporte Aéreo y por sus aportes en honor al rigor histórico de la obra; al señor Nicolás Kasanzew, periodista de nota y corresponsal de guerra en Malvinas, por haberme hecho el honor de prologar estas páginas.

Mar del Plata, agosto del 2011

---

<sup>1</sup> El capitán Roberto Perrotto, mi copiloto inicial, voló hasta el 20 de abril, fecha en que fue reemplazado por Hrubik.

## INDICE

PRÓLOGO.....	4
COMENTARIOS DE ENEMIGOS Y NEUTRALES.....	6
INTRODUCCIÓN.....	8
ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS.....	9
PARTE I — UN POCO DE HISTORIA PREVIA	
CAPÍTULO 1.....	13
CAPÍTULO 2.....	18
CAPÍTULO 3.....	25
CAPÍTULO 4.....	30
CAPÍTULO 5.....	36
PARTE II — PREPARATIVOS Y APRESTOS BÉLICOS DEL MES DE ABRIL	
CAPÍTULO 6.....	45
CAPÍTULO 7.....	52
CAPÍTULO 8.....	57
PARTE III — LAS TRIPULACIONES FIJAS DE LA GUERRA	
CAPÍTULO 9.....	63
PARTE IV — LA BATALLA DE MALVINAS	
CAPÍTULO 10.....	67
CAPÍTULO 11.....	78
CAPÍTULO 12.....	85
CAPÍTULO 13.....	93
CAPÍTULO 14.....	99
CAPÍTULO 15.....	106
CAPÍTULO 16.....	112
CAPÍTULO 17.....	119
CAPÍTULO 18.....	127
CAPÍTULO 19.....	132
PARTE V — LA BALLENA SONRIENTE	
CAPÍTULO 20.....	140
EPÍLOGO.....	147
ANEXO 1	
MARCO POLÍTICO DEL CONFLICTO.....	148
BIBLIOGRAFÍA.....	157

## PROLOGO

Para nosotros, sitiados y aislados en las islas, ningún fenómeno era más esperado ni más entrañable, que la audaz aparición, en medio de las alertas rojas y del viento cruzado que azotaba la maltrecha pista de Puerto Argentino, de la paquidérmica silueta de la “Chancha”. Cada “aterrorizaje” provocaba un estallido de júbilo. Y la adrenalina, que nunca dejaba de bombear en la plataforma, sistemáticamente bombardeada por los ingleses, alcanzaba entonces su clímax. No sólo porque los Hércules eran nuestro tubo de oxígeno con el continente, la única manifestación palpable de que no estábamos solos, sino porque cada intrépida llegada significaba una mojada de oreja más al bloqueo enemigo, cosa que nos llenaba de orgullo y satisfacción.

El frenesí de la descarga y la carga, en contados minutos, sin apagar los motores; el carreteo bajo la amenaza de los Harriers que planeaban como buitres en las alturas, lejos del alcance de nuestras antiaéreas; la visión de esos oficiales y suboficiales de la Fuerza Aérea que iban al toro, sin capote, banderilla ni estoque: todo eso nos hacía vibrar con intensa emoción.

Y eso que aún ignorábamos todas las demás misiones que realizaban los increíbles C-130: mucho más riesgosas todavía. Cuando en la fatídica noche del 1 de junio nos enteramos del derribo del Hércules del capitán Rubén Martel, no podíamos dar crédito a nuestros oídos. Era tan temeraria la idea de enviar a la lenta y pesada Chancha a marcar blancos desde altura, cuando su única posibilidad de supervivencia era volar por debajo del lóbulo del radar británico, que escuché muchas voces de indignación contra la superioridad, de labios de camaradas de los caídos. “Hay que tenerle mucho odio personal a un piloto, para encomendarle una misión tan suicida”, rechinaba los dientes uno de los oficiales de la Fuerza Aérea, amigo mío. Y sin embargo, no era así: los transporteros cumplían ese tipo de misiones en forma rutinaria!

El de Martel fue el sexto y último de los “vuelos locos” que consistían en *pinchar* el radar de la Royal Navy para marcar la posición de los blancos a atacar por nuestros aviones de combate y, de paso, distraer a los Harriers.

Estos hombres tan valerosos habían convertido en hábito operaciones que sólo eran imaginables a guisa de excepción.

Lo mismo reza para cuando iban a esperar el retorno de nuestros “halcones”, metiéndose en el espacio mismo del combate aeronaval. O para cuando salían a atacar cargueros británicos, portando bombas allí donde suelen ir los tanques de combustible.

Desarmados, volando a la mitad de la velocidad de un Harrier, sin posibilidad de eyectarse, ni de ser escoltados, sin blindaje en los aviones y sin poder contar con el tan mentado *fair play* inglés, como lo probara la actitud del piloto *Sharkey Ward*, quien remató indignamente, sin necesidad alguna, a la tripulación de Martel.

La epopeya de estos atrevidos transporteros, que a raíz de su brillante desempeño en Malvinas pasaron a ser considerados pilotos de combate por los propios “halcones”, como tantas otras paradigmáticas historias de la Gesta, ha sido silenciada. Aun por autores bien intencionados, como por ejemplo, Jorge Fernández Díaz, quien en su libro “La Hermandad del Honor” relata el espectacular rescate del alférez Guillermo Dellepiane... sin mencionar el nombre de quien lo rescató, el vicecomodoro Luis Litrenta Carracedo!

Litrenta había hecho caso omiso de las órdenes de los altos mandos, abandonado su zona de protección y avanzado a toda máquina al encuentro de Piano, que ya casi no tenía combustible y se caía al mar. Otro tanto hizo Cano con el halcón Pipi Sánchez, el

cual no dudó en llamarlo, en un encuentro casual finalizado el conflicto, su “segundo papá” porque ese 8 de junio de 1982 nació de nuevo.

El presente libro del entonces vicecomodoro Alfredo Abelardo Cano, absorbente y meticoloso, repara varias injusticias y viene a echar luz sobre uno de los tantos agujeros negros de la saga malvinera. El autor no deja duda alguna sobre el enorme aporte del Escuadrón que comandara en 1982, a la formidable tunda propinada por la Fuerza Aérea Argentina a la Royal Navy y recrea vívidamente la odisea cotidiana de los hombres que volaron en esas misiones.

Cano ya había puesto en evidencia un innegable talento narrativo natural en su primer libro, “Todo comenzó en Upsala”, que relata sus aventuras en la Antártida y se devora como una novela de Julio Verne o de Mayne Reid.

En el actual, Cano recrea fielmente la atmósfera de suspenso que se vivía dentro de las ensordecedoras cabinas de la Chancha. Uno es llevado de nuevo como virtual tripulante al campo de batalla aeronaval y no puede menos que emocionarse con este testimonio que, de a ratos, quita el aliento. El autor captura elocuentemente la extrema tensión de esos vuelos, sobre los cuales alguien me dijo en aquella época: “Envejecés dos años en cada uno de ellos”. La elegante cadencia de la prosa de Cano, su inmediatez, hace que uno se sienta parte de la acción. Nos transmite el mismo coraje, miedo, orgullo, frustraciones, broncas y alegrías que experimentaron esos hombres, inasequibles al desaliento.

Doy fe de ello, por cuanto tuve el privilegio, - y el pavor, - de participar del dramático último vuelo del Hércules, que al mando del capitán Víctor Borchert despegó de la isla Soledad en la noche del 13 al 14 de junio, cuando ya la artillería enemiga estaba reglando la pista, sus bengalas iluminaban el aeropuerto y varias PACs de Harriers esperaban sobre nuestras cabezas.

Al despegar la máquina, que evacuaba a unos 60 combatientes, en vez de subir, bajó hacia el mar y volamos dos horas a oscuras, rozando las olas y rezando padrenuestros y avemarías con inédita unción. Sólo más tarde me enteré que nos habían tirado un misil, al cual Borchert logró gambetear.

Cuando se prendieron las luces, ya fuera de peligro, en el suelo de la cabina advertí varios vómitos, producto del terrible estrés vivido, y al lado mío, al suboficial Alonso, empuñando una pistola de 9 milímetros. “Loco, a quien querés matar”, atiné a preguntarle. “No, a nadie, es que si nos impactaba el misilazo, yo no quería morir ahogado: me hubiera pegado un tiro primero”, respondió...

Quiero finalizar agradeciéndole al querido Fredy Cano el honor de haberme propuesto escribir estas líneas. Doble honor. Por tratarse de un libro sobre las heroicas tripulaciones de la Chancha, y por ser su autor un jefe de Escuadrón hartamente ajeno a las prácticas del execrable “animémonos y vayan”. Fredy Cano, excepto en un caso en que se le adelantaron y en otro que estaba ausente, nunca envió a sus hombres a ninguna misión que primero no hubiera cumplido él mismo.

**Nicolás Kasanzew**

## COMENTARIOS DE ENEMIGOS Y NEUTRALES

DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD:

*"Esto es la escalada hacia la pelea final, que en mi opinión será un paseo. Se nos dijo que los argentinos eran duros de roer pero resultaron rápidos para tirar la toalla." (Contraalmirante John Woodward, comandante en jefe de la Fuerza de Tareas británica, ante periodistas luego de tomar las Georgias a fines de abril de 1982. Arthur Gavshon y Desmond Rice: El hundimiento del Belgrano, Ed. Emecé, Buenos Aires, 1984, p. 203)*

DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD:

*"Estamos ya en el límite de nuestras posibilidades, con sólo tres naves sin mayores defectos (el Hermes, el Yarmouth y el Exeter). De la fuerza de destructores y fragatas, el cuarenta y cinco por ciento está reducido a capacidad cero de operar. De los "guardavallas", el Sea Wolf de la Andrómeda está inutilizado; todos los sistemas del Brilliant padecen de una gran variedad de defectos; el Broadsword tiene un sistema y medio de armas, pero uno de sus ejes de propulsión con daños prácticamente permanentes. Ninguno de los tipo 21 está en condiciones: el Avenger está descompuesto; el Arrow está roto y tiene una de las turbinas Olympus inutilizada... y muchas cosas más. Todos están cayéndose a pedazos. **Aclaración del autor:** Dicho con la realidad que vivían a fines de la guerra*

DEL MINISTRO DE DEFENSA BRITÁNICO JOHN NOTT AL PARLAMENTO:

*"Creo que los pilotos argentinos están demostrando una enorme bravura. Sería tonto de mi parte no reconocerlo."*

DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD, en un reportaje publicado por *la Estrella de Panamá*, el 3 de enero de 1984:

*"Los pilotos argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro."*

Posteriormente, refiriéndose al ataque de Bahía Agradable, expresó:

*"Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer a ras del agua. Jamás hubiéramos imaginado eso."*

DECLARACIONES DEL GENERAL JEREMY MOORE:

*"El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces y esto fue particularmente notorio en el caso de la Fuerza Aérea Argentina"*

JOSÉ M. CARRASCAL, CORRESPONSAL DEL ABC DE MADRID

*“No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos.”*

“Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y de la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.”

PIERRE CLOSTERMANN, AS DE LA AVIACIÓN FRANCESA.

"Rindo homenaje a los Pilotos Argentinos, porque la gente de coraje merece siempre todos los homenajes. Profesionalmente, sus pilotos fueron los más exactos, no solo de la Fuerza Aérea Argentina, sino de la aviación integral. No solo demostraron que eran buenos, sino que mejores que los mejores. Para mi que soy latino, fue un orgullo".

"La Fuerza Aérea Argentina gano su batalla aeronaval contra la Flota Inglesa"

## INTRODUCCIÓN

Estas páginas, escritas a veintinueve años de concluido el drama de Malvinas, reflejan los momentos vividos con mi tripulación y mis recuerdos como jefe del Escuadrón; también, y de forma muy superficial, mis puntos de vista sobre la actuación de terceros países. Su inclusión responde a mi necesidad personal de que el lector entienda y, en lo posible justifique, muchos de los actos aquí relatados.

También son mi homenaje a nuestros 649 caídos en combate, héroes contemporáneos que recién ahora - en que comenzamos a visualizar el fin de un proceso de “desmalvinización vergonzosa y vergonzante” -, empiezan a ser reconocidos con actos tan simples como bautizar escuelas innominadas con los nombres de los soldados conscriptos, cuyos restos descansan en la turba malvinera o en las frías aguas del Atlántico Sur.

Pese a que, como en toda guerra, existieron algunas defecciones e injusticias, la inmensa mayoría luchó con honor y valentía. También destaco que, por primera vez en la historia de la humanidad, de las bajas mortales, 349 fueron de oficiales y suboficiales, 282 de soldados conscriptos y 16 de civiles tripulantes de buques movilizados<sup>2</sup>, a los que se agregan 2, embarcados en el ARA General Belgrano, hundido sin causa justificada y de modo artero fuera de la Zona de Exclusión Total.

Me permito hacer mías para ellos, las palabras pronunciadas - en presencia de familiares, amigos y pueblo en general - por el coronel VGM Esteban Milgré Lamadrid, durante un homenaje a su soldado Juan Domingo Horisberger, muerto en combate en Malvinas.

“El honor está por encima de la vida y de la hacienda, y de cuanto existe en el mundo, porque la vida se acaba en la sepultura y la hacienda y las cosas que poseemos son bienes transitorios, mientras el honor a todo sobrevive y trasciende a los hijos, y a los nietos, y a la casa donde se mora, y a la tierra donde se nace, y a toda la humanidad, finalmente, como un aroma eterno de virtud. Lo importante no es cuanto vivimos sino como vivimos y, más aún, como morimos.”

Por sus características técnicas, en la Fuerza Aérea combaten los cuadros<sup>3</sup>, apoyados por soldados conscriptos<sup>4</sup> y civiles. Las bajas sufridas así lo reflejan: 36 oficiales (en su mayoría pilotos), 14 suboficiales (seis de ellos tripulantes) y 5 soldados. Todavía hoy, los que tuvimos el honor y la oportunidad de combatir, mantenemos la cohesión afectiva que brinda el compartir la lucha.

Nada une más a un grupo – cualquiera sea su pertenencia - que el saber que la supervivencia individual y de conjunto, depende de la idoneidad y coraje de los que lo integran. El vínculo creado es tan fuerte que, a veces, lleva a ofrendar la propia vida en defensa de la de los demás.

\*\*\*\*\*

El Escuadrón I del Grupo 1 de Transporte Aéreo, con seis de sus siete aviones C-130H cargueros<sup>5</sup> y sus dos KC-130 de reabastecimiento en vuelo fue, por sus características operativas, a partir del primero de mayo de 1982 el que tuvo mayor incidencia en el transporte aéreo de combate de la FAA. A relatar lo hecho y a mi relación con el Hércules (mi gran amor en materia de aviones), está referido este libro.

---

<sup>2</sup> Pesqueros y de ELMA.

<sup>3</sup> Personal de oficiales y suboficiales egresados de los distintos Institutos, como especialistas en la profesión militar y que en caso de guerra, son los responsables de desarrollar las operaciones de combate.

<sup>4</sup> En la actualidad soldados profesionales.

<sup>5</sup> El TC-67 estuvo en reparación por el accidente sufrido en Marambio pocos meses antes.

## ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

AA	Aerolíneas Argentinas
ACD	Auxiliares de Carga y Despacho
ADO	Río Deseado
AFB	Air Force Base (Base de la Fuerza Aérea)
ARR	Aterrizaje
AU	Austral Líneas Aéreas
ARA	Armada Argentina
BAM	Base Aérea Militar
BIM	Batallón de Infantería de Marina
Br Ae	Brigada Aérea
BUE	Buenos Aires
BYS	Búsqueda y Salvamento
C. 1°	Cabo Primero
CAE	Comando Aéreo Estratégico
Cap	Capitán
CAT	Comando Aéreo de Transporte
CBA	Córdoba
CCC	Centro Coordinador de Cargas
CG	Centro de Gravedad
CIC	Centro de Información y Control
CITTRI	Centro de Instrucción Terrestre de Tripulaciones
CJFAA	Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina
COA	Comando de Operaciones Aéreas
COCOANTAR	Comando Conjunto Antártico
Com	Comodoro
C P	Cabo Principal
CRV	Comodoro Rivadavia
Cte	Comandante
DEP	Despegue
DIU	Directiva de Instrucción de Unidades
DNA	Dirección Nacional del Antártico
DOZ	Mendoza
EA	Ejército Argentino
EAM	Escuela de Aviación Militar
ECCO	Equipo Control de Combate
ECTA	Elementos de Control de Transporte Aéreo
ELMA	Empresa Líneas Marítimas Argentinas
EM	Estado Mayor
EMC	Estado Mayor Conjunto
EMGFA	Estado Mayor General de la Fuerza Aérea
EPO	Base aeronaval Comandante Espora
Escdr.	Escuadrón
FAA	Fuerza Aérea Argentina
FACH	Fuerza Aérea de Chile
FAS	Fuerza Aérea Sur
FFAA	Fuerzas Armadas

FL	Nivel de Vuelo
FMA	Fábrica Militar de Aviones
GAL	Río Gallegos
GCA	Aproximación y ARR por radar por sus siglas en inglés
GPWS	Sistema de Control y Alarma por sus siglas en inglés
GOE	Grupo Operaciones Especiales
GPO 1 TR AE	Grupo 1 de Transporte Aéreo
GUC	Gran Unidad de Combate.
IFF	Equipo Identificador Amigo-Enemigo
ILS	Uno de los métodos empleados para ARR por instrumentos.
J – III	Jefe III - Operaciones del EMGFA
Kg/s.	Kilogramo/s
Km.	Kilómetros
Kts	Nudos (Unidad de medida de velocidad equiv. a 1852 metros)
LADE	Líneas Aéreas del Estado
LAN	Logístico Antártico
LCP	Lista de Control de Procedimientos (Vulgo, Lista de Chequeo)
MET	Meteorología – Estado Meteorológico
MYE	Materiales y Equipos
MLV	Malvinas
MN –NM	Millas Náuticas
My	Mayor
OCAT	Oficial de Control Aéreo Táctico
OF	Orden Fragmentaria
OO	Orden de Operaciones
OPA	Operación del Avión
OSEA	Operadores de Sistema de Entrega Aérea = que ACD
PAC	Patrulla Aérea de Combate
PAX	Pasajeros
PEC	Procedimientos de Empleo en Combate
PLN	Plan de Vuelo
PEN	Poder Ejecutivo Nacional
POTA	Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo
PPM	Personal de Producción y Mantenimiento
1er Ten	Primer Teniente
QAM	Código Q - Estado meteorológico
QGO	Código Q – aeródromo cerrado para toda operación
QRF	Código Q – Regresa a (destino)
(R)	Retirado.
RAF	Real Fuerza Aérea, por sus siglas en inglés
REV	Reabastecimiento de combustible en vuelo
RPV	Reunión Previa al Vuelo.
RTA	Reconquista
RYD	Villa Reynolds
SA	Sistema de Armas
S Ayte	Suboficial Ayudante
SAR	Búsqueda y Salvamento por sus siglas en inglés
S Aux	Suboficial Auxiliar
SDA	Servicios de Despachos de Aviones
SEC	Sistema de Entrega por Contenedores

SEXBA	Sistema de Extracción a Baja Altura
S M	Suboficial Mayor
SMN	Servicio Meteorológico Nacional
STAM	Servicio de Transporte Aéreo Militar
SUE	Super Etendard
S P	Suboficial Principal
SOR	Supervisor
TAC	Terminal Aérea de Cargas
TEC	Técnico
Ten	Teniente
TIAR	Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca
TO	Teatro de Operaciones
TOAS	Teatro de Operaciones Atlántico Sur
TOM	Teatro de Operaciones Malvinas
TWR	Torre de Vuelo
UHF	Equipo de Comunicaciones de Ultra Alta Frecuencia
USAF	Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América
Vcom	Vicecomodoro
VGM	Veterano de Guerra de Malvinas
VHF	Equipo de Comunicaciones de Muy Alta Frecuencia
ZE	Zona de Entrega
ZEM	Zona de Exclusión Marítima
ZET	Zona de Exclusión Total
ZI	Zona del Interior
ZL	Zona de Lanzamiento

PARTE I  
UN POCO DE HISTORIA PREVIA

## CAPITULO 1

Estas páginas son historia y no ficción; por ello he dividido, con la intención de que guíen al lector a lo largo de la obra, este primer capítulo en dos partes. La primera, relata la transformación de la vieja Aeronáutica Militar - creada en 1912 en El Palomar por quienes tripulando frágiles avioncitos de madera, tela, cable y poco motor, se ganaron el bien merecido título de “Precursores” - en la Fuerza Aérea Argentina de 1982. La segunda, analiza el apoyo chileno a los británicos que, con sus avisos de despegue de aviones argentinos hacia las islas, les ahorraron vidas ocasionando pérdidas argentinas de pilotos de guerra y la de los tripulantes de un avión de transporte y de uno de observación fotográfica. El que desee profundizar en el tema, puede hacerlo en el Anexo 1 ubicado al fin de este libro

\*\*\*\*

Hasta mediados de la década del 50 del siglo XX, la Fuerza Aérea se rigió por los principios rectores de la RAF. La mayor parte de su material de combate era de origen británico, cazas Gloster Meteor y bombarderos Avro Lincoln y Lancasterian, bimotores de transporte Vickers Viking, Bristol 170 y DH-104 Dove; aunque la columna vertebral del Transporte Aéreo Militar estaba constituida por los Douglas DC-4/C-54 y DC-3/C-47 de origen estadounidense.

En la segunda mitad de esa década, la necesidad de renovación de gran parte de su material, la indujo a elegir como proveedor a Estados Unidos de América. A partir de ese momento fue abandonando, como lógica consecuencia de las sucesivas altas de material de esa procedencia y los cursos necesarios para operarlos, la órbita europea para adoptar las doctrinas de empleo de la USAF,

. La primera incorporación fue la de los Beechcraft T-34 Mentor, seleccionados como reemplazo de los viejos y desactualizados aviones escuela Percival Prentice, DL 22 y Fiat G-46. Fue complementada con el envío de oficiales y suboficiales para realizar los correspondientes cursos de instructores de vuelo y de mantenimiento, que se convirtieron en los precursores de la transición.

Este material, que modificado aún presta servicios, llegó a la EAM a fines de 1957 con tiempo suficiente para que los cadetes aviadores militares de la promoción XXIII, hicieran en él un breve patrón de vuelo que los adaptó al empleo del tren de aterrizaje triciclo. Mi promoción, la XXIV, fue la primera en hacer en ellos el patrón completo de pilotaje, complementado con otro en aviones bimotores de tren convencional Beechcraft AT-11.

A tal punto llegó la “norte americanización” que en 1958, al último Curso de Aviadores Militares de cadetes se nos daba un desayuno copioso, que al principio, incluía los bifos de costilla con ensalada que debíamos ingerir al mediodía. Esto resultó desastroso para algunos “estomago flojo” de mi curso, cuando volaban en el primer turno del patrón de acrobacia. Ignoro si luego de mi egreso continuaron con ese tipo de dieta.

A esta compra le siguió en 1959 la de los Sabre F-86, cuya incorporación implicó un definitivo vuelco hacia la USAF. Poco antes, los cuadros habían abandonado los uniformes de clara línea inglesa cambiándolos por los actuales. El cambio alcanzó también, a nuestros viejos y muy lindos buzos de vuelo de dos piezas y a las botas de caña corta, reservadas en mi época a los instructores de vuelo. Con estos detalles simples y nimios, abandonábamos, sin darnos cuenta, la época romántica para entrar de lleno en la mucho más sofisticada y tecnológica era actual.

En 1961, acuciados por la necesidad de reemplazar los ya obsoletos DC-3/C-47 se solicitó al PEN, encabezado por el doctor Arturo Frondizi, la adquisición de aviones C-130 B. Si bien fue autorizada - con la anuencia y mediación del ministro de Economía ingeniero aeronáutico Álvaro Alzogaray e incluso se designaron tres tripulaciones para recibir adiestramiento – la compra fue suspendida por falta de fondos.

\*\*\*\*\*

Casi en simultáneo se compraron seis anfibios Grumman Albatros HU-16B, bimotores de pistón equipados con los adelantos más modernos en materia de equipos radioeléctricos y de navegación. La Armada protestó y se quedó con tres de ellos;<sup>6</sup> creo que ganamos bastante con el reparto, pues por el equipamiento de sus buques estaban muy adelantados respecto a nosotros en materia electrónica y montaron en la Base Aeronaval Espora talleres donde se reparaban nuestros radares, doppler y equipos de Homming, además de completar la formación de los técnicos electrónicos de Fuerza Aérea.

La función específica de los HU-16B era la de Búsqueda y Salvamento, lo que obligaba a dar respuesta inmediata a las solicitudes de aeronaves desaparecidas o en emergencia. La mayoría de los accidentes ocurre en situaciones de mal tiempo y las posibilidades de supervivencia decrecen en función geométrica con la demora en prestar auxilio, por lo tanto avión y tripulaciones estaban capacitados para volar en todo tiempo. Por esa condición, una buena cantidad de pilotos y navegadores de C-130, antes de volarlos se formaron en los Albatros.

De hecho, los sistemas de enseñanza de materiales y equipos y operaciones del avión HU-16B y del C-130 eran semejantes. Pilotos y mecánicos conocen el avión de igual manera, con la salvedad de que los primeros no “meten las manos en la grasa”, pero en vuelo tienen idéntica y automática forma de reaccionar ante una falla, lo que los convierte en un equipo seguro y eficaz.

\*\*\*\*\*

Por la crisis de los misiles de Cuba y la convocatoria del TIAR por Estados Unidos, las tripulaciones de C-130 B designadas fueran trasladados con urgencia a ese país para recibir, en tan solo 30 días, instrucción de vuelo en C-130 A. Superado el problema, el personal, que había alcanzado en tan corto lapso los estándares exigidos por la USAF, regresó a sus hogares justo a tiempo para pasar allí la Navidad.

Se los asignó al Grupo 2 de Transporte donde aplicaron, hasta donde los DC4/C54 y Vickers Viking permitieron, los conocimientos adquiridos; así comenzó a gestarse el Escuadrón C-130 concretado el 23 de diciembre de 1968 con el aterrizaje en El Palomar del TC-61, 62 y 63. Antes se habían incorporado los dos primeros Fokker F-27 de un total de diez y 13 IA-50 Guaraní II de fabricación nacional

Cuando llegaron los tres primeros C-130 H, era bastante común verlos operar en Tandil, donde me encontraba destinado. En general no detenían motores y por ello nunca tuve la oportunidad de charlar con alguno de los pilotos, a la mayoría de los cuales conocía, por haber prestado servicios en Palomar.

Nos enteramos que para completar tripulaciones habían seleccionado gente de la Escuela de Aviación Militar, excelentes oficiales pero con escasa experiencia en multimotores. Los Albatros, después del Hércules, eran los aviones más equipados de la Fuerza Aérea y volaban en “todo tiempo”<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Años después les devolveríamos el favor, al escamotearles la mitad de los Fokker F-28 que habían adquirido.

<sup>7</sup> Con cualquier condición meteorológica.

Por esa causa creíamos que la selección de futuros tripulantes debería haber incluido también a los integrantes del Escuadrón Tareas Especiales, dotado en ese entonces con HU-16B y HC-47<sup>8</sup>.

La oportunidad de decirlo se presentó poco después en el bar del Casino de Oficiales de Palomar - atendido por el popular “Gallego” González – cuando me crucé allí con el en ese entonces vicecomodoro Eugenio Pascual Gutiérrez, con el que tenía y tengo muy buena empatía.

Podía defender la causa sin que se me acusara de “respirar por la herida” ya que uno de los requisitos exigidos para ser seleccionado, era que al candidato le faltara un mínimo de dos años para cursar la Escuela de Comando y Estado Mayor y yo la comenzaba a fines de ese año.

Su contestación - muy diplomática y caballeresca por cierto - fue que con seguridad volábamos muy bien, pero era factible que tuviésemos vicios de pilotaje y en ese Escuadrón, que sería modelo en la Fuerza Aérea Argentina, habían decidido formar sus pilotos desde el principio. Años después, la mayor parte de los reclutados provenía de los Fokker F-27 y de los HU-16B Albatros y muchos, como yo, habían volado ambos tipos de avión.

\*\*\*\*

Hasta ese momento las Brigadas y Bases Aéreas - y algunas guarniciones de Ejército - se interconectaban entre sí y con Buenos Aires, por intermedio de un Servicio de Transporte Aéreo Militar (STAM), que permitía el desplazamiento de pasajeros y, en menor medida, el movimiento de cargas poco voluminosas. Para viabilizarlos, cada una contaba con Servicios de Despachos de Aviones (SDA).

El empleo de los Fokker F-27 y Hércules - con velocidades de crucero bastantes mayores - no solo incrementó de modo exponencial la capacidad de traslado de pasajeros y cargas, sino que obligó a complementar los obsoletos SDA con Terminales Aéreas de Cargas (TAC) que los procesaban con mayor fluidez. Ejército efectuaba sus movimientos aéreos a través de la Fuerza Aérea, a diferencia de la Armada que, aún hoy, utiliza sus propios medios.

En 1970 se creó un Centro Coordinador de Cargas (CCC) equipándose a las TAC con material apto para el manipuleo de cargas voluminosas y complejas. Para operarlo con eficiencia se instruyó y adiestró el personal de tierra en el Centro de Instrucción Terrestre de Tripulaciones (CITTRI) , creado a imagen y semejanza de los existentes en la USAF.

Otro tanto sucedió con el de tripulantes al que, entre otras disciplinas atinentes al tema, se les impartía Materiales y Equipos (MIE) y Operación del Avión (OPA) de los diversos tipos de aeronaves de la I Brigada Aérea, permitiendo volarlos y operarlos de modo estandarizado y seguro.

Los C-130 Hércules, debido a la diversidad de tareas de transporte aéreo operativo que cumplían, disponían de su propio Centro de Instrucción en el Escuadrón; MYE y OPA se complementaban con los Procedimientos de Empleo en Combate (PEC), utilizados por la USAF en Vietnam. En ellos se incluían Asalto y Abastecimiento Aéreo con sus diferentes modos de entrega (por aterrizaje o por lanzamiento) de personal y carga, tanto en situación de paz como de conflicto.

\*\*\*\*

Esta “movida”, producida por el nuevo material y su mayor capacidad de traslado, obligó a reformular los acuerdos vigentes con Ejército potenciando el adiestramiento conjunto con la IV Brigada de Infantería Aerotransportada y el empleo del ECCO.

---

<sup>8</sup> Los HC-47, además de duplicar la autonomía de los C-47 contaban con radar, puesto de navegador y motores de DC-4 de mayor potencia y etapa de alta que les permitía alcanzar alturas de vuelo superiores.

La orgánica del Escuadrón Terminal Aérea<sup>9</sup> de la Primera Brigada Aérea incluía, además de Despacho de Pasajeros y Terminal de Carga, común a todas las Unidades de la Fuerza Aérea, una Sala de Supervivencia, el ECCO - integrados por paracaidistas de la FAA responsables de señalar y/o referenciar geográficamente la Zona de Lanzamiento (ZL) suministrando información básica para el mismo, tanto en materia meteorológica como en situación táctica - y el Elemento Control de Transporte Aéreo (ECTA)<sup>10</sup>.

Hasta aquí los antecedentes de los Sistemas de Armas C-130 Hércules y Fokker F-27, utilizados ambos para satisfacer los requerimientos de lanzamiento de personal de Ejército. Así llegamos a la Aviación de Transporte que combatió en 1982.

\*\*\*\*

Vayamos ahora a la, desde siempre, conflictiva relación con nuestros vecinos chilenos. La rivalidad se remonta, como mínimo, a fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX; fue iniciada y protagonizada por los indios araucanos mal llamados mapuches<sup>11</sup>, con sus luchas con los tehuelches - también de origen chileno, pero afincados en territorio argentino desde muchísimo tiempo antes - a quienes dominaron y obligaron a retirarse hacia el este, transformándolos en nuestros indios Pampas que fueron gobernados en casi todo el S XIX por la dinastía de los Catriel. Así y pese a la endeble línea de fortines - a veces con la colaboración de los pampas y otras por si mismos - concretaron sus malones a nuestra pampa húmeda apropiándose de vacunos y yeguarizos, luego vendidos en territorio trasandino.

Para frenar de raíz sus deseos de expansión y ocupación de nuestra Patagonia, en el primer quinquenio del siglo XX Chile fue obligado por Argentina a firmar un Tratado de Paz y Amistad. El arbitrio resultó ineficaz luego de un tiempo, debido a que las causas, relacionadas con lo estrecho de su geografía, nunca cesaron. Nuestros vecinos con inteligencia y paciencia reemplazaron el uso de la fuerza, por la ocupación pacífica de una zona muy grande y escasamente poblada por argentinos.

Esta convivencia forzosa hizo que en muchas poblaciones de nuestro sur haya más chilenos que argentinos y que en ciudades ubicadas tan al norte como Olavarría y Mar del Plata existan pujantes comunidades de ese origen. El fenómeno descrito nunca dejó de ser parte de nuestra relación bilateral que, como es lógico, con el paso de los años y de los hechos, siempre tuvo grandes altibajos.

Tal vez uno de los más claros haya sido el incidente de Laguna del Desierto; originado por la muerte de un teniente de carabineros, acaecida durante un tiroteo con una patrulla de Gendarmería, que los intimó a abandonar suelo argentino.

El revuelo fue tan grande que de la noche a la mañana la avenida República Argentina de Santiago apareció con los carteles indicadores de nombre, tachados y rebautizados a mano con pintura roja, con el apellido y jerarquía del teniente ascendido a general, por voluntad popular. Tuve oportunidad de observarlos, más de seis meses después, cuando fui enviado en comisión a ese país para participar de la Primera (y única) Exposición Antártica Internacional.

Argentina se curó en salud y decidió ocupar en forma permanente la famosa Laguna, montando una compleja operación para trasladar desde un astillero de Tigre - desarmado y por vía aérea - un lanchón de más de seis toneladas de peso, utilizando un avión pesado entre Palomar y la BAM Comodoro Rivadavia y desde allí hasta orillas del lago Viedma, en un HC- 47 perteneciente al Escuadrón Tareas Especiales.

---

<sup>9</sup> Organismo rector de las Terminales Aéreas de Carga de todas las Unidades

<sup>10</sup> Encargado de regular el control de pasajeros y cargas en aeródromos que no disponen de TAC.

<sup>11</sup> El Mapuche no es una etnia, es el idioma que hablaban los araucanos.

Este legendario bimotor hizo varios vuelos a una rudimentaria pista de la Estancia San José, ubicada muy próxima a lo que hoy es la localidad de El Chaltén. Los elementos descargados eran trasladados por helicópteros Bell UH-1H de la VII Brigada Aérea hasta su destino final. Dado lo largo y escabroso del trayecto, los Bell, dependiendo de que la carga transportada fuera interior o exterior (llevada en chinguillos), operaban con escalas intermedias en las Estancias La Florida y la Floridita, ubicadas en las inmediaciones del lago Viedma y cerca del cerro Fitz Roy.

El esquema se completaba con el DHC-3 Otter P-11, también de dotación del citado Escuadrón, que basado en El Calafate oficiaba como avión correo y “petiso de los mandados”. La tripulación de este monomotor STOL<sup>12</sup> estaba integrada además de por mí, por gente que había participado como mínimo en una Operación Upsala y poseía amplia experiencia en la zona, al igual que los tripulantes de helicópteros.

\*\*\*\*

Una noche debimos pernoctar por viento fuera de norma en la ya citada Estancia San José; el dueño - un argentino no demasiado amable - nos autorizó a comer y a dormir en la casa de los peones. No era lo que pretendíamos, pero el asado de capón estaba caliente y, con el teniente Lucio Travella y el SA Fabro, pudimos colocar nuestras bolsas camas y colchones neumáticos en una habitación mucho más confortable que una carpa sacudida por el viento huracanado.

Durante la sobremesa mi copiloto, notando que todos eran o parecían chilenos, preguntó al que tenía menos acento y estaba sentado a su lado — ¿De donde es usted, amigo? — Chileno, nacido en Comodoro Rivadavia — le contestó muy suelto de cuerpo y con tonito sobrador.

Antes que a su mirada de extrañeza le siguiese una pregunta inconveniente - que derivara en un incidente que nos obligase a dormir en la carpa - confirmé — El señor dice la verdad; en Chile la atención médica no es gratuita como aquí; quienes pueden, se atienden en nuestros hospitales anotando a sus hijos como chilenos tanto en su país como en el Consulado. — Esa explicación y una patadita disimulada por la mesa, acabaron con la curiosidad de mi joven tripulante.

\*\*\*\*

Esta situación se mantuvo e incrementó con el paso de los años y pese a que una Comisión de Límites Bilateral trabajó duramente para establecer mojones definitivos que delimitaran con claridad la extensa frontera que separa ambos países, subsistieron no menos de 25 lugares reclamados por ambas partes.

En este caldo de cultivo fueron “cocinándose” los acontecimientos que derivaron en la casi guerra de 1978 y el posterior apoyo de 1982, reconocido públicamente por Margaret Thatcher en el parlamento británico, cuando solicitó la liberación del general Augusto Pinochet, detenido en Londres por orden judicial.

---

<sup>12</sup> Aterrizaje y despegue corto por sus siglas en inglés

## CAPÍTULO 2

A fines de 1973 egresé como oficial de Estado Mayor y debido a mis antecedentes antárticos - dos internadas en Matienzo, participación en el Vuelo Transpolar del vicecomodoro Mario Luís Olezza como tripulante de uno de los dos DHC-2 Beaver, dos meses como instructor de vuelo antártico en el DHC-6 Twin Otter - fui designado como auxiliar del recién creado Departamento Antártida y Malvinas del EMGFA, en reemplazo del entonces vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve.

Con un Comandante en Jefe tan exigente como el brigadier general Fautario, era casi un timbre de honor pertenecer a su Estado Mayor. Aunque hubiese preferido volver a una Unidad Operativa, acepté de buen grado. Si bien el trabajo era intenso y con horario de entrada pero no de salida, me fascinó la tarea que cumplíamos.

Desde allí se monitoreaba el Plan de Desarrollo Marambio, regido y financiado por un Decreto del PEN que incluía, no sólo las novísimas instalaciones de plástico aislante e incombustible, sino también la compra de placas de aluminio para construir una pista de mil doscientos metros. Nunca fueron llevadas a la Antártida debido a su volumen y peso pero se emplearon, un par de años más tarde, para construir la primera pista de Malvinas.

Colaborábamos con la Dirección General de Antártida y Malvinas dependiente del Ministerio de Relaciones Exteriores, brindando asesoramiento específico y apoyo al oficial jefe de Fuerza Aérea que, como Representante de LADE, atendía los intereses argentinos en las islas.

Cuando nuestro primer representante vicecomodoro César Alberto De La Colina regresó luego de dos años de permanencia, se hizo cargo de la División Malvinas, con lo que obtuve un poco más de libertad para volar.

Por el contacto con nuestros diplomáticos compartía su convicción, dominante y generalizada en los estamentos gubernamentales, de que sería inútil y riesgoso intentar la recuperación por la fuerza de ese territorio usurpado por el imperio británico en 1833.

Era evidente que, pese a nuestros esfuerzos y a las ventajas concedidas, los isleños no aceptaban integrarse a la Argentina. Tenían resquemor y desconfianza y, antes que nuestros hermanos, preferían ser súbditos de segunda o tercera de su Graciosa Majestad.

Pasaron tres años e intenté dar por finalizado mi ciclo de “alfombra roja”, solicitando al Jefe de Estado Mayor General (JEMG), por escrito, mi pase a Palomar siempre denegado por la especificidad de la tarea desempeñada.<sup>13</sup>

Contribuía a mi falta de éxito el qué, desde mi llegada había logrado evadirme de los Albatros basados en Morón, volar F-27 y el avión sanitario del CJFAA, un Piper Navajo presurizado PA31P, con mejores performances y aviónica que el Fokker.

Por un acuerdo con YPF en materia de evacuaciones aeromédicas, el avión ambulancia efectuaba varios vuelos semanales; con todo tipo de clima (meteorología adversa) y durante las veinticuatro horas. Lo incómodo y frecuente de los turnos hacía que, salvo honrosas excepciones de gente a la que le gustaba mucho volar, la responsabilidad de tripularlo recayera en los oficiales de menor jerarquía.

\*\*\*\*\*

En 1975 estando de comandante de emergencia en F-27 fui citado por el POTA para ejecutar en Malvinas una misión de Búsqueda y Salvamento, especialidad adquirida durante mis cinco años en la BAM Tandil. Debíamos volar de uniforme por si el

---

<sup>13</sup> Llegó un momento en que los mensajes de pases se confeccionaban en dos versiones: una con mi pase y otra sin él.

gobernador decidía recibirnos y, para aumentar nuestra permanencia en el aire, nos habían asignado el único avión con tanques de combustible suplementarios. Para suplir la falta de equipamiento adecuado, también integraba la tripulación un navegador formado en Albatros.

Pernoctamos en Comodoro y despegamos antes del amanecer, con la idea de realizar un largo patrón de búsqueda antes de aterrizar para cargar combustible. En vuelo, nuestro Representante en Stanley, mi viejo y querido compañero de correrías antárticas, por ese entonces vicecomodoro Carlos Felipe Bloomer Reeve, nos dio las coordenadas del sitio donde uno de los Beaver, perteneciente al Servicio Aéreo de las Islas (FIGAS), se había declarado en emergencia sobre el mar.

Llegamos con las primeras luces de un día despejado e iniciamos un patrón de búsqueda paralela<sup>14</sup>, con sentido norte sur, para minimizar el sol de frente y la falta de observadores laterales. Pocos minutos después, con la suerte de los principiantes, observamos un fuerte reflejo en la superficie del mar y fuimos a investigarlo.

De mis años de Tandil en el Primer Escuadrón de Búsqueda y Salvamento, acumulaba muchos más fracasos que éxitos. Solía decir el “viejo” Martín - famoso radio operador de Albatros - “lo que pasa es que nunca encontramos nada, porque siempre buscamos cosas que están perdidas”.

El sol destellaba en los pulidos pontones del Beaver que se mantenía a flote merced a ellos, pero invertido y totalmente sumergido. A pocos metros estaba el único sobreviviente, parado en una solitaria roca de reducidas dimensiones, moviendo los brazos como aspas de molino. Una pasada a baja altura balanceando las alas en señal de saludo, lo tranquilizó y se sentó.

Informamos a LADE y a Comodoro Control, orbitando sobre él hasta que apareció una lancha rápida y lo recogió. En el aeropuerto Bloomer Reeve, además de preguntarnos como lo habíamos encontrado tan rápido, nos comunicó que el gobernador había decidido homenajearnos en su residencia y que el Comando de Operaciones Aéreas había autorizado el pernocte.

En el viaje hasta el hotel nos asesoró sobre las normas de etiqueta vigentes, en especial las concernientes al horario. Además de llegar a la hora indicada, debíamos retirarnos cuando el gobernador y su esposa se parasen junto a la puerta de salida.

En el Upland Goose, único hotel de la isla, tuvimos otra buena noticia; el alojamiento corría por cuenta del gobierno local. Esa tarde, mientras caminábamos hacia la residencia del gobernador, recibimos múltiples y casi nunca vistas muestras de afecto de los pobladores con que nos cruzábamos. Algo parecido había sucedido, en 1971, cuando evacuamos con un Albatros a un guarda faro gravemente enfermo.

En la reunión nos enteramos que, con el motor plantado, el piloto y su acompañante habían acuatizado cerca de la única roca que sobresalía en el mar pero con la mala suerte de hacerlo sobre un banco de algas. Los pontones se enredaron por el oleaje y el avión frenó bruscamente invirtiéndose de inmediato; lograron abandonarlo pero el piloto se ahogó enredado entre las algas.

Al día siguiente, decididos a aprovechar la autonomía de nuestros tanques de JP1 adicionales, cargamos combustible a full y abandonamos las islas. Comprobado el viento en altura, solicitamos a Comodoro Control el cambio de nuestro Plan de Vuelo y

---

<sup>14</sup> Existen distintos patrones que se aplican según la situación y la zona de Búsqueda (radial, cuadrada, paralela, de contorno etc.); el elegido es el que mejor se adecua para cubrir zonas extensas y en superficies planas en el menor tiempo posible y la altura no va más allá de los cien a ciento cincuenta metros. La separación entre las patas está dada por el tamaño del objeto buscado y la visibilidad existente.

nos dirigimos, fuera de aerovía<sup>15</sup>, en vuelo directo a Palomar. Deseábamos completar la “hazaña” del hallazgo con un record de distancia; lo logramos y estábamos orgullosos.

Mi alegría se disipó rápido. Menos de veinticuatro horas después, un furioso Bloomer Reeve me recriminó por teléfono haberle demostrado a los isleños que era posible un vuelo comercial desde Montevideo. Creo que aún me arden las orejas por el reto, muy merecido por cierto, en especial por no haber tenido en cuenta detalles inherentes al cargo que ocupaba<sup>16</sup>

\*\*\*\*

A principios de 1977 los conflictos de límites subsistentes con Chile y el hecho de que en ambos países hubiese gobiernos militares agravaron las ya de por sí “difíciles” relaciones comenzando, en uno y otro bando, sutiles pero continuados preparativos para un conflicto que, como dije, se venía gestando desde tiempo atrás.

Dada la capacidad del Fokker F-27 como avión de lanzamiento de paracaidistas, se dieron los rudimentos de Procedimientos de Empleo en Combate a algunos de sus comandantes más experimentados. El Escuadrón me incluyó en el listado y las clases fueron impartidas en el aula del Escuadrón I C-130; en ese instante, la diosa Fortuna me tocó con su varita mágica.

Fue mi primer contacto con una gente que admiraba y respetaba por su profesionalismo y corrección; grupo humano que me había propuesto integrar desde que vi operar en la Base Aérea Militar Tandil a los Hércules recién llegados.

Tuve la oportunidad de que me “conocieran” y toqué el cielo con las manos cuando, poco después de finalizado el curso, me crucé en el POTA con el jefe de Escuadrón I, vicecomodoro Herberto José Vicentini y me comunicó que había sido seleccionado para volar C-130.

Esa noche me costó dormirme pensando en que, si bien mi accidente me había impedido ser piloto de combate, por fin me realizaría como Aviador Militar; en especial porque días antes, el jefe de Escuadrón F-28, me había propuesto volar esos birreactores y prometido una rápida promoción a primer piloto.

Agradecí la distinción, pero la rechacé manifestándole mi esperanza de volar Hércules a corto plazo agregando, para reforzar mi negativa, que tripularlos era mi sueño profesional. Me comprendió y apoyó porque, hacía poco, él había dejado de volarlos para ocupar su cargo actual.

\*\*\*\*

Terminado el curso teórico, que duró poco más de dos meses de muy intensos estudios compartidos con los futuros mecánicos, rendimos Materiales y Equipos además de Operación del Avión y estuvimos, por fin, en condiciones de comenzar con la instrucción de vuelo.

Al principio, y pese a que estábamos “afilados”, cada lección era un martirio por las preguntas de los instructores. Si el alumno piloto - que estaba tratando de que el avión no lo volara a él - desconocía la respuesta, la pregunta se trasladaba al alumno mecánico (y viceversa). Como nada es eterno, pronto nos adaptamos a este exigente pero eficiente sistema de instrucción

De esa época mantengo el imborrable recuerdo de mis instructores de vuelo. Al mayor Horacio Genolet y su lucha para que conservase la velocidad exacta que me había ordenado — Jefe, si puede mantener constantes 182 nudos, como es que no mantiene los 180 que le pido — solía preguntarme con tono exasperado.

---

<sup>15</sup> Se denomina así a los “caminos” del aire establecidos por la Dirección de Tránsito Aéreo, para ordenar, separar y controlar el tráfico de aviones y helicópteros.

<sup>16</sup> Como auxiliar del Departamento Antártida y Malvinas debería haberlo tenido en cuenta, en lugar de apantallar el ego de mi tripulación y el propio con un vuelo jamás realizado.

Más adelantado el Patrón de Doble Comando, practicando aterrizajes de Máximo Esfuerzo (mínima distancia), comprendería que dos nudos de velocidad, marcados en un velocímetro de tambor similar a los de los viejos Ford T, implicaban la diferencia entre volar y entrar en pérdida.

También al capitán Julio Domínguez pidiéndome, en final de una entrada ILS simulada y con dos motores en transparencia (sin tracción) de la misma banda (ala), que le dijera todo lo que sabía del sistema de aceite; por supuesto perdía la concentración y el haz de planeo.

Al protestarle - yo había sido su instructor de Otter en Tandil y manteníamos una relación amistosa - su contestación por esta y otras achurías por el estilo solía ser. — Y jefe, que quiere, sino como me las rebusco. En general bajábamos satisfechos de los aviones, pero siempre con el buzo de vuelo empapado en transpiración, pese a que era invierno....

\*\*\*\*

La intervención del Juan Pablo II a través de la mediación del Cardenal Samoré, si bien evitó una guerra de imprevisibles consecuencias en materia de pérdidas de vidas humanas, dejó a los integrantes de las respectivas Fuerzas Armadas con los ánimos caldeados y el cuchillo entre los dientes.

A la población chilena - expansionista por naturaleza - se la percibía en 1978 a través de sus medios de comunicación, tan enfervorizada como a sus militares. Por el contrario, el pueblo argentino, pacifista y con la certeza de poseer grandes extensiones territoriales con escasa o ninguna población - de acuerdo con su tradición en otros conflictos limítrofes - tampoco esta vez consideró la posibilidad (y la necesidad) de defender un territorio inhóspito y alejado de las grandes urbes.

Esto, que de por sí tornaba impopular un conflicto con Chile, se agravó por la advertencia de que seríamos considerados “país agresor” por la comunidad internacional. Nuestros gobernantes “de facto” repensaron su posición inicial y ya sea por esa causa o por creerlo así desde sus convicciones personales, el teniente general Jorge Rafael Videla se trasladó a Chile para tratar de acordar con Pinochet, sin lograrlo de modo total, el fin del conflicto.

Requerido como tripulante por el Escuadrón F-27, interrumpí el curso de C-130 y comandé el F-27 que trasladaba a los funcionarios de menor jerarquía y a los periodistas, que no viajaron en el avión presidencial; así tuve oportunidad de compartir un café en el bar del aeropuerto Pudahuel, con los pilotos de la Fuerza Aérea Chilena que en la frontera habían reemplazado a la escolta argentina del avión presidencial.

Por mis propios sentimientos, no me extrañó que uno de los pilotos dijese — Que ganas de destruir cañones cuando los vimos — Con lo que pretendió ser una sonrisa le respondí — Con seguridad, las mismas que tuvieron ellos cuando los divisaron a ustedes — casi pude escuchar el sonido del silencio, alterado sólo por los murmullos de los parroquianos circundantes.

\*\*\*\*

Habilitado como Etapa II en mi muy querido y admirado Hércules el ruido de tambores era cada vez más intenso. Mi sentido de responsabilidad y el hecho de saberme reemplazable por mi escasa experiencia en C-130, me indujo a darle al jefe de Escuadrón F-27 la oportunidad de solicitarme como comandante bien adiestrado en esos aviones.

Nunca supe si habló o no con el vicecomodoro Ronaldo Ernesto Ferri, pero el llamado no se concretó y seguí volando en tripulación fija con el mayor Alberto Vianna.

Su generosidad, cediéndome el puesto de piloto en pistas difíciles y en maniobras de Procedimientos de Empleo en Combate (PEC), mejoró mi desempeño y confianza.

En esos días estábamos semi acuartelados en Palomar, repasando en el aula y en vuelo, PEC. El tiempo disponible no era demasiado y Ferri decidió entrenar al Escuadrón de la manera más rápida, pero también más difícil. Se efectuaban navegaciones tácticas de bajo nivel con regulación de hora de llegada, que culminaban con el lanzamiento del ECCO en la pista de Palomar.

La ruta elegida evitaba el sobrevuelo de poblaciones, tanto para minimizar la detección visual y el ruido de los motores como para evadir antenas elevadas y otro tipo de obstáculos. Al principio estos vuelos de dos horas o más, fueron diurnos pero poco después se transformaron en nocturnos, y ahí comenzó lo divertido.

El C-130 tiene luces de formación de color azul violáceo en su parte superior; tres por plano y cuatro o más (ya no lo recuerdo) en el fuselaje, que permiten formar en “cerrada”<sup>17</sup> con las luces de posición y anticollisión apagadas. La separación entre aviones es escasa, pero el vuelo no es riesgoso ya que los numerales forman apoyados en la indicación de distancia suministrada por el radar táctico, controlado por navegador y copiloto.

Establecidos en la posición correcta, las luces producen lo que podría describirse como algo parecido a la fascinación del blanco experimentada por los pilotos de combate. La imagen del avión al que se le forma, desaparece en el cerebro del piloto y se perciben solo las luces de formación.

Si al pasar cerca de una población, la silueta de los aviones se recorta en el contraluz, el hechizo se rompe y da paso a una sensación poco confortable al tener, otra vez, noción de la cercanía entre aeronaves.

Este acertado adiestramiento no solo mejoró la aptitud del Escuadrón para el combate, sino que magnificó el espíritu heredado de las tripulaciones formadas en Estados Unidos; también fortaleció nuestro compromiso de militares profesionales de defender a la Patria en una situación real.

\*\*\*\*

Recuerdo mi emoción - y predisposición al combate - común a la tripulación que integraba cuando, en un vuelo logístico realizado a la IV Brigada Aérea situada en las afueras de la ciudad de Mendoza, nos enteramos que a Operaciones estaban llegando Órdenes Fragmentarias asignando objetivos chilenos a los A-4.

Ignoro que otras gestiones se llevaron a cabo pero a esta primera reunión de ambos mandatarios le siguió otra en la IV Brigada Aérea, en la que, según el brigadier Jorge Francisco Martínez piloto en esa ocasión del avión presidencial, Pinochet se paseó por ella como “Pedro por su casa”, supongo yo que para demostrar que era el dueño absoluto de la situación

Asegurada la paz regresamos a nuestros destinos de origen. El mío seguía siendo el Departamento Antártida y Malvinas, del que era el único auxiliar y, en ocasiones, jefe accidental<sup>18</sup>. Ni que decir que allí, vuelto a la problemática oficinesca, mi ardor guerrero sucumbió ante la montaña de papeles acumulada durante mi prolongada ausencia.

\*\*\*\*

Me enteré, casi por casualidad, que la Dirección Nacional del Antártico (DNA) había obtenido dinero para proveerle a la Armada el rompehielos Almirante Irizar y el buque polar Bahía Paraíso, destinados a reemplazar los obsoletos ARA San Martín y ARA Bahía Aguirre. Verifiqué la noticia y en una de mis tantas idas a la DNA -

---

<sup>17</sup> Los aviones muy próximos entre sí.

<sup>18</sup> Cuando el real se ausentaba para cumplimentar el curso previo a su asignación como agregado aeronáutico a alguna embajada

aprovechando que el almirante Fraga estaba solo y con la puerta abierta – lo encaré – Buenos días señor almirante, vengo a felicitarlo porque por su intermedio la Armada obtuvo los dos buques más caros de su historia.

Se le enrojeció de furia hasta la calva y me dijo cualquier cosa menos lindo. Aguanté el chubasco, estoico y decidido; intenté calmarlo informándole que pertenecía a la promoción número cuatro del Liceo Naval Militar Almirante Brown, también recordándole que era sobrino político de un capitán de navío retirado, al que me había contado que respetaba y apreciaba.

Este caballero y mejor persona, se tranquilizó un poco y me dijo, aún molesto: – Tienen quince días hábiles para hacer un requerimiento operativo formal que cubra hasta un tercio de la cantidad asignada a la Armada. Ni sueñen conque pueda conseguir más dinero que ese. Pasado este plazo, se cierra la posibilidad de requerimientos para este año; el próximo no se si estaré en el cargo, así que procure mover las manos tanto o más rápido que la lengua – me despidió.

Tenía ganas de besarle la pelada, pero sólo agradecí su buena predisposición; me disculpé por mi exabrupto inicial y salí disparado hacia mi oficina en el Cóndor, a determinar que aviones y helicópteros sugeriría adquirir.

En ese momento era jefe de Departamento accidental y para asegurarme de pedir algo coherente y de verdadera utilidad, fui con mis suboficiales a la División Antártida del Comando de Operaciones Aéreas. Allí trabajamos duro para consensuar con ellos, también antárticos, un requerimiento lógico.

Hicimos cuentas del dinero disponible y redactamos un proyecto de nota de nuestro Comandante en Jefe al Director Nacional del Antártico, solicitando la compra de dos LC-130 equipados con esquíes.

Los había visto operar tres o cuatro veces por día en Amundsen-Scott South Pole Station - cuando participé del Vuelo Transpolar del extinto vicecomodoro Mario Luís Olezza - comprobando su eficiencia y movilidad en la nieve. Por mi vieja especialización SAR, pedimos que tuvieran también esa capacidad.

Completamos el requerimiento agregando tres helicópteros Chinook, con tanques internos de ferry que les otorgaran autonomía suficiente para llegar a Marambio en vuelo directo y tres helicópteros Súper Puma para reemplazar a los obsoletos Bell UH1H, que embarcaban en el rompehielos en cada Campaña de Verano Antártica para colaborar en la descarga de los elementos trasladados a las distintas bases y destacamentos permanentes y transitorios. Redondeamos el requerimiento con un listado de repuestos, que deberían ser propuestos por los respectivos fabricantes, para asegurar tres años de operación.

\*\*\*\*

Era muy tarde cuando le pedí audiencia al Jefe III-Operaciones; estaba a punto de retirarse a su casa pero me recibió, le expliqué lo sucedido y justifiqué la selección del material que habíamos hecho. Hizo unas cuantas preguntas, estuvo de acuerdo y habló con el ayudante del Comandante en Jefe para adelantarle el tema y solicitarle una reunión urgente a la mañana siguiente.

Setenta y dos horas después registré en la Mesa de Entradas de la Dirección Nacional del Antártico, la nota firmada por nuestro Comandante y se la entregué al almirante. La leyó y, sonriente, exclamó – Se movieron bastante más rápido de lo que pensaba, dígame al J-III que necesitamos una reunión de coordinación lo antes posible. Discúlpeme, pero tengo gente citada esperando. – Hasta luego señor almirante y de nuevo, muchísimas gracias – me despedí librándolo de mi presencia.

El lunes nos reunimos en el despacho del brigadier con dos vicecomodoros ingenieros del Comando de Material y los vicecomodoros retirados Horsch y Campos Pardo de la Dirección Nacional del Antártico.

Este último inició la reunión aclarando que, como en el caso de los buques, el material sería adquirido por la DNA y operado y mantenido por la Fuerza Aérea; hubo acuerdo en firmar un convenio para dejarlo establecido y comenzamos a tratar el tema del material a adquirir, incluyendo el mantenimiento y el tema repuestos.

Llegados a la compra de los Súper Puma, los ingenieros – supongo que ignorando que la elección y petición, eran nuestras – pusieron el grito en el cielo increpando con dureza a los muy sorprendidos representantes de la Dirección Nacional del Antártico. La causa: sugerir la adquisición sin haber tenido en cuenta que, por su diversidad con el material existente, se dificultaban en extremo las tareas de mantenimiento exigiendo, según ellos, personal y herramental no disponible en la Fuerza Aérea.

Recordando lo sucedido pienso que, por un lado resentían el hecho de no haber sido consultados como hubiera sido lógico y/o, que los había confundido el comentario inicial de Campos Pardo. Esta experiencia había dado muy buenos resultados con un Beaver matrícula LQ-IAA propiedad del Instituto Antártico Argentino, operado y mantenido por Ejército, con la colaboración alternada de la Armada y de la Fuerza Aérea.

Una mirada del J-III hizo que defendiera nuestra propuesta; expliqué que duplicaban la capacidad portante de los Bell, reduciendo así la permanencia del rompehielos en lugares donde podía quedar inmovilizado por el hielo marino y/o sufrir daños graves por esa causa y que esa era la razón por la que habían sido incluidos en el pedido de compra.

Agregué, para no quedar tan mal parado, que debido a la urgencia impuesta por el Director Nacional del Antártico, no había tenido en cuenta coordinar con el Comando de Material antes de asesorar al Jefe – III, al que tampoco había advertido de ese detalle.

Él terminó de sacar mis castañas del fuego aclarando que, si bien ellos no habían sido consultados, el requerimiento había sido firmado por el Comandante en Jefe. Para concluir el tema y la reunión, les ordenó que plantearan sus objeciones por escrito, asegurándoles que, si las mismas resultaban plausibles, se encargaría de solucionar el problema planteado. Demás está decir que respiré aliviado.

Con la visión de un mayor sin experiencia en esas lides, salí de la oficina del brigadier pensando que perdíamos la oportunidad de nuestras vidas y, muy en especial, en lo que le diría al almirante Fraga para justificar la anulación de una parte de nuestro requerimiento operativo.

A decir verdad, ignoro si lo mencionado determinó que la Fuerza Aérea jamás se inclinara por estos helicópteros, que han sido y son operados con éxito por Ejército y Prefectura

Aunque perdimos efectividad y tiempo en las tareas antárticas de desembarco de material en las distintas bases, la actitud de los representantes del Comando de Material le ahorró al Estado Argentino unos cuantos millones de dólares, pérdida que se trató de compensar solicitando la adquisición de mayor cantidad de repuestos de C-130 y Chinook.

Ni que decir que el almirante, en la siguiente entrevista que tuvimos, me “vapuleó” con razón y que los maltratados vicecomodoros retirados, pese a que les pedí disculpas de todos los colores, me dijeron de todo hasta que los despedí en la puerta del edificio Cóndor.

### CAPITULO 3

Pasó el tiempo y mis dos LC-130 se transformaron, gracias a alguna mente brillante, cuyo propietario desconozco, en dos KC-130 que manteniendo su capacidad SAR justificaron el cambio por el mayor alcance que les permitía sobrevolar sin problemas a todas las bases antárticas argentinas, incluyendo la muy remota Corbeta Uruguay.

Hasta hoy no se me había ocurrido pensar que mi humorada con el almirante Fraga y su respuesta positiva, contribuyeron, años después, a aumentar la capacidad ofensiva de nuestros aviones de combate de Armada y Fuerza Aérea.

Este cambio no premeditado y ni siquiera imaginado por mí - pero sí por quien o quienes decidieron trocar esquiés por mangueras de reabastecimiento - sin duda fue partícipe necesario en el brillante desempeño y eficacia de los aviones argentinos en general y, en especial, en el ataque al portaviones HMS Invencible. Debido al secreto por noventa años impuesto por los británicos, sólo nuestros bisnietos conocerán el verdadero daño ocasionado al enemigo en esa y en otras innumerables ocasiones.

\*\*\*\*

En 1979, poco antes de mi inspección de primer piloto, el jefe de Escuadrón me designó para efectuar el curso de KC-130 en Estados Unidos; el comandante era el mayor Alberto Vianna y el navegador el vicecomodoro Francisco Mauro López, especialista como yo en Búsqueda y Salvamento; los mecánicos habían viajado antes y los auxiliares de carga y despacho después que nosotros.

Sin saberlo, el vicecomodoro Ferri había cerrado el círculo. Yo había conseguido en la Dirección Nacional del Antártico la compra de esos aviones y participaba en el traslado de uno de ellos al país.

Las diferencias con el C-130 H, en uso en la Fuerza Aérea Argentina, eran muy pocas; las más notables a simple vista: un gran tanque de combustible de 25.000 libras de capacidad, que ocupaba la mayor parte de la cabina de carga y las puertas de paracaidistas, modificadas para permitir que los ACD controlaran por visual la maniobra de reabastecimiento.

Los pilotos y el navegador aprendimos el manejo de un más moderno Director de Vuelo asociado con un nuevo piloto automático y dos navegadores inerciales, que eran programados por el responsable de la navegación y los pilotos. El conjunto permitía la ejecución de los patrones SAR empleados por los Escuadrones específicos.

Para los mecánicos, como responsables del manejo y programación de un muy complicado sistema de transferencia de combustible, el tema fue más complejo. La única similitud con el panel de combustible de nuestros aviones, era estar ubicado en el mismo lugar.

Por razones obvias, la maniobra de reabastecimiento en vuelo se redujo a la extensión y retracción de las mangueras y canastas de reabastecimiento y al empleo simulado del tablero de REV, quedando las prácticas reales relegadas hasta nuestro regreso al país.

Concluidas las clases teóricas nos adaptamos a la operación del avión. Funcionaba de maravilla; luego de casi diez horas de todo tipo de pruebas sin ninguna falla, estábamos listos para despegar hacia Palomar unos cuantos días antes de lo calculado. El anticipo, al margen de una devolución de viáticos no prevista ni deseada, conllevaba en mi caso, una complicación personal bastante más grave.

Había viajado con mi mujer y nos alojábamos, como López y Vianna, en el casino de oficiales solteros de Dobbins AFB. Según lo previsto por fábrica, las tareas de recepción y adaptación demandarían entre treinta y cinco y cuarenta días; con este dato calculé su estadía en Marietta en veinticinco días y confirmé su regreso por Delta hasta Miami, en combinación con Aerolíneas hasta Buenos Aires.

El capitán Horacio Oréfice, jefe de mantenimiento de C-130 en Palomar y responsable del personal técnico en fábrica, dado que las mujeres se habían hecho amigas, con mucha generosidad se ofreció a hospedarla en su casa y hacerla viajar en la fecha indicada. Le agradecí aliviado.

Al abandonar la pista de Dobbins AFB, que Lockheed comparte con la USAF, la Guardia Nacional y otros Organismos, nos enfrentamos a un extenso y ancho frente de tormenta que abarcaba desde Marietta hasta Miami. La lluvia era torrencial, el avión se mojó, se sacudió por la turbulencia de las nubes convectivas y comenzaron a aparecerle diferentes novedades. Luego de casi una hora de vuelo en esas condiciones, Vianna me ordenó comunicarle a Jackson Control y a la fábrica, que regresábamos por fallas.

Nos habíamos quedado sin un VOR, además de acumular algo así como 18 “nanas”, algunas muy importantes y privativas de vuelo. Para rematarla, al despresurizar el avión para el aterrizaje, la cabina de carga semejó una inmensa ducha; era para no creer. Cuando detuvimos los motores, al pie del avión y pese a que la lluvia continuaba siendo torrencial, nos aguardaba, además del ingeniero jefe de mantenimiento, un verdadero ejército de especialistas que de inmediato tomó conocimiento de las novedades y comenzó a trabajar en su solución a marchas forzadas.

Los máximos electrónicos de Lockheed y la tripulación, nos reunimos en la sala de conferencias de uno de los hangares de mantenimiento. Allí, café por medio, describimos las fallas principales y respondimos sus preguntas. En especial sobre una inédita y fuera de libreto, que los obligó a un exhaustivo estudio para determinar la causa y eliminarla.

No recuerdo en cuanto tiempo el avión quedó en servicio, pero si que fue suficiente para ocuparme de embarcar a mi mujer en Atlanta. Mentiría si dijera que no estaba contento con la demora.

Llegado el momento de partir Vianna me cedió el asiento de piloto; no tuvimos inconvenientes técnicos de ningún tipo y, por supuesto, el nivel de las comunicaciones de tránsito aéreo en inglés hasta Panamá, mejoró notablemente. El 1° de mayo de 1979 aterrizamos en El Palomar con el TC-69 en servicio total; el 23 del mismo mes hizo lo propio el TC-70, que tuvo fallas en cada uno de los vuelos de prueba y aceptación. De ahí la diferencia en la fecha de llegada.

\*\*\*\*

Con la incorporación de los KC-130 se maximizó la capacidad operativa de los Skyhawks A-4B/C que gracias al avión tanque, podían despegar con máxima carga de armamento y poco combustible. La Fuerza Aérea daba un salto cualitativo en materia de excelencia y se iniciaba una “sociedad” exitosa.

Participé con Vianna en el primer vuelo de REV en la IV Brigada Aérea, situada en las afueras de la ciudad de Mendoza, precedido por una extensa explicación y puesta de acuerdo de mi comandante de aeronave con todos los pilotos. Antes habíamos escuchado, en la intimidad del despacho del Jefe de Brigada, sus dudas previas respecto a la efectividad y bondades del nuevo sistema.

A esta experiencia le siguieron varias más con los A-4 de la IV y de la V Brigada Aéreas situada en Villa Mercedes (San Luis); las primeras fueron diurnas y luego nocturnas, para dar soltura y confianza a los pilotos de los caza bombarderos.

El primero en intentarlo, con las luces de posición del Hércules en “fijas” y sin faro anticollisión para no encandilarlo, fue mi compañero de promoción y muy amigo, Joaquín Pedro “Perkins” Solaberrieta. Sobre las Salinas Grandes logró ensartar la lanza de reabastecimiento, luego de maltratar a su A-4, con unos cuantos canastazos.

Finalizado el adiestramiento, la Fuerza Aérea Argentina estaba en condiciones de alcanzar objetivos materiales situados a gran distancia con carga portante completa y

operando desde aeródromos de despliegue inalcanzables, para los presuntos enemigos fijados en las hipótesis de conflicto de la época.

\*\*\*\*

Los KC -130 equipados para misiones de Búsqueda y Salvamento, gracias a las 25.000 libras de combustible adicional de su tanque interno, extendieron de modo muy significativo su alcance. Así pudo nuestro país cumplir con la responsabilidad contraída con la Organización de Aviación Civil Internacional (ICAO por sus siglas en ingles) tanto en el Atlántico como en el Pacífico Sur (ruta subpolar a Nueva Zelanda).

En este contexto se inscriben el vuelo de apoyo al TC-91 en la ruta subantártica GAL- Auckland en el que se alcanzó la Península de Canisteo (62° 20' S, 120° 00' W) y los de Exploración Lejana con sobrevuelo en las Bases argentinas situadas en Georgias del Sur, Grupo Tule del Sur, Islas Sándwich del Sur y el archipiélago antártico Orcadas del Sur, con lanzamiento de correspondencia en las bases habitadas.

El Proyecto Marambio estaba casi concluido y las relaciones con Malvinas se habían encaminado y automatizado lo suficiente, como para prescindir de nuestro muy específico Departamento Antártida y Malvinas. El archivo, un suboficial oficinista y yo, nos mudamos al Departamento Políticas de la Jefatura III Operaciones donde, por lo escaso de nuestro trabajo, colaborábamos con los auxiliares de Departamento en otros temas de muy diversa índole.

Desconozco como se trabaja ahora en esa dependencia y si es que sigue existiendo en la orgánica actual. En esa época, allí iban a parar todos los asuntos “raros” que Mesa de Entradas no sabía a quien enviar. Me acostumbré a la rutina y como el resto de los Auxiliares del Departamento me vi obligado a investigar, para poder opinar con fundamento, sobre temas de los que hasta ese momento no tenía ni la menor idea.

Casi coincidiendo con la mudanza, el comodoro César Alberto De la Colina regresó de su agregaduría en Paraguay y me ofreció ser su segundo en la Base Aérea Militar Río Gallegos. Este cargo era desempeñado por un vicecomodoro piloto de Hércules, autorizado a volar para mantener su habilitación. Sabiendo que trabajaríamos en total armonía y deseando alejarme, al fin, de las alfombras rojas, acepté encantado pero con la condición de que el pase me fuera ordenado.<sup>19</sup>

\*\*\*\*

No se concretó, pero ese mismo año el Jefe-III Operaciones brigadier Ricardo Augusto Peña, se apiadó de mí y me comunicó que me llevaría con él a su nuevo destino: La Primera Brigada Aérea. Estaba contentísimo y acepté sin chistar que, en ese mismo momento, me comunicara mi designación como jefe de Operaciones del Comando Conjunto Antártico y el hecho de que estaría embarcado en el rompehielos ARA Almirante Irizar, de noviembre a marzo inclusive.

La tarea a bordo fue placentera ya que - al margen de recorrer todas las Bases Antárticas situadas en el Sector reclamado por nosotros<sup>20</sup> - en el lujoso y muy completo buque, había un gimnasio y un sauna disponible para el personal de abordaje, que funcionaba en distintos horarios para cada jerarquía.

El lugar, además de ayudarme a mantener mi estado físico, me permitía tratar los problemas que involucraba mi cargo - con un Comandante Antártico exigente como el capitán de navío Trombetta - en un ambiente distendido que “per se”, contribuía a solucionarlos y a fomentar, aún más, la camaradería existente.

---

<sup>19</sup> No quería tener problemas familiares con mi mujer, que seguramente no hubiera aceptado que fuese voluntario, especialmente por lo que implicaban los cambios de colegio y una vida totalmente distinta a la de la gran urbe

<sup>20</sup> Con ligeras variantes, el mismo reclamado por Chile y Gran Bretaña.

Los Chinook operaron por primera vez en Marambio demostrando su eficiencia. Por sus dimensiones no podían aterrizar en la cubierta de vuelo del Irizar y efectuaban “vuelo estacionario” sobre ella, para enganchar los chinguillos<sup>21</sup> cargados con tambores.

Para tener idea de su capacidad de carga, el Bell H1H transportaba un promedio de 6 tambores de 200 litros por vuelo, el Sea King y el Súper Puma entre 12 y 15 y el Chinook 41. La dotación estaba recién llegada y por lo tanto era inexperta; luego de una hora de operación los chinguillos habían desaparecido bajo una masa informe de tambores de JP1 y Gasoil Artic y el trabajo estaba interrumpido. No sin esfuerzo y empujones en salva sea la parte, por parte del personal de cubierta, logré subir al Chinook e ir a la isla a organizar el despiporre.

Al llegar me encontré con que solo cinco hombres trataban de manipular los barriles en un terreno barroso por descongelamiento, supervisados por un sexto personaje que contemplaba sus esfuerzos sin inmutarse. Supuse, sin equivocarme, que se trataba del jefe de Base.

Acorde con mi costumbre de predicar con el ejemplo, saludé en general y me puse a “tamborear”<sup>22</sup>, ante la mirada del mayor que, impecable en su uniforme de nylon, me observaba entre extrañado e impasible.

A los diez minutos o poco menos, amagó irse y yo, caliente como pava y lata - según dicen los paisanos en mis pagos olavarienses - me lo llevé aparte. — Vea Fulano, no sé que le enseñaron o dijeron en el Comando de Operaciones Aéreas, pero le señalaré algunas cosas para que las tenga en cuenta a partir de este preciso momento. La primera es que usted - mientras el buque está descargando - depende del Comandante Conjunto Antártico a través de mí, que soy el jefe de Operaciones del COCOANTAR y jefe del Componente Aéreo, la segunda es que, si quiere tener autoridad moral - y aquí le va hacer mucha falta, en especial en el invierno<sup>23</sup> - el jefe trabaja a la par de sus subordinados para que no sucedan cosas como ésta y la tercera, y principal para usted, es que dentro de cuarenta y cinco minutos reanudaremos la descarga por lo que le ordeno que llame ya mismo a los que no estén haciendo una tarea específica y los ponga a trabajar para acomodar los tambores y recuperar la totalidad de chinguillos. Cuando el tema esté solucionado y normalizado, como mínimo debe haber aquí diez hombres por turno. Para que no le quepan dudas, si esto vuelve a repetirse por falta de personal, regresa en el próximo Hércules relevado por incompetente — entendió la lección porque, además de quedarse, tiempo después realizó otra internada.

La nota de dolor mientras estábamos frente a Marambio, la puso la noticia del derrumbe del Cóndor. Gracias a Dios las víctimas no fueron tantas como podrían haber sido; tampoco falleció ningún antártico ya que en el sector que se vino abajo estaba, en el octavo piso, la antigua oficina del jefe del Departamento Antártida y Malvinas.

\*\*\*\*

Concluida la campaña, tras una corta semana de licencia me presenté en Palomar. Allí el brigadier Peña me ordenó hacerme cargo del Escuadrón Terminal Aérea, destino muy operativo que trabajaba, en lo atinente a traslado de cargas, en estrecha colaboración con los Escuadrones C-130 y B-707. De mí dependía también la Terminal de Pasajeros - conocida como Despacho de Aviones y promotora de abundantes problemas a la hora de asignar plazas - en especial porque mi orden era hacer cumplir a rajatabla las prioridades establecidas por el COA.

---

<sup>21</sup> Redes de alambre acerados

<sup>22</sup> Manipular los tambores en la jerga antártica.

<sup>23</sup> La falta de luz y de contacto familiar hace que el humor de la gente se torne difícil provocando reacciones anormales.

Esto me acarrió más de un inconveniente con gente de mucha mayor jerarquía que la mía, en particular cuando pretendían darle al personal de servicio la misma prioridad que a su familia. Aunque no fuera la intención del viajero, en la práctica dejaba a pié a gente de pocas “tiras”, incluso en uso de licencia.

El tema superaba al jefe de la dependencia, primer teniente Gerardo Vaccaro y, mucho más, a los suboficiales mayores Martínez y Daverio a cargo del despacho. En estos casos me presentaba al afectado informándole que era una orden impartida por el Comando de Operaciones, lo invitaba a tomar un café y aprovechaba para explicarle los motivos por los cuales se había implementado la resolución.

La mayoría terminaba aceptando de buen grado el hecho consumado y no recuerdo que ninguno se haya quejado al brigadier Peña o a una instancia superior. Opté por curarme en salud y en el momento de anotarlos por teléfono, se les aclaraban las prioridades de embarque y la que le correspondía al personal de servicio para que, si lo consideraban necesario, lo hicieran viajar por otro medio.

\*\*\*\*

En Ezeiza y Aeroparque conseguimos detectores de metales fuera de servicio, que colocamos como puertas de salida con carteles en su parte superior, especificando quien era el personal autorizado a pasar por allí. Así solucionamos los amontonamientos y apretujones frente a una única puerta de embarque, que se producían pese a que el llamado era por antigüedad y por prioridades.

Cierta vez, luego de demorar la salida de un 707 más de treinta minutos en espera de la llegada de la esposa del Ministro del Interior, ordené cerrar el despacho y que el avión despegara. La señora llegó casi una hora después del despegue y a los gritos pidió un teléfono para hablar con su marido.

Se calmó cuando me presenté, y reconoció como sobrino de amigas suyas y como su alumno para mi ingreso al Liceo Naval Militar. Mucho más, cuando la embarcamos en un G-II Guaraní, que salía en ese momento para la Escuela de Aviación Militar. Por las dudas, abrí el paraguas y le expliqué lo sucedido al Brigadier Peña, para que si había alguna queja posterior supiera de qué le estaban hablando.

\*\*\*\*

Por imperio de las circunstancias y también de preferencia, mi vida comenzó a girar en torno de máquinas Fork Lift y otros elevadores de carga, dollys, pallets y demás elementos integrantes de una TAC. A punto tal que más de una vez le comenté, entre mate y mate, a algún conspicuo Auxiliar de Carga y Despacho<sup>24</sup> como el “viejo” Linder, SM retirado y contratado como civil en el escuadrón C-130, que de no haber sido piloto, esa era la especialidad que me hubiera gustado desempeñar en un Hércules.

---

<sup>24</sup> Actualmente se los denomina como Operadores de Sistema de Entrega Aérea (OSEA) que resulta más descriptivo de la función que realizan

## CAPITULO 4

A poco de hacerme cargo del Escuadrón Terminal Aérea, el brigadier Peña me designó como comandante de la tripulación que intervendría en la competencia de Búsqueda y Salvamento del International Air Tattoo 1981, llevado a cabo por Gran Bretaña sobre el Canal de la Mancha.

Con la logística empleada para el Farnborough International Airshow (libre ese año por desarrollarse en Francia la Exposición) organizaron un evento que incluía una muestra estática de aviones militares, exhibición de las principales escuadrillas de acrobacia europeas y americanas, demostración de vuelo del Sea Harrier y un concurso de Búsqueda y Salvamento sobre el Canal de la Mancha, para tripulaciones no especializadas en lucha antisubmarina.

Me entregó la papelería enviada con la invitación de la RAF y los nombres de quienes quería que integraran la tripulación: mecánicos SA Pedro Razzini y S Aux. Juan Ryzik; ACD SP Aroldo Bonorino y S Aux. Eduardo Fattore; la designación del resto corría por mi cuenta y me recomendó hacer lo posible para no volver con las manos vacías.

Elegí como primer piloto al mayor Julio Domínguez por su perfecto dominio del inglés y ser el aviador de mayor experiencia en C-130<sup>25</sup>, como segundo piloto al mayor Alberto Antonio Bruno con parecido o igual dominio del inglés y experto en Búsqueda y Salvamento, lo mismo que los navegadores, vicecomodoro Francisco Mauro López y mayor Carlos Alberto Torielli y yo.

Como paracaidistas de rescate seleccioné al primer teniente Rodolfo Yuse y al cabo principal Horacio Raúl Deseta (ya fallecido), excelentes en su especialidad. El apoyo técnico SA Agustín P Bolognese y el fotógrafo C 1° José Mignaton; fueron designados por el GT1 y la J-II Inteligencia.

Por la proximidad de la fecha de partida y la experiencia que teníamos, sólo realizamos dos cortos temas de adiestramiento para sincronizar el funcionamiento de la tripulación y optimizar el empleo del equipamiento disponible. En especial el manejo del piloto automático asociado a los navegadores inerciales.

El 20 de junio despegamos de Ezeiza con destino a Sevilla para un vuelo sin escalas; el viento en contra y la posibilidad de hacer un papelón aterrizando en un lugar no autorizado del continente africano, hicieron que poco antes de alcanzar la lateral de Casablanca regresáramos a nuestra alternativa, Las Palmas de Gran Canaria<sup>26</sup>.

\*\*\*\*\*

Para facilitar la logística, los organizadores habían alojado las tripulaciones de acuerdo con la hora prevista de iniciación de sus actividades el día del torneo. Nosotros compartíamos un coqueto hotelito, situado en la campiña inglesa, con una tripulación de Hawker Siddeley Nimrod de la RAF y tres tripulaciones de C-130 de la USAF. La mayor virtud de nuestro alojamiento, además de la belleza del entorno, era su proximidad a la Base de la RAF Greenham Common, cedida a la USAF, en la que se realizaría el evento.

La tarde noche anterior al ejercicio, hubo en uno de los hangares una Reunión General Previa al Vuelo, en la que se distribuyó la cartografía con las zonas de búsqueda, se explicó como controlarían el tránsito aéreo y cuales serían las reglas a las que debíamos ajustarnos.

Los horarios de ingreso y egreso a cada zona y el tránsito entre las mismas, estaban calculados para que en cada una de ellas hubiera un avión por vez. Cada uno de

---

<sup>25</sup> Acreditaba más de 5.000 horas en el avión y debía dar, en inglés y para el resto de las casi cincuenta tripulaciones intervinientes, una exposición sobre la operación de los C-130 en Marambio.

<sup>26</sup> Había un premio para la tripulación que hiciera el vuelo más largo, que fue ganado por los australianos.

estos sectores y sus puertas de entrada y salida estaban determinados con latitud y longitud y eran controlados por estaciones de radar ubicadas sobre la costa del Canal. Lo que no fuera “on time”, se penalizaba con descuento de puntos y la demora o anticipo de dos minutos en las puertas, implicaba la descalificación lisa y llana y el regreso inmediato al aeródromo de partida.

Camino del hotel nos dedicamos a echarle una primera y ávida hojeada a la documentación que nos habían facilitado en la RPV. El área de búsqueda estaba conformada por cinco círculos de 20 NM de diámetro, en ellos habían situado distintos objetos que debíamos buscar, encontrar, mostrárselos al Umpire británico que volaba en nuestro avión, fotografiarlos como constancia adicional e informarlos a los distintos centros de control.

De las comunicaciones se encargaban Domínguez y Bruno, yo de volar el avión siguiendo las indicaciones de los navegadores inerciales que habían sido programados por López y Torielli. Este último oficiaba también de supervisor general. El resto de los tripulantes, exceptuado el primer mecánico, colaboraba en la detección visual.

En la zona 1 debíamos ubicar una embarcación deportiva - que simulaba estar en emergencia - cubierta para su identificación con un paño de publicidad de Canon (uno de los auspiciantes del torneo) y a un guardacostas de rescate. Avistados, fotografiados y determinadas las coordenadas de ambos, había que informarle al guardacostas rumbo a colocar y distancia que lo separaba de la otra embarcación.

En la zona 2, hallar y fotografiar una balsa salvavidas inflable, con capacidad para 20 hombres, amarrada a una boya. En la zona 3 visualizar un submarino navegando a profundidad de periscopio, cuestión que ni el más optimista de nosotros consideraba viable; en la zona 4 un buque importante (este, según nosotros era el más fácil de detectar) y en la zona 5, un elemento destacado fijo que, por la conformación de los accidentes geográficos ubicados en la zona de búsqueda, no podía ser otra cosa que un faro costero.

A cada tripulación se le había provisto una cámara Canon con la que había que fotografiar lo avistado. También se juzgaba la mejor foto del elemento de la zona 5. La película cargada en la cámara permitía sacar una sola foto por elemento a visualizar y estaba trabada para impedir trabajar con zoom y foco, por lo que había que maniobrar el avión para volar a la distancia justa. Por esta parte del concurso, se había incorporado a la tripulación el Cabo 1° Mignaton.

El tiempo de permanencia en cada círculo alcanzaba para cubrir un área muy pequeña en búsqueda paralela por lo que, según supimos después, la mayor parte de las tripulaciones optó por efectuar entre la puerta de entrada y salida un zigzag a baja velocidad, cubriendo lo que consideraban como zona más probable de ubicación.

\*\*\*\*

Pese a lo avanzado de la hora, los pilotos nos reunimos en la habitación de los navegadores para planificar la tarea. Con muchos años de experiencia en la especialidad, tratamos - teniendo en cuenta los accidentes geográficos de la cartografía suministrada y los elementos a encontrar - de determinar las zonas que reunieran los requisitos de seguridad y dificultad adecuados para posicionarlos.

Hecho esto, acordamos realizar allí, un corto pero exhaustivo patrón de búsqueda paralela a mayor velocidad que la normal para estos casos. Con ello poníamos a prueba no sólo nuestros conocimientos, sino que condicionábamos el resultado final a lo correcto de nuestro razonamiento. Si bien el comandante es el dueño de los éxitos y de los fracasos, confiaba en nuestro buen juicio como equipo.

Determinar la zona de búsqueda de los cuatro primeros nos llevó más de una hora de discusiones y valioso descanso, pero nos fuimos a la cama con la confianza y seguridad de no haber dejado nada librado al azar.

Según el cronograma previsto, el Nimrod despegaba al amanecer, nosotros le seguíamos y detrás nuestro las tres tripulaciones gringas alojadas en nuestro vistoso y panorámico hotelito. Las aeronaves intervinientes, alrededor de cincuenta, como mencioné llevaban a bordo un juez de la RAF responsable de que no “trampeáramos” encendiendo el radar.

Los españoles y nosotros éramos los únicos de habla hispana, aunque ellos no llegaron a participar porque a su avión, un F-27 Maritime basado en Gando (ubicada en Las Palmas de Gran Canaria), los gringos intentaron estacionarlo con un vehículo “push-back” antes que los mecánicos desconectaran el guiado de rueda de nariz. Pidieron a su Base el auxilio pertinente, pero no llegó a tiempo.

El resto de los participantes tripulaba aviones C-130 y P-41 Orión, además del Nimrod y un Avro 748 - preparado para lucha antisubmarina que pretendían imponer los británicos – y eran de habla inglesa. Constituían la excepción una tripulación francesa y otra italiana.

Abordo, por disposición de las autoridades del evento, las comunicaciones internas debían ser en inglés para facilitar el control del Umpire. Pese a ello, antes del despegue convinimos con él y los dos periodistas de Revistas de Defensa que nos acompañaban que, en caso de emergencia grave, hablaríamos en castellano. Como era lógico, estuvieron de acuerdo.

El vehículo de tripulaciones llegó a las cinco de la mañana en punto, como estaba programado. Lo esperábamos en la puerta del hotel desde diez minutos antes y lo abordamos de inmediato; luego nos enteramos que el cómputo de horarios para la quita de puntos, comenzaba a partir de ese momento.

En Operaciones – donde nos aguardaba el teniente Gordon Graham nuestro Umpire y cicerone desde el arribo a Greenham Common - nos entregaron un reporte meteorológico del Canal de la Mancha. Era muy poco halagüeño para los que competíamos temprano.

Desde la madrugada la zona de operaciones estaba afectada por bancos de neblina con escasa visibilidad horizontal, lloviznas y techos muy bajos; condiciones que con el correr de las horas mejorarían por calentamiento. Para el mediodía se esperaban cielos claros en el sur de Inglaterra.

El Nimrod, al que habíamos escuchado despegar mientras efectuábamos los chequeos previos, haciendo caso omiso a la meteorología, decoló a horario; hicimos lo propio para no ser menos que los “brithis” y emulando a Martín Fierro en aquello de que “por donde otro gaucho pasa, este gaucho ha de pasar”.

Antes de que el tren de aterrizaje terminara de retraerse nos tragarón las nubes; los controladores radar nos vectorearon hasta una posición predeterminada del Canal de la Mancha; descendimos hasta hacer contacto parcial monitoreados por ellos y apoyados en la información de nuestro radar de abordo (que apagamos en el punto ordenado), el radar altímetro y los dos navegadores inerciales.

En uno habíamos puesto las coordenadas de las distintas puertas de entrada y salida - lo que nos permitía efectuar regulación de hora de llegada a cada punto - en el otro, el patrón de búsqueda paralela a emplear en cada círculo según las coordenadas seleccionadas la noche anterior.

A menos de sesenta metros de altura visualizamos la superficie del canal, con sus aguas de color gris intenso no demasiado agitadas; la visibilidad horizontal oscilaba entre los trescientos y quinientos metros. Descendimos a treinta metros quedando bajo

capa y, aunque la llovizna hacía lo suyo para complicarnos la cosa, mejoró un poco nuestro alcance visual. Respiré aliviado porque eso aumentaba nuestras posibilidades de éxito.

\*\*\*\*

Ingresamos a la primera zona en el horario asignado. Por las condiciones meteorológicas adversas sólo avistamos la embarcación en supuesta emergencia, la fotografiamos informando el hallazgo a los controles. No vimos el guardacostas y, buscando un golpe de suerte que no tuvimos, zigzagueamos hacia la salida. Guiados por el navegador inercial, abandonamos “en punto” entrando de igual forma a la segunda zona de búsqueda.

Allí nuestros cálculos previos demostraron ser correctos y, pese a que el techo de nubes continuaba muy bajo para mi gusto, en el lugar previsto encontramos y fotografiamos la balsa salvavidas amarrada a la boya. Hasta aquí, había valido la pena mal dormir tres horas la noche anterior.

Para nuestra satisfacción, el teniente Graham y los periodistas sentados en la litera inferior de la cabina de vuelo, comprendieron que nuestra actuación era algo más que suerte y comenzaron a mirarnos con respeto. Un sentimiento de orgullo nos invadió a los que estábamos en la cabina de vuelo. Siempre apoyado en la información del inercial, regulé la velocidad y salimos “en punto”.

En el tercer círculo, al que también entramos a horario, nos aguardaba el submarino navegando a profundidad de periscopio. En honor a la verdad pensábamos que era como encontrar una aguja en un pajar, en especial por la mala meteorología reinante y que, si lo veíamos, deberíamos agradecerle a Dios nuestro Señor durante buena parte de nuestras vidas.

En el momento en que López informó que habíamos llegado al punto previsto para iniciar la búsqueda, conecté el piloto automático con el navegador inercial y miré por las ventanillas inferiores de mi lado. Muy poco a la izquierda de la trompa del KC-130, visualicé el bendito periscopio. Habíamos logrado lo que creíamos imposible y me enloquecí.

Olvidado del inglés grité el avistaje y mi alegría, en riguroso castellano. Domínguez y Bruno, a cargo de las comunicaciones, lo informaron en correcto inglés con calma y profesionalismo. En la cabina se alternaron abrazos, apretones de manos y las felicitaciones de nuestro juez y ambos periodistas.

Mi satisfacción fue superlativa cuando escuché a Graham decirles, con tono de admiración, “estos son verdaderos profesionales”. Al menos yo casi dejé de serlo porque - a raíz de los festejos - descuidé el inercial que me indicaba los minutos que restaban para abandonar la zona. Torielli, que en ese momento justificó su condición de supervisor general, me advirtió y debí acelerar a 315 nudos para salir a tiempo.

En la zona cuatro, como relaté, el objeto a buscar era una embarcación significativa; avistamos un moderno y lujoso paquebote de pasajeros y lo fotografiamos. Nuestra euforia se esfumó cuando las nubes se abrieron un poco y nos topamos - navegando majestuosamente y con todas sus velas desplegadas - con una fragata escuela de cuatro mástiles. Era el verdadero objetivo y nos habíamos equivocado por apurados y ansiosos; en la zona cinco la meteorología mejoró bastante y no tuvimos dudas de que lo que debíamos fotografiar era el faro.

Abandonamos a horario y nos dirigimos al aterrizaje, las autoridades que nos recibieron en Operaciones elogiaron nuestra tarea, por lo que imaginamos que no habíamos hecho tan mal papel. A propósito de ello, aún recuerdo a un inglés de cara rubicunda por la cerveza, preguntarle a Bruno - cuando devolvíamos la documentación facilitada - si estábamos complacidos con la tarea realizada y a éste, contestarle

agrandado — Nosotros siempre estamos contentos por nuestro buen trabajo — apoyamos sus palabras con una amplia y satisfecha sonrisa.

\*\*\*\*

A la salida de Operaciones nos dieron vales canjeables - en unas cantinas temporarias hechas con tiendas de campaña - por distintos y abundantes tipos de comidas y bebidas. Llegado el mediodía y ya con una gran cantidad de tripulaciones en tierra luego de haber participado en el ejercicio, las consumimos sentados en el suelo sobre una alfombra de pasto verde, suave y compacta, típica de la campiña inglesa.

Estábamos ubicados muy cerca de la pista y desde allí veíamos despegar los aviones que aún restaban participar. Una enorme gritería de ingleses y norteamericanos, demostrativa de que - pese a los años transcurridos desde la II GM - la rivalidad aún persistía, acompañó el despegue del Orión italiano.

Por supuesto, a posteriori nos abstuvimos de comentarles nada a nuestros nuevos amigos. Hoy, mientras escribo estas líneas, no puedo menos que pensar lo que sucedería con una tripulación argentina, por ser más reciente, en una situación similar.

\*\*\*\*

Cercanos a las plataformas donde se encontraba la exposición estática, tanto Canon como cada fábrica de aviones tenía grandes carpas donde servían gratis, refrescos y comidas. Las tripulaciones y participantes directos en el evento accedían a ellas una sola vez y por invitación escrita; a nosotros Lockheed - que con seguridad no nos había incluido en el listado de presuntos ganadores ni en el de clientes importantes - nos invitó el día en que las tripulaciones estaban sin actividad para que pudieran visitar Londres. Intentamos en vano cambiar la fecha, pero no nos dieron bolilla y las lujosas papeletas terminaron en el tacho de residuos de las habitaciones del hotel.

Finalizada la evaluación de las tareas cumplidas por cada tripulación, nos comunicaron que éramos los ganadores y nos constituimos en las estrellas indiscutidas. Los representantes de Lockheed vinieron al hotel a invitarnos tanto a la carpa, en la que teníamos entrada libre las veces que deseáramos, como a la mesa oficial de la fábrica la noche de la fiesta de clausura.

Por sugerencia mía, no recuerdo cual de nuestros principales lenguaraces les recordó el desplante inicial al que nos habían sometido al no canjearnos el día de entrada y, por esa causa, nuestra terminante negativa a participar en ningún tipo de agasajo con ellos. Al menos en este caso, la revancha fue dulce y merecida.

Un suceso semejante o mayor tuvo al día siguiente Julio Domínguez en el Centro de Convenciones, cuando expuso la operación del Hércules en Marambio. Describió en detalle la pista, la entrada VOR que efectuábamos hasta hacer contacto con el mar congelado por debajo de la capa de nubes y luego ascender los 190 metros hasta la meseta a través de ellas, guiados por la hilera de tambores que marcaban el centro de pista, aterrizando si el copiloto avistaba los tambores de JP1 encendidos en cabecera de pista.

La charla obtuvo un cerrado aplauso y el muy elogioso comentario del Air Marshall que presidía el evento; a continuación en el mismo lugar sirvieron un lunch muy bien regado que, según observamos, fue aprovechado por la totalidad de los concurrentes.

Refugiados en un rincón de uno de los mostradores más alejados, aprovechamos con nuestros nuevos amigos - los tripulantes españoles e italianos - para efectuar múltiples brindis con el doble propósito de festejar nuestro éxito y consolar a los “gaitas” por la prematura rotura de su sistema de guiado.

Las otras tripulaciones nos emulaban y superaban en la ingesta alcohólica, pero en silencio anglosajón; nos miraron espantados cuando comenzamos a cantar a voz en

cuello, esa canción común a varios pueblos latinos que tiene como estribillo “La vida piola, la vida alegre del aviador...”

Al día siguiente, que gracias a Dios amaneció despejado, pasaron revista a las tripulaciones - formadas en su mayoría al pie de cada avión<sup>27</sup> - la princesa Margarita y su sobrino, el príncipe Carlos. Luego que se ubicaron en el palco real nosotros ocupamos los alrededores del mismo, para observar la actuación de las escuadrillas de acrobacia. La que más me gustó fue la del Malboro Team, constituida por cuatro biplanos Pitz que efectuaron maniobras increíbles a muy baja altura y velocidad.

El plato fuerte del día fue la demostración de despegue y aterrizaje de un Sea Harrier. Despegó en estacionario, se estabilizó a diez metros del suelo y se balanceó hacia los costados con una inclinación de 45 grados; luego hizo lo mismo hacia atrás y hacia delante un par de veces, elevándose unos treinta metros en cada ocasión, después aceleró perdiéndose en las recién aparecidas nubes con un pronunciado ángulo de trepada. El aterrizaje fue muy similar al de un helicóptero, por lo que, al menos a mí, no me impresionó demasiado.

La noche del agasajo final compartió nuestra mesa el teniente Gordon Graham, cuya especialidad de navegador bombardero lo llevó en 1982, a tripular en calidad de tal, el Avro Vulcan, que bombardeó la pista de Puerto Argentino a las 04:40 horas del 1° de mayo, iniciando así la respuesta británica a la recuperación de las islas. Por fortuna, en esa ocasión su puntería no fue tan buena como la amistosa camaradería que nos brindó en los días en que fue nuestro fiel escudero y anfitrión.

\*\*\*\*

Llegado el momento de la entrega de premios recibí, de manos del presidente honorario del torneo - el famoso piloto sin piernas y as de la II GM Douglas Badder - una preciosa talla de dos delfines en madera dura y el diploma correspondiente a la mejor tripulación no antisubmarina. Habíamos cumplido la orden de nuestro Jefe de Brigada y conocido una gloria viviente de la II Guerra Mundial.

No puedo dejar de destacar la profunda emoción que experimenté al estrechar la cálida mano de esta gloria de la Aviación Mundial, cuyas aventuras había devorado, como tantos otros jóvenes cadetes de la Escuela de Aviación Militar, soñando con ser pilotos de caza y emular sus hazañas leyendo su libro “Piloto sin Piernas”.

Nuestros otros dos libros de cabecera eran, por supuesto, “El Gran Circo” y “Fuego del Cielo”, escritos por esa otra gran leyenda y ejemplo de muchas generaciones de aviadores militares que fue Pierre Clostermann, al que en ese momento ni siquiera imaginaba conocer poco después.

Al regreso al país nos esperaban en la plataforma de estacionamiento de Palomar, nuestro jefe de Brigada el brigadier Ricardo Peña y el jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo comodoro Enrique Ventura. Según lo establecido por la etiqueta castrense, le presenté al brigadier la tripulación formada y con inmenso placer le entregué el premio ganado gracias al esfuerzo colectivo.

Una vez más, el Escuadrón había demostrado la eficiencia e idoneidad profesional heredada de nuestros antecesores y pioneros, uno de los cuales era precisamente él. El equipo no había regresado con las manos vacías y sentíamos que habíamos cumplido con las expectativas depositadas en nosotros.

---

<sup>27</sup> En el avión estacionado al lado nuestro, un C-130 de la Guardia Nacional, no interrumpieron la venta de souvenirs que tenían en un kiosco improvisado ni dejaron de tomar sol en cueros en el extradós de ambos planos. Los ingleses pasaron sin mirar.

## CAPITULO 5

Ganar el torneo me permitió dar un gran paso hacia la muy ansiada jefatura de Escuadrón; más tranquilo dediqué mis energías a subsanar en la Terminal Aérea las falencias observadas “desde el otro lado del mostrador”. Volando Hércules había constatado en algunas de las TAC del interior, fallas importantes en el almacenamiento de los pallets que solían permanecer cargados largo tiempo o vacíos a la intemperie, produciéndose deformaciones o roturas que impedían o dificultaban su uso en el sistema de doble riel de los aviones.

En honor de la verdad histórica, los primeros habían sido “adquiridos” en Sewart AFB por las tripulaciones que se formaron en Estados Unidos debido a la amistad que habían hecho los Auxiliares de Carga y Despacho con sus instructores "gringos"; la donación fue retribuida con un asado criollo y abundante vino tinto.

Esta amistad entre suboficiales y oficiales de ambas Fuerzas Aéreas continuó en Panamá. Allí se conseguían, de acuerdo con el grado de amistad y conocimiento de nuestros “voladores” con los encargados de los depósitos, no solo pallets; también buzos y camperas de vuelo, valijas de navegación y el recambio de algunos repuestos de motor no demasiado caros, amparados por un Acuerdo de Asistencia Técnica Recíproca para aviones “en tránsito” de ambos países.

En todos los casos y aunque no hubiese nada para intercambiar, cada tripulación aterrizada en Howard AFB situada en el país caribeño, dejaba de regalo algunas botellas de buen vino o, mucho más apreciado por nuestros amigos, de la famosa “Cubana Sello Verde” bastante similar a su Borbón. Así, luego de bastante insistir conseguí mi muy ansiada y abrigada campera de vuelo de la USAF.<sup>28</sup>

Para minimizar el tiempo en tierra, lo habitual era canjear pallets llenos por igual número de vacíos que ya se encontraban apilados y listos para su embarque. Debido a esto y a la celeridad de la maniobra, los ACD no tenían ocasión de verificar su estado. Si alguno estaba deteriorado, el verdadero conflicto se presentaba cuando en Palomar, con todo el tiempo del mundo a su favor, los chequeaba el responsable de recibirlos.

Con la experiencia lograda en mi cargo y la responsabilidad última de ser el “dueño” de los pallets inutilizados, discutí el problema con mi gente de la TAC y en tierra y en vuelo, con los Auxiliares de Carga y Despacho de mayor experiencia. La resultante fue un proyecto de dos o tres Circulares emitidas por nosotros como Organismo Rector del Sistema.

En ellas se establecían las responsabilidades de las TAC del interior y las normas a tener en cuenta para el tratamiento correcto del material de dotación; también la de los ACD en su carácter de auxiliares de la TAC Palomar. Aprobadas por el jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo del cual dependíamos, fueron distribuidas y puestas en vigencia.

\*\*\*\*

A partir de la casi guerra con Chile en 1978, la Fuerza Aérea desplazaba periódicamente sus Escuadrones Aeromóviles y la Artillería Antiaérea a las que serían sus bases de despliegue en caso de conflicto. Así, pilotos y artilleros se familiarizaban con la zona de operaciones en la que, llegado el caso, actuarían.

Esta era una de las tareas más difíciles y conflictivas que ejecutaban los C-130, a la que en la jerga transportera llamábamos “trasladar el circo”. El apodo se impuso por la diversidad y cantidad de personal y material que, entre otras muchas cosas, incluía el traslado de camionetas o vehículos medianos para que los recién llegados se

---

<sup>28</sup> Poseerlas era un toque de distinción, mayor si eran acompañadas por un buzo de vuelo gringo (más fácil de conseguir por las temperaturas).

independizaran de los vehículos de las unidades “receptoras”, al menos en materia de traslado interno de personal.

Cuando se reubicaban Escuadrones Aeromóviles, era imprescindible que tanto el personal como el material viajaran en un orden preestablecido que permitiese atender a los aviones de combate en su llegada al nuevo destino. Este requisito conllevaba el movimiento ordenado de los aviones de transporte encargados de desplazarlos.

Era nuestro talón de Aquiles, tanto por las demoras en la carga como por algunas desinteligencias entre las partes, a la que había que agregarle la gran diferencia de velocidad entre cazas y cargueros.

Aprovechando los vuelos de C-130 a las distintas Unidades, organizamos reuniones de coordinación con los usuarios y las TAC subsidiarias; así nació la idea (creo que fue de los artilleros) de pintar en el suelo, en un rincón de la plataforma de estacionamiento de las Unidades a desplazar, la silueta a tamaño real de la cabina de carga del C-130 con sus medidas de alto y ancho.

De este modo las Unidades determinaron, sin apresuramiento y con datos reales, el orden de carga y traslado de los elementos y como colocarlos en las cabinas de los Hércules. Luego ensayaron la maniobra, hasta que estuvieron “canberos”. Resultado óptimo.

A partir de ese momento se acabaron las discusiones y, mucho más importante para nosotros, las esperas interminables y los pernoctes innecesarios por tripulaciones vencidas<sup>29</sup>. Habíamos resuelto o al menos minimizado los problemas más urticantes y el equipo - formado por las partes involucradas y aprovechando la experiencia colectiva - había triunfado sobre el aporte individual.

\*\*\*\*

Según la tradición heredada de las tripulaciones formadas en Estados Unidos, los vuelos de navegación eran utilizados por los comandantes de aeronave para dar instrucción a los segundos pilotos y otro tanto hacían los primeros mecánicos y auxiliares de carga y despacho con sus segundos.

Dependiendo del comandante, primer mecánico o ACD que les hubieran tocado en suerte, estos vuelos podían convertirse en una tortura para los Etapa II. Sin embargo, era lo que mantenía actualizado y vigente el óptimo nivel profesional del Escuadrón.

La responsabilidad de preguntar implicaba la obligación de explicar si algo no había sido bien respondido. A falta de un régimen periódico de entrenamiento en simuladores de vuelo, el sistema se retroalimentaba obligando a no dormirse en los laureles, manteniéndose actualizados y reservando para los cursos anuales de refresco, la discusión de temas puntuales, que profundizaban el nivel de conocimiento alcanzado.

Los comandantes más estrictos y exigentes de mis tiempos de segundo piloto eran, además de los instructores de vuelo, los vicecomodoros Ernesto Ferri, nuestro jefe de Escuadrón y su compañero y amigo Carlos Beltramone, tan sólo un año más antiguos que yo.

Tal vez por esa razón tenían conmigo un trato especial y, al margen de las preguntas de rigor, derecho y deber ejercido por los privilegiados integrantes de la muy ansiada Etapa III, me encantaba volar con ellos por sus condiciones de pilotaje y la seguridad que transmitían.

\*\*\*\*

Cierta tarde noche regresábamos de Antártida, con Beltramone en el asiento derecho y yo, ya ungido primer piloto, en el izquierdo. Poco después de sobrepasada la lateral de Ushuaia interceptamos una comunicación en VHF mantenida en tono muy familiar

---

<sup>29</sup> Las tripulaciones de transporte tienen establecidas por Directiva de Instrucción de Unidades, tiempos máximos de servicio y mínimos de descanso, para evitar accidentes por fatiga.

entre un avión recién aterrizado y la torre de control. — Decí, sin macanearme, a que altura hiciste contacto con el suelo — preguntó el operador de la Torre de Control. — Ni loco, pero en cinco minutos declarate bajo mínimos.

Mi comandante, terciando en la conversación preguntó — ¿Dónde es eso, caballeros? Éste es un Fuerza Aérea Argentina en tránsito de Marambio a Gallegos.

El piloto, con voz preocupada, le contestó — En Río Grande, República Argentina. Señor, le informo que cuando salí de Río Gallegos se estaba formando niebla. ¿Cuál es su alternativa? — La nuestra era Comodoro Rivadavia, pero en broma Beltramone le contestó — Río Grande, señor. — A partir de este momento estamos en QGO<sup>30</sup> — salió al aire alarmado el Torrero. — Disculpe, fue un chiste; alternativa Comodoro, que está operando por referencias nocturnas. Señores, buenas noches y muchas gracias.

Cuando enlazamos por VHF con Río Gallegos, nos confirmó niebla incipiente espesándose con rapidez. Beltramone informó que ganaríamos tiempo ingresando al procedimiento ILS desde la desembocadura de la ría, guiados por el navegador y nuestro radar de abordó.

Efectuamos las listas de chequeo y pese a que dije colocar el radar altímetro en 200 pies como está previsto, lo gradué en 100 que era el valor que Beltramone me ordenaba poner en los ILS simulados que efectuábamos conmigo de piloto. Cuando se encendió la luz amarilla del radar altímetro no habíamos hecho contacto y comencé a dar motor.

Mi comandante también la vio, percatándose por su altímetro que estábamos anormalmente bajos y que mi radar altímetro estaba reglado en 100 pies. En ese instante aparecieron casi frente a él las balizas del lado derecho de pista, reduje nuevamente y con un golpecito de pedal izquierdo tocamos en la línea central y cincuenta metros antes de superar la intercepción de la calle de rodaje; teníamos pista de sobra por delante y con el avión dominado pedí “Lista después del aterrizaje”

Nos detuvimos e inicié un giro de 180° para estacionar en plataforma; al terminar los ítems de la Lista de Control solicitada, por las dudas me atajé — Señor, desde que volamos juntos me hace colocar 100 pies en los ILS simulados y siempre aparecemos en el eje de pista. ¿Qué quería que hiciera ahora, que realmente necesitábamos bajar un poco más? — Tenés razón Canito, pero podrías haberme avisado, porque me pegué un susto de Padre y Señor nuestro.

No quise responderle que no me lo hubiera permitido y, menos contarle, que había dejado mi valija de pernocte en la casa tipo Bariloche donde nos alojábamos siempre.

\*\*\*\*\*

Al margen del cumplimiento de las exigencias mínimas mensuales, establecidas por las Directivas de Instrucción de Unidades (DIU), dependiendo de la disponibilidad de aviones desarrollábamos – de forma muy espaciada para mi gusto y el de la mayoría de los tripulantes - distintos tipos de adiestramiento de Procedimientos de Empleo en Combate (PEC). En especial el referido al lanzamiento de carga, que solo algunos elegidos por su experiencia y maestría, practicaban. De más está decir que yo no estaba entre ellos.

Tal vez el más conocido por los lectores haya sido el lanzamiento, por extracción a baja altura (SEXBA), de una camioneta Ford F-100, regalada luego por la fábrica a la Primera Brigada Aérea. Según decían los tripulantes del Escuadrón de esa época, les costó bastante que el piloto de pruebas de la empresa aceptara ser

---

<sup>30</sup> QGO según las siglas del Código Q significa aeródromo cerrado para toda operación”.

reemplazado por un muñeco; tal el grado de confianza depositado por él en la tripulación.

Sintetizando, el Escuadrón mantenía un nivel de excelencia acorde con los requerimientos operativos al que era sometido, incluyendo el vuelo en todo tiempo y circunstancia. Uno de mis comandantes habituales, el ya varias veces mencionado Carlos Beltramone, solía decirme en Recife antes de cruzar el “charco”, un poco en broma y otro poco en serio, si me escuchaba interrogar al pronosticador meteorológico sobre la ubicación e intensidad del frente ecuatorial — “Canito, ¿para que averiguás, si total vamos a salir lo mismo?”. — Y jefe, pregunto para ir sufriendo por adelantado, porque aunque el que va a resolver por donde lo cruzamos es usted, tengo esta tara desde cuando volábamos sin radar y decidíamos a ojímetro. — Mi respuesta era siempre la misma, pero tal vez recordando los buenos y viejos tiempos, lo dejaba conforme.

\*\*\*\*\*

Avanzada la primavera comenzaron los rumores de los futuros cambios de destino, internos y externos. Consciente de que allí se jugaba también el mío, pensé, decidí y comenté con mi mujer y algunos allegados que, si estando destinado en la Primera Brigada Aérea no era designado como sucesor del “Chuza” Giménez, solicitaría mi pase a retiro.

Había una razón para mis temores; él era un año más moderno que yo y las sucesiones de mando en general son por antigüedad decreciente. Mis recelos se evaporaron cuando el jefe de Brigada me comunicó que como Giménez había sido designado Delegado ante la OACI en Canadá, antes de fin de año lo reemplazaría.

Del antiguo staff de oficiales sólo quedó el capitán Víctor Borchert que continuó como jefe de la escuadrilla Operativa. El capitán Rubén Martel, recién llegado como yo al Escuadrón, se hizo cargo de la Escuadrilla Adiestramiento. Ambos eran de la misma promoción y habían sido mis compañeros en el CITTRI de segundos pilotos (Etapa II), además de haber volado en F-27 juntos. Incluso mi debut como comandante - al día siguiente de mi habilitación - fue a Ushuaia y mi segundo piloto Borchert.

Ferri, pese a que me enviaba a un lugar “difícil” para un comandante primerizo, se aseguraba colocándome un ladero experto; la verdad es que, aunque no hizo falta, fue una tranquilidad adicional tenerlo en el asiento de la derecha cuando atravesamos un extenso frente de tormenta entre Tandil y Sierra de la Ventana.

Peludeamos un poco esquivando Cumulus Nimbus bastante grandes antes de salir a cielo abierto; ya en vuelo normal comenté por el intercomunicador — Bueno gente, todavía queda aterrizar en Ushuaia, pero gracias a Vianna que era mi comandante en el 78, aterricé allí un montón de veces con estos bichos y ni les cuento las veces que lo hice como piloto de LADE en los F-27.

Borchert, que hasta ese momento se había mantenido en su papel de segundo, se permitió bromear — En la reunión de Operaciones, cuando el vicecomodoro vea la “mufa”<sup>31</sup> que acabamos de pasar, seguramente pensará: “Si vuelven, no me equivoqué al habilitarlo” — Esperemos que así sea — le seguí el chiste.

\*\*\*\*\*

El auxiliar especializado del Escuadrón era el capitán Roberto Cerruti; su principal tarea secundaria, después de las cinco de la tarde, era enganchar mayores y vicecomodoros adscriptos como tripulantes. A volar durante la semana nadie se negaba, pero para integrar tripulaciones de emergencia o volar en feriados o fines de semana - poco y con grandes permanencias en tierra - era otro cantar.

---

<sup>31</sup> Mal tiempo en la jerga aeronáutica.

Conseguir pilotos y navegadores solía costarle “sangre, sudor y lágrimas”, para decirlo en fino y recordando la famosa frase de Winston Churchill<sup>32</sup>. Cierta vez irrumpió en mi oficina, con semblante demudado y colorado de bronca — Señor, estoy podrido de que me macaneen cuando llamo, me hago el boludo y me la banco. Pero el mayor Fulano (era famoso por su mal genio), me hartó; además de negarse a entrar de emergencia cuando le toca, se enoja y me putea como recién; así que si quiere que entre de turno, llámelo usted. — Alto ahí, no se ofusque ni se la agarre conmigo; siéntese que yo me encargo.

Primero le sobé un poco el lomo para calmarlo y después llamé al díscolo por teléfono; cuando me respondió lo abarajé — Fulano, está de comandante de emergencia este fin de semana porque le toca por lista y además, como un favor especial, no me lo maltrate más al “Serrucho” que me jode con sus quejas. Ahhhh y por las dudas, “que le recontra y dos (apellido del causante) reforzados”. — No entendía nada y tuve que explicarle que significaba su apellido reforzado; le causó tanta gracia que nunca más puso problemas. Años después, fue mi segundo en la IX Brigada Aérea.

La nómina se completaba con el suboficial ayudante Oscar Ardizzoni como encargado de Escuadrón, dos suboficiales mayores retirados, contratados como civiles para desempeñarse como profesores de Materiales y Equipos, Salvador Giliberto y Guillermo Aguirre y otro con la misma jerarquía y situación, el ya citado Jorge R. Linder, pero como profesor y supervisor de los Auxiliares de Carga y Despacho. Además contábamos con dos soldados conscriptos y una secretaria. El Escuadrón funcionaba bien y estábamos felices, todo era paz y armonía.

\*\*\*\*

Un par de semanas antes de hacerme cargo, mi viejo comandante de 1978 y bastante más reciente en la traída de Estados Unidos del KC-130 TC-69, aterrizando en Marambio barrió el tren de nariz del TC-67. Al menos yo nunca supe si se debió a fatiga de material o a algún maltrato anterior, pero el estropicio fue grande; el tren de nariz se desplazó hacia atrás rompiendo el fuselaje inferior hasta la altura del tren principal.

La tripulación, auxiliada por la dotación de Marambio, se las ingenió para liberar la pista y estacionar el C-130 en el lugar donde sería reparado. No describiré aquí, por falta de idoneidad y espacio, como lo hicieron pero sí diré que el soporte principal de la reparación se basó en la colocación de un gran rectángulo de vías de ferrocarril soldadas y abulonadas entre sí, cruzadas diagonalmente por otras dos.

A este artilugio se fijó el tren de nariz con su sistema de guiado y se soldaron cuadernas, largueros y larguerillos con una perfección tal que, arribado el avión a Palomar, se comprobó que había una diferencia con el diámetro original menor a dos centímetros.

El vuelo de traslado se efectuaría sin radar, con tren afuera y sin tapa ruedas principales para mantener un poco más de velocidad indicada, despresurizado y sin oxígeno y por lo tanto con un nivel de vuelo de alrededor de tres mil metros. Estaba equipado, si mal no recuerdo, con un VHF, un equipo de VOR/ ILS y un ADF. En resumen, un DC3 cuatrimotor pero con mayor velocidad.

A la hora de designar la tripulación Vianna me solicitó traer el avión con la gente con que se accidentara. Era lo lógico, excepto por un detalle; cuando me enteré del tema me auto designé como el piloto que lo sacaría de Marambio, sin mencionar a nadie mi decisión — Camarada, usted sabe cuanto lo aprecio y considero, pero si siendo jefe de Escuadrón no soy yo el que esté sentado a la izquierda, me sentiré más miserable que una cucaracha. Volaré con tripulación mínima para no arriesgar gente al cuete; le

---

<sup>32</sup> Dicha como Primer Ministro durante un discurso a su pueblo al iniciarse la Batalla de Inglaterra durante la II GM.

ofrezco ser mi copiloto y que nos acompañen los primeros de su tripulación — comprendió mis razones, estuvo de acuerdo y aceptó de buena gana.

Mientras aguardábamos que finalizaran la reparación, planificamos la operación de rescate. El C-130 que nos llevaría a Marambio, al regreso sería nuestra niñera hasta el lateral de Río Gallegos. Nosotros proseguiríamos directo a PAL realizando un único aterrizaje, para minimizar riesgos; ellos continuarían con las penetraciones previstas para ese Logístico Antártico (LAN).

Como apoyo de Búsqueda y Salvamento, emplearíamos a los dos Chinook basados en Marambio; se adelantarían hasta la isla 25 de Mayo y allí aguardarían a que sobrepasáramos la mitad del Estrecho de Drake. Todo estaba listo - o al menos eso era lo que yo creía hasta que llegó, a las oficinas del Escuadrón, el Gallego Pepe Regueiro - ingeniero aeronáutico y piloto de C-130.

— Señor, estuve investigando y descubrí que no hemos tenido en cuenta la posible “deformación aeroelástica” que puede producirse si falla la unión de los materiales empleados; eso es en extremo peligroso — me advirtió con cara preocupada. En mi vida había escuchado hablar de ello y quienes estaban en ese momento conmigo, tampoco. — Gallego ¿y eso con que se come? — le pregunté más extrañado que intranquilo.

Se embarcó en una larga y precisa explicación que en definitiva consistía en que la primera reacción del avión, en caso de anomalías y luego de un despegue de “máximo esfuerzo” (imprescindible en Marambio), sería perder los comandos.

Más para convencerme a mi mismo que a él, le respondí — Gracias por el aviso, ahora somos dos los intranquilos. También creo que con todo lo que han dicho que le pusieron, puede suceder cualquier cosa, menos que se deforme. Si su pronóstico se cumple, antes de que tengamos tiempo de asustarnos, estaremos dando cuenta de nuestras tropelías a Tata Dios. Pese a mi fanfarronada, la idea me rondó hasta el momento de la verdad.

\*\*\*\*

Llegó el aviso y tras una corta espera de meteorología favorable en Río Gallegos, aterrizamos muy temprano en Marambio. El aspecto del TC-67 nos impactó; sin los cubre ruedas, con muy poco peso y sus amortiguadores extendidos por completo era una extraña “cruza”, de viejo auto de turismo de carretera con langosta de patas largas.

Ordené a los mecánicos y al copiloto del avión “niñera” que le completaran el combustible requerido para nuestro largo vuelo a Palomar. Los inspectores y técnicos, desayuno por medio, explicaron a la tripulación y a los primeros pilotos y navegador del LAN, con lujo de detalles, los trabajos efectuados. Mientras hacíamos la inspección exterior e interior del TC-67, presenciábamos como los Chinook ponían rumbo a las islas que circundan la margen norte del Mar de la Flota.<sup>33</sup>

Habíamos previsto que por seguridad los técnicos viajaran en el avión de apoyo a Gallegos y, finalizado el LAN regresaran en él a Palomar. En Marambio nuestra nodriza aguardaría el despegue en vuelo y nos formaría en cerrada, para comprobar de cerca como se comportaba el chaperío de la reparación en el aire.

Lo dicho por Regueiro había llegado a Marambio y los dos inspectores responsables de habilitar el avión para el traslado, pidieron hablar a solas conmigo. — Señor, no queremos discutir nada de lo que usted ha dispuesto, estamos de acuerdo en que se vuele con tripulación mínima, pero nosotros dos la integramos — me dijo uno de ellos — Somos los responsables de autorizar que el avión vuele, este es un vuelo de mantenimiento largo y, si estuviéramos en una situación normal, usted no objetaría

---

<sup>33</sup> Está formado por la vía de agua que circunda la Península Antártica y el grupo de islas que lo circundan y separan del Estrecho de Drake.

nuestra presencia a bordo — completó el otro. Antes que tuviera tiempo de abrir la boca para negarme, el primero argumentó — Además, por el esfuerzo con que hemos trabajado en estos días y el frío que chupamos, reclamamos el derecho de compartir la suerte de la tripulación.

Comprendí que era inútil continuar negándome e íntimamente conmovido y orgulloso por su actitud, los autorice a embarcar. Despegamos y el avión se comportó perfectamente, el otro Hércules cuando ganamos velocidad nos formó de farol<sup>34</sup> e informó que nada se movía. Alcanzado el nivel de vuelo previsto (FL 100, aproximadamente 3000 metros) y con nuestra niñera formándonos casi en cerrada, consulté con Vianna y por VHF le ordenó a los Chinook que regresaran a Marambio.

Resultó providencial y tal vez una de las mejores órdenes que haya dado en mi vida. Uno de los gigantescos helicópteros, comandado por el primer teniente o capitán Carlos Mario Stocco, ingresó a la meseta en vuelo normal, sobrevoló la plataforma de estacionamiento de aviones y desde allí, rozando el suelo y a paso de hombre, comenzó a desplazarse hacia el hangar donde los guardaban.

Algo falló en la sincronización de los rotores principales y las palas de ambos chocaron entre sí. El helicóptero cayó bruscamente, la tripulación resultó con heridas leves (creo que alguien se fracturó un brazo) y por puro milagro las palas, que desintegradas salieron en todas direcciones, no afectaron a nadie ni a nada.

Imagine el lector lo que hubiese pasado si la falla se hubiera producido cinco minutos antes. Nuestra escolta, a cargo de las comunicaciones por HF, no nos informó del accidente para evitarnos preocupaciones adicionales.

El vuelo bajo capa y con una espléndida visibilidad, nos permitía observar en detalle las aguas revueltas del siempre encrespado Estrecho de Drake. Por mi experiencia como piloto de aviones anfibios aprecié, por la cantidad de “ovejitas” — así solíamos mencionar en la jerga de los aviones Albatros a los copos de espuma de las olas - que la altura de las mismas debía ser no menor de cinco metros y la velocidad del viento de más de treinta nudos (alrededor de cincuenta kilómetros).

Sobrepasado el Cabo de Hornos liberamos a nuestra nodriza y continuamos solos en vuelo directo a Palomar, pero manteniendo enlace con ellos en VHF. Antes de aterrizar en Río Gallegos nos notificaron, por frecuencia interna, que Pronósticos Palomar estaba previendo para nuestra hora estimada de arribo, el pasaje de un frente frío muy activo e importante.

Sin radar y con limitaciones estructurales, consultamos con los inspectores a bordo y decidimos arriesgarnos a un aterrizaje en Gallegos - que para nuestra fortuna estaba en uno de sus escasos días de poco viento — a esperar que, para la nueva hora prevista de llegada, el frente hubiese abandonado la zona capitalina.

El aterrizaje fue normal y con el avión detenido en pista los inspectores confirmaron que todo estaba en su sitio, luego rodamos a plataforma flanqueados por el camión de bomberos y la ambulancia que habíamos alertado por precaución.

Preparamos el avión para un eventual pernocte y un vehículo nos llevó a los casinos para que comiésemos, descansáramos y monitoreáramos desde allí, el avance del frente frío. Colaboraban en la tarea de marras, Pronóstico Palomar y la oficina meteorológica que el Servicio Meteorológico Nacional montaba en Río Gallegos para el apoyo de los cruces a Marambio.

\*\*\*\*

Despegamos con la totalidad del personal de mantenimiento alrededor de las 16:00 horas local, con Vianna en los comandos y la seguridad de que Palomar estaría operable

---

<sup>34</sup> A unos cinco o seis metros debajo nuestro y con su cabina de pilotaje a la altura de las puertas de paracaidista,

a nuestro arribo. Sobrepasada Bahía Blanca y ya avanzado el crepúsculo vespertino cambiamos por VHF nuestro Plan de Vuelo Visual a Instrumental.

Un cielo tachonado de estrellas, brillando por la ausencia de la polución característica de las zonas muy pobladas, daba marco adecuado a nuestro regreso. La escasa luz de la incipiente luna nueva y la noche muy oscura, contribuían a que la iluminación de los pueblos se destacara con nitidez en el horizonte lejano.

A nuestro frente, un poco a la derecha de la nariz del avión, y muy alejadas aún, refulgían las de mi Olavarría adoptiva; una de las primeras ciudades de la provincia de Buenos Aires en contar con alumbrado público de mercurio, gracias a la generosidad de Don Alfredo Fortabat, olavariense y dueño de la empresa Loma Negra.

A bordo disfrutábamos del vuelo y de la satisfacción del deber cumplido. Casi sobre la vertical de mis pagos, salió de sincronismo la hélice del motor número tres, cambiamos a “mecánica governol”, pero no mejoró.

Con dolor en el alma por quedarnos trimotores en condición de vuelo tan desfavorable, lo detuvimos colocándolo en “bandera” (La rotación de las palas se detiene y apuntan en la dirección de avance con lo que evitan ofrecer resistencia); la velocidad indicada se redujo un poco, pero el avión continuó comportándose con normalidad.

Solía decir un piloto de C-130 yankee que tuve como instructor de vuelo en la Lockheed - fábrica donde entre otros muchos aviones, aún se construyen los C-130 – excelente profesional y veterano de guerra de Vietnam: “En tiempos de paz, solo hay seis cosas capaces de derribar un Hércules: las cuatro hélices, el sistema de aire a presión y un mal piloto”

Pese a nuestro tren de aterrizaje afuera y a que Tandil estaba más cercano, por lo liviano del avión, con Vianna y los inspectores decidimos continuar a Palomar. Por el motor en bandera y la posibilidad de tener problemas en este segundo aterrizaje, otra vez tuvimos que alertar a los Servicios Concurrentes al Vuelo.

Con el avión detenido repetimos el procedimiento de control en pista ejecutado en Río Gallegos. Debido a lo avanzado de la hora, nuestro comité de recepción fue, además del camión de Bomberos y la ambulancia - que nos flanquearon durante el tramo final del aterrizaje y nuestro lento desplazamiento posterior - el mecánico de turno y el chofer del vehículo de tripulaciones interno, que nos aguardaban con mucha paciencia en el lugar de estacionamiento.

En una plataforma aún anegada por la lluvia caída hasta pocas horas atrás, nos despedimos con un abrazo y mutuas felicitaciones por haber rescatado de la fría y lejana Antártida al gigante herido. Atrás habían quedado las vicisitudes de un largo vuelo y el TC-67, estaba de vuelta en casa, a salvo de mayores contingencias y en el lugar indicado para su recuperación operativa.

Al día siguiente me presenté a mi nuevo jefe de Brigada y, pese a que ni siquiera hizo mención a la recuperación del avión<sup>35</sup>, salí de su oficina convencido de que esa había sido una de las tareas más significativas en las que había tenido la suerte de participar durante mi periodo de actividad en la Fuerza Aérea. ¡Y aún lo creo!

---

<sup>35</sup> Si bien la tripulación sólo tuvo la satisfacción del deber cumplido, si hubo una felicitación (muy merecida) por Orden del Día de la Brigada para el personal militar y civil que intervino en la reparación en Antártida. Ellos fueron: SA Domingo Marafio; S Aux. Raúl Barcia; CP Delfino Fretes; CP Ricardo Camino; CP Domingo Andrada; SOR I Pedro Dellagiovanna; SOR I Miguel Asimundi; SOR II Liberato Rizzi; TEC I Roberto Rodríguez; TEC I Horacio Rodríguez; TEC I Miguel Petruccelli; TEC I Omar Freire; TEC I Emilio Fleckenstein; TEC I Roberto Maceratesi; TEC I Raúl Lize; TEC I Eduardo Castiglia; TEC I Ernesto Howling; PPM II ½ Rolando Rodríguez; PPM II ½ Alberto Cimino; PPM II ½ Roberto Rinardelli; PPM II ½ Juan C Vassie; PPM II Cataldo Bongiorno

**PARTE II**

**PREPARATIVOS Y APRESTOS BELICOS  
DEL MES DE ABRIL**

## CAPITULO 6

La recuperación de Malvinas fue planificada, en sus comienzos, como una operación de la Armada y adoptada por la Junta Militar, responsable de la conducción política del país. No me consta que el motivo hubiera sido exclusivo de la política internacional; pese a que se arguye que se estaban por cumplir 150 años de ocupación británica al cabo de los cuales prescribirían nuestros derechos soberanos. Lo que no puede negarse es que descomprimió la política interna, creando un ambiente de júbilo generalizado. Una Plaza de Mayo desbordante de gente enfervorizada, así lo prueba.

La Operación “Virgen del Rosario” - cuyo nombre según dicen fue sugerido por el entonces teniente coronel Seineldín - pone en primer plano a la Santísima Virgen y al Rosario, que estuvieron presentes a lo largo de toda la contienda llevados por quienes combatieron en Malvinas, sin distinción de jerarquías ni Fuerza y como advocación y devoción, fomentada en todos los casos por los capellanes castrenses que cumplieron un rol sobresaliente.

Tal vez el más destacado haya sido el padre Vicente Martínez. Este sacerdote fue el primero en llegar y el último en irse junto con el padre Pacheco, capellán de la Fuerza Aérea que permaneció en Malvinas confortando a los prisioneros de guerra y compartiendo sus penurias. Martínez tenía a su disposición un helicóptero, que le permitía desplazarse rápidamente de un lugar a otro. De este modo llegó a celebrar hasta ocho misas en un mismo día.

Según su testimonio, una vez ocupada la isla, en la cabecera del aeropuerto se enterró un rosario y se puso la pista bajo la protección de la Virgen. “*Los ingleses le tiraron 1.200 toneladas de bombas y ninguna le dio hasta el fin de la guerra, que estuvo operable*<sup>36</sup>. *El último avión salió de esa pista el 13 de Junio a las 20 horas*”.

En el caso particular de la Fuerza Aérea operando desde el continente, los pilotos de combate llevaban en sus cuellos los santos rosarios y los transporteros los escapularios y estampitas distribuidas de modo generoso por nuestro jefe de Grupo Aéreo comodoro Jorge Francisco Martínez.

El que vuela se siente siempre un poco más cerca de Dios que el resto de los mortales, ya que la libertad que otorga el desplazarse por las alturas, además de apasionarlo, conlleva riesgos que no tiene el que trabaja en una oficina. Bien decía Winston Churchill “*El aire es una celosa, exigente y en extremo peligrosa amante. Una vez bajo su influjo, la mayoría de sus amantes le son fieles hasta la muerte, que no siempre llega a edad avanzada*”. Esta es una verdad muy grande en el caso de una guerra, donde siempre está lista la famosa “Barca de Caronte”.

En el planeamiento de la recuperación, por orden de la Junta, intervinieron los tres oficiales superiores más antiguos de cada una de las tres FFAA, con lo que el secreto fue absoluto. **La operación era sencilla, duraba sólo tres días y consistía en reemplazar las autoridades británicas por argentinas e izar el pabellón nacional sin derramamiento de sangre anglosajona; tomar prisioneros a los marines que custodiaban las islas devolviéndolos a su país de origen de inmediato, sustituyéndolos por una fuerza equivalente.**

Recuperadas las islas se había planificado replegar el grueso de la Fuerza de Tareas, obligando a Gran Bretaña a negociar en el seno de Naciones Unidas. Como sabemos, el objetivo fue logrado a costa de la vida del capitán de fragata (Post Morten) Pedro Giachino, nuestro primer héroe de esta guerra, y las heridas de su segundo. El

---

<sup>36</sup> En realidad, la primera bomba lanzada desde el Vulcan en la madrugada del 1° de mayo afectó la margen sur, pero es muy acertado decir que la Santísima Virgen cumplió su rol de Protectora con creces.

propósito inicial se desvirtuó rápido, pero el análisis de los porqués no es materia de este libro.

\*\*\*\*\*

Había que preparar a los medios (personal y material) intervinientes y, en el caso de la Fuerza Aérea la operación le fue comunicada en Palomar - a principios de marzo y con orden formal de preservar el secreto - a unos pocos responsables de llevar a cabo lo planeado en la fase Asalto del Plan Aries 82.

Sabíamos lo que haríamos y donde, pero no cómo ni, mucho menos cuando; presumíamos que sería en poco tiempo debido a la orden de mantener disponibles y en servicio, la mayor cantidad de aviones C-130.

En la lista de “enterados” estábamos el jefe de Brigada, brigadier Enrique Valenzuela; el jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo, comodoro Jorge F. Martínez; el jefe del Grupo Técnico 1, comodoro Enzo Cols; mis tres capitanes, Víctor Borchert, Rubén Martel y Roberto Cerruti, los auxiliares especializados del Escuadrón Hércules, SM (R) Salvador Giliberto y SM (R) Raúl Linder y yo.

\*\*\*

Para disponer en simultáneo - y con la mayor cantidad de horas disponibles - los seis C-130 cargueros<sup>37</sup> y los dos KC-130, el jefe del Grupo Técnico 1 modificó el cronograma de inspecciones anual previsto, parando algunos aviones e intensificando el empleo de otros. La información en los partes diarios de material al Comando de Operaciones Aéreas (COA) y al Comando de Material (CM) se alteró acusando fallas que evitaban su empleo. Con este arbitrio, burdo pero efectivo, preservamos las horas de vuelo utilizables y los aviones se mantuvieron al 100% de su capacidad operativa.

No fue gratis; el COA vio resentida su labor en materia de satisfacción de requerimientos operativos propios y de Ejército. Ellos y el CM no entendían la causa de tantas fallas y el comodoro Cols, se vio en figurillas para dar explicaciones convincentes. La presión se hacía notar en los distintos niveles de conducción y hasta yo recibí llamados del edificio Cóndor, preguntando que virus de súbita inutilidad nos aquejaba.

La tarea del Grupo Técnico fue muy eficiente y, pese a los tirones de orejas, hasta el derribo del TC-63 mantuvimos casi siempre los ocho aviones disponibles en servicio. Recién cuatro días antes de finalizar la guerra, el TC-61 fue trasladado a Palomar para Inspección Mayor, sobrepasado en varias horas de servicio.

\*\*\*\*\*

Las tripulaciones del Escuadrón eran suficientes para un empleo normal, pero no así para sostener un esfuerzo intensivo como el que preveíamos se avecinaba, si las cosas se complicaban, como en realidad sucedió. En los dos años previos una importante cantidad de pilotos de excelencia había pasado al Sistema de Armas B-707 o dejado de volar Hércules, por su ascenso a oficiales superiores o por haber sido destinados al extranjero. El reemplazo se efectuó seleccionando e incorporando una cantidad equivalente de pilotos Etapa II y por alumnos que aún no estaban listos para ser promovidos.

Necesitábamos acercarnos a un factor de planeamiento de dos tripulaciones por avión y ordené a Borchert y Martel - los instructores de vuelo asignados al Escuadrón - apurar los patrones de doble comando y poner cuanto antes a los alumnos a mi disposición para inspección de habilitación a Etapa II.

A los que estaban en condiciones de ser promovidos a primeros pilotos (Etapa III), les fijamos fechas para el examen teórico. La duración del mismo era de tres a

---

<sup>37</sup> Recordemos que el TC-67 se encontraba en reparación luego del accidente en Marambio.

cuatro horas, pero esta exigencia, además de ser la más dura del proceso, daba seguridad a la operación de la aeronave y permitía continuar aprovechando los vuelos como clases adicionales.

De nuevo aparecía aquí la premisa que rigió mi vida profesional y personal: “predicar con el ejemplo”. Para hacer preguntas era necesario conocer a fondo el tema tratado, porque si no eran respondidas, era necesario explicarlas con la idoneidad que sólo da el conocimiento profundo.

Superado este escollo, el examen práctico incluía un vuelo de navegación, donde el candidato era observado en sus decisiones como supuesto comandante de aeronave<sup>38</sup> y un vuelo local donde se practicaban todo tipo de emergencias y procedimientos, mezclados con preguntas en el momento más inoportuno, al mejor estilo del empleado por mi instructor de vuelo en C-130, Julio Domínguez Colman.

\*\*\*\*

Estos vuelos, casi secretos para el COA, también sirvieron para habilitar y promover mecánicos y auxiliares de carga y despacho. La seguidilla de alumnos pilotos habilitados como Etapa II o Etapa III - que según la tradición debían pagar un copetín del que participaban incluso las autoridades de la Brigada - hizo que algún guasón irrespetuoso, colgara en la entrada del Escuadrón un cartel con la inscripción “Caño 14” que, por supuesto, permaneció expuesto mientras duraron las inspecciones.

Nos faltaba un mecánico de vuelo para completar quince tripulaciones fijas y, con un poco de remordimiento de conciencia, le pregunté a Aguirre – contratado como Personal Civil en calidad de profesor de Materiales y Equipos, igual que Giliberto (y que nada sabía de lo que se avecinaba) - si aún quería volar. Aceptó encantado y le extendí una autorización para que retirara su equipo de vuelo.

Por Orden del Día del Grupo Aéreo quedó confirmada su nueva condición de tripulante y luego de un par de vuelos lo habilitamos como segundo mecánico y “disponible” - según él - para volar al extranjero en condición de tal.

Así se equiparó, en su condición de civil contratado autorizado a desempeñarse como tripulante, con el SM (R) Raúl Linder Auxiliar de Carga y Despacho, con el SM (R) Salvador Giliberto y con el SP (R) Carlos Bill, mecánicos de vuelo y especialistas experimentados como él.

Designamos tripulaciones fijas colocando los pilotos más experimentados con los copilotos recién habilitados y a los noveles comandantes con los que estaban próximos a serlo; con los mecánicos y los auxiliares de carga y despacho hicimos lo mismo, logrando un nivel profesional homogéneo y la máxima seguridad operativa.

En un exceso de perfeccionismo, a los que tenían experiencia probada en sus respectivas Etapas, los ubicamos tratando de fuesen amigos o compañeros de promoción o que, al menos, no tuvieran problemas de relaciones humanas que afectaran su funcionamiento como equipo.

Estos detalles no eran ni son tenidos en cuenta a la hora de integrar tripulaciones en tiempos de paz; lo normal es constituir las de acuerdo con la disponibilidad de personal. Siempre hay excepciones y, en mis épocas de segundo piloto, yo solía ser una de ellas, tanto por mi antigüedad como oficial jefe como por mi afinidad con algunos comandantes “exigentes”.

\*\*\*\*

---

<sup>38</sup> Solía decir, con justa razón, un viejo piloto de Línea Aérea con más de 19.000 horas de vuelo, amigo mío. “El criterio de Comandante de Aeronave es el mismo para un modesto PA-11 que para un gigantesco Jumbo, lo que varía es el aprovechamiento de los elementos que uno y otro ponen a disposición del piloto al mando”

A mediados de marzo ya nos habían confirmado que la Operación de Asalto Aéreo sería por aterrizaje y que la Armada haría un desembarco previo de comandos y buzos tácticos. Su tarea: detener las autoridades, tomar prisioneros los marines que defendían la guarnición y asegurar la libre operación de los aviones de transporte en la pista de aterrizaje.

Con este dato nos abocamos, en coordinación con nuestro Departamento Operaciones, a la planificación de un puente aéreo según la modalidad de “Vuelo en el corredor”, que aseguraba la no saturación del aeródromo de llegada espaciando los despegues para permitir un flujo ininterrumpido de llegadas y salidas.

Se tuvo en cuenta la velocidad de los diferentes tipos de aeronaves, clase de carga transportada y tiempo estimado de descarga, en especial por no contar en ese momento en MLV con una TAC dotada de los elementos necesarios para ser operativa. Esto, unido a que la plataforma existente, por sus reducidas dimensiones a duras penas permitía el estacionamiento simultáneo de dos Hércules y un F-28; era el cuello de botella de la Operación.

Para nuestra fortuna, en Puerto Argentino aún se encontraban apiladas las placas de aluminio con que se había construido la primera pista de Puerto Stanley<sup>39</sup>. El Grupo 1 de Construcciones de la Fuerza Aérea, luego de que la Junta Militar adoptara la resolución de permanecer en las islas, construyó con ellas una plataforma más grande.

\*\*\*\*

Completadas las tripulaciones continuamos cumplimentando los pocos vuelos que podía ordenarnos el COA. Pese a que el plan ARIES 82 establecía la entrega por aterrizaje, citamos a los adscriptos en varias tandas para un refresco general de PEC con la excusa que el Escuadrón participaría en el sur del país, en un ejercicio operativo de gran envergadura con Ejército. Como el lector recordará, los dos últimos se habían realizado en Córdoba y en la precordillera.

El Departamento Operaciones de la Primera Brigada Aérea El Palomar - llamado a transformarse a futuro en el Comando Aéreo de Transporte (CAT) (a medida que pasaron los días se fue ampliando el espectro de “informados”) - comenzó a recibir y procesar los requerimientos de transporte de Ejército y Fuerza Aérea para el Día D, D+1 y D+2 que, repito, eran los únicos planificados.

Se ejecutarían treinta y tres tareas predispuestas y fue tiempo de hacer intervenir a los jefes de los tres Escuadrones restantes, para que se enterasen de la cantidad de aviones con que participarían y la tarea a cumplir. Así pudieron, como nosotros, designar las tripulaciones más aptas.

En la fase Asalto Aéreo a realizarse el Día D, participarían cuatro C-130 H para el traslado de personal y material, un KC-130, cinco F-28 MK 1000 para transporte de personal, un F-27 como avión complementario del KC-130 en tareas de Búsqueda y Salvamento y un G-II Guaraní, como avión de enlace.

El Día D el indicativo de la totalidad de las aeronaves intervinientes sería Litro; nunca supe el porqué del mismo, ni quien lo seleccionó. Por mi condición de jefe de Escuadrón, suponía ser el comandante del Litro Uno; para mi sorpresa, resulté el primer piloto de Beltramone.

Presenté mi queja formal al jefe de Grupo Aéreo y me aclaró que le había sido ordenado por el COA. No fui más allá por mi muy buena onda con el “Pata”, que arrancaba en mi iniciación como antártico y, además, había aterrizado hacía poco tiempo en Malvinas (creo que esa fue la razón con la que justificaron su inclusión).

\*\*\*\*

---

<sup>39</sup> Puerto Argentino

El 29 o 30 de marzo supimos que la recuperación se efectuaría el 2 de abril, si, como estaba previsto, la meteorología acompañaba. Citamos a las tripulaciones designadas, para una Reunión Previa al Vuelo en las primeras horas de la tarde del primero de abril.

Les avisamos que el operativo sería en la zona de Comodoro Rivadavia y Río Gallegos y que debían traer ropa para cuatro o cinco días. Los que sabíamos, en nuestras casas dijimos exactamente lo mismo; en mi caso me despedí de mis tres pequeños hijos y de mi mujer, con un par de besos más que de costumbre.

El comodoro Martínez, asistido por el capitán Cerruti y por Ardizzoni, efectuó la Reunión Previa al Vuelo (RPV) donde se brindaron los detalles de la operación a ejecutar desde la IX Brigada Aérea con asiento en Comodoro Rivadavia. Con el Gringo Borchert y Martel nos habíamos sentado a un costado, para ver las caras de los tripulantes al escuchar que participarían en la recuperación de Malvinas. Sin excepción, fue de sorpresa y entusiasmo.

A partir de ahí se transformaron en esponjas, absorbiendo cada palabra del jefe de Grupo y permanecieron así hasta que la reunión finalizó. La advertencia final estuvo referida a la prohibición de comentar lo escuchado con personal ajeno a la operación y a hablar por teléfono con la familia. Al entrar, les habíamos dado a los comandantes la nómina de su tripulación, el avión asignado y el horario de despegue.

Terminada la RPV las tripulaciones se reunieron para recibir las órdenes particulares de sus comandantes de aeronave, luego los mecánicos y auxiliares de carga y despacho fueron a preparar los aviones. Los pilotos y navegadores a retirar la documentación y realizar los trámites que preceden a un vuelo; otro tanto sucedió en los demás Escuadrones.

Terminado el papeleo, los que despegaríamos de inmediato nos dirigimos a la plataforma de estacionamiento de aviones. Si mal no recuerdo, para velar la información de movimiento a nuestros vecinos trasandinos, esa misma tarde comenzamos a usar en nuestros planes de vuelo, matrículas civiles.

Llegamos a Comodoro Rivadavia poco después de finalizado el crepúsculo vespertino, tres C-130 H y dos birreactores F-28; pasada la medianoche arribaron otro Hércules carguero y el KC-130 y poco después lo hizo el resto de los aviones.

La IX Brigada Aérea, iluminada a pleno y con sus plataformas cubiertas de aviones estacionados, tenía en esa madrugada un movimiento mucho mayor que el registrado en un día cualquiera de actividad normal.

Poco a poco comenzaron a ingresar al aeropuerto las distintas unidades de Ejército que participarían en la Operación Rosario. Ellas eran el Regimiento de Infantería 25, la Compañía de Ingenieros de Combate 9 y personal del Comando de la IX Brigada de Infantería que serían aerotransportados a Malvinas. Poco antes de las cuatro de la mañana, en los cargueros comenzó el embarque de los vehículos que serían empleados en las islas de acuerdo con lo planificado.

\*\*\*\*

Encabezando el Vuelo en el Corredor despegamos en el Litro 1 a las 05:15 horas, con un retraso considerable respecto a la hora inicial prevista. A bordo se encontraban un general y un coronel, que fueron invitados por Beltramone a viajar en la cabina de pilotaje, unos cuantos hombres de Ejército y nuestro Grupo de Operaciones Especiales (GOE) que completaría, en caso necesario, la toma del aeropuerto. Además, un jeep asignado al general.

Los despegues de los C-130 estaban previstos con intervalos de una hora y el tiempo de vuelo calculado en una hora y cincuenta minutos; el de los F-28 en una hora y cinco minutos. Tanto el control general de la Operación como el del tráfico aéreo estaban a cargo del buque insignia, que era una de nuestras fragatas tipo 42.

Precisamente ellos nos ordenaron por VHF demorar el aterrizaje hasta que la pista estuviera libre de obstáculos; los otros Litros redujeron su velocidad o demoraron el despegue.

La espera en las proximidades del aeropuerto fue larga, pero no aburrida. Por una parte, el circuito hipódromo<sup>40</sup> que efectuábamos con rumbo este-oeste tenía un cumulito estacionado en el extremo más alejado de las islas que nos “sopapeaba” en cada ocasión en que nos metíamos en él. Por la otra, nuestro mecánico Juan Rydzik - empedernido radioaficionado y dueño de un equipo portátil que abarcaba distintos tipos de frecuencia - había logrado interceptar en banda ciudadana a una dama que, al menos en apariencia, coordinaba la defensa de la milicia voluntaria de los isleños.

Supimos que estábamos cerca del aterrizaje cuando la escuchamos decir algo a parecido a — Ya les hemos dado suficiente trabajo a los “argies”<sup>41</sup> como para justificar nuestro honor de británicos. Regresemos a casa a descansar y tomar te bien caliente — frase que nos tranquilizó porque no es bueno que los civiles se involucren en acontecimientos bélicos, en especial cuando se pretende evitar derramamiento de sangre.

Poco después autorizaron el aterrizaje y sabiendo que en final pasaríamos muy cerca del faro del cabo Pembroke<sup>42</sup>, consulté si había sido tomado — Afirmativo, ya ondea en él la bandera argentina — fue la orgullosa respuesta del radio operador de la fragata.

Por el Public Adress avisamos al Grupo de Operaciones Especiales y a nuestros pasajeros que todo estaba bajo control y que el aterrizaje sería normal. La tensión del presunto e inminente combate se disipó y volvieron las sonrisas.

En tierra estaban los buzos tácticos de la Armada que nos habían despejado la pista. Uno de ellos, con su arma terciada a la espalda y el traje de neopreno colocado, se me acercó al verme encender un cigarrillo — Señor, disculpe que lo manguee, pero ¿me haría la gauchada de convidarme un pucho y fuego? Hace rato que me muero de ganas de fumar pero, como ve, no tengo demasiados bolsillos donde ponerlos — le dio una larga pitada y me lo agradeció. Me despedí de él con una afectuosa palmada de aprobación y merecida felicitación por la tarea realizada.

Aún se combatía en la ciudad y desde el aeropuerto escuchábamos claramente un nutrido intercambio de disparos de armas automáticas. La Patria estaba cosechando un nuevo héroe contemporáneo: el capitán de corbeta Pedro Giachino.

No sé si motivado por la lucha, o por mis ganas de colaborar en algo o con alguien, vi que el general y el coronel descendían del avión cargados con sus portafolios y sendas bolsas de equipo de gran tamaño; me acerqué y me ofrecí a llevárselas hasta el vehículo que habíamos traído.

No me dijeron ni gracias; casi habíamos llegado cuando vi al coronel ensuciarse las manos con tierra y pasárselas por la cara y el uniforme; terminé de saturarme al escucharlo aconsejarle al general hacer lo propio — “Mi general, aún combaten y no podemos llegar limpios al pueblo”.

Antes de que terminara de calentarme - e hiciera algo de lo que me arrepentiría por largo tiempo - me les adelanté y parándome frente a ellos para que vieran mis “tiras”<sup>43</sup> en la campera de vuelo, dejé caer las bolsas. Sin saludarlos ni pronunciar palabra, di media vuelta y me alejé. Supongo que por vergüenza, no me llamaron.

---

<sup>40</sup> Llamado así por su similitud con la pista de carreras de caballos.

<sup>41</sup> Denominación despectiva con la que se referían a nosotros.

<sup>42</sup> San Felipe.

<sup>43</sup> Insignias de grado o jerarquía.

Cuando aterrizamos de regreso en Comodoro, apareció en poder de uno de los tripulantes la bandera que habitualmente se izaba en el Aeropuerto. La tripulación se sacó una foto con ella al pie del TC-68, nuestro avión. Creo que fue el jefe de Grupo quien protestó y nos recriminó diciendo que no era un trofeo de guerra, cosa muy cierta, pero el responsable le aclaró que la había traído como recuerdo de la patriada.

No sé si en ese momento o tiempo después se hizo cargo de ella el comodoro Roberto Federico Mela, único tripulante, según creo, que efectuó el primer vuelo de C-130 del dos de abril y el último en la noche del 13 al 14 de junio.

En esa misma condición de recordación fue traída el mismo día otra bandera, también sacada de un cajón del mostrador del aeropuerto, que pensé que era la que se encontraba en la secretaría de la jefatura del G1TA, los dos años en que me desempeñé como jefe de Escuadrón.

El brigadier Jorge Francisco Martínez, leyendo el borrador de este libro, me aclaró que esa bandera fue traída por un cabo primero que regresó al país como prisionero de guerra de los ingleses, sin que estos la descubrieran, entre sus ropas. También que la bandera que trajimos y con la que nos fotografiamos, fue donada por el comodoro Mela al Museo Histórico de la Escuela de Aviación Militar.

Esa fue la que vimos, varios años después, en el Casino de Cadetes cuando festejamos nuestras Bodas de Oro con la Fuerza Aérea. Fue un motivo adicional de orgullo para Rubén Cabanillas, Eduardo Servático y para mí, únicos voladores de “Chanchas” de la promoción durante la guerra.

## CAPÍTULO 7

Las tripulaciones de C-130 que volaron los Litro el día D, no eran las planificadas como fijas. Habíamos designado a los tripulantes de mayor experiencia, en particular en lo que hacía a pilotos y navegadores, en cuya selección primó la antigüedad, tanto jerárquica como en el Escuadrón, para evitar “ofendidos”.

Al filo del mediodía del 2 de abril, la Fase Asalto Aéreo del Plan Aries 82 había concluido con la excepción del Litro 4, un C-130 H que por fallas técnicas despegó recién alrededor de las seis de la tarde; transportaba, con demora, el radar móvil de Fuerza Aérea a la recién constituida Base Aérea Militar Malvinas.

Con las tripulaciones recuperadas del cansancio y las tensiones de más de veinticuatro horas de operación continuada, el Puente Aéreo siguió el día D+1. A partir del cinco de abril, en la jefatura de Escuadrón constituida en Comodoro Rivadavia, nos dedicamos a reunir las verdaderas tripulaciones y a asignarles un C-130 fijo cada dos tripulaciones, para el caso que se continuara volando fuera del Operativo Rosario.

Así llegamos a conocer el avión que volábamos, igual o mejor que a nuestros propios automóviles. Estábamos al tanto de sus mañas y “nanas” y sabíamos como solucionarlas o minimizarlas.

Nos preparábamos para una guerra y era necesario que siguieran operando hasta que, el mal tiempo o el agravamiento de la falla, nos dejaran descansando en tierra y a los técnicos trabajando a destajo. Esta medida permitió al Grupo Técnico dividirse entre Palomar y Comodoro y dedicarse con exclusividad a solucionar fallas privativas de vuelo.

\*\*\*\*

Si bien este libro trata acerca de mis vivencias como jefe de Escuadrón, he querido que también refleje, al menos en parte, el esfuerzo hecho por sus integrantes. Los datos sobre el Puente Aéreo<sup>44</sup> que se mencionan a continuación, han sido extraídos del libro “El Hércules en la Fuerza Aérea Argentina” del brigadier mayor (R) Rubén Oscar Palazzi.

En esos dos primeros días se volaron 259 horas para trasladar 1761 pasajeros y 272 toneladas de carga pertenecientes al Ejército y a la propia Fuerza Aérea. Entre el 3 y 4 de abril se replegaron a Palomar los aviones que habían intervenido en la recuperación de las Islas, con excepción de dos C-130 H y dos F-28 que permanecieron en Comodoro Rivadavia como componente de Transporte Aéreo de la recién creada Fuerza Aérea Sur (FAS).

La tarea principal consistía en satisfacer los requerimientos de transporte, de y hacia la BAM Malvinas, que surgiesen de las necesidades de las tropas desplegadas o de las nuevas autoridades. En un solo vuelo de estos cuatro aviones era factible trasladar alrededor de trescientos hombres con su armamento personal o, dependiendo de las dimensiones de la misma, entre cuarenta y cincuenta toneladas de carga.

En el interior de la Patagonia sur y en los aeródromos de la costa patagónica desde el mismo 1 de abril por la tarde, había comenzado a respirarse una atmósfera distinta debido al movimiento inicial de tropas y pertrechos confluendo hacia Comodoro Rivadavia.

\*\*\*\*

Adoptada, casi de inmediato, por la Junta Militar la decisión de “quedarse para disuadir”, el movimiento fue “in crescendo” Los distintos Grupos de Caza, Ataque y

---

<sup>44</sup> Son las operaciones que por razones geográficas u operativas (bloqueo naval o aéreo) no pueden ser efectuadas por modo terrestre o marítimo, mucho menos costosos por la cantidad de carga transportada en cada oportunidad.

Bombardero desplegaron sus Escuadrones a los lugares de asiento previstos. La Fuerza Aérea no estaba preparada para la batalla aeronaval que se avecinaba, ya que por doctrina le estaba vedada.

Sus bombas y espoletas eran aptas para el ataque a objetivos terrestres con el agravante de que, por su vetustez, podrían haber servido para atacar buques, también antiguos y con blindajes de acero, pero no a las modernas fragatas y corbetas donde el metal predominante era el aluminio.

Como la necesidad siempre tuvo cara de hereje, las diferencias doctrinarias desaparecieron y algunos pilotos de A-4B y C y M-V Dagger, recibieron clases teóricas de cómo atacarlas de sus pares de la Aviación Naval y también ataques simulados a una de nuestras fragatas 42, idénticas a las que deberían agredirse, sin obtenerse resultados superiores a un escaso 30% de posibilidades de sobrevivir al ataque de estos letales navíos positivos.

Como anécdota comentaré que como despedida los pilotos de Fuerza Aérea hicieron un pasaje rasante que *no fue detectado por el radar del buque; repetido el pasaje con igual resultado* surgió la fórmula de ataque utilizada durante el conflicto.

Volar por debajo del lóbulo de radar también permitió a los aviones de transporte de la Fuerza Aérea y de la Armada, burlar el bloqueo enemigo con éxito. Lo narrado en el párrafo anterior, tiene como objetivo ilustrar al lector no familiarizado con los avatares de la guerra de Malvinas.

\*\*\*\*

Hasta el 6 de abril inclusive, los medios de transporte aéreo de la FAA habían totalizado en la Zona del Interior (ZI), TOAS continental y Malvinas 540 horas de vuelo, a un promedio de 108 horas diarias, trasladando 3122 hombres y 600 toneladas de carga.

A partir del 7 de abril el Departamento Operaciones de la Primera Brigada Aérea de El Palomar se transformó en la sede del Comando Aéreo de Transporte (CAT) que satisfacía “per se” los requerimientos de la propia Fuerza Aérea efectuados por el Comando Aéreo Estratégico (CAE) y la FAS.

Las solicitudes de transporte de la Armada y del Ejército se procesaban en el Estado Mayor Conjunto (EMC), Organismo responsable de determinar la prioridad de traslado y si el mismo sería cumplimentado por modo marítimo o aéreo. Como sabemos, este último es más rápido, costoso y apropiado para trasladar cargas prioritarias y no demasiado voluminosas. Cuando se lo elegía, la orden era cumplimentada por el CAT.

Con aviones B-707 de FA y AA, 2 C-130 H, F-28 y F27 se trasladaban los medios<sup>45</sup> a Comodoro (asiento de los M-III, Escuadrón Fénix, C-130, F-28, F-27, G-II y DHC-6) ; allí eran reembarcados hacia los aeródromos de despliegue: San Julián (A-4C y Dagger), Santa Cruz (IA-58 Pucará), Río Gallegos (A-4B) y Río Grande en C-130 H, F-28, F-27 y G-II basados en Comodoro. Hacia la BAM Malvinas continuaban volando los dos C-130 H y los dos F-28 designados al inicio de las operaciones.

Tanto los escuadrones aeromóviles como la artillería antiaérea desplegaron a las bases de asiento asignadas por la FAS; aquí pudimos verificar el resultado positivo de las prácticas de carga y descarga comenzadas un año atrás.

El 7 de abril el EMC ordenó al CAT el traslado de la artillería de campaña de la Infantería de Marina, transportándose 370 hombres y 140 toneladas de carga en dos C-130H que operaron continuamente durante dos días entre Espora y Malvinas.

\*\*\*\*

---

<sup>45</sup> Personal y Material

Haré un “parate” en la fría estadística, para que el lector conozca la terrible depredación a que es sometido nuestro litoral marítimo desde hace bastante más de treinta años, por parte de flotas pesqueras asiáticas y españolas. Argentina, en conocimiento de ello ordenó, a principios de la década del ochenta, a la Armada y a la Fuerza Aérea, el control de nuestras doscientas millas náuticas.

Con los Hércules despegando de Palomar iniciábamos la tarea desde el lateral de Bahía Blanca, en un recorrido que llegaba hasta la Isla de los Estados y regresaba por la misma ruta, con aterrizaje en Río Gallegos para recarga de combustible; el tramo GAL PAL en invierno era nocturno. A la ida eran muy pocos los buques detectados en infracción, los sobrevolábamos a muy baja altura para fotografiarlos y por lo general eso bastaba para que pusieran rumbo a aguas internacionales.

La información de las novedades en materia de infracciones era radiada por HF a Palomar y/o al edificio Cóndor y llegaba en el día al Ministerio de RREE, que luego efectuaba el reclamo pertinente.

En la milla 210<sup>46</sup> aparecían en nuestro radar grandes conglomerados de buques de pesca congeladores y buques factoría, donde se procesaba, envasaba y etiquetaba el producto que era transferido en altamar a buques cargueros que los llevaban sin pagar un peso a nuestro país. En el invierno el regreso era nocturno por lo que era posible detectar que, al amparo de la oscuridad, invadían nuestra plataforma marítima continental.

\*\*\*\*

Le tocó en suerte a nuestra tripulación ser una de las que participó en el traslado de la artillería de campaña y comprobamos a simple vista que, a plena luz del día y aprovechando la circunstancia internacional, pescaban en el mar argentino tres o cuatro enormes flotas pesqueras. De noche el espectáculo era magnífico por la enorme cantidad de luces con que iluminaban su tarea; la luminosidad que irradiaban era varias veces superior a la de nuestros pequeños pueblos patagónicos.

Al día siguiente se concretó el desplazamiento del GADA 601, lo que requirió la ejecución de veintinueve vuelos de C-130H entre Mar del Plata y la BAM Malvinas; las tripulaciones que efectuaron la operación apreciaron lo mismo que la nuestra, pero en ese momento no estábamos con ánimo ni en condiciones de pensar en la protección de nuestro caladero<sup>47</sup>.

Para el 9 de abril se habían volado 1080 horas transportando 5780 pasajeros y 1140 toneladas de carga de distintos tipos. A partir del 13 comienzan a volar a MLV dos B-737 de AA a los que se suman aviones C-130 H, F-28, F-27 y un BAC 500 de AU.

Para evitar la congestión de aviones y vehículos en Comodoro Rivadavia, se agregó a Río Gallegos como segunda TAC de partida hacia Malvinas, aunque esta pista seguía siendo la única donde podían operar los aviones de transporte.

Desde un primer momento se ordenó el tráfico aéreo estableciéndose aerovías de ida y regreso, además de las coordinaciones necesarias para no saturar la TAC Malvinas, por ese entonces a cargo del capitán Juan Carlos Hrubik.

Pese a la eficiencia demostrada por el personal que la integraba, por lo complejo de algunas cargas en momentos pico hubo dos C-130 y dos F-28 descargando en la plataforma de estacionamiento, ya ampliada con las chapas de aluminio, otro Hércules haciendo lo mismo en la calle de acceso y un avión de Aerolíneas o de Austral descargando pasajeros en pista.

\*\*\*\*

---

<sup>46</sup> El Mar Argentino va desde la costa hasta la milla náutica 200. A partir de allí es de dominio internacional.

<sup>47</sup> Zona de pesca ubicada en el denominado Mar Argentino.

La Argentina antes de la guerra había adquirido 60 de vehículos AML Panhard H 90-F1, que fueron destinados a las unidades de exploración. Estaban equipados con un cañón de 90 Mm y montarlo sobre un vehículo de 5.500 Kg. de peso debe considerarse, aún hoy, todo un éxito para los diseñadores franceses.

Un hecho que pasó desapercibido durante la Guerra de Malvinas, fue la operación aerotransportada que en forma conjunta efectuaron el Escuadrón Hércules y el Escuadrón Panhard del Destacamento de Exploración de Caballería Blindada 181. El traslado de dos de estos carros de combate a Malvinas, fue la primera y única operación en que nuestros cuatrimotores de transporte táctico, trasladaron blindados en orden de combate<sup>48</sup>.

Los vehículos se cargaron en el sentido de marcha. Gracias a sus reducidas dimensiones cupieron sin dificultad en la amplia bodega del Hércules. Allí el personal de la TAC Comodoro Rivadavia, con la ayuda de las tripulaciones de avión y vehículos; los trincó al piso de la aeronave.

El peso de ambos vehículos no era mayor de las 12 toneladas por lo que una vez cargados quedaba suficiente espacio para cargar un tercero; no se realizó debido a la limitación de tonelaje impuesta, como en el caso de Marambio, por la escasa longitud de pista.

Más tarde, por vía marítima, arribaron otros dos vehículos de este Escuadrón, que se sumaron a los diez ya existentes en las Malvinas. En total doce Panhard, tripulados por dos oficiales, doce suboficiales y trece soldados, conformaron la reserva blindada de las fuerzas que guarnecieron Puerto Argentino; recibieron su bautismo de fuego el primero de mayo y entraron efectivamente en combate el 12 de junio - oportunidad en que sufrieron heridas de distinta consideración - cinco de los 27 tripulantes.

\*\*\*\*\*

La amenaza de los submarinos británicos hizo que, para protegerse, ingresara en Puerto Deseado el buque mercante ELMA Ciudad de Córdoba transportando pertrechos de gran peso y volumen que equipaban a las unidades de la Brigada de Infantería III desplegadas en las islas. La maniobra de ataque fue deficiente y embistió el muelle rompiendo su proa.

Debido a la poca longitud y escaso valor soporte de la pista, los C-130 solo trasladaron desde ella a Puerto Argentino, elementos de escaso peso y volumen, el resto de los materiales transportables por vía aérea se llevó en camión a CRV, pero el grueso de la carga quedó a bordo del buque. Esta carencia afectó la capacidad operativa de esa Gran Unidad de Combate, al privarla de su armamento pesado.

\*\*\*\*\*

Para minimizar inconvenientes y saturación de tráfico en MLV, el CAT destacó un ECTA (Elementos de Control de Transporte Aéreo) a Comodoro Rivadavia, acorde con las necesidades. Estaba integrado por un CCC (Centro Coordinador de Cargas), un órgano Operaciones, un POTA (Puesto de Operaciones de Transporte Aéreo), un escalón de apoyo técnico y una TAC (Terminal Aérea de Cargas) reforzada con los elementos de la TAC de la Unidad.

Desde el 18 al 29 de abril, gracias a la febril actividad del CAT, dueño de los únicos medios capaces de operar en las islas debido al bloqueo marítimo, las plataformas, playas de estacionamiento y alrededores de la IX Brigada Aérea estaban atiborrados de vehículos, en especial camiones esperando descargar.

La no saturación de la pista de la BAM Malvinas obligó a ejecutar una exhaustiva y agobiadora tarea de coordinación, en especial con la Armada, que por tener

---

<sup>48</sup> Con carga completa de proyectiles, granadas fumígenas, etc.

medios aéreos desplegados en esa pista y unidades de Infantería de Marina, operaba en su apoyo con sus propios aviones de transporte.

Para que el lector mesure el esfuerzo realizado, entre el 19 y el 25 de abril se realizaron 91 vuelos de C-130, 74 de F-28, 36 de B-737 y 4 de BAC 500. Se volaron 706 horas transportando 2844 pasajeros y 1544 toneladas de carga, con un promedio de 29 vuelos diarios<sup>49</sup>.

Arribados a MLV, los usuarios debían trasladarse por sus propios medios a sus posiciones de combate, no siempre cercanas a la pista. Nuestros helicópteros Chinook y Bell 212 colaboraron con sus similares de Ejército trasladando personal y material a los lugares previstos por los mandos de la Fuerza en cuestión.

Además del JP1 que tenía almacenado LADE para su uso en la Planta de YPF y el que llegó a trasladarse por modo marítimo, los Hércules que despegaban a MLV lo hacían completos de combustible, siendo “ordeñados” del excedente en el aeropuerto para emplearlo en el material aéreo basado allí.

Cuando Hrubik dejó la TAC y se integró a nuestra tripulación el sistema se desajustó un poco, por falta de experiencia de su reemplazante y comenzamos a tener inconvenientes para transferir el JP1. Si los recipientes donde se almacenaba no estaban listos al arribo del avión, se congestionaba la plataforma y el comandante de aeronave afectado, le tiraba las orejas y algo más al responsable de la maniobra.

Como es lógico esto no nos hacía demasiado populares con la gente del aeropuerto, pero debe interpretarse dentro del contexto de aprovechar a efectuar la mayor cantidad de vuelos antes de la llegada de la flota británica y la consecuente imposición del bloqueo aéreo.

---

<sup>49</sup> En sus épocas de mayor actividad, con cinco compañías aéreas operando, Mar del Plata contabilizó 32 vuelos diarios, lo que nos permite imaginar el esfuerzo realizado por las tripulaciones y el personal de apoyo en tierra.

## CAPÍTULO 8

El teniente general Galtieri visitó Malvinas y a su regreso a Comodoro Rivadavia ordenó el traslado, por vía aérea, de un Roland de Ejército para contribuir a la defensa antiaérea del aeropuerto. Este Sistema de Armas contaba con un shelter que oficiaba de central de tiro y lanzador de misiles antiaéreos, un semirremolque o Dolly que lo transportaba de un sitio a otro y una unidad tractora (camión) que le suministraba todo lo necesario para que el sistema funcionara. A diferencia de los adquiridos por Fuerza Aérea, que aún no habían llegado al país, no estaba previsto para ser transportado en vuelo.

En el momento en que el camión que trasladaba el equipo llegó a Comodoro Rivadavia, yo estaba en uno de los habituales vuelos a Malvinas. Por orden de Martínez, el “viejo” Linder, nuestro auxiliar especializado en cargas del Escuadrón, lo examinó y midió dictaminando que no era transportable en C-130, ya que su ancho excedía el de la cabina de carga.

Como jefe de Escuadrón, no me quedé conforme con incumplir una orden tan operativa e importante, pero para no herir la susceptibilidad de mi colaborador ni despertar falsas expectativas, sin hacer comentarios fuimos con mi tripulación y con el teniente primero que lo tenía a cargo, a convencernos de la imposibilidad de llevarlo; acertó a pasar por allí el suboficial auxiliar Carlos Nazzari y le hice señas para que se acercara.

Lo primero que me dijo cuando le pedí que nos diera una mano fue — Señor, usted quiere que el “viejo” me mande de vuelta a Guaraní.<sup>50</sup> — No se caliente que nos echará juntos, son cuatro o cinco centímetros los que sobran, veamos si con la ayuda del teniente primero podemos eliminarlos.

No sé si la intuición o el aviso de alguien trajo a Linder al Roland. Con cara de pocos amigos preguntó — ¿Qué pasa señor, no me tiene confianza? Si lo meten le confiero el diploma de Auxiliar de Carga y Despacho “Honoris Causa” — dijo sin disimular su bronca. — Le va a tener que agregar, como a las condecoraciones alemanas, Hojas de Roble y Diamantes; con menos no me conformo. Viejito, no se me enoje y dénos una mano que buena falta nos hace su experiencia — le apantallé el ego, con mi mejor sonrisa y tonito comprador.

Buena gente como era, no tuvo más remedio que aflojar e hizo su primer aporte constructivo preguntando — ¿Se pueden desmontar los blindajes laterales? — el teniente primero dijo que sí y ahí nomás los dejé, destornillador en mano, y fui a darle la buena nueva a nuestro jefe de Grupo.

Regresé al avión y ya habían sacado uno de los chapones blindados confirmando que el traslado era posible. Lo liberé a Linder luego de coordinar con él y el oficial de Ejército la secuencia del traslado, para que se la adelantara al comodoro y nos quedamos trabajando.

Con los datos transmitidos por nuestro “master” en cargas, Martínez le informó a la FAS y al CAT que cumpliríamos el requerimiento en tres vuelos: Primero el trailer (muy parecido y desarmable como el del Hospital de Campaña Reubicable)<sup>51</sup>, segundo el shelter que era el más pesado y voluminoso y sería cargado en mi avión y, por último, la unidad tractora (un camión MB nuevo y reluciente) que en apariencia era lo menos complicado.

\*\*\*\*

---

<sup>50</sup> Era el nivel de entrada de los ACD como tripulantes de a bordo.

<sup>51</sup> Al que en broma llamábamos “descartable” desde su llegada al país.

Alinear el sistema de doble riel del semi remolque del shelter con el del avión, resultó una tarea irrealizable para el conductor militar. Al quinto intento fallido me harté, ordené que suspendieran la maniobra para fumarse un cigarrillo y me fui a recorrer los camiones civiles, que aguardaban en las afueras de la plataforma su turno de descarga. Le conté el problema al chofer del más grande y largo que encontré y sin demasiado preámbulo le pedí que nos hiciera la gauchada de manejar nuestro “bebé”.

Asintió de buena gana y me siguió hasta el lugar donde estaba el camión militar; charló un minuto con el chofer para interiorizarse de la cabina y en una suave y sostenida maniobra de adelantamiento y posterior retroceso, con el único auxilio de los espejos laterales, colocó el camión en la posición correcta.

Cargamos el armatoste sin problemas y en retribución quise regalarle un paquete de cigarrillos importados recién abiertos, pero no lo aceptó; se fue a su vehículo luego de dejar enfrentado en otro C-130, el trailer en que se desplazaba el shelter.

Lo cargamos y casi de inmediato el avión despegó para Malvinas. Pensando que ya habíamos superado lo peor fuimos a almorzar con el teniente primero. Al regreso tuvimos la ingrata sorpresa de que la cabina del camión era más alta que la rampa y puerta trasera del C-130. Preocupados por el Roland no habíamos tenido en cuenta ese “pequeño/gran detalle”.

Ya estaba desmontado el sistema de doble riel del Hércules y con la anuencia de nuestro colega de Ejército, le desinflamos las ruedas delanteras a riesgo de llantearlas; seguía siendo demasiado alto. Era hora de decisiones y propuse que abolláramos la cabina a mazazos, se le atragantó la comida y casi le da un infarto; pensó un poco y paró el famoso huevo con el que dicen que Colón convenció a Isabel La Católica; su contrapropuesta fue que le sacáramos las ruedas delanteras y lo hiciéramos deslizarse por el piso ayudados por el motor y el guinche del avión.

Era una buena posibilidad y accedí cuando conseguimos cuatro tablones para proteger la chapa del piso de la cabina de carga; mientras ellos comenzaban la carga nosotros iniciamos los preparativos para el despegue destino MLV.

Previendo que si seguía habiendo dificultades se resistiría a maltratar a “su angelito” lo presioné — Camarada, cuando nosotros despeguemos Fuerza Aérea habrá cumplimentado el requerimiento del general Galtieri. Si la unidad tractora no entra porque usted no quiere deformarle el techo, la responsabilidad es suya. Espero verlos en Malvinas y que derriben muchos Harrier.

Aterrizamos sin novedad y con bastante componente de viento cruzado. En un costado de la plataforma y fuera de ella, nos aguardaba el semi remolque; casi podía oír los elogios para el Escuadrón, e íntimamente me regocijaba con la pulseada que le había ganado a Linder. Otra vez me adelantaba a los acontecimientos.

Hicimos la maniobra de retroceso para alinear ambos sistemas de doble riel, guiados por las precisas indicaciones del tano Fattore — Comandante, auxiliar. Estamos en la posición correcta pero el piso del avión está bastante más abajo que el del trailer — ¿Cómo puede ser? — pregunté extrañado. — Lo que pasa es que no tuvimos en cuenta el peso del shelter — me contestaron a dúo Fattore y Molina — Que idiota ¿cómo no me di cuenta? — No se caliente, que nosotros tampoco, veremos con Aguirre si hay algo que nos ayude a darle más presión a los amortiguadores — trató de consolarme Gili.

No encontraron nada y optamos por desinflarle las cubiertas al trailer hasta que quedó a la misma altura. Volábamos solos el TC-68 y a nuestro regreso del segundo vuelo del día — nunca pudimos hacer tres, por más que lo intentamos — preparamos el avión para pernocte, dimos las novedades del caso en Operaciones y nos fuimos al hotel de la ciudad, reventados pero felices.

A la mañana siguiente la tripulación que había llevado la unidad tractora nos contó que pese a los esfuerzos realizados, el teniente primero tuvo que bajar a mazazos los dos centímetros que sobraban. Nunca más me topé con él, pero supongo que la amargura de la capitulación se habrá mitigado con el alivio de no tener que responder por el daño causado al camión. También con el pensamiento de que, si lo querían ver “lindo” además de eficiente, serían los ingleses quienes tendrían que arreglarlo.

\*\*\*\*

Durante gran parte de abril y antes de que el mayor Alberto Luís Iannariello, amigo y vecino de departamento, asumiera su cargo en el aeropuerto, los pilotos, navegadores y algunos mecánicos de Hércules, subíamos a la torre de vuelo para charlar unos minutos, llevar diarios, algunas revistas y tomar un café mientras descargaban el avión.

La aproximación de la flota enemiga se convirtió en un hecho consumado, basado en la experiencia de nuestros hermanos cazadores me terminé de convencer de que para burlar el bloqueo deberíamos volar rasante y solicité a los responsables del control del tránsito aéreo en MLV, que nos permitieran hacerlo para familiarizarnos con el terreno a nivel mínimo.

No me autorizaran porque, según ellos, luego del primer “chumbo” nos borraríamos del mapa; me ofendí a muerte y aunque no discutí para evitar problemas y un escándalo, llegué a Comodoro mascando bronca y empacado como mula vieja y mañera.

Me reuní con los comandantes de aeronave que encontré, les conté el encontronazo y prohibí al Escuadrón pisar la TWR. Ordené que no le informásemos a Martínez para no preocuparlo con estupideces y seguimos proveyendo de diarios y chimentos, a la gente de la TAC que atendía los aviones.

\*\*\*\*

Ya en su cargo, Iannariello bajó a saludarme y a pedirme que anulara la orden impartida; le expliqué lo sucedido y me contó que varios creían que llegada la flota, quedarían abandonados a su suerte y los aviones de transporte dejarían de operar. También, que desde su llegada sólo estaban allí el comodoro Destri y él.

Cargamos con parte de los diarios y revistas que traíamos y subimos con Torielli y Hrubik a saludar al Cholo, mi viejo compañero de rugby de la Escuela de Aviación Militar. Al regresar a Comodoro levanté la restricción pero el nuevo status no duró demasiado por la llegada de la flota y la efectivización del bloqueo aéreo completando la Zona de Exclusión Total.

\*\*\*\*

En los 27 días que duró el Puente Aéreo, los aviones que participaron en él volaron 3.509 horas trasladando entre la ZI y el TOAS, 20.233 pasajeros y 6.367 toneladas de carga. En el mismo periodo se transportaron a Malvinas por modo aéreo 9215 pasajeros y 5008 toneladas de carga volando 1.929 horas con 452 aterrizajes, de las cuales 1678:50 horas correspondieron al Escuadrón I C-130 Hércules.

Fue posible por el profesionalismo y excelente comportamiento del personal de la IX Brigada Aérea, de la que tiempo después tuve el honor de ser su jefe; tal vez por ser mi último destino militar activo, guardo el mejor de los recuerdos de mi pasaje por ella.

Sin el apoyo de su gente en la vigilancia de acceso a los lugares de dispersión de los aviones, a las plataformas de estacionamiento de vehículos y al estricto control del tráfico vehicular, se hubiera visto muy dificultado el incesante e ininterrumpido movimiento interno de tropas y pertrechos.

El desplazamiento del ECTA a Comodoro Rivadavia y la eficiencia con que apoyó la operación continuada de los aviones de transporte, procedentes de la Zona del

Interior y de otros aeródromos del TOAS, permitió la operación H-24 minimizando los tiempos en tierra. Su oportuno desdoblamiento a la BAM Malvinas, que como dije durante gran parte de abril estuvo comandada por el capitán Juan Carlos “Dino” Hrubik - uno de los Etapa II recién habilitados y jefe de la TAC de la Primera Brigada Aérea - completó este cuadro de eficacia.

Alrededor del 20 reemplazó al capitán Roberto Perrotto, mi copiloto hasta ese momento<sup>52</sup>, entregando su cargo a los primeros tenientes Horacio José Alzamora, Rodolfo Yuse y Daniel Lambri, integrantes del ECCO que debieron actuar “de oficio” y aprender sobre la marcha.

Recibieron como dije, durante este proceso de aprendizaje acelerado, varios tirones de orejas por las demoras en la descarga. El 29 de abril se hizo cargo de la TAC Malvinas el capitán Guillermo Cardetti y con la iniciación de las hostilidades cuarenta y ocho horas más tarde, todo cambió.

La misión específica de los paracaidistas integrantes del ECCO, para la que estaban realmente preparados, consistía en infiltrarse detrás de las líneas enemigas para marcar una zona de lanzamiento (ZL) - asegurándola militarmente en caso necesario y dentro de sus posibilidades - dirigiéndonos a ella por radio y dándonos dirección e intensidad de viento en superficie.

Con esos datos el navegador calculaba el momento adecuado de solicitar la “luz verde” (que ordenaba abandonar el avión), permitiendo que la deriva producida por el viento hiciera que hombres y/o cargas aterrizasen dentro de ella.

Tanto en Darwin como en Bahía Fox quien marcó la Zona de Lanzamiento fue el primer teniente Rodolfo Yuse acompañado de un reducido grupo de sus colaboradores, trasladados en helicóptero desde Puerto Argentino. Para todos ellos mi agradecimiento y mis disculpas a Alzamora por los retos, no demasiado merecidos, dados por mis comandantes y por mí a su gente y a él.

Pese a mis entredichos iniciales con algunos de los integrantes del CIC, vaya también mi agradecimiento para ellos y en especial para los operadores del radar de Malvinas, a los que tantos pilotos de combate y tripulaciones de C-130 les debemos la vida. En el caso de las “chanchas”, sus anticipos respecto a la ubicación de fragatas, PAC y helicópteros enemigos estratégicamente ubicados para tratar de derribarnos, fueron de vital importancia.

Gracias a su eficacia y sus muy oportunos avisos, no fuimos descubiertos por las seis PAC que enviaron con ese fin, cuando con mi tripulación ejecutamos el primero de los “locos”, el 27 de mayo de 1982.

\*\*\*\*\*

En este rápido reconocimiento al valor de los integrantes de la Fuerza Aérea Argentina es imprescindible incluir a los que, destacados en tierra malvinera, se cubrieron de gloria en el día a día, incluyendo en su lucha el frío y las privaciones de todo tipo: los valientes tripulantes de Pucará, de helicópteros, el apoyo técnico de ambos, los artilleros antiaéreos, nuestras compañías de Seguridad y Defensa y, por supuesto, los integrantes de los distintos servicios y especialidades, incluidos los civiles y militares integrantes de la Red de Observadores Adelantados (ROA).

Debo asimismo mencionar el esfuerzo y contribución de Aerolíneas Argentinas y Austral en el transporte de carga y personal en la ZI y a las islas antes del comienzo del bloqueo aéreo y muy en especial la utilización de sus B-707 cargueros para el transporte de armamento donado por Libia, ya iniciadas las acciones de combate.

---

<sup>52</sup> Estos ajustes de tripulaciones dieron mayor flexibilidad al esquema inicial previsto. Perrotto pasó a volar en uno de los KC-130 alternándose con el copiloto designado.

Por solidaridad transportera, también un recuerdo afectuoso para las tripulaciones de los F-28 navales que, rompiendo el bloqueo, corrieron los mismos riesgos y, casi con seguridad tuvieron los mismos sustos nuestros.

Deseo destacar mi satisfacción y orgullo por haber tenido el honor de conducir al Escuadrón durante la guerra. Tengo la fundada esperanza de que la calidad, profesional, valor y hombría de bien de sus integrantes, les hayan permitido comprobar a quienes lo fundaron, que sus enseñanzas no cayeron en saco roto y dieron frutos adecuados.

Seis tripulaciones sobre quince, condecoradas por el Honorable Congreso de la Nación con la medalla “La Nación Argentina al Valor en Combate”, así lo demuestran. A ellas se agregarán próximamente, otras seis – las cinco que volaron en los “Locos” y la del C-130 bombardero – propuestas para esa distinción en el año 2010 por un grupo de legisladores de la Comisión de Defensa de la Cámara de Diputados.

**PARTE III**  
**LAS TRIPULACIONES FIJAS DE LA GUERRA**

## CAPITULO 9

Como dije, este es un libro de recuerdos de las operaciones ejecutadas por el Escuadrón I C-130 Hércules entre el 1° de mayo y el 14 de junio; sus actores serán identificados mencionando los nombres de los comandantes de aeronave, que figuran en primer término en cada una de las quince tripulaciones intervinientes. El comodoro Carlos Beltramone voló KC-130 los tres primeros días de mayo y regresó a LADE. El comodoro Roberto Federico Mela fue el único oficial superior que voló como tripulante durante todo el conflicto. El Cap Eduardo SENN integró alternativamente las tripulaciones N° 6 y N° 13 ejecutando con está última dos de los seis vuelos “Locos” realizados por el Escuadrón. Los paracaidistas de rescate que volaron en los KC-130, lo hicieron en varias tripulaciones al igual que los médicos y enfermeros que supervisaron la evacuación de 264 heridos graves.

Jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo Comodoro Jorge F. MARTÍNEZ

### TRIPULACIÓN N° 1

Vcom Rubén CABANILLAS  
My Adolfo MARTINEZ  
Vcom Adrián SPERANZA  
S A Juan RYDZIK  
S P Juan VOTTCHEVITCH  
S Aux Ricardo BRESSAN  
S A Roberto PAJON  
S P Bernabé PLACENCIA  
S Aux Jorge LANZANI

### TRIPULACIÓN N° 2

Vcom Alfredo A. CANO  
Cap Juan C. HRUBIK  
Vcom Eduardo SERVATICO  
My Carlos TORIELLI  
S M (R) Salvador GILIBERTO  
S M (R) Guillermo AGUIRRE  
S Aux Eduardo FATTORE  
S A Néstor MOLINA DIDIO  
S P Roberto CARAVACA  
S A LuíS MARTINEZ

---

### TRIPULACIÓN N° 3

Vcom Luis LITRENTA CARRACEDO  
Cap Guillermo DESTEFANIS  
My Francisco MENSI  
C P Juan D. PERON  
C P Juan TELLO  
S Aux Hugo GONZALEZ  
S Aux Vicente REYNOSO  
S Aux Manuel LOMBINO  
C 1° Eduardo BARRIONUEVO

### TRIPULACIÓN N° 4

Vcom Enrique PESSANA  
Cap Roberto PERROTTO  
1er Ten Gerardo VACCARO  
My Eduardo GOMEZ  
C P Mario CEMINO  
C P Luis F MARTINEZ  
S Aux Oscar ARDIZZONI  
S Aux Mario AMENGUAL  
S A Luis SARMIENTO

C P Alberto GOMEZ

**TRIPULACIÓN N° 5**

Vcom Juan A DEMARCO

My Juan MACLAY

Cap (R) Juan MARTEARENA

S Aux Emilio FARINA

C P Mario RULLI

S M Miguel CASTILLO

S Aux Carlos CORTEZ

**TRIPULACIÓN N° 7**

Vcom Alberto VIANNA

Cap Andrés VALLE

Cap Roberto CERRUTTI

S P Pedro RAZZINI

C P ORTIZ

S Aux Carlos NAZZARI

S A Juan MARNONI

**TRIPULACIÓN N° 9**

My Walter VELIZ

Cap Cristóbal VILLEGAS

Vcom Francisco LOPEZ

My Jorge VALDECANTOS

C P Jorge CONTIGIANI

C P Nicolás SEGOVIA

S A Sergio TULIAN

S Aux Roberto PUIG

**TRIPULACIÓN N° 11**

My Ricardo BOLZI

C Juan FUMEZ

**TRIPULACIÓN N° 6**

Vcom Roberto NOE

Cap Eduardo SENN

My Roberto BRIEND

Cap Osvaldo BILMEZIS

S M Vianey M. CUFRE

C P Carlos GOLIER

S Aux Héctor SOSA

S Aux Héctor GATTO

S P Andrés MANYSZYN

**TRIPULACIÓN N° 8 \***

Vcom Jorge DOMINGUEZ

My Miguel SANCHEZ

My Juan BERNARDI

My Walter VIDELA

Cap Miguel SISCO

S P Domingo FARIAS

S Aux Ranulfo LOZANO

S Aux Juan HÜMOLIER

C P Horacio GONZALEZ

**TRIPULACIÓN N° 10**

My Rubén O. PALAZZI

Vcom Julio SANCHOTENA

Vcom Roberto TRIBIANI

S Aux Juan C. ROMERO

C P José TORRES

S P Américo AREVALO

S P Carlos SANCHEZ

**TRIPULACIÓN N° 12**

My Julio DOMINGUEZ COLMAN

Cap Sergio SAMPIETRO  
My Orestes VILA  
C P Ricardo CAMINO  
C P Ricardo FRAIRE  
S Aux Roberto OVEJERO  
S Aux Carlos SALZANO

**TRIPULACIÓN N° 13**

My Antonio BRUNO  
Vcom Rubén O MORO  
My Hugo MALDONADO  
C P Ricardo FIGUEROA  
C P Delfino FRETES  
S P Julio DAVERIO  
S P Juan C LUJAN

**TRIPULACIÓN N° 15 \***

(DERRIBADA EN COMBATE)

+ Cap Rubén MARTEL  
+ Cap Carlos KRAUSE  
+ Vcom Hugo MEISNER  
+ C P Miguel CARDONE  
+ C P Carlos CANTEZANO  
+ S P Julio LASTRA  
+ S A Manuel ALBELOS

Vcom Roberto REGUEIRO  
My Roberto BAGNASCO  
S P (R) Carlos BILL  
C P Juan REYNOSO  
S Aux Rodolfo GODOY  
C P Oscar GARDENAL  
S Aux Miguel DE ROBLES

**TRIPULACIÓN N° 14**

Cap Víctor BORCHERT  
Cap Hernán DAGUERRE  
Com Roberto F MELA  
My Pedro MAYE  
S Aux Hugo CASTELLINI  
C P Carlos SOSA  
S A Carlos MOYANO  
S A Roberto CARABAJAL  
S Aux Carlos PAOLONI

**PARTE IV**  
**LA BATALLA DE MALVINAS**

## CAPITULO 10

En la “nueva” Fuerza Aérea Argentina, los roles del personal que integraba los distintos Sistemas de Armas (SA) estaban definidos. Los aviones de caza interceptora, caza bombarderos y bombarderos eran tripulados por oficiales; los de transporte, de observación y helicópteros por oficiales y suboficiales; los radaristas, los comunicadores, los paracaidistas eran también oficiales y suboficiales; la artillería antiaérea y la defensa perimetral estaba integrada por oficiales, suboficiales y soldados conscriptos, siendo el comportamiento de estos últimos altamente destacable.

Por un exacerbado espíritu de cuerpo, el respeto entre los distintos SA no era moneda corriente; nos referíamos a los “otros” con tonito sobrador y muchas veces despectivo, con apodos tales como “cachos”<sup>53</sup>, “bombardieri”, “camioneros”, “colectiveros”, “gívaros”, “comunicantes”, “parachutistas” y otras linduras por el estilo.

Después del 2 de abril de 1982 y a medida que se fue acercando la flota enemiga - por obra y gracia de la necesidad - nos convertimos en lo que debíamos ser para enfrentar a uno de los cuatro mejores y más experimentados ejércitos del mundo: un gran equipo. Teníamos claro que, a imagen y semejanza de lo que sucede en cualquier grupo humano, el éxito depende de la eficiencia del conjunto.

Nos abroquelamos en el orgullo de “pertenecer” a cada uno de ellos, compitiendo para ser los mejores y así servir al objetivo común: combatir con honor y eficacia a una potencia mundial que contaba con el apoyo irrestricto de la más poderosa.

Sin importar cual fuera el Sistema de Armas, el comportamiento de sus integrantes fue homogéneo, evidenciando así que los distintos Institutos de Formación habían cumplido a la perfección con su tarea doctrinaria<sup>54</sup>. También resultó efectiva, la instrucción militar impartida a los soldados conscriptos

Una de las principales enseñanzas que nos dejó la guerra fue conocernos, respetarnos y comprender que, sin la participación y apoyo de la totalidad, no hubiera sido posible que la aviación de combate - razón de ser de las Fuerzas Aéreas del mundo - lograra el papel preponderante que tuvo.

Movidos por esa convicción colaboramos desde el puesto o cargo que por especialidad nos tocó en suerte, para que “y el no hay quien pueda con la gente cazadora” - grito de guerra de nuestros cazadores que los llevó a combatir de igual a igual con una potencia técnicamente superior - se hiciera realidad en defensa irrestricta de nuestra soberanía.

Digo esto para remarcar la valía de sus integrantes que, a no dudarlo, asombraron al mundo tal como lo reflejan incontables testimonios internacionales, incluyendo el de nuestros enemigos de ese entonces. Para que el lector refrescara sus recuerdos después de tanto tiempo de silenciado el tronar de la metralla, coloqué sólo algunos de ellos al principio de estas páginas.

\*\*\*\*\*

Una de las mayores ventajas de la Aviación de Transporte Militar, es hacer en la guerra lo mismo que en la paz, cumpliendo con las tareas asignadas de acuerdo con las características, prestaciones y limitaciones operativas de cada tipo de avión. En el caso argentino, cuando la necesidad lo impuso, el cumplimiento del deber fue bastante más allá de su doctrina de empleo.

---

<sup>53</sup> Sinónimo de cazadores. Que asombraron al mundo por su valentía y profesionalismo logrando el reconocimiento y respeto del enemigo y de personajes como Pierre Clostermann, referente y espejo de muchas promociones de aviadores militares argentinos (entre ellas, la mía)

<sup>54</sup> Entendiendo por Doctrina “manera común de ver y obrar”.

Claro ejemplo de lo dicho son los largos y riesgosos vuelos de Exploración Lejana de los B-707 controlando el avance de la flota enemiga. Antes del 1° de mayo uno de ellos fue interceptado por Sea Harrier y otro atacado con misiles Sea Dart de largo alcance, evitados con la ayuda de Dios y gracias a la pericia del piloto, que ejecutó oportunas y precisas maniobras evasivas.

También lo son los de los KC-130, antes del inicio de las acciones y con un propósito similar, acorde con su autonomía y velocidad y los de Exploración y Reconocimiento Cercano en el TOAS de los F-27.

En el Hércules carguero, dentro de esta categoría deben considerarse los vuelos de marcación de blancos, apodados “locos”, por su altísima exposición a las armas enemigas. En esta misma condición se incluye el mucho menos conocido C-130 bombardero, equipado con 12 bombas de 500 libras colgadas de sus alas, en el sitio correspondiente a sus tanques de combustible externos.

En Vietnam habían sido utilizados para lanzar bombas en racimo (e incluso piedras de tamaño adecuado para producir bajas), transportadas en la cabina de carga pero nunca debajo de las alas.

Dentro de su tarea específica, pero no por ello menos riesgosa y elogiada, los KC-130 cumplieron con su función de reabastecimiento en vuelo (REV) a las aeronaves de la Fuerza Aérea y de la Armada dotadas de lanza de reabastecimiento.

Mención especial para el pequeño y lento Twin Otter, que con el apoyo de un F-27, aterrizó en la isla Borbón<sup>55</sup> para rescatar un piloto derribado y los restos mortales de otro.

\*\*\*\*\*

No debemos olvidar al Escuadrón Fénix, cuya actuación en la guerra de Malvinas ha sido poco difundida. Fue integrado a la estructura operativa de la Fuerza Aérea a partir de un proyecto elaborado por el brigadier (R) Gilberto H. Oliva<sup>56</sup>, durante la cuasi guerra con Chile en 1978. La organización fue llevada a la práctica cuatro años más tarde por el capitán (R) Jorge Luis Páez Allende, a la sazón comandante de la empresa Austral Líneas Aéreas.

En 1982 estuvo integrado, además de por aviones Lear Jet de la Fuerza Aérea por cuarenta aeronaves y catorce helicópteros civiles<sup>57</sup>, que con sus pilotos y mecánicos se movilizaron a diferentes puntos de la Patagonia, cubriendo los despliegues de la Fuerza Aérea. Las aeronaves tenían autonomía, velocidad y nivel de vuelo similar a la de los aviones de combate argentinos lo que, al menos al principio, hizo que el enemigo los confundiera con ellos.

Al igual que los aviones de transporte estas aeronaves quedaban libradas a su suerte y a las maniobras para evitar Sea Harrier y misiles de tierra o de mar. Sus tripulantes tampoco podían eyectarse ni lanzarse con paracaídas.

Ciento diez pilotos, la mayoría civiles, y veinticinco mecánicos con aviones requisados se integraron con los componentes militares, bajo la denominación de escuadrón Fénix

Volaron setecientos ochenta horas y llevaron a cabo catorce misiones de guiado de escuadrillas de ataque táctico y bombardeo. Ejecutaron veintiocho tareas de retransmisión de comunicaciones y ciento veintitrés incursiones de velo y engaño.

---

<sup>55</sup> Que lo acompañó dándole apoyo de navegación hasta unos cien kilómetros antes de llegar a destino.

<sup>56</sup> Padre del brigadier (R) Carlos A. Oliva y del comodoro (R) Gilberto E. Oliva

<sup>57</sup> Las máquinas eran Lear Jet LR-24, LR-25, LR-35, Cessna Citation, Hawker Siddeley HS-125, Turbo Commander 690 69-T, Mitsubishi MU-2, Aerostar 600, 601P, TS-60, y Merlin IIIB. También actuaron helicópteros Bell 212, 205, Bolkow BO 105, Sikorsky S58, Hughes 500 y Agusta 109.

**Un dato:** Alan Withington y “Jimmy” Harvey, quienes habían sido pilotos voluntarios de la RAF en la Segunda Guerra, actuaron esta vez para su tierra natal y en contra de la de sus padres. A propósito de ello me contó el primer teniente (R) Emil Williams, amigo y compañero de promoción, que una noche los mencionados y él caminaban rumbo a sus aviones por la plataforma de estacionamiento de Comodoro Rivadavia y uno de los tres comentó — Si algún centinela nos para y nos pide documentos ¿les parece que nos creerá si decimos que somos argentinos?

Los aviones ejecutivos, por su instrumental, en algunas misiones sirvieron de guía a nuestros Skyhawk, Dagger o Canberra, que carecían de radar. Este Escuadrón cumplió misiones de transporte, de búsqueda y rescate en el mar, además de patrullaje y exploración en la frontera con Chile, otro potencial escenario de conflicto. Fueron estaciones retransmisoras de radio a gran altitud, que facilitaban a través del OCAT comunicaciones entre las bases propias y los aviones que volaban contra la flota enemiga.

Al Escuadrón Fénix se sumaron los Lear Jet de Fuerza Aérea<sup>58</sup> cumpliendo varias misiones de reconocimiento fotográfico sobre las islas, en una de las cuales fue derribado su jefe, el comodoro “Post mortem” Rodolfo Manuel De la Colina<sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> El personal que integró este Escuadrón, inédito en los anales de la FAA fue: **Pilotos.** Luis Acerbo, Edgardo Acosta, Pedro Alcobe, Roberto Alesón, Rubén Alvarez, Rodolfo Alzugaray, Juan Arcidiácono, Federico Arocena, Jorge Arrechea, Carlos Arregui, José Avarello, Mario Bacciadone, Norberto Barreras, Juan Carlos Bassini, Aldo Berardi, Oscar Bértola, Rubén Bóveda, Jorge Cabrera Castilla, Héctor Cáceres, Jaime Camps, Miguel Cancrini, Raúl Cardalda, Guillermo Carnevale, Manuel Castro, Héctor Cerbelli, Asdrúbal Cimadevilla, Vicente Collerone, Juan Crosa, Francisco Cupelín, Rodolfo De la Colina (muerto en acción), Teodoro Delorme, Juan Carlos del Toro, Oscar Díaz, Pablo Ercamora, Angel Esnagola, Martín Etcheverry, Juan José Ramón Falconier (muerto en acción), José María Ferrari, Edgardo Ferreira, Héctor Figueroa, Miguel Fonrouge, José Forastiero, Carlos Fórmica, Ernesto Gabotto, Miguel Gamen, Alfredo Garatti, Leonardo García, Luis García, Norberto García Marín, Rodolfo Gavagnín, Claudio Gervai, Gonzalo Gil, Adrián González, Carlos González, Edgardo González, Lorenzo González, Oscar Nelly González, Roberto González, Carlos Greco, Eladio Gosso, Raúl Guevara, Roberto Harriague, Dennis Reginald James “Jimmy” Harvey, Martín Iraizos, Arnold Ryhel Koiter, Hugo Laciari, Arnoldo López, Francisco López Molina, Jorge Pedro Lotufo (muerto en acción), Lorenzo Mana Macagno, Aníbal Mantero, Roberto Mariani, Rubén Mariani, José Sánchez Martín, Ezequiel Martínez, Genial Mauro, Hugo Mercante, Eduardo Meyer, Herminio Meyer, Carlos Miranda, Juan José Misa, Alberto Molina, Hipólito Molina Carranza, Alfredo Musante, Carlos Musso, Alejandro Nishimoto, Restituto Sinibaldo Olguín, Jorge Luis Páez Allende, José Pagliano, Iván Paredes, Jorge Peloso, Rubén Pérez, Aldo Pignato, Roberto Pignato, Fernando Piñeiro, Ricardo Pla, Aníbal Poggi, Carlos Pogrzebny, Mario Quarleri, Carlos Alberto Quiroga, Aldo Ríos, Adolfo Rodríguez, Carlos Rodríguez, Jorge Rodríguez, Máximo Rodríguez, José Luis Rodríguez Morel, Leónidas Rodríguez Uzal, Julián Redonda, Mariano Salotti, Hugo Santa María, Pedro Saralegui, Bernardo Schonfeld, Fernando Soldán, Luis Spalla, Carlos Harris Stewart, Julio Tello, Héctor Tessio, Carlos Tillous, Carlos Trinchero, Américo Bar Vázquez, Jorge Vega, Carlos Vergara Ruzo, Francisco Villaverde, Sergio Viñuelas, Alberto Williams, Emil Williams, Allan Claudio Withington y Carlos Zungri.

**Mecánicos.**

Miguel Acosta, Roque Alegría, Ernesto Armella, Oscar Arredondo, Robel Bertoglio, Florencio Cano, Walter Caro, Agustín Colombres, Víctor Connor, Aldo Comisso, Víctor de la Fuente, Daniel Errandonea, Luis Gallo, Fausto Ibarra, Eduardo Llanos, Inocencio Luna (muerto en acción), Jorge Lupo, Antonio Maceda, Diego Marizza (muerto en acción), Jorge Martínez, Angel Mascarín, Antonio Meilan, Osvaldo Messia, Hernán Moretta, Raúl Ojeda, Raúl Pernigotti, Adrián Petroccello, Guillermo Romano, Carlos Ruiz, Juan Stachiotti, Hugo Widder y Hugo Zacheri.

**Personal de cabina.**

Hugo Cochello y Juan Carlos Guarente.

<sup>59</sup> La tripulación se completaba con copiloto mayor Juan José Ramón Falconier, fotógrafo capitán Marcelo Pedro Lotufo, mecánico suboficial auxiliar Guido Antonio Marizza y fotógrafo suboficial ayudante Francisco Tomás Luna

Los mencionados y las tripulaciones de helicópteros en el frente de combate, corrieron riesgo cierto de derribo, sin un asiento eyectable que les diera la esperanza de sobrevivir a un ataque enemigo.

\*\*\*\*

Cuando el avance de la mayor flota desde la II GM hacia Malvinas confirmó la intención británica de recuperarlas, fue tiempo de decisiones para el manejo de tripulaciones y aviones del Escuadrón I. En una reunión con el jefe del Grupo 1 de Transporte Aéreo en Comodoro Rivadavia, establecimos algo que él aplicó todas las veces que pudo y yo había aprendido siendo teniente en la Antártida.

La conducción, a nivel táctico inferior, es como una soga a la que si deseo trasladar de un lugar a otro, debo llevarla detrás de mí. No es algo rígido que se puede empujar desde atrás; es decir “el animémoslos y que vayan” no sirve, ni otorga la autoridad moral que es recomendable tener en una guerra

Traducido, primero iría yo como jefe, predicando con el ejemplo lo que después ordenaríamos; a continuación - y en lo posible por antigüedad - los restantes comandantes de aeronave que se irían relevando hasta que cada tripulación hubiera roto el bloqueo, al menos una vez. Luego, el Grupo 1 de Transporte programaría un intercambio de tripulaciones que alternaría, vuelos de abastecimiento aéreo a Malvinas, vuelos REV, vuelos en la ZI y entre ella y el TOAS, rematados con dos días de absoluto descanso en Buenos Aires.

\*\*\*\*

Le propuse y aceptó, que quedaran excluidas de esta obligación las tripulaciones de KC-130 que habían estado a disposición del Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo (GERA), chequeando por radar los movimientos de los buques británicos en las islas antárticas y sus adyacencias.

Detectado un eco descendían y se acercaban hasta hacer contacto visual, corriendo riesgo cierto de derribo en caso de tratarse de un buque de guerra enemigo. Pese a que aún no se habían iniciado oficialmente las hostilidades, ya teníamos el ejemplo de los seis Sea Dart lanzados a nuestro 707 por la flota británica.

Dicho en criollo, ya habían aportado su cuota de miedo y - además de ser necesarios para las misiones de REV que seguramente cumpliríamos - nunca habían aterrizado en Malvinas o lo habían hecho sólo un par de veces.

\*\*\*\*

Sabíamos que, por las características del Teatro de Operaciones y autonomía de nuestros aviones de caza interceptora, no dispondríamos de cobertura aérea en nuestros vuelos a las islas. Por otra parte, su eventual presencia sólo serviría para indicar la nuestra, por lo que ni siquiera se nos ocurrió lamentar la carencia sino que, más bien, la celebramos.

Según la doctrina de empleo en combate de la USAF, basada en las características del territorio en Vietnam, las alturas a mantener eran 500 pies (150 metros) en operaciones diurnas y 1000 pies (300 metros) en nocturnas. Nuestro vuelo sería sobre el mar excepto en el tramo final del circuito de aterrizaje, en que ascenderíamos lo necesario para evitar los accidentes del terreno y lograr una trayectoria de descenso adecuada durante la aproximación final.

Teníamos la certeza que nuestra protección real consistía, para no ser detectados, en volar por debajo del lóbulo del radar enemigo. Tripulábamos un avión de gran porte que daba un eco enorme en los radares y cuya velocidad final era la mitad de la de los Harrier y - para completar nuestras desventajas relativas - carente de blindaje y asientos eyectables que nos brindarían una mínima oportunidad de supervivencia.

Martínez, vuelto a su papel de jefe de Grupo, ordenó dejar tres cargueros en Comodoro Rivadavia con los tres comandantes más antiguos presentes, que en ese momento eran Cabanillas, Cano y Vianna y desplazar los KC-130, comandados por Beltramone, Litrenta y Pessana, uno a Gallegos para reabastecer a los A4B basados allí y a los A4 Q y Super Etendard navales que operaban desde Río Grande y el otro a Santa Cruz, para satisfacer las necesidades de los A4C basados en San Julián.

El resto de los C-130 replegaba a Palomar para seguir cumpliendo con sus vuelos dentro de la ZI y desde ella hacia el TOAS en caso necesario. El Puente Aéreo había demandado una cantidad extraordinaria de horas de vuelo en un corto lapso en el que acumulamos muchas novedades no privativas de vuelo.

Eran levantadas (solucionadas) por el Grupo Técnico 1 (GT 1), sólo si había tiempo; esto pudo lograrse merced a las tripulaciones fijas que volaban en “su” avión y le conocían las mañas.

El comodoro Cols, jefe del GT1, dejó en Comodoro Rivadavia tres aviones ciento por ciento operativos y replegó los otros tres a Palomar, para asegurar su puesta en servicio y seguir manteniendo una adecuada alternancia de empleo que evitara vencimientos por acumulación de horas voladas.

El 29 de abril, con la flota enemiga en las proximidades de Malvinas y pese a una Alerta Roja, se realizaron los últimos catorce vuelos del Puente Aéreo; ocho de F-28 y seis de C-130 transportando 126 pasajeros y 158 toneladas de carga.

Uno de esos vuelos lo hicimos con mi tripulación y antes de relatar lo que pasó en su transcurso, deseo admitir que muchísimas veces he pensado a lo largo de los años transcurridos, que yo - no me atrevo a decir “nosotros” – hubiera hecho casi con seguridad lo mismo que nuestros vecinos chilenos.

\*\*\*\*

No por repetido, deja de ser cierto que la primera víctima en una guerra suele ser la verdad. Mi copiloto Hrubik, era un tipo dotado de una atención distributiva fuera de lo común; podía escuchar en simultáneo los dos ADF, sintonizados generalmente en estaciones de radio uruguayas, los dos HF, uno en la frecuencia ordenada y el otro en la banda de veinte metros en 14250 KC (Red de Emergencia Nacional regentada por el Radio Club Argentino) y, además, llevar sin inconvenientes las comunicaciones en VHF con las torres de control.

Para comunicarnos entre aviones del Escuadrón sin afectar las comunicaciones operativas, empleábamos el UHF en la frecuencia 123.4 (la popular “escalera”), a la que yo estaba atento para “chusmear” lo que les ocurría a “mis” otros aerodinos, además de sintonizadas las frecuencias operativas pertinentes.

La voz del Dino me sacó del mundo interior en el que me había refugiado. — Señor, oiga Carve en el ADF 2, están pasando el último comunicado del teniente Astiz en Georgias — levanté la perilla y alcancé a escuchar sólo la última parte — “rompo los “pacos”<sup>60</sup> y me preparo para el combate final”.

Lo volvieron a repetir completo y lo puse en el “Public Adress”. Emocionado, le dije a mi tripulación pensando en Giachino — aprendamos a morir como mueren los que las tienen bien puestas, quiera Dios habernos dado las pelotas necesarias para imitarlos si hiciese falta — desnudé mi alma y mi temor de no tener un comportamiento adecuado en los difíciles momentos que vendrían.

Aun conmocionado por lo escuchado — esto no es una excusa y hoy me avergüenzo de lo que hice - el Dino me indicó — Ahora habilite el HF 1 y oiga el

---

<sup>60</sup> En la jerga naval se denomina así a los libros o códigos de cifrado utilizados para velar información importante.

quilombo que hay en la frecuencia de emergencia; se han metido los chilenos y no dejan trabajar a los argentinos.

Los escuché pronosticando a voz en cuello la paliza que nos iban a dar los ingleses; también a la Estación cabecera del Radio Club Argentino, haciendo esfuerzos por ordenar la frecuencia y calmar a unos y otros. Se me subió la vascada de mis ancestros maternos y con el clásico — “CQ 20 metros, “CQ 20 metros. Atención la red, atención la red, esta es una móvil aérea con un mensaje importante” — repetido varias veces logré que se callaran. — Al viejo león inglés le vamos a pegar semejante patada en el c..., que va a aterrizar en el lugar de donde nunca debió salir y luego, “hermanos del alma”, les tocará el turno a ustedes. Aprovechen a meter baza mientras puedan — pronostiqué y amenacé.

Mientras los argentinos festejaban y celebraban mis palabras, los chilenos me puteaban hasta en sánscrito y, otra vez; la frecuencia se convirtió en un infierno en el que era imposible entender algo. Cuarenta y cinco minutos más tarde, antes de parar motores en la plataforma de CRV, la chequeamos y todavía recordaban a mis ancestros varias generaciones atrás, retrucados por los LU<sup>61</sup> con igual energía y celeridad.

Con una sonrisa de satisfacción aún dibujada en mi cara, entregué la documentación del vuelo, esperamos a mecánicos y auxiliares y nos fuimos juntos a comer, contentos con la furia de los chilenos que, a no dudarlo, nos había alegrado el día. Por supuesto que exceptuando mi tripulación, que escuchó la chiquilina, nunca se la conté a nadie y menos a mi jefe.

Debo admitir que desde ese preciso instante revivieron en mí los viejos prejuicios internalizados desde el incidente de Laguna del Desierto y, un poco más tarde en el tiempo transcurrido, con mi recuerdo de lo acontecido en 1978. De allí en más pensé que era muy factible que nuestros “hermanos” nos diesen una sorpresa desagradable. Los hechos confirmaron mi presunción.

\*\*\*\*

Comenzadas las acciones me crucé en la plataforma de estacionamiento de Comodoro Rivadavia, con el brigadier mayor Alberto Baños, Comandante de Personal y conspicuo profesor mío en la Escuela de Aviación Militar. Hice el saludo militar, me reconoció y me ordenó por señas que me acercara. Estrechó mi mano, se interesó por la marcha del Escuadrón y me sorprendió con una pregunta, que en realidad no esperaba — Cano, alguna vez pensó en participar en una guerra contra Inglaterra ¿Qué le parece y como piensa que termina? — me consultó.

— Señor, la verdad es que ni siquiera lo soñé, pero estoy seguro que si les ganamos y repetimos lo de nuestros antepasados en 1806 y 1807, somos Gardel. Si perdemos, que sea con honor, para no defraudar a quienes dieron su vida para que fuéramos una Nación Libre y Soberana. También, a los que la están dando ahora, que espero no sean muchos. Lo único que en realidad me importa, es que no marchitemos los laureles que nuestros próceres supieron conseguir — completé mi respuesta.

Aprobó mis palabras asintiendo con su cabeza y con la expresión grave que lo caracterizaba se despidió — Estoy de acuerdo con usted y le deseo mucha suerte — Nunca volví a cruzarme con él, pero aún recuerdo su pregunta y lo veo, con los ojos de mi imaginación, alejándose flaco y algo desgarrado, arropado por su larga bufanda gris y luchando con el viento helado que pugnaba por impedirle avanzar.

Lo cierto es que terminada la guerra - y pese a que sabía que habíamos hecho lo posible con los medios disponibles - durante más de un año no pude terminar de cantar nuestro Himno Nacional. Me sentía culpable de no haber defendido mi Patria hasta dar

---

<sup>61</sup> LU sigla identificatoria correspondiente a los radioaficionados argentinos.

la vida, lavando así la afrenta de la derrota. Por suerte el tiempo cura hasta las heridas del alma y hoy me siento orgulloso por mi Escuadrón y, ni que decir, de la actuación de los que combatieron con honor y valentía, que fueron legión....

\*\*\*\*

Si al principio de la guerra me hubieran dicho en que condiciones terminaríamos volando a Malvinas, con seguridad hubiera respondido que estaban locos. Los primeros vuelos fueron diurnos, pero rápido la situación táctica obligó a volar de noche y a calcular, como protección adicional, que los arribos a Malvinas se produjesen un par de horas después de anochecer - horario en el que suponíamos que nuestros enemigos estarían relajados y menos atentos debido a que nuestros CB no operaban de noche – o poco antes de amanecer, presumiendo que la larga vigilia nocturna de los operadores de radar, los hubiese cansado lo suficiente como para que les pasara desapercibido algún eco fugaz en sus pantallas de vigilancia.

Una excepción fueron los dos vuelos de abastecimiento aéreo por lanzamiento en Darwin y Bahía Fox y los seis de marcación de blancos, suspendidos luego del derribo del TC-63. Esos implicaban, en mi modesta opinión, un riesgo calculado significativamente mayor que el de los cruces diurnos y nocturnos.

Debo reconocer que, si tan sólo diez horas después de comenzado el bloqueo aéreo británico - y creo que estoy presumiendo de "valiente" en el lapso mencionado - me hubieran exigido volar de acuerdo con lo dicho por el manual de vuelo táctico de la USAF, con seguridad hubiera mandado a freír churros al dicente.

El 30 de abril a mediodía había concluido el repliegue y quedábamos en Comodoro los tres cargueros y el KC-130 de Litrenta que despegaría desde allí para la zona de REV asignada por Orden Fragmentaria y luego de cumplimentada quedaría operando desde Santa Cruz en apoyo de los A-4C de San Julián.

\*\*\*\*

A partir de ese momento el que seleccionaba la tripulación para cumplimentar las Ordenes Fragmentarias era nuestro jefe de Grupo que, atento a la superioridad por cargo y aplicando lo convenido respecto a romper el bloqueo, designó a mi tripulación para efectuar el primer aterrizaje, pese a que mi compañero de promoción Cabanillas, era más antiguo que yo.

Lo que no estaba previsto por mí, era lo que en realidad sucedió. También Martínez había decidido - pese a que no le correspondía por el cargo que desempeñaba y por no ser piloto de C-130 – dar el ejemplo y venir con nosotros.

Cada vez que la misión era peligrosa, no perdía oportunidad de participar de la misma. Si no lo hizo más fue porque muchas veces le dije — Señor, déjese de joder y no vuele más, ya no tiene que demostrarnos nada, sería un lujo para los ingleses "bajar" al jefe de Escuadrón C-130 y ni le cuento si lo hacen también con el jefe del Grupo 1 de Transporte — Conociendo a mi gente, no creo haber sido el único en decírselo. Cuando los superiores dan el ejemplo, los subalternos no tenemos más remedio que imitarlos.

Además de un muy buen jefe, los transporteros tuvimos varias cosas a favor; mencionaré solamente dos: nadie quería ser menos que los otros, lo que produjo una sana competencia entre las tripulaciones y la principal, la posibilidad de tomar mate y fumar, dos formas de eliminar el miedo que reseca la boca de la mayoría, en los momentos álgidos vividos en una guerra.

En contra, la ya mencionada carencia de asientos eyectables. Así lo demuestran el C-130 derribado - que costó las vidas de siete hombres muy valiosos, incluyendo la del capitán Rubén Martel, uno de mis jefes de Escuadrilla – y el Lear Jet comandado por el jefe del Escuadrón Fénix vicecomodoro De la Colina, que partió a la gloria con otros cuatro tripulantes.

\*\*\*\*

Volviendo a la primera misión de guerra que protagonizarían las “chanchas”, la llegada de la Orden Fragmentaria estaba supeditada a la situación táctica y a un requerimiento formal de cargas o de exploración que justificaran los riesgos del cruce. A Cabanillas decidieron enviarlo en una misión de Exploración y Reconocimiento, nocturna y por radar, que no se concretó por fallas durante la prueba de motores. A bordo se encontraba el jefe del GERA, comodoro Ronaldo Ernesto Ferri que, como su compañero Martínez, quería predicar con el ejemplo.

La falla, que demoró en ser reparada, sirvió para que el C-130 no se cruzara con el Avro Vulcan que a las 04:40 horas del primero de mayo bombardeó la pista de la BAM Malvinas. También evitó que tropezara con los buques de la flota que como es obvio apoyaban la operación.

Por fortuna la puntería de nuestro antiguo Juez en el International Air Tattoo 1981, Gordon Graham, no fue tan buena como su desempeño de anfitrión; sólo una de las bombas de 1.000 libras lanzadas en reguero, afectó el costado sur de la pista. Ese ha sido un motivo más para seguir recordándolo con mucho afecto

El inmenso boquete (20 metros de diámetro por 10 o 15 de profundidad) fue rellenado casi de inmediato por la gente del Grupo 1 de Construcciones de la Fuerza Aérea, pero se dejó un reborde en el círculo exterior para que en las fotografías aéreas de control, la pista simulara estar dañada e inoperativa.

No estoy seguro si la estratagema logró engañarlos, pero sí convencido de que, además de ser peligrosa para nosotros en aterrizajes marginales, el enemigo se enteraba de la operación de los C-130 y de los F-28 navales, por el aviso de los kelpers. Me baso en la claridad con que se escuchaban en el aeropuerto el dos de abril, las detonaciones de las armas de los combatientes.

Cabanillas, en su libro “No apagues la luz cuando te vayas”, publicado varios años después de la guerra, describió en detalle lo que sucedió esa noche del 30 de abril, incluyendo su fugaz encuentro con el Comandante de la Fuerza Aérea Sur. Envuelto en el farrago guerrero del momento recién me enteré cuando lo leí, de las peripecias que debió superar con su tripulación hasta romper el bloqueo a mediados de mayo.

A propósito del entonces brigadier Ernesto Crespo, consumado piloto de Sabre F-86, avión en el que incluso encabezó un desfile en la Escuela de Aviación Militar luego de la guerra, siempre tuve la impresión de que, por su personalidad y sus características como líder, si hubiese sido Etapa III de A-4, al menos hubiera hecho una salida de combate. No soy del palo y tal vez algún cazador disienta conmigo, pero eso es lo que siempre sentí, en especial en esos días.

\*\*\*\*

El ataque del Vulcan a la pista de la BAM Malvinas en la madrugada del 1° de mayo inició formalmente las hostilidades. Finalizada su reparación llegó nuestra Orden Fragmentaria ordenando el transporte de munición antiaérea. Por factor de planeamiento se asignaba un tiempo de empleo diario, irrisorio y muy alejado de la realidad, que no mencionaré por temor a equivocarme.

La práctica difiere muchas veces de los números fríos, extraídos de manuales escritos con la experiencia de gran cantidad de horas de combate que, al menos en este caso, no tuvieron en cuenta el deseo de los noveles artilleros de derribar a los aviones atacantes ni el stress de la acción.

Resultado final: ráfagas mucho más largas de lo previsto y un mayor consumo de munición que obligó a reponerla en varias oportunidades. Recolectamos con los Hércules gran parte de las existencias en Argentina continental, complementándolas con obtención externa.

Ese 1° de mayo fueron exclusivos protagonistas del drama, la aviación de combate y los KC-130, cuyas tripulaciones otra vez hacían punta en materia de “arriesgar el cuero”; efectuaron cuatro salidas para reabastecer escuadrillas de aviones A-4B y A-4C y fueron comandados por el comodoro Carlos Beltramone (una salida), por el vicecomodoro Luis Litrenta (dos salidas) y por el vicecomodoro Enrique Pessana (una salida). También fue el Bautismo de Fuego para nuestros camaradas de la Fuerza Aérea destinados en Puerto Argentino y Darwin.

Debido a los numerosos ataques de los aviones argentinos a la flota enemiga y los de ellos a la pista y a los aviones en vuelo, ese día tuvimos varios amagues de despegue abortados. La ansiedad por iniciar la tarea encomendada - para sacarnos el problema de encima y la incertidumbre de la espera - se incrementó con el paso de las horas produciendo un desgaste difícil de imaginar para el que nunca se vio en esa situación.

\*\*\*\*

Éramos los primeros en intentarlo y, por premura y falta de experiencia, ni siquiera teníamos acordadas frecuencias especiales de comunicación en HF ni, en líneas generales, nada de lo que a posteriori fue implementado y cumplido en materia de procedimientos de transporte de carga a las islas.

Lo único claro para mí era que debíamos volar tan bajo como me diera el “cuero”, para quedar por debajo del lóbulo de los radares de las fragatas enemigas y no encender el nuestro, porque detectarían sus ondas mucho antes que nosotros losuviésemos en pantalla. Tampoco debíamos perder contacto con el agua, porque sería muy riesgoso recuperarlo sin “comérsela”. Nos fuimos a dormir exhaustos por las tensiones y con la esperanza de tener un poco más de suerte al día siguiente.

Más de una vez en esos primeros días, recordé las palabras dichas por mi amigo, el jefe de Escuadrón de los Avro 748 de la Fuerza Aérea Brasileña, luego de un exitoso aterrizaje mío en Recife - en los mínimos meteorológicos y con el motor tres en bandera - “La experiencia no se compra en farmacia”. Nos hubiera venido muy bien en nuestro azaroso comienzo, la que teníamos el 14 de junio.

Haciendo caso a estas sabias palabras, con mi copiloto habíamos acordado que, por su escasa experiencia en el avión, los despegues críticos por peso de Comodoro Rivadavia y toda la operación en zona de combate era mía, en el resto él se desempeñaba como piloto. Eso garantizó un poco más la seguridad en la misión a cumplir, pero le significó al pobre y querido Dino, “paquetear”<sup>62</sup> unas cuantas horas en el asiento derecho.

Por mi forma de ser y la calidad profesional de mis tripulantes - con los que me unía, y aún une, una sana camaradería - la nuestra era una tripulación bastante más “democrática” y desestructurada que las otras.

Siempre creí que una buena conducción implica reconocer y destacar el buen desempeño y rectificar errores con enseñanza y paciencia; si no se aprende por desatención o falta de interés, “ayudarlo” con un tirón de orejas, de esos que duelen más que una sanción. Traducido al castellano: “sobada de lomo si la cosa va bien, patada en el trasero si va mal” En última instancia y como decían nuestros ancestros, “la letra con sangre entra”

De un modo u otro, las tradiciones heredadas de nuestros antecesores aportaron un denominador común de eficiencia, confirmado por Martínez cuando - promediada la guerra y charlando en su oficina - me comentó como al pasar — Cano, he volado

---

<sup>62</sup> En la jerga aeronáutica volar de copiloto, puesto en el que se ejecutan pocas acciones para el control efectivo del avión.

misiones con usted y con dos tripulaciones más. Las tres muy profesionales, pero muy distintas.

Sabía cuales eran y contesté — Señor, usted es transportero viejo y sabe que, en especial las fijas, son el reflejo de su comandante. Déjeme adivinar; una muy seria y correcta, la otra también, pero se come los chicos crudos y la mía, tal vez enquilombada y un poco falta de forma, pero con el fondo requerido para cumplir la tarea encomendada — entendí su sonrisa como una confirmación de mis dichos.

\*\*\*\*

El dos de mayo, con la situación táctica bastante más calmada - debido a que por un lado los británicos habían suspendido sus intentos de desembarco y a que por el otro el Comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur (TOAS), había impartido el orden de abandonar la Zona de Exclusión Total a sus tres grupos de tareas, reanudamos los intentos de romper el bloqueo aeronaval.

La ruta elegida seguía siendo la sur, que por esos días implicaba descender en la lateral de Deseado, llegando en vuelo bajo (menos de quinientos pies) a un punto situado a cincuenta millas del lateral de Río Gallegos para desde allí dirigirse en vuelo rasante a otro ubicado a unas treinta o cuarenta millas náuticas al sudoeste de Puerto Argentino (que más adelante sería el primer punto de comunicación con el CIC MLV) en el que se colocaba rumbo 080 grados en una inicial de procedimiento lejana a la pista hasta sobrepasar un par de millas las coordenadas de la cabecera, entrar en básica y luego en final con sendos virajes de noventa grados por izquierda, siempre apoyados en la información de nuestros navegadores inerciales u Omega. Al cruzar la línea de la costa y ya en final corta y con el avión configurado para el aterrizaje, ascender a 80 o 100 metros para interceptar la trayectoria de aterrizaje normal.

En el primer intento regresamos a Comodoro por situación táctica desfavorable. Repusimos el combustible consumido y liberada la zona, volvimos a decolar. Esta vez sobrepasamos la lateral de Gallegos y pusimos rumbo general noreste; casi en el límite del alcance del equipo de radio, nos ordenaron volver a Río Grande. Estas órdenes nos llegaban por VHF<sup>63</sup> a través de las torres de vuelo de los aeródromos costeros.

Aprovechamos para comer algo y con una enésima orden de despegue de la FAS, nos dirigíamos al C-130 en el momento en que aterrizó un Neptune que regresaba, según dijo alguien, de un vuelo de reconocimiento electrónico. Le pedí autorización a Martínez para hablar con ellos y cuando el comandante descendió, le consulté la zona explorada y si tenía posiciones de naves enemigas.

Con displicencia - que atribuí al cansancio y desgaste del vuelo dentro de la zona de exclusión aérea - me comentó que habían sobrevolado gran parte de nuestra ruta sin detectar movimiento de buques enemigos y que estaba todo tranquilo. Contento como perro con dos colas, agradecí los datos recibidos y me despedí deseándoles suerte en futuras operaciones.

Pusimos en marcha, despegamos y nos mantuvimos en vuelo rasante. Una hora después y perdido el contacto en VHF, tuvimos la certeza de que esta vez aterrizáramos en Puerto Argentino y regresaríamos a nuestros hogares. El silencio en cabina fue interrumpido por una débil y repetida mención de nuestro indicativo; contestamos y resultó ser un C-130 que volaba a gran altura en el lateral de Deseado. Para nuestro disgusto nos retransmitió el orden de la FAS de aterrizar en Trelew para dispersión.

\*\*\*\*

Entre dientes, para que la tripulación no percibiera mi enojo, maldije nuestra mala suerte. Mi fastidio incluía a los ingleses que se habían tomado el trabajo de venir desde

---

<sup>63</sup> Equipo cuyo alcance disminuye o aumenta según se vuela bajo o alto.

tan lejos y a la FAS que, en mi opinión, no terminaba de decidir si valía la pena o no - a los fines prácticos de la guerra - arriesgar nuestro eventual derribo.

Aterrizados en Trelew preparamos el avión para pernocte y nos trasladamos a la ciudad, comimos en un bar y regresamos al hotel donde nos habíamos hospedado. Vencido por la fatiga y las tensiones del día, encontré la paz del sueño no sin antes rogarle a Dios, que al día siguiente nos ayudase a romper el bloqueo y termináramos con esta especie de ruleta rusa.

## CAPITULO 11

Bien temprano despegamos hacia Comodoro y allí nos reunimos en Operaciones. Las noticias eran alentadoras; en las islas el día había comenzado con el pasaje de un frente caliente que producía cielo cubierto y precipitaciones aisladas; se aguardaba un mejoramiento temporario pero luego empeoraría por la presencia de un frente frío, con reducción de visibilidad y vientos del sector sudoeste, moderados pero con ráfagas.

Excepto por el ya habitual fuego naval nocturno; la condición meteorológica marginal y nuestra artillería antiaérea, habían impedido ataques a la pista; esperábamos que la meteorología se mantuviese así ya que los Harrier tendrían menos chances de volar por su mayor consumo de combustible a baja cota. Camino a nuestro avión, le agradecí al Altísimo haber escuchado mis súplicas de la noche anterior.

Cada tripulante cumplió con la rutina prevuelo. Finalizada, ajustamos nuestros correajes de asiento sobre los chalecos salvavidas e iniciamos la lectura de la Libreta Control de Procedimientos (LCP). Pusimos en marcha el motor tres sin problemas y cuando estaba por oprimir la llave de arranque del cuatro, sentí que me tocaban el hombro; por el rabllo del ojo vi que era “Petete” Oréfice - lo apodábamos así por su similitud, en materia de sabiduría sobre muy diversos temas, con el personaje de la televisión – lo ignoré y seguí con el arranque del motor.

Esperó que los parámetros se estabilizaran e insistió, con más fuerza y expresión contrariada. — ¿Qué pasa, otra vez nos tenemos que quedar? — pregunté de mal modo corriendo mi auricular izquierdo hacia delante para escucharlo. — Pasa que queremos que sigan con vida y usted encima se enoja y me maltrata — me reprochó agitando ante mis ojos una hoja escrita a mano. — ¿Sí? Hasta este preciso instante, estaba convencido de que era lo contrario — retruqué. Viendo la expresión de su cara y por el aprecio que tenía y tengo por él, arrepentido, me disculpé.

Sonrió y dijo — los transporteros que estamos en la FAS hemos pensado en como facilitar el control de los vuelos de carga a MLV; aquí está lo que haremos a partir de hoy. Es sólo una guía y mejorará con el aporte de las tripulaciones — anticipó entregándome el papel.

De un vistazo comprobé que había frecuencias de HF y VHF, previsión de tablas de autenticación, palabra clave para ordenar el regreso y algún otro dato que ya no recuerdo. Le agradecí con un guiño de aprobación, le pedí que se lo alcanzara a Martínez y continuamos con la puesta en marcha.

Petete le dio el papel y bajó; se despidió deseándonos suerte con el típico gesto de pulgar arriba; respondí agitando mi mano. Rodamos a cabecera a paso de hombre, contestando y ejecutando con Giliberto cada uno de los ítems de las distintas listas de control de la LCP leídos por Hrubik. Probamos motores en cabecera y autorizados por la Torre de Control ingresamos a pista; con el avión alineado en su eje, adelanté los aceleradores al tope máximo y solté los frenos con delicadeza.

Mantuvimos el rumbo hasta superar las elevaciones del sur y un suave viraje por izquierda nos llevó a sobrevolar el barrio de YPF. Mi mente, que debería haber estado puesta en el control de ascenso, se fue de garufa y me sorprendí pensando en que si llegábamos a Puerto Argentino, nuestros artilleros podrían seguir “dándole gusto al dedo” y despejando el ambiente de indeseables Harrier.

En ruta y con proa al primer punto prefijado, Torielli leyó por el intercomunicador las instrucciones contenidas en el papel dejado por Oréfice; las comentamos una a una, internalizándolas. Cada uno tomó debida nota de lo que le correspondía y Hrubik - siempre dispuesto a comunicarse con cuanto cristiano fuera posible - sintonizó el HF en la frecuencia prevista, verificando con el radio operador de la FAS el enlace; luego continuamos en silencio de radio con el exterior.

\*\*\*\*

Oréface, con sus instrucciones, nos demostró que no estábamos solos y que alguien estaba pendiente de nosotros. Esto fue un aliciente grande y oportuno para el ánimo de la tripulación; las caras eran otras. Si hasta nuestro siempre circunspecto jefe de Grupo, se permitió hacer un comentario jocosos cuando Aguirre le ofreció un mate de gran tamaño, forrado con el escroto de un ternero overo.

Por primera vez habíamos vuelto al ambiente relajado que predominó en nuestros vuelos del mes de abril. Después de tantos intentos frustrados, teníamos la convicción que esta vez la taba caería del lado bueno. La ruta elegida por Martínez seguía siendo la sur y ya nadie quería cambiarla por cábala.

Ascendimos a nivel cien con proa a un punto situado a unas cuarenta millas al este de Río Gallegos. A partir del lateral de Deseado cumplimos con nuestro plan de descenso gradual, previsto para evitar detecciones de radar y los consiguientes avisos inoportunos a las islas.

Alcanzamos la lateral de Río Gallegos con trescientos pies; colocamos rumbo 050 descendiendo a cien pies. En las proximidades de la lateral de las islas Salvajes bajamos a cincuenta pies con la idea de mantener ese nivel hasta el punto donde viraríamos a rumbo 080 ingresando en el circuito de aterrizaje según lo previsto el día anterior.

\*\*\*\*

A nuestro frente, una línea gris oscuro confirmaba el pronóstico recibido y poco después volábamos en niebla marina no demasiado espesa. Esto, lejos de preocuparme, me alegró pensando que con esa “mufa”<sup>64</sup> los Harrier no volarían; coloqué el radar altímetro en 30 pies y me dediqué a controlar el avión manteniendo cincuenta pies por instrumentos. Las grandes ondas, entrevistas con el rabillo de mi ojo izquierdo por las ventanillas inferiores, parecían acariciar la panza de la “chancha”. De cuando en cuando parpadeaba la luz de aviso del radar altímetro y algunas salpicaduras mojaban nuestros parabrisas.

Era la primera vez que una tripulación del Escuadrón, al menos de las que habíamos intervenido en el Puente Aéreo de abril, volaba tan bajo. De puntera a puntera de ala el avión mide casi 40 metros, por lo cual a esa altura los virajes son solamente con timón de dirección y llamados “chatos o de tranvía”, también en la jerga aeronáutica.

En mi caso había resuelto que, si el techo de nubes lo permitía, ascendería lo suficiente para efectuar un viraje escarpado que nos permitiera variar el rumbo rápido y pegarnos otra vez al agua para quedar por debajo del horizonte del radar. Esta decisión era compartida por otros comandantes de aeronave.

El piloto automático del Hércules permite desconectar por lo menos dos de los tres parámetros (alergones, profundidad y timón de dirección) y cada uno adoptó el método que le resultó más cómodo. Algunos volaban con piloto automático destrabando alergones y/o timón de profundidad. Otros, como yo, preferían volar el avión sin utilizarlo para evitar que una falla nos zambullera en el agua.

Manteníamos silencio de radio, que fue interrumpido en una ocasión por el radio operador de la FAS para control; repitió una vez nuestro indicativo “Pato” y el Dino contestó con un escueto “Pato atento”. Eso nos tranquilizó aún más porque, si era necesario, podríamos recibir información táctica o meteorológica en tiempo real. Las risas se habían acabado al descender a cincuenta pies; las comunicaciones internas eran mínimas, escuetas y profesionales.

---

<sup>64</sup> Mal tiempo en el argot aeronáutico.

Para aprovechar la superficie delantera muy vidriada que permite a pilotos y mecánico, observar el suelo sin abandonar el tablero de instrumentos, nuestro jefe de Grupo se sentó casi a la par mía en mi valija de navegación, que era rígida como las utilizadas por los pilotos de las líneas aéreas; nos las habían regalado en la Lockheed a Vianna, a López y a mí, cuando fuimos a buscar el TC-69.

La capa de niebla se espesó de golpe permitiéndonos ver, cada vez con menor frecuencia, las oscuras y cada vez más agitadas aguas del Atlántico sur. Cuando la pérdida de contacto visual se prolongaba más allá de unos pocos segundos, me asaltaban unas irresistibles ganas de ascender al menos a cien pies. Me mantenía nivelado el miedo a perder por completo el contacto con el agua y la certeza de que, cuanto más alto voláramos, más fácil sería que nos detectaran y derribaran.

\*\*\*\*

A propósito del miedo pienso que, el que no lo experimenta en momentos límites, es un inconsciente; se es valiente si uno logra dominarlo. En mi caso experimentaba una desazón generalizada antes de subir al avión, que desaparecía en la puesta en marcha y regresaba en las proximidades de Puerto Argentino, secándome la boca y haciéndome sentir que mi lengua era de trapo. Gracias a Dios, siempre pude hablar sin que se notase.

Por otra parte y para mi fortuna, Aguirre lo sentía al mismo tiempo que yo; se liberaba de él sorbiendo y cebando unos buenos mates. Sin que se lo pidiese, pero en el momento indicado, lo sostenía a la altura de mi boca y luego de consumido colocaba en ella un Jockey largo recién encendido. Así evitaba que, por buscar el encendedor en uno de los innumerables bolsillos del buzo de vuelo, como casi le sucedió a cierto comandante, termináramos bañándonos sin desearlo. Ventaja transportera que los cazadores no tenían ni tendrán jamás.

\*\*\*\*

A menos de un minuto de nuestro punto de viraje a rumbo 080 para inicial, se produjo un fenómeno que en la Antártida sucede con frecuencia y es llamado “cielo de mar”; debe su nombre a que el color del agua se refleja en las nubes bajas, dándole un aspecto oscuro y amenazador, pero siempre está acompañado por buena visibilidad. Esta vez era cercana a los cinco o seis kilómetros y el techo variaba entre 30 y 50 metros.

Sin ponernos de acuerdo, con el Dino comenzamos a observar el panorama de izquierda a derecha ya que, si la navegación no había sido muy exacta, podíamos estar muy cerca de unos islotes situados en esa zona, que nos preocupaban por su elevación.

Por el ínter Hrubik informaba, entre ellos a Martínez, lo que él y yo veíamos casi en simultáneo — A la izquierda isla y cascotes, al frente también...a la derecha “BARQUITOS” — los vi y el corazón me saltó en el pecho como un potro salvaje; creo que en ese instante perdí un año de vida.

A bastante menos de cinco kilómetros había un enorme barco detenido y arrumbado al noreste, como nosotros en ese momento. Por su tamaño me pareció que nos habíamos topado con uno de los portaviones; era chato y largo y estábamos muy por debajo del nivel de su cubierta. La salida de la niebla fue providencial; de no haberse producido, casi con seguridad lo hubiésemos llevado por delante.

Además de perder la vida sin darnos cuenta, es fácil imaginar lo que les hubiese sucedido a ellos, al ser embestido por una masa de 60/70 Toneladas a más de 580 Kilómetros por hora Como dicen los paisanos de Olavarría - mi pago adoptivo - se hubiera dado vuelta “como taza ‘e caldo” chocados por el primer Hércules “kamikaze” de la historia...

Durante mi experiencia como instructor e inspector de C-130 - obtenida por el único mérito de ser jefe de Escuadrón y la necesidad de completar tripulaciones en un lapso perentorio - había comprobado que se podía inclinar mucho más el avión de lo

establecido por manual, quitándole potencia a los motores de “arriba” y permitiendo que los de “abajo” empujaran evitando que se cayera la nariz.

Sin dudarle ascendí para virar en escape y comprobamos que detrás de él sobresalían las chimeneas y antenas de otros dos buques de guerra, que imaginé, por su distinto tamaño, eran una corbeta y una fragata con sus proas apuntadas hacia nosotros.

Era imposible que nos hubieran detectado por radar y mucho menos visualmente, porque se los impedía el buque grande; por la misma causa tampoco podían disparar sus armas y pensando en no darles oportunidad ni tiempo de reacción, metí un viraje escarpado por izquierda presentándole la panza del avión, para no acercarme a ellos y alejarme lo más rápido posible.

La cabina de vuelo era un caos; tanto por lo brusco de la maniobra y la necesidad de agarrarse de donde podían, como porque sólo los que tenían teléfono colocado o los que habían visto los buques, sabían lo que estaba sucediendo.

El comodoro Martínez, que continuaba sentado en mi valija de navegación y calculo que sin poder levantarse por la inclinación, las “G” y, por su posición en cabina, imposibilitado de ver del lado derecho, preguntó — “¿No será un cascote?” — ¡Que cascote ni que cascote, son buques, mírelos! — me indigné.

Para que no dudase de mi palabra - en una reacción totalmente irracional y fuera de toda lógica - continué con mi viraje escarpado haciendo un 360°. — ¿Ahora los vio?, — En realidad, no... — Bueno señor, no importa, igual nos vamos al carajo, porque si sigo boludeando, seguro que nos bajan — reafirmé mi decisión.

Nunca debí continuar ese viraje, fue una de las tantas estupideces que cometí en la guerra, pero la verdad es que me dio tanta bronca la pregunta que no lo pensé y actué por instinto. Aunque los años han pasado, no dejo de recriminarme que por tonto y calentón, puse en peligro la vida de los tripulantes y la integridad del avión.

La “maniobrita” con el plano izquierdo rascando el agua y la continuación del viraje hizo que, salvo Martínez, mis compañeros me advirtieran en simultáneo la presencia y proximidad de los buques enemigos. Yo — enfrascado en cerrar el viraje sin que se me cayera la nariz y nos pegáramos la piña - por una de esas extrañas jugarretas que suele hacernos la mente en determinadas ocasiones, los escuchaba como un espectador de fuera de mi propio cuerpo.

Finalicé el giro, puse rumbo de escape dominado por la horrible sensación que algo andaba mal, muy mal - en realidad en ese momento lo atribuí al temor a ser derribados - comencé a alejarme del lugar, haciendo las maniobras evasivas recomendadas por el veterano de Vietnam; que otros me habían comentado, porque ni siquiera había tenido oportunidad de leerlas.

La voz del navegador, imponiéndose a la de los otros, resonó en mis auriculares volviéndome a la realidad — El rumbo....El rumbo... — ¿Qué pasa con el rumbo?, — que estamos con rumbo 120° y debió poner 230° — contestó soliviantado.

No solo me estaba dirigiendo hacia la flota sino que, además, les había sacado a los dos buques de guerra, el buque grande de su línea de tiro. De ahí mi sensación, que nada tenía que ver con el miedo porque mi boca continuaba húmeda. Estaba tan “metido” en las maniobras evasivas, que no me fijé para donde iba.

Advertido de mi error, recuperé la serenidad y la claridad para decidir. Coloqué rumbo 270 para quedar otra vez cubierto por el buque grande y, un par de minutos después, el ordenado por Torielli, siempre haciendo maniobras evasivas dos nudos por debajo de la velocidad “de nunca exceder”.

Debido al inmenso esfuerzo de torsión para que el avión derrapara cruzando comandos - según decían eso nos sacaba de cualquier línea de tiro aérea con cañones -

el fuselaje trasero se deformaba por torsión, haciendo que de a ratos se encendiese la luz de alarma de puerta abierta de paracaidistas.

Por espacio de tres o cuatro minutos esperé el misilazo y ahí sí, se me secó la boca y la lengua se hizo de trapo; al entrar a la protección de la niebla regresé al vuelo recto y nivelado por instrumentos, pese a mis deseos casi incontrolables de continuar derrapando. Lo hacíamos a cincuenta pies y poco después reapareció el sedativo y querido mate, acompañado del pucho complementario.

Para abandonar las islas antes que la meteorología terminase de mejorar, continuamos volando a cinco nudos por debajo de la “velocidad de nunca exceder” tratando que la “chancha” no saltara demasiado y fuera más fácil de controlar — Comandante, mecánico. Si seguimos con este régimen no vamos a llegar a Comodoro. Recuerde que de ahí para el sur, el combustible está reservado para los aviones de combate. — me refrescó la memoria Giliberto. — OK Gili, gracias y no se preocupe, ya reduzco — lo tranquilicé mientras retrasaba los aceleradores. El tiempo había volado y yo no tenía ni idea del transcurrido luego del avistaje — Navegador, comandante ¿Ya salimos de las islas? — Afirmativo, según los Omega estamos cerca del lateral de Isla de los Estados y con proa a Río Grande.

\*\*\*\*

Alivianados por el combustible consumido comenzamos el ascenso para nivel 290; le ofrecí a Martínez sentarse en el asiento derecho y volar un poco. Antes de cedérselo, Hrubik sintonizó radio Carve de Montevideo en uno de los ADF y la frecuencia de Aeronaval Río Grande en el VHF 2. Informé al radar de Río Grande, empleando el indicativo del día - que según creo recordar era Perro - posición, movimiento e intención de dirigirnos a Comodoro.

Me dio libre tránsito y ascenso al nivel solicitado. Iniciábamos el viraje por derecha hacia Comodoro y escuchamos a radio Carve, por esos extraños misterios que tienen los rebotes de las ondas radiales, anunciar que los ingleses el día anterior habían hundido el crucero General Belgrano. Volábamos en la lateral de la Isla de los Estados y divisamos unos barcos de guerra que se encontraban en una bahía, perfilados hacia el norte y con sus popas muy cerca de la costa.

Allí el día era radiante, despejado y sin smog; la visibilidad era total y los vimos a la perfección. Ninguno de la tripulación, y mucho menos yo, tenía ni la más mínima idea del tamaño real del Belgrano. Nada sabíamos por información argentina de su trágico hundimiento y comenté por el Inter — ¡Estos uruguayos! Con tal de dar noticias macanean, seguro que uno de esos es el Belgrano — nadie apoyó ni contradijo mis palabras.

Nuestro jefe - según creo era la primera vez que se sentaba en un Hércules - lo volaba sin piloto automático y estaba absorto en la ardua tarea de conservar el rumbo dado por Torielli y estables los parámetros de ascenso. En la cabina reinaba la paz y yo, fumando con placidez, me divertía barato con sus esfuerzos por adaptarse a la sensibilidad de los comandos.

La voz del operador del radar de Grande estalló en los microteléfonos — Pato aquí Perro, confirme condiciones de vuelo. — Pato cruzando nivel 210 en ascenso para 290, condiciones visuales. — OK Pato, tiene móviles aéreos no identificados a cuarenta y dos millas a su frente y con rumbo convergente — Recibido, confirme velocidad y nivel que mantienen. — 250 nudos y nivel 80. — Recibido, gracias, por favor informe si varían sus condiciones de vuelo — requerí como precaución adicional.

Volaban bajo y no parecían ser una fuente potencial de problemas. Aunque no lo comenté para no incentivar rencores, basado en lo escuchado el día del quilombete con

los radioaficionados, pensé que podrían ser chilenos haciendo exploración para los ingleses. Deseché la idea casi de inmediato, por descabellada y peligrosa para ellos.

A los tres minutos escuchamos al radar de Grande llamándonos — Pato atento — contesté mate en mano — Pato, bandidos (ya no eran móviles no identificados) aceleraron a 360 nudos, mantienen rumbo convergente y están cruzando nivel 140 en franco ascenso — Torielli por el intercomunicador me urgió — Señor, pregunte si son dos, creo que los tengo en el radar — Lo hice y me contestó — Afirmativo, confirme temperamento a seguir ¿continúa ascendiendo proa a Comodoro? — Negativo, estoy virando hacia su pista que tengo a la vista y entrando en rango de descenso máximo, pero me van a interceptar mucho antes de llegar. Avísele a los chicos de la máscara, a ver si nos pueden dar una mano — Martínez puso rumbo a Grande e inició el descenso sin tocar los aceleradores. — Hay una escuadrilla rodando a cabecera y ya están informados. — OK, gracias y quede atento a mis novedades — Perro recibido — confirmó. — No creo que lleguen a tiempo, pero espero que los bajen a éstos desgraciados — comenté por el intercomunicador a mi tripulación.

En el avión la tensión se había reinstalado. El tano Fattore, mi primer Auxiliar de Carga y Despacho, subió al banquito empleado por el navegador para utilizar el sextante periscópico ya que con él se puede ver el exterior en los 360°. Este era otro de los consejos de la famosa carta de nuestro colega de la USAF: “en zona de combate, si las circunstancias lo hacen necesario, emplearlo para controlar el espacio aéreo trasero”.

En simultáneo Torielli informó — Han iniciado su curva de persecución y están maniobrando para colocarse en nuestra cola — OK. Gracias, mío el avión, señor — La boca se me secó instantáneamente, cerré los aceleradores y comencé a hacer toda clase de maniobras evasivas; no me pude dar vuelta a mirar, pero me imagino que el Tano flameaba colgado del sextante.

No se cuanto tiempo pasó - para mí una eternidad - hasta que me llamó Río Grande — Pato Perro, los móviles invirtieron rumbo y prosiguen su vuelo — esta vez el tonito era canchero y sobrador; aunque no lo escuchaba reírse, casi podía ver como lo hacían él y quienes con seguridad lo acompañaban; me mantuve en silencio para asegurarme de que la voz no me temblara y se dieran cuenta del julepe que nos habíamos pegado; luego respondí, neutro — Gracias Perro, abandono frecuencia y continúo comunicado con Gato — indicativo de Gallegos ese día.

¿Que había pasado? Los móviles en cuestión eran dos Super Etendard de la Armada que, sin contacto con Río Grande, de donde habían despegado, regresaban de norte a sur buscando al avión de Beltramone con el que debían practicar reabastecimiento en vuelo. Nos vieron y se vinieron como “chanchito a las batatas”, pensando que éramos el KC-130.

Al vernos efectuar maniobras evasivas y sin pods de reabastecimiento, que son bien visibles debajo de las alas, supongo que - además de darse cuenta de su error y del susto que nos habían pegado - se comunicaron con Grande y ahí dieron media vuelta. Al menos para mí, fue el momento de mayor tensión de la guerra y bastante peor que el encuentro con los buques ingleses.

Con tantas subidas y bajadas habíamos consumido demasiado JP1 y decidimos aterrizar en Río Gallegos. Mientras repostábamos, los pilotos y el navegador fuimos a la sala de interrogatorios; nuestros interlocutores compararon la silueta dibujada por Hrubik, con las existentes allí de la flota británica. Resultó ser, sin duda alguna, el buque logístico Fort Austin.

Al abandonar la sala para regresar a la pista, me demoré en el baño; al dirigirme al vehículo me crucé con el jefe de la BAM Gallegos. Supongo que sabiendo lo

importante que era nuestra carga para la defensa de Malvinas, me reprochó por no haberlos evadido y continuado a mí destino.

Intenté explicarle las causas por las que era prácticamente imposible concretar su idea, pero no entendió o no quiso hacerlo; el tono del intercambio de palabras subió y faltó poco para que dijese algo inaceptable para mí.

Muerto de rabia e impotencia le contesté algo así, como — Señor, por desgracia, usted no era el que decidía que hacer como comandante del avión. Aborté la operación porque aunque no nos tiraron, ya nos habían visto y con seguridad alertarían a todos sus medios para engancharnos a la ida o a la vuelta. Preferí preservar el avión y la carga, además de no poner en peligro las vidas de los que íbamos abordo, por supuesto incluida la mía. Ahora, si no me necesita para algo más, solicito su autorización para retirarme y regresar a Comodoro Rivadavia de inmediato — requerí con absoluta corrección y mi mejor y más reglamentario saludo militar.

Los preparativos previos para los múltiples e infructuosos intentos realizados, el encuentro con los buques, la opereta tragicómica con los Super Etendard y el visible desgaste mental y físico producido en la tripulación por estos hechos, agravado en mi caso por lo injusto de la discusión sostenida, hicieron que a nuestro arribo a Comodoro me decidiera a poner punto final a una situación que ya pasaba de castaño oscuro.

En la oficina de mi jefe y a solas con él, mantuvimos una larga y esclarecedora charla en la que le expuse la situación y sin demasiadas vueltas le pedí que nos diera por cumplimentado el cruce. Comprendió las causas y accedió sin objeciones; esa misma noche arribábamos a Buenos Aires, luego de treinta y tres largos días donde habíamos experimentado y compartido todo tipo de emociones.

\*\*\*\*\*

La Historia Oficial que la Fuerza Aérea publica en su sitio en Internet al mencionar este vuelo fallido, lo hace con imprecisiones que atribuyo a falta de información veraz. Por haber participado en los hechos y porque pese a los años transcurridos continúo dolido por la injusticia del entredicho mantenido en Río Gallegos, en esta publicación las he señalado para corregirlas.

Establece que los buques avistados eran propios, pese a que con anterioridad dice que por el hundimiento del ARA “General Belgrano” fuera de la ZET (Zona de Exclusión Total), el Comandante del TOAS impartió la orden de regreso a sus Tres Fuerzas de Tareas navales por estimar que estaban en situación táctica desfavorable.

Por eso asumo que los únicos buques propios dentro de la ZET, eran los civiles y el de Prefectura averiados y semihundidos y sin custodia de nuestros buques de guerra, en especial en una posición tan cercana a Puerto Argentino, de la que los británicos eran dueños absolutos.

Quién la escribió ignoraba que, como ya fue dicho, en la Sala de Interrogatorio de Pilotos de Río Gallegos - cotejando el dibujo efectuado en vuelo por el capitán Hrubik con las siluetas de los buques enemigos - se identificó sin margen de error que el barco avistado era el buque logístico Fort Austin. Agregó yo, casi con seguridad prestando auxilio a un buque de guerra - averiado por el fuego de los aviones argentinos - con la custodia de otro

Si bien la identificación de Hrubik se produjo después que fue impartida la orden de regreso a los aviones de combate – que supongo eran los Dagger que se dirigían a cabecera en el momento en que tuvimos el (ahora gracioso) episodio con los Super Etendard navales – tampoco se tuvieron en cuenta o se ignoraban las órdenes impartidas por el TOAS a sus Fuerzas de Tareas Navales.

## CAPITULO 12

No disfruté la estadía en Buenos Aires preocupado por saber lo que pasaba con las tripulaciones de Hércules; el conflicto era real en la Patagonia y en el hogar de los combatientes, en el resto del país la guerra se relataba como un partido más - que de acuerdo con la activa campaña de Acción Psicológica desarrollada por la Junta Militar - íbamos ganando. Tal vez por eso, no importaba demasiado lo que sucedía en las islas.

No quiero ser injusto con los que, al mejor estilo de las damas porteñas y cuyanas con San Martín, donaron sus joyas y dinero, organizaron eventos para contribuir al esfuerzo de guerra y, mucho menos con los niños de primaria que escribieron cariñosas cartas a soldados anónimos, algunas de las cuales fueron dadas a conocer con posterioridad a la opinión pública, por quienes las recibieron en las trincheras.

Los medios, en particular los escritos, principales víctimas de la acción psicológica, difundían una visión triunfalista empañada solo por el hundimiento del crucero General Belgrano y la muerte en combate de algunos pilotos de la Fuerza Aérea. El 4 de mayo a las 05:33 horas, el enemigo bombardeó por segunda vez la pista sin hacer blanco en ella, a pesar de haber empleado dos bombarderos Vulcan y diez reabastecedores de combustible Victor, como cisternas. Teniendo en cuenta el costo económico y el esfuerzo de las tripulaciones, la operación fue un rotundo fracaso.

\*\*\*\*

La Guía entregada por Oréfice en líneas generales coincidía con lo aconsejado por uno de los integrantes de la Misión de la USAF y reflejaba la experiencia recogida por las tripulaciones de C-130 en Vietnam, eludiendo o minimizando la acción de la caza interceptora enemiga. Nosotros aprendíamos como hacer la guerra sobre la marcha y, pocos días después, el papel - ya pulido por nuestro jefe con las sugerencias de algunos pilotos y navegadores - se convirtió en las instrucciones aplicadas en adelante.

Reunión Previa al Vuelo de pilotos y navegador con el jefe de Grupo, estableciendo horarios de cabina, puesta en marcha, despegue, hora de arribo prevista a los distintos puntos de notificación y a Malvinas; frecuencias en UHF, VHF y HF, palabra clave, tabla de autenticación de las comunicaciones, ruta a sobrevolar (distintas a la ida y al regreso, una por el sur y otra por el norte) que se alternaban en cada vuelo ordenado, puntos de control y notificación en proximidades de Puerto Argentino - a los que había que llegar en el horario previsto y donde sólo se mencionaba el indicativo propio, respondido por el corresponsal con el de él.

En el punto de notificación final, la torre suministraba dirección e intensidad de viento y situación táctica (ambas podían variar en forma sustancial durante el vuelo) y ordenaba encender, de acuerdo con la situación táctica imperante, un balizamiento muy precario y escaso de bochones o linternas de cinco elementos apuntadas a la cabecera en uso.

La idea de Martínez - que coincidía con la experiencia de la USAF de ir por una ruta y volver por otra - tenía dentro de los comandantes, defensores y detractores. Yo pertenecía a este último grupo, por la suposición de que si no nos habíamos topado con ningún piquete radar era porque se encontraban del otro lado de las islas.

Los que estaban a favor, pensaban que podríamos haber sido detectados - pero sin tiempo suficiente de reacción - y que al regreso nos esperarían con bombos, platillos y un ramillete de misiles. Sin embargo, unos y otros cumplimentábamos a rajatabla lo ordenado por nuestro jefe de Grupo.

Sin alterarla en su esencia, cada comandante le fue agregando su impronta personal. Si como sucedía a menudo, había pasajeros que viajaban a las islas antes de que embarcaran, además de recalcarle como proceder en caso de amerizaje forzoso, se

enfaticaba la necesidad de contar con su colaboración para la detección visual de misiles, aviones o buques enemigos.

Sin duda el requerimiento aumentaba el estrés del viaje, pero nos asegurábamos una fuente de vigilancia adicional, en mi caso les advertía dada mi natural aversión a los misiles — Señores, atentos a fogonazos, que en ello nos va la vida — A bordo se completaba la RPV de los tripulantes<sup>65</sup>.

Los regresos no admitían esta clase de coordinaciones; los pilotos y el primer mecánico permanecían dentro del avión estacionado en la cabecera opuesta, sentados y amarrados en sus puestos, con los cuatro motores funcionando “en baja”<sup>66</sup> y listos para el despegue inmediato.

Si el viento lo permitía y/o la situación táctica lo imponía, se despegaba desde esa cabecera tratando de iniciar el viraje hacia el mar, una vez alcanzada la velocidad de seguridad en el aire y con el tren aún en movimiento. El flaps era retraído con el avión estabilizado.

\*\*\*\*

La Dirección General de Sanidad había emplazado en la IX Brigada Aérea (cita en Comodoro Rivadavia) el Hospital de Campaña Reubicable (era trasladable por los Hércules) para la clasificación, primera atención y distribución a los distintos nosocomios, de los heridos evacuados de Malvinas.

Para su vigilancia durante el traslado, se había dispuesto un equipo cuyos integrantes, además de alternarse, cambiaban en composición y número, de acuerdo con la gravedad y cantidad prevista de los heridos a evacuar.

Participaron de los vuelos de evacuación como Tripulantes Especiales, los siguientes oficiales y suboficiales: Médicos; My Manuel R. Brugo Marcó, Cap. Enrique J. Testa, Cap. Guillermo A. Muller, 1er Ten José A. Schmidt. Enfermeros; S Aux. Héctor Russo, S Aux. Juan Chamau, CP Raúl Leguizamón, C 1° Oscar Cortínez, C 1° Daniel Rojas y C1° Claudio Tuñón.

El acomodamiento de las camillas con heridos, amarradas y trabadas entre sí en el piso de la cabina de carga, corría por cuenta de los Auxiliares de Carga secundados por el personal de médicos y enfermeros ayudados, si era necesario, por el segundo mecánico y los pasajeros que regresaban al continente. El navegador, desde la escalerilla de acceso a la cabina de vuelo, controlaba la totalidad de la maniobra.

\*\*\*\*

Por su importancia en la historia del Escuadrón mencionaré el primer operativo aéreo conjunto de esta guerra planificado y ejecutado por la Aviación Naval, con el apoyo de aviones de la Fuerza Aérea. Objetivo: ataque al portaaviones HMS Hermes

Intervinieron en él, los siguientes aviones: un Neptune como avión de exploración, dos Super Etendard (SUE), indicativo “Vincha”; un Lear Jet LR-35 del Escuadrón Fénix indicativo “Dardo” misión, diversión; dos M-5 Dagger, indicativo “Pollo”, misión, cobertura del Hércules KC-130 y dos M-5 Dagger, indicativo “Talo”, misión: cobertura avión Neptune.

El KC-130 TC-70, indicativo “Rata” comandado por el vicecomodoro Enrique Pessana despegó de Río Gallegos a las 0845 horas para reabastecer en su vuelo de ida a los “Vincha” tripulados por el Capitán de Corbeta Bedacarratz y el Teniente de Navío

---

<sup>65</sup> Cierta vez Servático, al escucharme refrescarle la orden a los ACD dijo por el intercomunicador — si los ingleses supieran nuestra edad promedio, no derrocharían un misil. Sólo con encender un par de luces brillantes nos matarían de un infarto.

<sup>66</sup> Es un régimen en el que se reducen las revoluciones y por consiguiente el flujo de aire producido por las hélices al girar.

Mayora, que atacaron un “Blanco Grande”, (que se supone era el portaviones HMS Hermes), con un Exocet cada uno.

Luego de reabastecerse en vuelo, los SUE siguieron rasante; engancharon el objetivo mayor lanzando los Exocet y regresaron a Río Grande. El día cinco, último día de mi descanso, no hubo operaciones de la FAS por mal tiempo en la zona de operaciones.

Concurrí al Edificio Libertad a pagar un crédito que me habían otorgado en el “navybanco” del Nación; allí me enteré del éxito del ataque de labios de mi concuñado, el entonces capitán de fragata Oscar Moreyra.

Esa mañana él había charlado con los responsables de analizar las fotografías tomadas por el sistema de la pantalla de radar de los SUE, registrando la adquisición del objetivo y el lanzamiento; según los especialistas el enganche había sido sobre “un blanco grande”. En la cola del Banco escuché que Bedacarratz había disparado su misil “enganchado” y Mayora en “memoria”.

Los ingleses, por supuesto lo negaron, argumentando que el buque atacado había sido la fragata tipo 42 HMS Sheffield, pero lo cierto es que por unos días la actividad de las PAC disminuyó al mínimo, siendo nula desde el sector al este de Malvinas, donde navegaba el portaaviones HMS Hermes. No en vano los británicos establecieron el secreto militar de sus pérdidas reales por noventa años.

\*\*\*\*

El 6 de mayo regresé, diría que con alivio, a la actividad del Escuadrón conducido por Borchert y Martel. Este también fue un día histórico para los C-130, ya que el TC-65 indicativo Tigre operado por el Vcom Alberto Vianna y su tripulación aterrizó en Malvinas con el Com. Martínez a bordo,

Habían sido capaces de hacer lo que a nosotros se nos había negado durante tres largos días. Aún hoy siento el orgullo de que lo logaran, y el sabor amargo de no haber podido ser nosotros los primeros en abrir el camino.

Entre ese importante día y la madrugada del 8 de mayo, la tripulación del Vcom José Antonio Demarco en su segundo intento (el primero se frustró por meteorología adversa), la del My Julio Domínguez y la del Vcom Jorge Domínguez, lograron aterrizar en Malvinas trayendo de regreso gran cantidad de heridos, evacuados para su atención en el continente.

A partir del 8 de mayo el jefe de Grupo decidió que los vuelos a las islas fueran de noche, para evitar la detección visual y tratando de mantenerse por debajo del lóbulo de radar enemigo, es decir a no más de diez metros o quince metros del agua para eludir la localización electrónica. Como mencioné, los despegues se ajustaban para que las llegadas a MLV se produjesen en horarios en los que, al menos en teoría, el enemigo no estuviese demasiado atento.

\*\*\*\*

Muchos pensábamos que, si como se decía, volando a 15 metros un radar naval podía detectarnos a 20 millas náuticas de distancia, por nuestro tamaño y volumen, era preferible arriesgarse volando más bajo. El sistema funcionó ya que la tripulación del Vcom Rubén Cabanillas, de acuerdo con lo confirmado por el radar del CIC MLV, pasó sin saberlo y sin ser descubierta, entre tres buques de guerra bastante cercanos entre sí.

Como mencioné, la aviación de transporte, tanto civil movilizada como militar, cuando fue necesario transpuso los límites normales exigidos por una guerra, hecho más que meritorio, si consideramos que la mayor parte de sus integrantes tenían entre treinta y cinco y cuarenta y cinco años de edad, una vida formada e hijos adolescentes, que podían ser un escollo a vencer para el cumplimiento cabal de las tareas ordenadas. Una

vez más destacaré que la carencia de asientos eyectables, limitaba con severidad la esperanza de supervivencia.

\*\*\*\*

En la Guarnición Aérea Palomar había escasez de oficiales jefes y sin demasiado respeto por mi “condición guerrera”, al día siguiente de finalizado mi descanso, entré de turno como Jefe de Día; me correspondía y ni siquiera intenté una protesta. Como recompensa, tuve la oportunidad de presenciar el primer gesto solidario de unos de los países que nos apoyaron con material de guerra.

Poco antes de ese medio día aterrizaron dos C-130 venezolanos, trayendo, de regalo, sus bodegas completas de munición antiaérea. Los recibimos con los honores del caso, el jefe de Brigada, el jefe de Grupo Aéreo accidental vicecomodoro Andrés Antonietti y yo.

Perú fue otro de los países sudamericanos, que superó el mero apoyo declarativo en el seno de la Organización de Estados Americanos (OEA) y en las Naciones Unidas (UN) vendiéndonos sus Mirage, que no alcanzaron a volar en el conflicto.

En el ámbito de la OEA hubo quienes hicieron tibias declaraciones de apoyo a nuestro favor, otros abiertamente en contra y la mayoría se mantuvo prescindente. En el caso de Brasil, uno de los países que nos dio un fuerte apoyo moral, no pudo o no quiso resistir la presión británica y dejó partir, casi de inmediato, un bombardero Avro Vulcan aterrizado de emergencia por fallas en su sistema de reabastecimiento. Las leyes de la guerra estipulan que, en ese caso, tanto la tripulación como el avión deben permanecer en el lugar hasta el fin del conflicto.

Libia contribuyó a nuestro esfuerzo de guerra regalándonos noventa toneladas de misiles tierra – aire y munición para la artillería antiaérea. Como reconocimiento expreso a esta acción, ya consagrado Presidente de la Nación “de facto”, el general Bignone le regaló al Presidente libio un caballo criollo, cuyo pelaje, si no recuerdo mal, era overo rosado. Por supuesto, incluía un recado como apéro.

Los restantes países de la OTAN<sup>67</sup> en general fueron solidarios con la potencia europea lo que, pese al evidente caso de colonialismo condenado de modo repetido por Naciones Unidas, era lógico por la comunidad de intereses.

Varios ilusos esperamos en vano que la URSS nos diera una mano con información satelital pero, tanto ellos como sus aliados del Pacto de Varsovia, sólo estuvieron atentos a sacar enseñanzas de como vulnerar los medios de sus enemigos potenciales, en la guerra aérea moderna. Ejemplo de lo que afirmo, aunque pertenece a la OTAN, es lo publicado por el General de Aviación José Sánchez Méndez de la Fuerza Aérea Española, incluido en el Anexo.

\*\*\*\*

El sábado 8 de mayo entregué el turno un poco más temprano y cargados con parte de la munición venezolana, iniciamos un vuelo logístico con escalas en el Taller Regional Río Cuarto y Escuela de Aviación Militar, lugares donde aterrizamos para levantar repuestos de A-4C y de Dagger con destino a San Julián; la munición antiaérea tenía destino final CRV para su posterior traslado a MLV. Como suele suceder cuando hay mucho papeleo de por medio, demoramos en tierra bastante más de lo debido.

Era pasada la media tarde cuando - completada la carga de los elementos provenientes de la Fábrica Militar de Aviones y repostado el combustible necesario - iniciamos la puesta en marcha. Los motores tres y cuatro arrancaron con normalidad, pero al motor número dos se le cortó el eje del arrancador<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> Organización del Tratado del Atlántico Norte equivalente al Pacto de Varsovia del bloque oriental

<sup>68</sup> Solía ser una falla relativamente común

Por la escasa longitud de la pista de Escuela y el elevado peso de decolaje, era imposible entrar en las Tablas de Operación para utilizar el procedimiento de “puesta en marcha sobre la carrera de despegue”, consistente en acelerar el avión a 110 nudos poner en marcha el motor haciendo girar la hélice con la velocidad del aire y, una vez arrancado, detener el avión en pista, regresar a la cabecera en uso y despegar normalmente. Mis alternativas eran dos.

La primera pedir el repuesto a Palomar y que lo enviaran en el primer medio disponible, ya fuera un G-II fletado a ese solo efecto o en un vuelo comercial (procedimiento usual en tiempos de paz).

La otra, dado que tanto la longitud de pista como el peso de despegue tampoco nos permitían entrar en las tablas de performance para un despegue con tres motores, era bajar la carga, despegar con tres motores y tripulación mínima y el inoperativo “en bandera”; poner en marcha en vuelo, aterrizar, dejar el motor deteriorado en marcha, detener los tres motores operativos, subir la carga y despegar con cuatro motores hacia la Primera Brigada Aérea.

Eso fue lo que hicimos, previo informarle al POTA Palomar lo resuelto. En plataforma, Hrubik se sentó en el puesto de piloto y con Aguirre vigilaron el motor en marcha, el navegador confeccionó un nuevo Plan de Vuelo y yo, con el microteléfono externo del Auxiliar de Carga y Despacho colocado, controlé que nadie se acercara al motor girando; el resto de la tripulación colaboró con la gente de la TAC Escuela, en la reposición de la carga a bordo.

Anochece cuando despegamos con el Dino en los comandos; sabíamos que nos venceríamos en tiempo de servicio y no había tripulación de relevo disponible. Informé al POTA la hora de arribo para que alistara al Grupo Técnico, le solicité racionamiento y alojamiento para los que vivíamos alejados de Palomar y que informase a la FAS y al POTA Comodoro Rivadavia, las causas de la demora y que preveíamos el despegue hacia San Julián, a las siete de la mañana siguiente.

\*\*\*\*

Poco antes de las seis estaba en el POTA retirando la OTA (Orden de Transporte Aéreo); allí me informaron que al regreso debía dejar el avión en Comodoro Rivadavia y traer otro para reparar en Palomar. En meteorología estaban Carlitos Torielli que había presentado su Plan de Vuelo con matrícula civil y el Dino, uno de los pocos que había dormido en su casa, que, en ese momento, sorbía el primer mate recién ensillado por el infame Gringo Tortorelli.

Nos queríamos mucho y nos conocíamos desde que el era suboficial auxiliar moderno y yo un alférez tiernito. Cuando me vio, salió de detrás del mostrador para darme su típico abrazo de oso; era tan grandote como yo, pero con el triple de fuerza.

Para preservar mi integridad física, lo atajé — Buen día Gringuito, despacio que aún no he podido desayunar y ando debilucho; permita, que si tienen esa suerte, me desarmen los ingleses. — No se preocupe jefe, en Meteorología, para los amigos como ustedes, siempre hay biscochitos de grasa — me dijo con su amplia sonrisa de gringo buenazo y derecho “como lista de poncho”.

Tomamos tres o cuatro mates a las apuradas, comimos otros tantos bizcochos, le dejamos, pese a su resistencia, unos pesos para que los repusiera y embarcamos en el traqueteante y traqueteado micrito interno de tripulaciones.

El vuelo era fuera de aerovía y directo a San Julián; en su transcurso comprobamos por visual en algunos casos, y por radar en otros que, amparados en la impunidad de la guerra, ahora las flotas pesqueras desarrollaban su actividad pirata entre las cien y ciento cincuenta millas de nuestras costas.

Nos recibió el “Chitro” Quiroga, acompañado por la gente que colaboraría en la descarga del avión. Para mi alegría, entre ellos había dos o tres suboficiales mayores retirados, con los que habíamos volado Albatros y HC-47 en Tandil; ahora trabajaban como civiles contratados en la TAC de la VI Brigada Aérea.

Saludé al Chitro y me fundí con ellos en un largo y muy sentido abrazo. Mientras controlábamos el inicio de la descarga, pasó frente a nosotros una escuadrilla de A-4C rodando a la cabecera en uso.

Les deseamos toda la suerte del mundo, agitando los brazos con el pulgar derecho en alto; nos contestaron de igual modo. Poco después los vimos despegar; la mayoría de nosotros musitó una plegaria silenciosa pidiéndole a Dios que les permitiera cumplir la tarea asignada y regresar a salvo.

De camino a las instalaciones del aeropuerto, contemplamos la rutina de aterrizaje de tres Dagger regresando de una misión en Malvinas; temeroso de que hubieran derribado alguno, le pregunté a Quiroga cuantos habían salido y con una amplia y tranquilizadora sonrisa, me confirmó que solamente esos tres. El se quedó a recibirlos; con Torielli y Hrubik proseguimos a Operaciones para dar cuenta de nuestro movimiento y de la carga que traíamos.

Al entrar a lo que en tiempos de paz era la sala de espera del aeropuerto - convertida ahora en sala de pilotos - nos llamó la atención la profusión de dibujos y leyendas alusivas a la guerra, demostrativas del elevadísimo espíritu de combate de esos bravos pilotos que en ese momento, eran los que más bajas estaban sufriendo.

Nos cruzamos allí con algunos a los que, pese a no conocerlos, saludamos con admiración y simpatía. Para variar, el Dino se encontró con algunos viejos cadetes de su pelotón de la Escuela de Aviación Militar y se quedó charlando con ellos; en la puerta de Operaciones nos topamos con el jefe de la BAM San Julián, con el que intercambiamos noticias mientras Torielli informaba en la oficina las novedades concernientes al vuelo.

Cuando regresó, nuestros estómagos hacía rato que reclamaban algo más sólido que los mates que habíamos consumido a bordo. Preguntamos casi a dúo donde podíamos conseguir algo para comer y, pese a que aún no era la hora de almuerzo, nuestro anfitrión nos acompañó hasta una gran carpa que oficiaba de cocina.

Allí ordenó que nos sirvieran una abundante ración de guiso, que nos supo a la gloria de tiempos y lugares mejores. Un soldadito, ayudante de cocinero, fue hasta el avión a buscar al resto de la tripulación que ya concluía la descarga.

\*\*\*\*

Cincuenta minutos después despegábamos hacia la IX Brigada Aérea con Plan de Vuelo Militar<sup>69</sup>, coordinado por teléfono con Comodoro Control. Aterrizados estacionamos al lado del avión que llevaríamos a Palomar, ubicamos en él nuestras pilchas y cacharpas y, en patota, fuimos a presentarnos al jefe de Grupo.

Cumplida la formalidad, los mecánicos y auxiliares de carga partieron a preparar el avión para el vuelo de regreso; nosotros aprovechamos para felicitarlo por su aterrizaje en Malvinas acompañando a los Tigres. Después nos anotició de la marcha de la guerra en general y del funcionamiento de las “chanchas” en particular.

Torielli y Hrubik fueron a ver meteorología y hacer plan de vuelo; una vez a solas aproveché para solicitarle - con la misma franqueza con la que le había pedido irme - que nos permitiera regresar a volar KC-130 o a colaborar en lo que fuera hasta

---

<sup>69</sup> Se establece la hora de despegue y una hora estimada de llegada y el Control libera el nivel de vuelo solicitado, lo que permite minimizar las comunicaciones y velar la información del movimiento a oídos indiscretos.

que nos tocara volver a Malvinas. Prometió que así sería, le agradecí y me marché para el avión, donde ya estaba el resto de la tripulación lista para partir.

\*\*\*\*

Permítaseme, como jefe de Escuadrón de ese momento, dedicarles un párrafo especial a los Tigres; singular tripulación encabezada por mi viejo comandante Alberto Vianna. El indicativo<sup>70</sup> de las escuadrillas de combate y de las tripulaciones de aviones y helicópteros militares operativos, como mencioné, siempre refleja la impronta de quienes lo elijen.

En tanto el mío era Pato, por ser el sobrenombre de mi mujer y por mi íntima convicción de que, en caso de ser descubiertos, seríamos derribados como tales por una bandada de halcones; el de ellos trasuntaba a todas luces, un sentimiento guerrero y un optimismo más allá de los cánones normales.

Estos verdaderos “locos de la guerra” - dicho con respeto y admiración - por lo general se desplazaban juntos y hasta habían hecho que, sus mujeres, les tejiesen largas y útiles bufandas de color rojo furioso, que los identificaban a la distancia. Este estilo era consecuente con su excelente desempeño “guerrero” y no una actitud de opereta teatral de baja estofa.

\*\*\*\*

Para mi alegría, el día 10 recibimos en el Escuadrón un pedido de relevo de tripulaciones y la orden a la nuestra de regresar a volar KC-130. Al día siguiente un F-28 nos llevó de regreso a la zona de operaciones, depositándonos en Río Gallegos donde nos esperaba el TC-70. Esta era una contienda muy particular en la que era casi imposible mantener el secreto de las operaciones dado que, hasta los conductores de los camiones de YPF que cargaban combustible, eran chilenos.

Lo mismo sucedía con la mayor parte de la población en Río Gallegos, Río Grande y hasta en San Julián y Santa Cruz; por lo que no abrigábamos demasiadas esperanzas de mantener en secreto los movimientos de los aviones de combate ni tampoco los de transporte<sup>71</sup>.

Uno de los recursos utilizados para velar nuestros movimientos en la ZI era confeccionar los planes de vuelo (PLN) con matrículas civiles y hacer el tráfico en forma normal o emplear, previa coordinación con Ezeiza y Comodoro Control, el Plan de Vuelo Militar - en el que no se reportaban al aire las posiciones que se iban alcanzando - apto para vuelos dentro del TOAS, donde los vuelos civiles eran inexistentes. A Malvinas no se hacía plan de vuelo y la comunicación con la torre de vuelo de Comodoro se interrumpía al liberar el circuito de tránsito.

\*\*\*\*

Debido a que las prácticas de reabastecimiento en vuelo no eran habituales en los tiempos previos a la guerra, no todos los primeros mecánicos estaban familiarizados y habilitados en la operación del complejo panel de combustible de los KC-130 TC-69 y TC-70. Esta limitación estableció - después que las tripulaciones rompieron el bloqueo - un sistema de relevo particular.

Las que tenían mecánicos habilitados en KC, luego de cumplir un período de cuatro o cinco días en Comodoro Rivadavia volando a las islas, partían a Río Gallegos o a Santa Cruz por otros tres o cuatro días, antes de ser relevados para un par de días de

---

<sup>70</sup> Nombre de guerra

<sup>71</sup> Como el lector podrá apreciar en el Anexo, el mismísimo general Matthei, comandante de la FACH, admitió en su entrevista que un radar ubicado en una posición estratégica les permitía informar nuestros movimientos a los ingleses y que el 8 de junio de 1982, fecha en que falló, se produjo lo que el enemigo denominó “El día más negro de la Flota”, por la verdadera paliza que les propinó la aviación de combate argentina.

descanso; en caso contrario regresaban a Buenos Aires a volar en la Zona del Interior y aprovechaban los días en que no eran citados, para permanecer en sus casas.

Las malas condiciones meteorológicas que en esa época del año imperan en Malvinas, imposibilitaron un gran porcentaje de veces el vuelo de nuestros “clientes” y, por ende, el nuestro. No obstante, tanto las escuadrillas que estaban de turno para volar ese día, como el personal técnico responsable de alistarlas y las tripulaciones de los KC-130, permanecían en apresto hasta el momento en que la FAS comunicaba la suspensión de las operaciones hasta el día siguiente

Las misiones de REV no implicaban diferencias sustantivas en la distribución equitativa de riesgos con los que volaban en la ZI, ya que - salvo situaciones excepcionales como el reabastecimiento a los aviones que participaron en el ataque al portaaviones Invencible o algún acercamiento a las islas para auxiliar a pilotos en emergencia de combustible - estos vuelos no tenían, ni por asomo, el índice de peligrosidad que implicaba romper el bloqueo y aterrizar en Malvinas empleando una pista expuesta, en cualquier momento, al bombardeo naval y a los ataques aéreos.

Para complicar más las cosas, estaba cubierta de esquirlas y con la franja sur negada por el impacto de la bomba lanzada por el Avro Vulcan el 1° de Mayo; pese a la reparación, el cráter debía ser evitado para evitar daños en el tren de aterrizaje de los aviones que operaban en ella.<sup>72</sup>

La ansiedad y preocupación de las tripulaciones de KC-130 pasaba en forma casi exclusiva por la incertidumbre de la suerte corrida por los A-4 que habían reabastecido y, muy en especial, por escuchar y satisfacer los pedidos de auxilio de los aviones de combate regresando sin combustible o con averías graves.

En el caso de nuestra tripulación, según me contó Molina años después, el Tano Fattore anotaba las matrículas de los aviones de cada escuadrilla que reabastecíamos, para controlar los que faltaban si lo hacían en el vuelo de regreso

A bordo de los reabastecedores, además de un hombre del ECCO con idoneidad como paracaidista de rescate, disponíamos de equipos MA1 compuestos por dos balsas de 20 hombres unidas por tres bultos conteniendo elementos de supervivencia.

En caso necesario se lanzaban en caída libre durante la cual se desplegaban e inflaban las dos balsas y en una posición tal que el viento en superficie las hiciera derivar hacia el tripulante en emergencia. Afortunadamente nunca fueron usados ni lanzado el paracaidista de rescate, para que acompañara y auxiliara al piloto en emergencia hasta la llegada de la embarcación o del helicóptero de rescate.

---

<sup>72</sup> Los aviones navales y Pucará de la Fuerza Aérea basados en las islas y los F-28 navales y nuestros C-130 que lo hacían desde el continente. Incluso a raíz de este inconveniente dos C-130 debieron despegar con una de sus cubiertas principales pinchadas

## CAPITULO 13

Como tantas otras veces desde que volaba Hércules, el 11 de mayo el despertador sonó muy temprano. Lo apagué al primer timbrado y me levanté en silencio para no despertar a la familia; dos pisos más arriba Carlitos Torielli, nuestro navegador, realizaba una rutina similar. Sonó el portero eléctrico, besé a los chicos dormidos y me despedí de mi mujer con un — Si Dios quiere, te llamo en estos días, — Chau mi amor, cuidate mucho y no tardes tanto en volver — me recomendó más dormida que despierta.

Coincidimos en el ascensor y antes de subir al vehículo de tripulaciones encendimos el primer cigarrillo de lo que, presentíamos, sería un largo día. Era una noche oscura, neblinosa y bastante fría; las calles estaban desiertas y sólo algunos trabajadores “tempraneros” deambulaban por ellas como fantasmas. La charla duró poco y muy pronto, perdido el interés por lo que nos rodeaba, dormitamos hasta llegar al Puesto de Guardia N° 1 de Palomar.

Más por costumbre que por necesidad, bajamos en Meteorología con la intención de garronearle unos mates al Gringo Tortorelli —que para nuestro infortunio no estaba de turno — y de paso enterarnos, por simple curiosidad profesional, lo que nos esperaba meteorológicamente hablando, en la ruta a GAL y en la zona de operaciones.

Aún no habían terminado de confeccionar la Carta de Pronósticos y frustrados porque la información era “vieja”, cruzamos con nuestros equipajes a Despacho de Aviones donde, entre otros pasajeros que partían para el sur, estaba el resto de nuestra tripulación y la del Vcom Litrenta con quien, siendo tenientes, habíamos compartido nuestra primera invernada en la por ese entonces Base Conjunta Teniente Matienzo.

Además de muchísimas aventuras en común en el Continente Silencio, nos unía un muy buen sentimiento de amistad y camaradería mantenido a través de los años, pese a la distancia que separa en la actualidad nuestros domicilios

Por ser uno de los pilotos que volaba KC, no lo veía desde el 2 de abril y nos sentamos juntos para ponernos al día en experiencias y chimentos guerreros. Él volvía a Río Gallegos a reemplazar al Cap. Rubén Martel en el TC-69 y nosotros haríamos lo mismo con el Cap. Eduardo Senn en el TC-70.

Debido a lo adverso de la meteorología en el TOM el único vuelo ordenado por la FAS ese día fue la simulación de un ataque a objetivos en Malvinas, con dos Lear Jet del Fénix que despegaron de Río Grande y efectuaron simulacro de REV con uno de los KC-130, que luego realizó reconocimiento electrónico al oeste de las islas.

\*\*\*\*

En GAL el F-28 se estacionó entre ambos KC para minimizar el acarreo de petates personales de entrantes y salientes; Senn y Martel nos aguardaban al pie de la escalerilla. Mientras intercambiábamos novedades y recibíamos los aviones, el Fokker repostó JP1 y se preparó para regresar a Palomar con escalas previas en San Julián y Comodoro Rivadavia. Cuando sus pilotos regresaron de Plan de Vuelo y MET, sus nuevos pasajeros estaban embarcados y ansiosos por partir.

Inspeccionamos los aviones y el equipamiento sin poner en marcha, y los KC quedaron listos para operar. Un vehículo nos trasladó hasta la Brigada, los suboficiales fueron al Casino y los oficiales nos presentamos en Operaciones; quedamos en alerta pese a que no había operaciones previstas.

Liberamos a los navegadores y acompañados por Litrenta y Destéfanis, su copiloto - Hrubik y yo aprovechamos para conversar con los pilotos de A-4B que, sin nada mejor que hacer, deambulaban por la Sala de Pilotos y el Casino de Oficiales.

Por las prácticas realizadas en tiempo de paz yo conocía a algunos de los más antiguos, pero quería aprovechar para charlar con ellos y los más jóvenes, para decirles

que podían confiar en nosotros, tanto como lo hacían en Litrenta y Pessana. Fuimos convincentes y a partir de ese momento comenzamos a formar parte del “equipo”

\*\*\*\*

Antes de retirarnos al hotel regresamos a Operaciones; en las islas se esperaban condiciones un poco mejores aunque con probabilidad de que los techos bajos y lloviznas persistieran. Estaban llegando Órdenes Fragmentarias y entre ellas una para nosotros; despegaríamos a las 08:15 horas, completos de combustible y con destino inicial vertical San Julián.

Litrenta y su tripulación, por jugar de locales o porque en la FAS consideraban que con un solo KC se cubrían las necesidades iniciales de REV, irían a la Unidad con los pilotos de combate y permanecerían en apresto hasta que la meteorología en las islas mejorara.

Solicitamos que nos buscaran en el hotel a las 0545 horas y que a las 06:15 uno de los camiones grandes de JP1 se encontrara al lado del TC-70. Hrubik fue al Casino de Suboficiales a reunir a nuestros tripulantes para abordar con ellos el ómnibus a la ciudad.

En el hotel nos cruzamos con los pilotos de A-4B del otro Escuadrón en descanso y mantuvimos charlas similares con los que nos dieron bolilla. Comimos y antes de irnos a dormir “apurados”, Hrubik - fuente inagotable de contactos en el sur por su simpatía y sus años como piloto de LADE - se coló en la cocina del hotel y convenció a uno de los empleados para que nos dejara café y tostadas para el día siguiente.

\*\*\*\*

A las 05:15 nos reunimos allí y desayunamos sin sentarnos. El micrito de tripulaciones fue puntual lo mismo que el camión de combustible; despegamos a horario y nos dirigimos a San Julián. En la vertical iniciamos una larga y aburrida espera, con FL 260 (poco más de 8.000 metros) y motores reducidos para ahorrar combustible.

Por un buen rato nuestra única ocupación fue tomar mate; habíamos comenzado nuestra tarea sin suerte meteorológica. Una masa de aire cálido producía techos bajos con nieblas, lloviznas y bruma impidiendo la operación de los cazas bombarderos.

Habíamos perdido la esperanza de hacer algo más que circuitos de espera, cuando nuestros auriculares crepitaron en la frecuencia operativa; confirmaban la orden de dirigirnos a las coordenadas establecidas en la Orden Fragmentaria y hacia allí partimos descendiendo a FL 100 (aproximadamente 3.000 metros) que era la altura usual de reabastecimiento.

Establecidos en el circuito hipódromo en el que efectuaríamos la tarea de REV nos enteramos por el HF que Litrenta hacía lo propio con los A-4C de San Julián en unas coordenadas situadas al norte de nuestra órbita.

Como de costumbre, además de nosotros participaba en la operación un Lear Jet del Escuadrón Fénix que, volando a gran altura y fuera del alcance de las armas enemigas, con el OCAT a bordo oficiaba de avión retransmisor en VHF de las órdenes impartidas por la FAS, a los aviones intervinientes en cada operación y al CIC Malvinas.

Nuestros “clientes” eran ocho A-4B de Río Gallegos, a los que se les había ordenado atacar buques ubicados al sudeste de Malvinas que, al filo del mediodía, estaban en tareas de cañoneo naval. La escuadrilla “Cuña” despegó de GAL a las 12:20 y los “Oro” a las 12:30, ambas se reabastecieron y continuaron hacia las islas.

Guiados por el retransmisor, en contacto permanente con el CIC Malvinas y el Comando de la FAS, localizaron y atacaron sus objetivos: la fragata clase 21 HMS Brilliant y el destructor Clase 42 HMS Glasgow, averiándolos. Al primero en forma

leve y al segundo, menos afortunado que su compañero, los daños sufridos hicieron que, pese a no ser hundido, fuera retirado para reparaciones hasta el fin del conflicto.

En la ejecución de este ataque, la FAS perdió cuatro de sus aviones de combate; dos aviones de la escuadrilla Cuña fueron derribados, otro se accidentó al tocar el agua mientras hacía maniobras evasivas rasantes y el guía de los Oro fue derribado por la artillería antiaérea propia, cuando en el escape ingresó accidentalmente en una zona de vuelo prohibido.

Mientras el primer ataque se llevaba a cabo, la FAS ordenó el alistamiento de seis M-III Dagger y ocho A-4C Skyhawk de San Julián. A bordo disponíamos de las frecuencias operativas de las escuadrillas y del retransmisor, por lo que fuimos testigos auditivos de parte del combate.

Los daños sufridos por los buques atacados obligaron al enemigo a repensar su estrategia y replegarse a un punto fuera del radio de acción de los Sistemas de Armas argentinos.

Informada esta novedad por el CIC MLV, la FAS anuló la orden de despegue a los aviones de San Julián. Regresados a GAL los A-4B, el TC-69 y el Lear Jet se dirigieron a CRV aterrizando a las 15:55 y a las 16:00; nosotros lo hicimos en GAL a las 15:40 horas.

En Gallegos nos enteramos de la pérdida de los cuatro Halcones que habían plegado sus alas y dado su vida por la Patria. Como siempre, compartimos con los pilotos de combate el viaje de regreso al hotel, que fue triste y casi en silencio. Pese al tremendo golpe sufrido, no se aplacó para nada su espíritu de lucha. Más bien diría que el recuerdo de los camaradas caídos, lo aumentó.

\*\*\*\*\*

Salvo emergencia grave, los reabastecimientos eran en absoluto silencio de radio para minimizar el riesgo de detección por las comunicaciones. Con igual propósito, el punto de REV variaba cada día y estaba bastante alejado de la zona de combate, por lo que los KC, pese a ser una presa muy apetecida por el enemigo, no corrían mayores riesgos.

Previo a llegar a las coordenadas programadas, dábamos dos o tres pinceladas de radar asegurándonos la ausencia de buques en los alrededores, lo que a su vez nos garantizaba la ausencia de Harrier; muy efectivos como interceptores pero de muy corta autonomía.

Los A-4 de los jefes de Escuadrilla y de Sección estaban equipados con navegadores Omega que, entre otras prestaciones, les permitían navegar a nuestro encuentro hasta la detección visual. La escuadrilla reabastecía por secciones y los pilotos, antes de engancharse, indicaban con los dedos la cantidad de miles de libras que requerían.

Estas señales eran retransmitidas, vía intercomunicador, por los observadores de REV (los ACD cumplían esa función) ubicados en las ventanillas de las puertas de paracaidistas, al mecánico de vuelo responsable de programar el panel de combustible; Cuando el avión estaba positivamente enganchado a la canasta, el JP 1 solicitado se transfería automáticamente.

El inicio del trasvase se indicaba con los encendidos simultáneos de luces verdes en los pods de reabastecimiento, visibles para los pilotos de los cazabombarderos y para el observador de cada puerta; sendas luces cumplían idéntica función en el panel de control del mecánico.

Concluida la transferencia, revelada por el encendido de luces rojas, los cazas se desenganchaban reduciendo un poco su velocidad. Los aviones reabastecidos se colocaban en el lado opuesto y su lugar era ocupado por la Sección restante, repitiéndose la maniobra.

Si los A-4B/C despegaban con su carga de armamento completa y necesitaban más velocidad que la normal de REV del KC-130, para no colocarse en una situación incómoda de vuelo por señas solicitaban hacerlo en el “tobogán”; el KC-130 colocaba un suave régimen de descenso para incrementar velocidad sin variar la potencia.

La maniobra permitía, además de ahorrar combustible, aumentar el tiempo de permanencia en el lugar de REV hasta el regreso de la última escuadrilla o, como sucedió en algunas ocasiones, acercarnos a las islas a darles “jugo” evitándoles así, una mojadura no deseada a los pilotos que regresaban con su avión agujereado y perdiendo el vital y valioso JP1.

\*\*\*\*

Para este tipo de coordinaciones - no por repetidas menos necesarias - a partir de ese momento y cuando nuestro horario de despegue lo permitía, comencé a ir a la sala de pilotos y vestuario para los arreglos finales; lugar en que se estaban preparando los integrantes de las primeras escuadrillas. De esta manera compartí, con muchos de ellos, los momentos previos a sus misiones de combate.

Más de una vez llegué a mi avión, ya listo para el despegue, conmovido por su templanza y férrea determinación para el cumplimiento de la misión asignada; sin duda, producto de un acendrado sentido de responsabilidad inculcado en la Escuela de Aviación Militar y en su Sistema de Armas. Este contacto previo no era posible cuando tripulábamos el KC-130 que operaba, desde Santa Cruz o Comodoro Rivadavia, en apoyo de los A-4C destacados en la BAM San Julián.

Una de esas veces escuché a un teniente - cuyo nombre nunca supe y por lo tanto ignoro la suerte que corrió - decirle a otro, mientras se colocaban los trajes anti G — Carajo, si sobrevivo a esta guerra pediré el pase a la Base Oficial de Aviación Civil, porque si voy a Palomar, por ahí la próxima me pesca volando C-130 y voy a estar tan jodido como estos tipos — no me di por aludido, pero fue el piropero más lindo que escuché en mi vida.

\*\*\*\*

Por los daños infligidos y para lamer sus heridas efectuando las reparaciones necesarias, a partir del 13 de mayo los británicos mantuvieron sus buques fuera del radio de acción de los aviones argentinos. Por esa causa, a la que se sumó un prolongado periodo de mal tiempo, la FAS no pudo emplearlos y nosotros nos quedamos sin trabajo. Nuestra rutina se redujo a esperar que volvieran a acercarse, pero eso sucedió bastante después de haber sido relevados.

Favorecidos por la situación meteorológica y táctica, los C-130 cargueros desarrollaron una intensa actividad de vuelo a las islas. La llegada de Cabanillas con el primero de los cañones SOSMA de 155 Mm, debido a su mayor alcance, dificultó en parte el ya habitual e impune cañoneo naval nocturno al aeropuerto y tropas cercanas al mismo. Horas más tarde opero en MLV la tripulación de Borchert.

El día 13, zarpó de Southampton el paquebote *Queen Elizabeth*, con 3.000 hombres de la Brigada 5 (Infantería de Ejército) al mando del general Wilson. Este hecho no pasó desapercibido y el Comando Aéreo Estratégico, imaginando el efecto psicológico que produciría tanto en el enemigo como en la opinión mundial, se abocó de inmediato a la tarea de planificar un ataque para hundirlo.

Entretanto, sin poder llegar a la flota, la FAS se conformó con desgastar al enemigo con ataques simulados del Escuadrón Fénix, sin que se produjeran reacciones importantes británicas.

La explicación la tuve hace poco, charlando con mi compañero de promoción Emil Williams, primer teniente retirado, ex comandante de Aerolíneas Argentinas y piloto del Lear Jet de Bunge y Born, afectado al Escuadrón Fénix. Me contó que poco

después de finalizada la guerra viajó a EEUU para hacer simulador; el instructor al que conocía desde bastante tiempo antes, le comentó que pocos días atrás le había dado instrucción a un piloto de la RAF, que también había participado en el conflicto.

Según su testimonio, al principio los ingleses se tragarón el anzuelo, pero luego de un par de semanas de salidas inútiles de la caza interceptora y sin tener ataques reales, dejaron de malgastar combustible y esfuerzos.

Ayudó a la decisión la inteligencia enemiga, que determinó con certeza, analizando la información de los radares propios - y supongo que también apoyados en la información electrónica y de espías<sup>73</sup> chilena - que los ataques simulados eran llevados a cabo por aviones pertenecientes al Escuadrón Fénix.

\*\*\*\*

En los días subsiguientes, tanto por el mal tiempo como porque los buques enemigos continuaban fuera del radio de acción de nuestros cazabombarderos, la FAS se mantuvo expectante y volcando su esfuerzo en el transporte a Malvinas. Se siguieron llevando cañones de 155 mm, munición y pasajeros y evacuando heridos graves. Participaron de estas operaciones las tripulaciones de Martel, Bolzi, Bruno y Jorge Domínguez

El 16 de mayo la FAS no atacó; reservaba y alistaba sus Sistemas de Armas para cuando se produjese el inminente desembarco enemigo. Se habían interrumpido las negociaciones diplomáticas y previendo la posibilidad de hostilidades británicas en el continente, al mediodía recibimos la orden de desplazarnos a Santa Cruz para descongestionar el aeropuerto y facilitar la dispersión. Aún recuerdo que, al principio de las hostilidades, en Río Gallegos había aviones de combate dispersados en la playa de estacionamiento destinada a los vehículos automotores

Implicaba un cambio en nuestra ya muy aburrida rutina y lo hicimos con gusto. Esa misma noche, caminando con mucha cautela para no tropezar, nos dimos cuenta que, además de ser mejor por lejos el alojamiento y la comida en Río Gallegos, la población vivía el conflicto como si estuviéramos en Londres o en Berlín durante la II GM.

Las medidas adoptadas sobre oscurecimiento eran estrictas, obligando a los caminantes a ayudarse con linternas; no era nuestro caso ya que, pese a que comíamos a unos quinientos metros del lugar donde nos alojábamos, por falta de experiencia en el lugar las habíamos dejado en el KC. Al mejor estilo de las viejas películas de guerra norteamericanas, los vehículos tenían sus ópticas delanteras y traseras casi totalmente cubiertas para permitir que el delgado haz de luz que escapaba de ellos, evitase accidentes y colisiones.

Aún sabedores que estas precauciones eran inútiles dada la tecnología empleada por el enemigo comparamos y comentamos, por enésima vez, la diferencia de vida y sentimientos de nuestros sufridos pobladores patagónicos con las de los residentes al norte de Trelew, para quienes la guerra no era más importante que los partidos de fútbol del mundial.

En la inspección prevuelo de la mañana siguiente descubrimos una pérdida de aceite en el motor tres; informamos la novedad a la FAS y esta ordenó nuestro repliegue a Comodoro Rivadavia para subsanarla.

Allí Martínez nos comunicó que Torielli acababa de ser designado como navegador militar de los B 707 de Aerolíneas Argentinas que, tripulados por personal de la empresa, efectuarían el traslado de los misiles SAM 7 y munición antiaérea de 30 y 35 Mm regalados por el presidente libio Muhammad Kadhafy.

---

<sup>73</sup> En su entrevista el general Matthei negó que los hubieran utilizado, pero dada la cantidad de ciudadanos chilenos trabajando en nuestras bases de despliegue, es imposible que no transmitieran los movimientos de aeronaves.

Esa misma tarde debía presentarse en Buenos Aires para integrarse a sus nuevas funciones. Sería reemplazado por mi compañero de promoción y amigo del alma, Vcom Eduardo Servático. Habíamos quedado incompletos y era inútil esperar en Comodoro a nuestro nuevo navegador, que en ese momento prestaba servicios en Bahía Blanca como integrante del GERA. No volaba y debía pasar por Buenos Aires a recoger su equipo personal de vuelo.

Para nuestra alegría, Martínez ordenó que replegáramos a Baires junto con Torielli. Regresaríamos el 19 después de medio día para reintegrarnos a los cruces. Volvimos al KC, estacionado frente al hangar del Grupo Técnico 9 y, tras una larga caminata con los petates al hombro, embarcamos en el F-28 que nos trasladaba a nuestros hogares y familia.

## CAPITULO 14

A las tres y media de la tarde del 19 de mayo, nuestra tripulación y varios pasajeros hacíamos cola en uno de los mostradores de preembarque de Despacho de Aviones. El reencuentro con Servático, viejo compañero de vuelos y aventuras en Albatros, HC-47 y C-130 - a quien tampoco veía desde mediados de marzo - fue tan emotivo como el abrazo en que nos fundimos. De allí en más, compartiríamos lo bueno y lo malo que la guerra nos deparase; media hora después abandonábamos Palomar con proa a Comodoro Rivadavia y a nuestro destino.

Al asomarme a la puerta del F-28 vi, además de la ya más que familiar plataforma poblada de “chanchas” y aviones de todos los tipos del Escuadrón Fénix, al My Rubén Palazzi - mi antiguo instructor de HC-47 en Tandil - parado al pie de la escalerilla de descenso; me extrañó su presencia y pensando que venía a recibir a alguno de mis compañeros del pasaje, desconocido para mí, lo salude agitando la mano.

Para mi sorpresa se cuadró frente a mí, hizo un correcto saludo militar y con la circunspección y seriedad que le son habituales, me dijo — Señor, tengo el placer y el honor de informarle que hace poco más de tres horas efectuamos en Darwin - por primera vez en la historia de la Fuerza Aérea Argentina - un vuelo de Abastecimiento Aéreo con entrega por lanzamiento en zona de combate — calló y esperó mi respuesta con cara de póker.

Como he dicho varias veces, en el Escuadrón había una muy sana, conveniente y no declarada competencia entre las distintas tripulaciones - a la que por supuesto yo no era ajeno - que redundaba en una mejor prestación profesional.

Picado y a la vez orgulloso; valido de los lazos de confianza que suelen unir a los alumnos con su instructor de vuelo, contesté — Y yo tengo el deber de felicitarlos y decirles que estoy complacido por lo que hicieron, pero Palazzi ¿Porqué no lo dejaron para nosotros? Como sabe, no pudimos ser los primeros en romper el bloqueo; por lo menos podrían haber dejado que nos diéramos este gustito — le dije dándole la mano y una afectuosa palmada en el hombro.

Con inocultable tono de satisfacción complementó su reporte — Creo que mañana hay previsto otro lanzamiento en Bahía Fox. Ahora, si me permite, me retiro. Ah, me olvidaba de contarle que el jefe de Grupo vino con nosotros — ¿Esa también? La hicieron completa. Chau Palazzi y, por favor, haga llegar mis sinceras felicitaciones a su gente — lo despedí.

Servático y Hrubik, que habían escuchado la última parte de la charla, metieron el dedo en la llaga mientras esperábamos que sacaran nuestras cacharpas de la bodega del Fokker — Se nos adelantaron por poco — me chicaneó el Dino. — ¿Me pareció a mí o la noticia se te atragantó? — preguntó el Siervo con cara de inocente. — De ninguna manera, pero no puedo negar que me hubiese encantado que lo hiciésemos nosotros; por tres días tratamos de romper el bloqueo sin éxito y con unos cuantos julepes. — Entre otras cosas, nos encontramos con barcos enemigos y, para rematarla, nos pegamos un susto de novela con unos Super Etendard que nos confundieron con el KC- 130 de Beltramone — ayudó Dino.

— Lo peor fue que por el desgaste de la tripulación, incluido el mío al que se le agregó un despelote personal que terminó de saturarme, con todo el dolor del alma tuve que pedirle a Martínez que nos diera el cruce por cumplido. Vianna tuvo el honor y esta hubiera sido una buena oportunidad de reivindicarnos. — completé. — Algo me había enterado por radio pasillo en Bahía Blanca, no te calientes demasiado; con seguridad tendremos oportunidad de desquitarnos, me parece que te hace falta reconciliarte con vos mismo — opinó y trató de consolarme mi cumpa. — Tal vez tengas razón, aunque

espero que al menos nos designen a nosotros para hacer el segundo lanzamiento. Es hora de que empecemos a hacer algo, además de sombra — concluí.

\*\*\*\*

Cargados con el equipaje y las bolsas de equipo personales rumbeamos para la oficina de Martínez a presentarnos, ver donde nos alojaríamos y en que avión volaríamos. Nuestro jefe le dio la bienvenida a Servático y, confirmando lo anticipado por Palazzi, nos designó para el segundo lanzamiento de carga; luego nos dio un pormenorizado informe de la forma en que habían preparado el vuelo.

Al despedirnos nos comunicó que no había lugar en los Casinos y que nos alojaríamos en el hotel Comodoro. Lo felicitamos por haber participado - sin otro fin que predicar con el ejemplo - también en la operación realizada por Palazzi y su gente. Luego nos dirigimos hacia donde estaba siendo cargado el TC-64.

Cuando llegamos, Linder y su troupe promediaban la tarea; eran diez contenedores A-22 que lanzaríamos a las tropas acantonadas en la Bahía Fox de la Gran Malvina; Fattore y Molina se sumaron a la carga, Servático se dedicó a comprobar el funcionamiento del equipamiento de navegación y a identificar en sus cartas el lugar de lanzamiento y la ruta. Hrubik y los mecánicos a chequear el avión y yo, a estudiar - más que a repasar - el procedimiento de entrega por contenedores, muchas veces leído pero nunca practicado.

\*\*\*\*

Según el Manual, cuando la carga incluía como en este caso bultos en caída libre y con paracaídas (cuya deriva había que calcular para que cayeran en el lugar correcto), los contenedores debían cargarse de acuerdo con la secuencia de salida del avión asumiendo un lanzamiento con viento de frente; los primeros en abandonarlo serían los lanzados en caída libre.

La Zona de Lanzamiento es seleccionada y demarcada por el ECCO - responsable de suministrar por radio los datos de dirección e intensidad de viento para que el navegador efectúe el cálculo de deriva y determine el momento en que, con la rampa y puerta trasera abiertas, ordenará al copiloto “luz verde” habilitando la salida, en este caso, de la carga.

El piloto coloca entre 7 y 10 grados de nariz arriba y el ACD (u Operador de Sistema de Entrega Aérea según la nueva denominación) libera las trabas del sistema de doble riel que equipa el piso del avión. Por gravedad las plataformas se deslizan hacia atrás abandonando la cabina de carga.

En este punto, en el Manual de Operaciones, hay una Alarma que establece que, por la rapidez con que abandonan el avión, el Centro de Gravedad también se desplaza a gran velocidad hacia atrás, produciendo un significativo incremento del ángulo de cabreo<sup>74</sup> que debe ser contrarrestado sin imponer cargas negativas<sup>75</sup> que deriven en esfuerzos indebidos de la estructura por excesiva presión hacia delante en el sistema de comandos.

En la TAC de Palomar había un contenedor A-22 cargado con unos 450 Kg. de chatarra, que en mi época de pertenencia al Escuadrón, algunos privilegiados habían lanzado en una o tal vez dos oportunidades. Yo había participado en una de ellas, pero en el puesto de copiloto y mi papel no había ido más allá de leer la Lista de Control de Procedimientos y encender la luz verde cuando el navegador la ordenó.

---

<sup>74</sup> Cabreo: Actitud de nariz arriba

<sup>75</sup> Las cargas negativas o gravedad negativas se reconocen por la tendencia de tripulantes y pasajeros a ser impulsados hacia el techo cuando la palanca de comandos es colocada en forma brusca y excesiva hacia delante. En este caso particular este movimiento no deseado se produce cuando la carga termina de abandonar el avión, el CG vuelve a su sitio y el piloto no quita presión a los comandos con prontitud

Tiempo después, siendo jefe del Escuadrón Terminal Aérea y comandante de aeronave, habíamos efectuado una navegación táctica de bajo nivel con cuatro aviones en cuya culminación me tocó en suerte efectuar desde el puesto de piloto una práctica de SEXBA<sup>76</sup>, con una plataforma de 1.000 Kg. preparada al efecto. En mi opinión, sistema mucho más divertido y seguro, para minimizar el riesgo de detección enemigo.

\*\*\*\*

Según lo comentado por Martínez; Palazzi y su gente, teniendo en cuenta que por operar desde allí los Pucará, Darwin y Goose Green<sup>77</sup> eran atacados por los Harrier con frecuencia, habían planificado y previsto hasta el mínimo detalle de la operación a realizar. Por el contrario en Bahía Fox, ubicada cerca de la desembocadura sur del Canal San Carlos, el hostigamiento del enemigo era mucho menor y, en consecuencia, también era escasa la probabilidad de cruzarnos con una PAC.

Como contrapartida nuestro lanzamiento era mixto y debido a los vientos habituales, corríamos el riesgo que, dependiendo de su intensidad, los paracaídas arrastraran los contenedores al mar si mi culpa no hacía bien los cálculos o el viento cambiaba de intensidad durante el proceso.

Manual de Operaciones del Avión en mano, efectuamos una RPV en la que cada uno explicó lo hecho hasta ese momento, repasamos al menos un par de veces la operación a realizar y el papel que desempeñaríamos en ella. Cuando nadie tuvo dudas, consideré que estábamos listos, cerramos el avión y nos dirigimos nuevamente a Operaciones.

\*\*\*\*

Allí, mientras aguardábamos el vehículo que nos llevaría a la ciudad, aproveché para actualizarme de lo hecho por los aviones del Escuadrón durante mi ausencia. La llegada del micrito interrumpió la espera y la charla con el jefe de Grupo que, como siempre, permanecía en la Unidad para despedir y recibir a sus tripulaciones. Por una cuestión de cábala, a la mayoría no nos gustaba que fuera hasta el avión a despedirnos, pero muy pocas veces nos atrevimos a decirlo y, por ende, no logramos evitarlo.

Pasado el barrio Próspero Palazzo y ya sobre la ruta nacional 3, el vehículo giró a la izquierda abandonándola y transitando por unas callejuelas de tierra, muy poco iluminadas. Preguntamos el porqué del desvío y el chofer nos informó que estaban reparando el acceso habitual a la ciudad; nuestra desazón fue grande, cuando pasamos frente a las puertas del cementerio local.

Con un toque de humor negro, Hrubik comentó — No se calienten demasiado, que si nos “bajan”, lo más probable es que no integremos ningún “Club de los Panza Arriba” — de todos modos, para los cabuleros como yo, no era grato pasar por allí, en especial antes de volar.

La recepción del hotel y sus salones estaban repletos de periodistas deseosos de lograr notas de guerra y se nos echaron encima mientras hacíamos el ingreso de datos en el mostrador. Los escudos de nuestras camperas y buzos de vuelo nos identificaban con claridad como integrantes del Escuadrón C-130 y querían averiguar si habíamos cruzado.

Era la primera vez que me enfrentaba a ellos y pretendí apelar a su buena voluntad explicándoles que si respondíamos a sus preguntas, y se publicaban, el enemigo se enteraría redoblando sus esfuerzos por interceptarnos. Con el transcurrir de

---

<sup>76</sup> Sistema de Extracción a Baja Altura con el que se lanzó la Ford F-100 cuya publicidad se difundió por mucho tiempo en los canales de televisión.

<sup>77</sup> Caseríos cercanos entre sí. El primero es habitado por ingleses y el segundo por kelpers y según los comentarios de gente destinada allí durante la guerra, sus costumbres y forma de vida son bastante distintas.

los días me convencí de que era inútil argumentar con gente deseosa de justificar su estada y dejé de intentarlo.

\*\*\*\*

Para homenajear al nuevo navegador y sabiendo que operaríamos recién en las primeras horas de la tarde, fuimos a comer al Mar del Plata, un restaurante famoso por sus “picadas” de mariscos y pescados, ubicado en el Puerto y a muy corta distancia del hotel. Unos minutos después de las doce de la noche recordé que era el cumpleaños de mi mujer y antes de retirarnos brindamos a su salud. El día no había podido comenzar mejor para mí.

En las islas, el cielo amaneció cubierto con ocho octavos de stratus a 300 metros, bastante viento en superficie y algunas lloviznas que reducían la visibilidad. Aunque en ese momento lo ignorábamos, estábamos a menos de veinticuatro horas del inicio del desembarco británico en el Canal San Carlos desde muy temprano PAC del portaviones HMS Invencible efectuaron penetraciones de diversión, acercándose y retirándose en reiteradas oportunidades, llegando en una de ellas a lanzar sus bombas.

Desayunamos tarde y, con la casi certeza de que no almorzaríamos lo hicimos de manera muy copiosa; poco después subimos al vehículo de tripulaciones, charlando sobre nuestra misión y repasando el papel de cada uno. Nos preocupaba el tiempo que demoraríamos en recoger las bolsas de paracaídas de los contenedores y el retraso en cerrar la rampa y puerta traseras que abiertas, por limitaciones estructurales, nos obligaban a mantener muy baja velocidad.

Era prioritario abandonar la zona cuanto antes evitando detecciones radar a las que le seguirían misiles de largo alcance o el envío de PAC. Los avisos de radio de los kelpers tendrían idéntico resultado, si es que nos habían visto u oído. De día, el pasaje por las puertas del cementerio no fue tan lúgubre como la noche anterior y, por cábala, ninguno hizo comentarios al respecto.

Los pilotos y el navegador descendimos en Operaciones y el resto de la tripulación continuó hasta el TC-64 para prepararlo. El Com. Martínez nos aguardaba con la documentación pertinente y la ruta a sobrevolar. Mantendríamos FL 080 hasta lateral Deseado, con una separación de treinta millas náuticas de la costa; a partir de ese punto, colocaríamos rumbo general sur descendiendo hasta alcanzar el lateral San Julián con 300 pies (casi 100 metros) o menos, donde viraríamos por izquierda hacia unas coordenadas - colocadas en los navegadores Omega - situadas a quince millas al sur de la Zona de Lanzamiento.

Hasta allí el vuelo sería rasante y el contacto con el primer teniente Yusse, jefe del ECCO, debía efectuarse a una hora predeterminada. Viotti preveía que a nuestra llegada, por calentamiento, el techo de nubes levantaría o, al menos, no descendería.

La elección de la ruta de regreso - teniendo en cuenta que volaríamos diurno y por referencias visuales - estaba supeditada a mi decisión de acuerdo con meteorología y situación táctica. Por una vez, podría hacer lo que quisiese.

Pletóricos de energía - y también, de ansias de desquite de las frustraciones sufridas en los primeros días de la guerra - caminamos hasta el avión con tiempo sobrado para la RPV y para repasar por enésima vez el procedimiento SEC. De paso, para dar buena cuenta de unos sándwiches que el inefable Dino había comprado de pasada en el bar del aeropuerto.

\*\*\*\*

El despegue estaba previsto a las 14:05 horas y fue ejecutado “on time”; poco después circulaba el mate del “viejo” Aguirre cebado por su experta mano. Según lo ordenado alcanzamos el lateral San Julián con 300 pies sobre el nivel del mar, pusimos proa a las islas y comenzamos a volar rozando las olas. En la proximidad de la Gran Malvina,

cuyas estribaciones detectamos a simple vista y a bastante distancia, la visibilidad era buena pese al techo bajo y a algunas lloviznas aisladas. Esto garantizaba ver sin ser vistos por buques enemigos, con antelación suficiente para evadirlos y continuar con nuestra misión.

Servático, apoyado en los Omega, nos fue dando los cambios de velocidad indicada para llegar en el horario previsto. A las 16:10 escuchamos la voz de Yusse pronunciando su indicativo; contestamos con el nuestro y en menos de un minuto nos dio viento en superficie y detalles de la ZL que lamentablemente era bastante corta y con agua al norte y al sur de la misma. No había margen para el error.

Redujimos a 150 nudos para permitir la apertura de la rampa y puerta traseras y guiados por los ítems de la LCP, leídos con voz calma por Hrubik, configuramos nuestro avión para el lanzamiento. Por nuestra derecha apareció la escorada silueta del ELMA Carcarañá, abandonado por su tripulación luego de vararlo sobre la costa de la Isla Soledad.

Hasta aquí el éxito era total y mi boca seguía tan húmeda como en el hotel; aún así, no pude evitar un cosquilleo en el estómago cuando abandonamos la seguridad del rasante y ascendimos a seiscientos pies. Volando reducidos e inermes, me di cuenta por enésima vez que el indicativo elegido por mí y asignado por la FAS, Pato, era el más adecuado a la ocasión.

Al elevarnos por encima de la línea del horizonte, Yusse nos avistó y con instrucciones cortas y precisas nos guió hasta la ZL. El viento era fuerte y con una componente ligeramente cruzada respecto a nuestra trayectoria de vuelo. Ni bien abandonamos el mar, Servático ordenó “Luz Verde” y comenzó la secuencia de lanzamiento de bultos en caída libre. Mi atención estaba centrada en impedir empujar demasiado el volante hacia delante, para evitar “G” negativas cuando el CG se desplazase rápido hacia atrás.

Confieso que no estaba preparado para lo que en realidad sucedió, como respuesta inmediata a mi suave pero tal vez excesiva presión del comando hacia atrás. Los contenedores liberados por el Tano Fattore comenzaron a desplazarse y a abandonar el avión con el ruido y la velocidad de un tren expreso; simultáneamente la nariz del C-130 adoptó una actitud de cabreo tan poderosa, que me obligó a trabar los brazos para contrarrestarla.

En esta posición me sorprendió la salida del último contenedor y, por supuesto, quedamos flotando — ¡Carajo, primero casi hacemos un looping normal y después otro invertido, disculpen la falta de experiencia! Atrás ¿Están todos bien? — pregunté preocupado por Fattore y Molina, mientras volvía al vuelo rasante.

Me contestó el primero — Si señor, todo OK. Para facilitarnos la recogida de las bolsas de paracaídas, por favor reduzca la velocidad todo lo que pueda y si alguien viene a darnos una mano sería buenísimo — Servático y Aguirre bajaron a la cabina de carga, no sin que antes les advirtiera — Átense, no sea cosa que se caigan — Molina me confesó, muchos años después, en una reunión de ex tandileros que para trabajar con mayor libertad de movimientos, ellos no habían cumplido la orden de atarse.

Pegados al piso malvinero, la atención de pilotos y mecánico estaba dirigida en forma prioritaria a otear el horizonte en busca de aviones y helicópteros enemigos. Aún así Hrubik y yo pudimos visualizar algunas de las posiciones de las tropas que sobrevolábamos; salvo los muy escasos que estaban fuera de sus pozos de zorro, yo no observé movimiento alguno de personal.

Para mi gusto nos estábamos adentrando demasiado en la isla, y por el Public Adress avisé a los que estaban en la cabina de carga, mi intención de efectuar un viraje de 180° para volver a la seguridad que nos brindaban nuestras tropas. Me contestó

Molina por el intercomunicador — Señor, mantenga treinta segundos más que estamos entrando la última. Le informamos cuando cerremos rampa y puerta — prometió.

El regreso de Servático y Aguirre a la cabina de vuelo coincidió con el aviso del Tano. Ascendí un poco mientras acelerábamos y efectué un viraje escarpado por izquierda para vigilar la puntera del plano. Siempre ganando velocidad y bien pegados al suelo, sobrevolamos nuestras tropas alabeando los planos en señal de saludo y despedida.

En ese instante decidí volver por la misma ruta, venciendo la tentación de cortar camino y poner proa directa a CRV. Sabíamos que allí no había buques enemigos y existía la posibilidad, siempre latente, de encontrarnos de improviso con algún piquete radar refugiado en algunas de las numerosas caletas de la Gran Malvina — Siervo, volvemos por donde vinimos, no quiero arriesgarme al divino botón en terreno desconocido — Recibido, los way point son los mismos, pero te voy a ir cantando los rumbos — no tuve tiempo a contestarle; la voz neutra de Yusse resonó en nuestros auriculares — Pato, lanzamiento sin novedad. Tres bultos cayeron al agua, pero ya están recuperados. ¿Detrás suyo viene alguien? — Negativo. — OK. Abandonen la zona de inmediato. Cambio y fuera — le hice caso y ni le contesté.

Pese a que a nuestro frente no había movimiento de aeronaves, lo primero que pensamos fue que desde tierra habían observado algo. Aceleramos a 315 nudos y rezando para que no nos viera la PAC, olvidados de las fragatas volamos cerca de la costa, para mimetizarnos en sus estribaciones.

Unos minutos mas tarde fue evidente que nadie nos seguía; también de que por fin habíamos roto el maleficio haciendo algo positivo; disminuimos nuestra velocidad a la de crucero normal y sin variar potencia, a unas ochenta millas de las islas ascendimos gradualmente al nivel de vuelo asignado para el regreso. Cambiamos de puesto con el Dino y recién ahí encendimos los tan apetecidos “puchos” dedicándonos a matear a destajo.

Aterrizamos en Comodoro a las 18:35 horas. Mientras los suboficiales colaboraban con la gente de mantenimiento para preparar el avión para pernocte, con Servático y Hrubik fuimos a Operaciones a entregar la documentación y un resumen verbal del vuelo. El comodoro nos felicitó y luego - sabiendo de mi aversión a que se filtrara información de utilidad al enemigo para detectar nuestros movimientos – me advirtió que en el hotel me aguardaba un periodista de la revista Siete Días para una entrevista, concedida y ordenada por la FAS, en mi doble condición de jefe de Escuadrón y comandante del vuelo que acabábamos de realizar.

No tuve objeciones ni siquiera interiores, suponiendo que no repetiríamos esta operación al menos en un futuro cercano. A mi vez le comenté la comunicación final mantenida con Yusse y nuestra presunción de que casi nos habíamos topado con una PAC; fue escéptico al respecto y preguntó — ¿Realmente cree que si hubieran sido Harrier, en este momento estaríamos hablando? — Tiene razón señor, entonces puede haber sucedido que nos tirara la propia tropa. Por las dudas al aterrizar solicité a Mantenimiento que verificara si el avión no tiene impactos.

Luego del regreso de los prisioneros de guerra en un buque inglés, no tuve oportunidad de cruzarme con Yuse y preguntarle, pero cierto día concurrí a una reunión en Campo de Mayo y al identificarme en el puesto de guardia de entrada, el SP que estaba de Jefe de Puesto me preguntó si era el Cano piloto de Hércules, le contesté que sí y me dijo con una semi sonrisa — A su avión, en Bahía Fox lo recontra.... a tiros toda la guarnición. Un cadete promovido a subteniente, se asustó cuando comenzaron a caer los bultos y, pese a que nos habían avisado que vendrían, empezó a tirarle y lo imitamos todos, discúlpenos — No se preocupe, no pasó nada, agradezco a Dios que no

hubiese nadie que cazara al vuelo, gracias por develar lo que era un misterio para los tripulantes hasta este preciso instante — le di la mano y continuamos viaje.

\*\*\*\*

Al llegar al hotel nos recibió la consabida nube de periodistas. Teniendo en cuenta que ese mismo día habían volado también Noé y Palazzi con relativo éxito, accedí a su requisitoria sin suministrarles mayores detalles del nuestro, que reservé para la entrevista ordenada por el jefe de Grupo. La hicimos en mi habitación y en su transcurso recordé de nuevo que era el cumpleaños de mi mujer; la llamé por teléfono y la nota también tuvo su “toque de familia”, que el periodista reflejó en su nota.

Hacía falta fotografiar “fierros” y coordinamos para efectuar las tomas a la mañana siguiente; nos despedimos y sin cambiarme, me reuní con mis compañeros para cenar en el comedor del hotel. Teníamos un hambre de lobos y disfrutamos de la comida - regada con un buen vino con el que nos auto homenajeamos - como festejo íntimo por la tarea realizada.

En este punto ha regresado a mi memoria el querido Negrito Aguirre. Por haberlo elegido en la carta de vinos me lo dieron a catar; una vez aprobado, el mozo comenzó a servirlo. Cuando le llegó el turno a nuestro segundo mecánico, viendo tal vez lo poco que ponía en cada copa, le solicitó — A mí medio, por favor — cumpliendo el pedido le vertió unas pocas gotas — ¡No, no, medio lleno del todo, que hay mucho para festejar esta noche! — hasta el que lo servía se unió a la carcajada general con la que festejamos su típico humor de cordobés de pura cepa.

## CAPITULO 15

El 21 de mayo, la zona sobrevolada por nosotros en absoluta soledad el día anterior, se pobló de buques de transporte de tropas y de naves de guerra de protección. El enemigo, finalmente ponía sus pies en la isla Soledad y el sitio elegido para desembarcar fue Puerto San Carlos, situado en el canal del mismo nombre que divide la Gran Malvina de la isla Soledad. El acontecimiento produjo la inmediata reacción de la FAS y de la Aviación Naval.

En uno de los Hércules ya cargado para un vuelo a las islas – al que utilizamos para que el periodista y el fotógrafo hicieran las tomas que necesitaban – ocupamos nuestros asientos habituales, mientras Aguirre hacía circular el mate. Para chusmear algo de lo que pasaba, habíamos conseguido una copia del plan de frecuencias del día e hicimos escucha en HF, interceptando las órdenes de la FAS al CIC MLV, a los KC-130 y al OCAT a bordo del avión retransmisor, un Lear Jet de YPF afectado al Escuadrón Fénix.

Así fuimos testigos auditivos, en tiempo real, de lo que vivían nuestros camaradas de armas durante el enfrentamiento. Más interesados en escuchar que en posar, no prestamos atención a lo que hacían nuestros huéspedes con sus poderosas cámaras fotográficas.

Cuando se publicó la revista, Martínez me citó a su oficina para mostrarme un ejemplar; entre varias fotos, la principal era una en la que en primer plano aparecía Aguirre, parado al lado del asiento de Giliberto, alcanzándome un mate. Como fondo, el tablero de instrumentos del C-130 y los “egregios” perfiles de Hrubik y mío.

Me tiró algo más que las orejas, pero nunca supe si se debió a que la consideró poco profesional – cosa bastante probable - o si alguno de nuestros superiores de la FAS le había recriminado mi comportamiento. Por mi lado, creo que el periodista la incluyó recordando mis dichos acerca de humedecer con mate, la boca seca por el miedo.

\*\*\*\*

Gracias a lo que escuchábamos en HF por una parte, y a lo que imaginábamos por la otra, seguimos el drama que se estaba desarrollando como si fuera una película de la que sólo percibíamos el audio. La FAS atacó los buques enemigos en cuatro oleadas; la primera, sin capacidad de REV integrada exclusivamente por cazabombarderos M-V Dagger e interceptores M-III, en tareas de sombrilla aérea. Más tarde, en apoyo de la actividad de los A4-B/C y Q navales, los KC- 130 efectuaron cuatro salidas.

Ese día los británicos pagaron un duro precio por su desembarco; dos Sea Harrier derribados, una fragata hundida, tres averiadas de consideración y dos con averías leves. Cuatro pilotos argentinos –tres de la FAA y uno de la ARA- ofrendaron su vida en el altar de la Patria.

Nuestra tripulación - y las de los Mayores Walter Véliz y Julio Domínguez, llegadas ese día en reemplazo de otras dos – permanecieron en el aeropuerto hasta tarde, esperando una OF que nunca llegó. La FAS ordenó, previniendo un ataque a la pista de Comodoro Rivadavia, en represalia por los daños sufridos en lo que se dio en llamar por lo estrecho del Canal San Carlos, “El Callejón de las Bombas”, la evacuación de dos C-130 cargueros, uno a Trelew y otro a Esquel.

Domínguez y yo resultamos “agasajados” con el movimiento de aviones; como más antiguo elegí la Base Aeronaval Almirante Zar, donde se encontraba desplegado el Escuadrón Canberra; llegamos justo a tiempo para compartir la cena con los dueños de casa circunstanciales, ya que sus verdaderos usuarios - los aviadores navales – a su vez, habían desplegado a Río Grande.

Intercambiamos información e hicimos un poco de camaradería, en especial con los navegadores de C-130 que habíamos transferido a la II Brigada Aérea, para que

completaran sus tripulaciones. De camino a nuestro alojamiento en Trelew repusimos los elementos de aseo que, por lo intempestivo de la partida, habían quedado en el hotel de Comodoro. Véliz, que permaneció en el aeropuerto, despegó a MLV al anochecer.

Tanto Domínguez como yo teníamos orden de regresar a CRV antes de las nueve de la mañana, pero como decía un viejo piloto de transporte de la época en que las radioayudas eran escasas — “el avión es el medio más rápido de llegar tarde a cualquier parte”.

Al día siguiente nuestro destino estaba afectado - igual que los otros aeródromos de despliegue de la FAS - por un frente frío que producía techos muy bajos en la zona costera continental, acompañados de neblinas y lloviznas. Nos armamos de paciencia y esperamos a que ascendiera por sobre los mínimos, cosa que ocurrió un par de horas después por calentamiento. Con escasos minutos de diferencia efectuamos la aproximación por instrumentos y permanecemos en alerta a partir de ese momento.

En Malvinas, hasta que llegó el frente frío, la meteorología era demasiado buena para mi gusto; recién a última hora de la tarde tuvieron nubes bajas y lluvias aisladas, situación ideal para los transporteros que preferíamos lidiar con la “mufa”<sup>78</sup> – algo habitual volando aviones tan equipados como el C-130 – antes que hacerlo con buques y aviones enemigos.

\*\*\*\*

Previo a nuestra llegada Martínez había concurrido a la sede de la FAS a una reunión conjunta con personal de Ejército. Al volver me llamó a su oficina, cerró la puerta y ordenándome mantener el secreto, dio rienda suelta a su preocupación. Se habían esbozado los lineamientos de una operación aerotransportada en la que se empeñaría la reserva estratégica, lanzándola en paracaídas en las proximidades del monte Kent.

Me costó trabajo dar crédito a lo que escuchaba y de inmediato compartí su inquietud; a todas luces era algo descabellado que conllevaba una ingente e inútil pérdida de vidas. Para conseguir masa de ataque se emplearían seis aviones C-130, otros tantos F-27 y dos G-222 del EA, que aún en vuelo rasante darían un enorme eco de radar y sólo por milagro, llegarían a tierra firme sin ser derribados por los misiles de los buques y de los Harrier.

Traspassada esta barrera apocalíptica, durante el trayecto hacia la ZL enfrentarían las armas y misiles antiaéreos de las tropas terrestres; al abandonarla - si es que alguno lo lograba – se enfrentaría con un enjambre de Harrier que acudirían al festín. Eso en cuanto a los aviones que eran nuestra responsabilidad.

\*\*\*\*

En los ejercicios operativos realizados, tanto en la Pampa de Olaen como en la precordillera, precedidos por navegaciones tácticas en general cortas, se había comprobado que los paracaidistas se mareaban y que, por esta causa o por el miedo a fracturarse, muchos se negaban a saltar. Por situación táctica, si alguno sobrevivía al primer pasaje, sería imposible realizar un nuevo lanzamiento.

A estas realidades había que agregarles, una larga navegación en formación a ras del agua, una zona de lanzamiento inhóspita con bajas temperaturas y vientos que superaban los 15/18 nudos establecidos para un salto dentro de la normativa vigente; factores críticos a los que se sumaba la reacción de un enemigo, integrado por tropa calificada y equipada para el combate terrestre, por encima de los estándares. En síntesis, un coctel explosivo e inaceptable.

Con el correr de los días - debido a filtraciones de origen desconocido - la operación fue un secreto a voces. Según trascendió, sin que yo pudiese comprobar la

---

<sup>78</sup> Meteorología adversa en la jerga aeronáutica.

veracidad del rumor, alguien había planteado que la Armada, con el hundimiento del Belgrano, la actuación del BIM 5 y la de su Aviación Naval, había dado suficiente testimonio; la Fuerza Aérea, con sus épicos ataques, había logrado el reconocimiento mundial, incluso de nuestros enemigos. Ejército, aferrado en sus posiciones “erizo”, no había logrado, más allá de la valentía con que habían combatido varias de sus unidades, hacer algo que lo equiparara con las otras dos Fuerzas.

Esta operación implicaba un baño de sangre para el EA y así fue expuesto con claridad y honestidad profesional por el jefe de Operaciones del Regimiento IV de Infantería Aerotransportada y el jefe del Componente de Transporte Aéreo al JEMG del EA y a otros integrantes de su Estado Mayor. Hoy, con el diario del lunes, puedo afirmar que de haberse llevado a cabo, hubiese implicado la desaparición lisa y llana de los aviones de transporte operativo de la FAA y del EA.

De acuerdo con lo que se propagó en el ambiente transportero en ese entonces, el proyecto pasó a mejor vida cuando la FAS consultó — “En el caso de que nosotros accedamos a sacrificar nuestros aviones y tripulaciones. ¿Ustedes están dispuestos a perder la reserva estratégica, casi con seguridad antes de que tengan oportunidad de entrar en combate?” Este planteo tan lógico, archivó la pésima idea y la guerra continuó por carriles más convencionales y, en especial, mucho más normales.

\*\*\*\*

A partir de mediodía mejoraron las condiciones meteorológicas en nuestras bases de despliegue. La FAS ordenó diez salidas de aviones A-4 B y C para atacar Puerto San Carlos y a las tropas británicas que se encontraban en sus proximidades. El otro objetivo asignado, con idéntico propósito, fue Puerto Sussex situado también sobre el canal San Carlos.

En el primer caso, la mala meteorología y la presencia de tropas argentinas en contacto con el enemigo, y sin adecuada señalización para impedir errores, hizo que el guía decidiera abortar el ataque para no lanzar sus bombas sobre la propia tropa; en el segundo, sólo dos de los seis atacantes previstos continuaron al objetivo – los otros regresaron por distintas fallas – bombardeándolo por instrumentos y sin que se pudieran verificar resultados. En apoyo de estas salidas de los cazabombarderos, los KC-130 de Cabanillas y Litrenta cumplieron una OF de REV cada uno.

A última hora llegó una OF que nuestro jefe de Grupo asignó a Julio Domínguez. Nosotros partimos para el hotel advertidos de que si aparecía una segunda, seríamos convocados. Acababa de bañarme y salir del ascensor – gracias a Dios – cuando se apagó la luz en todo Comodoro Rivadavia.

Según “radio pasillo”, muy activa en el hotel gracias a la nutrida presencia de periodistas, el CIC Comodoro Rivadavia había detectado tres ecos que por su velocidad tal vez fuesen helicópteros. Pensando en un ataque de comandos, la FAS ordenó Alerta Roja en sus aeródromos de despliegue y el oscurecimiento general de Comodoro y Trelew.

El operador de la usina local, comprometido con sus deberes de Defensa Civil, accionó el interruptor general y quedamos a oscuras hasta las 23:00 horas. A esa hora la FAS, que había adoptado diversas medidas precautorias, llegó a la conclusión que se trataba de medidas de engaño electrónico y levantó la alerta. Luego de una espera no demasiado corta, el comedor del hotel quedó habilitado y, por fin, pudimos comer.

\*\*\*\*

En esos días al TC-70 indicativo Madrid 2, tripulado por el Vcom Jorge Domínguez, le cupo la responsabilidad de auxiliar a los dos integrantes de la escuadrilla Jaguar (A-4C) que supervivieron a un ataque a los buques enemigos. Por la cantidad de impactos

recibidos, su nivel de combustible bajó de modo dramático y solicitaron auxilio y guía al KC-130 que se acercó hasta 60 MN de la Gran Malvina.

Al acoplarse el N° 1 tenía doscientas libras de JP1 y el N° 2 mil doscientas. Continuaron enganchados hasta 30 MN de San Julián donde aterrizaron sin novedad. El Hércules transfirió al N° 1 un total de 39.000 LB y debió aterrizar en el mismo sitio para repostar combustible antes de regresar a Río Gallegos.

Este tipo de operaciones fueron las que cimentaron un muy estrecho vínculo entre los pilotos de A-4 B/C y las tripulaciones de C-130. Finalizada la guerra comenzaron las invitaciones para los festejos de los vuelos solos de los pilotos de combate, hecho inédito a hasta ese momento y lo que es mucho más importante, el canto de el famoso “Y no hay quien pueda” era precedido por el estribillo, repetido varias veces para evitar que nos sintiésemos agraviados, “La Chancha es cazadora”-

En lo personal - y supongo que también por haberme visto involucrado en una de estas operaciones de rescate - luzco con orgullo en mi escritorio, un diploma otorgado por la Asociación de Pilotos de Caza con fecha 22 de junio de 1994, en reconocimiento a mis ocho misiones como Piloto de Combate. El mismo está firmado por el Presidente de la Asociación de ese momento brigadier (R) Lorenzo Diego Bravo Deheza y por su Secretario, el brigadier (R) Arturo Armando Cordón Aguirre.

\*\*\*\*

No nos llamaron, pero a la mañana siguiente el chofer del vehículo que fue a buscarnos al hotel, nos transmitió la orden de llevar el equipaje y liberar las habitaciones que ocupábamos; también que al llegar me presentara en Operaciones. Durante el viaje hicimos toda clase de conjeturas, que ni por casualidad estuvieron relacionadas con lo que en realidad sucedía.

Bajé y el resto continuó hacia nuestro avión; Martínez me dio la sorpresa del día y creo que del año. Inteligencia poseía confirmación de que el día 13 de mayo, había zarpado de Ascensión el paquebote Queen Elizabeth transportando entre tres y cinco mil hombres de refuerzo para las tropas británicas que combatían en Malvinas.

Se preveía que su ruta sería próxima al continente africano y fuera del radio de acción de los Canberra. Debido a esto, el Comando Aéreo Estratégico había ordenado a la Fábrica Militar de Aviones instalar en el TC-68, un panel de armamento y un aparato de puntería de Pucará, modificar el sistema de combustible colocando los tanques externos en el interior de la cabina de carga (a los que se les agregaron otros dos) y colgar en su lugar dos soportes de seis bombas de 500 libras cada uno, de los utilizados por los bombarderos Canberra.

Habida cuenta que el trasatlántico tenía su cubierta superior a una altura de treinta metros del agua, había que reglar y probar el sistema en vuelo hasta encontrar los parámetros correctos de lanzamiento para impactarlo por debajo de su línea de flotación. No era una tarea a la que estuviésemos acostumbrados y la tripulación que efectuaría los vuelos de prueba en Córdoba, sería la misma que luego lo volaría en combate.

En realidad la idea de utilizar al C-130 como bombardero no era nueva; habían sido usados en Vietnam como tales, pero con un sistema diferente. Las bombas iban dentro de la cabina de carga, paletizadas y “en racimo”, y eran lanzadas en caída libre con un procedimiento similar al SEC empleado para abastecer Darwin y Bahía Fox. Otra variante más “económica”, también empleada en esa guerra, había consistido en cargar el avión con piedra bola de gran tamaño y lanzarla sobre los asentamientos enemigos.

\*\*\*\*

Teniendo en cuenta estos antecedentes mantuve la calma mientras escuchaba a mi jefe en total y absoluto silencio; cuando finalizo me miró como pidiéndome una opinión. Tratando de ser lo más diplomático posible para no “meter la pata”, le dije algo parecido a esto — Señor, en mi modesta opinión, este “invento” es pariente muy cercano de la operación “aerotrastornada”<sup>79</sup> en monte Kent.

Es una misión sin regreso y yo, como jefe de Escuadrón, no tengo más remedio que presentarme como voluntario — hice una pausa para que mis palabras hicieran su efecto y continué. — Iré a Córdoba a probar el avión con mi tripulación, pero desde ya los que me acompañen también deben estar dispuestos a asumir el riesgo; si mi gente no quiere participar habrá que buscar otros. — ¿En que basa sus apreciaciones? — preguntó mirándome a los ojos con firmeza — Señor, en varios hechos. Si los Dagger y los A-4 volando a más de quinientos nudos son derribados por los misiles y la artillería antiaérea, se imagina lo que le sucederá a la chancha volando a trescientos o menos. Suponiendo que podamos sortear la barrera de los Sea Dart quedarán la de Sea Wolf y los cañones antiaéreos, infranqueables para un avión pesado como el C-130.

Me miró con aire de compartir lo expresado y agregué — Además, el “inventor de la idea” - que tiene que estar a bordo para que pruebe su propia medicina - ¿cree que los británicos serán tan idiotas de mandar el buque sin escolta? Con seguridad tendrá tanta protección como los portaviones o aún más. — continué ya lanzado y sin poder cerrar mi bocota, cosa que como saben los que me conocen bien, ha sido y será mi talón de Aquiles mientras Dios me de vida.

— OK. Hablaré con el Comando, pero ahora se van a Córdoba en el Cessna Citation de la Policía Federal. Les haré avisar cuando la tripulación esté lista. Buena suerte. — Gracias señor comodoro, estamos en nuestro avión. Nos vemos en cualquier momento — me despedí ya calmado por su promesa.

Caminé hasta el Hércules y allí Aguirre me recibió con un mate, interrogándome con la mirada pero sin decir palabra; mientras lo sorbía me dí tiempo para pensar de qué forma se los diría para no criticar a la conducción superior, luego comencé a hablar.

Me escucharon en silencio y al finalizar, Giliberto fue el primero en romperlo — Jefe, no se apure a dejarnos de lado antes de tiempo. Veremos de qué se trata, como pinta la cosa con más información y, después, decidimos — los demás coincidieron y yo me sentí reconfortado, orgulloso y conmovido por el apoyo del equipo.

Dos o tres mates después, un soldadito nos avisó que la tripulación del Citation nos aguardaba en el avión que - para nuestra desgracia y en un todo de acuerdo con las Leyes del popular Murphy - estaba estacionado en la otra punta de la plataforma. Practicamos infantería con nuestros equipajes y bolsas de vuelo al hombro.

Mientras intentábamos colocarlos en la reducida bodega delantera del avión, comprendimos el porqué de la cara de los pilotos cuando nos vieron aparecer. Casi habíamos terminado de meterlos a presión, contradiciendo la incompresibilidad de los cuerpos, cuando llegó corriendo el mismo soldado — Señor, dice el comodoro Martínez que el traslado a Córdoba se suspendió, que los pilotos del Citation quedan liberados y que a ustedes los espera en su oficina. — Je, parece que lo que le dije al jefe tuvo efecto inmediato y en el Comando lo pensaron mejor. No todo está perdido...

\*\*\*\*

Otra vez me equivocaba feo; entramos y nos dio la noticia — Vianna y su tripulación se presentaron voluntarios y ya están en Córdoba. — Señor, no tengo más remedio que decirle lo mismo que hace un rato. Esta operación no es viable y a los Tigres, conociéndolo como lo conozco a Vianna, seguramente le “vendieron” algo que no es

---

<sup>79</sup> Denominación cariñosa que en la jerga aeronáutica les dábamos a nuestra contraparte de la IV Brigada Aerotransportada, por su vocación de paracaidistas.

real. — insistí. — Tranquilo, ya le hice conocer su opinión al CAE y ahora debemos esperar que la analicen y procesen; lo que supongo no llevará más de unas pocas horas.

Por ahora todo sigue su curso normal y ustedes quedan en stand by en el avión. La primera OF que llegue será cumplimentada por Borchert y la próxima por ustedes si todavía no me llamaron del CAE. De todos modos mañana a la tarde se van a Baires para un descanso y a volar en la ZI, ahora no comenten este tema con nadie y retírense que tengo cosas que hacer — nos despidió.

Dejamos las pilchas en el avión y marchamos para los casinos en busca de algo para comer. Antes de que nos levantáramos de la mesa llegó Martínez y nos comunicó que en el Cóndor, sede del CAE <sup>80</sup> nos aguardaban al día siguiente por la mañana. De la reunión, además de Martínez y yo, participarían Vianna y Cerruti. Alrededor de las cinco de la tarde, con nuestro jefe a la cabeza, partimos para Buenos Aires en un F-28.

\*\*\*\*

A las nueve de la mañana estábamos en la ayudantía del Jefe de Estado Mayor del CAE, Brig. Héctor René Roy. Allí nos encontramos, como estaba previsto, con Vianna y Cerruti, su navegador y Auxiliar Especializado del Escuadrón C-130.

Antes de que nos hicieran pasar alcancé a preguntarle si habían tenido en cuenta los misiles de los buques de escolta. Me dijo que sí y me habló de cómo eludirían la barrera de Sea Dart — ¿Y la de Sea Wolf y la artillería antiaérea? — Ahhh, de esa no me hablaron y por el apuro ni la tuvimos en cuenta — me contestó con sinceridad absoluta.

En la oficina, además de los brigadieres Weber y Roig estaba el comodoro Massa - por lo visto autor de la sugerencia y padre de la criatura - con el que, por ser el segundo navegador del TA-33 cuando Olezza intentaba alcanzar el Polo Sur, había compartido varias peripecias antárticas.

Luego de los saludos de rigor enumeré y fundamenté cada una de mis objeciones, poniendo énfasis en la importancia del contingente de hombres transportados y que, debido a eso, vendría custodiado por una fuerte escolta.

Los brigadieres escucharon mis palabras con atención y luego le hicieron a Vianna y Cerruti unas cuantas preguntas respecto al TC-68 y sus nuevas capacidades. Las contestaciones dieron adecuada respuesta a dudas e inquietudes y poco después el brigadier mayor Weber dio por concluida la reunión. Abandonamos la oficina, en la que ellos permanecieron reunidos con el comodoro Massa.

Al retirarnos lo hice convencido de que al menos esa operación, como en realidad sucedió, había sido abortada. De todos modos el TC-68 quedó a partir de ese momento y hasta el final de la guerra, como bombardero para ataques de ocasión a buques logísticos y/o de apoyo no artillados y que viajasen sin escolta de protección. Su base de operaciones en adelante fue El Palomar y siempre fue tripulado por los Tigres de Vianna.

---

<sup>80</sup> En realidad el Comando de Operaciones Aéreas (COA) se había convertido, completo, en el Comando Aéreo Estratégico (CAE)

## CAPITULO 16

Hacia mediados de la segunda quincena de mayo los ataques a la flota enemiga, efectuados por los Dagger M-V y Skyhawk A-4B y C de la FAA y A-4Q de la ARA, por su necesidad de sobrevolar el blanco para consumarlos, evidenciaron la necesidad de conocer con exactitud la ubicación de los objetivos, evitando zigzaguear en busca de blancos, maniobra que incrementaba el tiempo de exposición al fuego antiaéreo de los buques y, en consecuencia, el número de aviones derribados.

El avión explorador indicado para esta tarea era el Neptune de la Aviación Naval, dotado de todos los equipos necesarios para realizarla afrontando riesgos aceptables. Por desgracia, a partir del 12 de mayo fueron sacados del servicio activo, como consecuencia de sus reiteradas fallas debidas a su vetustez y avanzado grado de obsolescencia.

El comando de la FAS, urgido por la necesidad de minimizar las pérdidas de personal y material de su aviación de combate, decidió asumir un riesgo calculado y utilizar, en reemplazo de los aviones navales, los C-130 H del Escuadrón I, aún a sabiendas de que la pérdida de efectividad en la tarea y el incremento del riesgo serían enormes.

Las desventajas comparativas del Hércules eran abismales. Las tripulaciones aeronavales estaban capacitadas para operar en apoyo de la Flota - tanto en lucha antisubmarina como en operaciones conexas - y el equipamiento electrónico de sus aviones estaba concebido para detectar en forma pasiva<sup>81</sup> las ondas de radar enemigas, determinando por sus características, a que tipo de equipo de combate pertenecían.

Para cumplir con la tarea asignada y suplirlos con una aceptable eficiencia y precisión, los Hércules debían emplear su IFF o Transponder<sup>82</sup>, emitiendo ondas que eran captadas de inmediato por el enemigo, habilitando el lanzamiento de sus misiles Sea Dart de gran alcance o, lo que era peor, permitiendo el vectoreo de las Patrullas Aéreas de Combate, integradas por dos aviones Sea Harrier de impresionante efectividad en combate aire - aire.

Antes de ponerse a salvo, los C-130 deberían emplear el radar de abordaje para ubicar los presuntos blancos y así determinar la posición relativa respecto al explorador. Como es habitual para los niveles de conducción de jefe de Escuadrón, nada de esto era conocido por mí, lo que hasta cierto punto fue una suerte, porque me evitó preocupaciones anticipadas.

\*\*\*\*\*

El 26 de mayo, luego de la reunión en el Cóndor regresé a mi departamento para iniciar mis dos días de descanso. Alrededor de las seis de la tarde, la secretaria del Escuadrón llamó para informar que había que reemplazar un carguero en CRV y no conseguían tripulación. Era una tarea de rutina que conllevaba la posibilidad, bastante rara en esos tiempos, de disfrutar de un vuelo tranquilo propio de tiempos de paz.

Le ordené que el POTA citara a la mía para despegue a las 21 horas local y que informasen a los tripulantes que el regreso sería inmediato, en el avión fuera de servicio. Para combatir el cansancio descartaba que Aguirre llevara su inmenso mate entrerriano. Hrubik no fue ubicado y en su reemplazo designaron al primer teniente Gerardo

---

<sup>81</sup> Sin ser a su vez detectados.

<sup>82</sup> El transponder cumple funciones parecidas a las del IFF (identificador amigo/enemigo por su sigla en inglés) y mediante la señal de identificación de un código numérico que se reflejan en una pantalla de radar, ambos permiten determinar la posición exacta del transmisor permitiendo separar el tráfico aéreo en áreas altamente congestionadas. El IFF determina por medio de un código secreto si trata de un avión amigo o enemigo.

Vaccaro, que se alternaba como copiloto con el capitán Perrotto, en la tripulación de un KC-130.

Despegamos a horario y con matrícula civil, para velar el movimiento a nuestros vecinos. Sobre pasada la vertical de Ezeiza, Baires Control ordenó comunicarnos por VHF con el POTA Palomar. Lo hicimos y el jefe de Grupo Aéreo accidental, vicecomodoro Andrés Antonietti - amigo y ex compañero de tripulación en F-27 - nos ordenó probar el radar en todos los rangos de alcance y al aterrizar ponernos a disposición del jefe del Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo, comodoro Ronaldo Ernesto Ferri.

Di el comprendido y corté la comunicación. Nuestro vuelo de placer, de pronto se había convertido en uno de guerra que, por ser de Exploración, presumía peligroso. El radar tenía fallas intermitentes en el rango de entre 30 y 50 millas náuticas por lo que, a nuestro arribo a Comodoro y luego de que el SM Cols<sup>83</sup> intentara en vano repararlo, lo reemplazaron por el del avión que llevaríamos a PAL. Ese tiempo fue aprovechado por Ferri y por su auxiliar "Petete" Orefice, para explicarnos la tarea a realizar y lo que se esperaba de nosotros.

Debíamos ubicar buques de guerra enemigos en las proximidades del extremo norte del Canal San Carlos, zona en la que, entre el 21 y el 25 de mayo, la flota fue atacada en reiteradas oportunidades. Cumplimentaríamos un patrón de búsqueda tipo dientes de sierra con tramos rectos con rumbo 090°, separados entre sí 20 MN y con el primer punto de "asomo" ubicado a 15 MN (aproximadamente 25 Km.) de la desembocadura.

Tanto Ferri como Orefice tenían amplia experiencia en Hércules; con su colaboración, mi copiloto Vaccaro, nuestro navegador Eduardo Servático, los suboficiales mayores retirados Salvador Giliberto y Guillermo Aguirre (recalco, retirados y voluntarios para volar en la guerra) y yo, acordamos el mejor método de empleo del equipamiento disponible en el C-130 asignado.

Disponíamos de un radar de excelentes performances, dos navegadores Omega capaces de congelar las coordenadas geográficas en forma instantánea y un Transponder que informaba a la tripulación su detección, por el encendido en el equipo de una luz verde cada vez que el avión era "iluminado" por el radar de tierra. Si el radar es de tiro, la antena se mantiene sobre el blanco detectado y la luz permanece encendida en "fija".

Carentes como nosotros de "Radar Warning"<sup>84</sup>, las tripulaciones de B-707 de la Fuerza Aérea que controlaron el avance de la flota enemiga desde Ascensión a Malvinas, habían mantenido el Transponder encendido para comprobar si eran detectados. Decidimos incorporar el procedimiento adaptándolo a nuestras necesidades.

El sistema de misiles Sea Dart requiere un tiempo de dos minutos treinta segundos entre el momento de la detección y el lanzamiento del misil hacia el punto en que el equipo predice que se encontrará el blanco, transcurrido dicho periodo. Este era el lapso de que disponíamos para ascender, detectar el objetivo, fijar sus coordenadas, descender por debajo de 500 pies y, fuera del alcance del radar enemigo, efectuar un viraje de 145° por izquierda para, llegado al punto de viraje, colocar de nuevo rumbo 090° y reiniciar el ciclo.

\*\*\*\*

La tarea ordenada preveía un mínimo de cinco "asomos". Debíamos alcanzar los 10.000 pies de altura en un minuto treinta segundos como máximo, con un avión cuyo régimen de ascenso normal sin demasiada carga es de 2500/3000 por minuto; la solución encontrada fue acelerarlo a la máxima velocidad que soporta la estructura (319 nudos),

---

<sup>83</sup> Excelente especialista en electrónica y hermano del jefe de Grupo Técnico.

<sup>84</sup> Equipo que en forma pasiva (sin emitir ondas de radar) cumple la misma función del transponder o IFF.

colocar una actitud de nariz arriba propia de un caza interceptor de última generación, e ir incrementando la potencia de los motores a medida que la velocidad disminuía por la trepada, llegando a FL 100 con máxima potencia aplicada y 110 nudos de velocidad indicada.

Sintetizando, antes de iniciar el ascenso poníamos el selector de los navegadores Omega en posición “coordenadas instantáneas”, el radar en stand by y el transponder encendido al cruzar 1500 pies, con lo que comenzábamos a delatarnos de inmediato.

Alcanzado FL 100 o con la luz del transponder encendida en posición fija, los pilotos y/o el mecánico lo apagaban, nivelaban el avión colocando los motores en relantí de vuelo, el navegador encendía el radar y si detectaba ecos, tomaba azimut y distancia relativos de los mismos; en simultáneo los pilotos congelaban las coordenadas en los navegadores Omega<sup>85</sup> y con la confirmación del navegador, iniciaban la picada más violenta posible para estar a 500 pies o menos, antes de cumplirse el tiempo de reacción de los misiles; por debajo de esa cota, viraje por izquierda a rumbo 305° alejándonos lo suficiente para volver a aparecer a 15/20 millas náuticas al norte del primer punto y en la misma longitud geográfica.

Producida una detección, había que confirmarla “asomándose” a una distancia mayor de los sesenta kilómetros de alcance asegurado de los misiles Sea Dart; luego retirarse a un punto de espera seguro, hasta que los cazabombarderos propios alcanzaran la posición prevista por el oficial de control aéreo táctico (OCAT) en el avión retransmisor.

Recibida la orden del OCAT, regresar para un último “asomo”, cuyo objetivo era determinar con certeza las coordenadas actuales del blanco, que los pilotos de combate colocaban en sus equipos para dirigirse a él directo y rasante desde mucho antes de tener contacto visual.

A simple vista la tarea, no prevista en nuestra doctrina de empleo, como dije era de altísimo riesgo. Volaríamos a tres mil metros y a plena luz del día en una zona plagada de buques enemigos, evitados operando de noche; a no más de diez o quince metros del agua, según el julepe o la necesidad del piloto.

Una a favor; el avión explorador contaría con el invaluable apoyo prestado por el radar del CIC Malvinas, que durante la operación transmitiría al aire la posición de las distintas PAC enemigas, obligadas a volar alto para ahorrar combustible. Con lo inventado, al menos en teoría, disminuiríamos bastante la posibilidad de ser derribados.

Pasamos la noche sin dormir preparando el vuelo pero, gracias a la adrenalina que circulaba por nuestras venas, no sentíamos cansancio alguno. Además vendrían con nosotros los autores de la idea, Ferri y Orefice - que haciendo honor a su hombría de bien y a su condición de ex tripulantes de las “Chanchas” - no habían recurrido a la vieja fórmula del “animémoslos y que vayan”

\*\*\*\*

A las 06:35 horas despegamos con el TC-65 identificados con el indicativo “Pichón”, perteneciente a nuestro ex jefe de Escuadrón y jefe del GERA; con las primeras luces del crepúsculo matutino arribamos a la zona de operaciones. El día era diáfano y se prestaba para una buena detección visual de objetos relativamente cercanos. Llegados al punto de iniciación, Servático me dio vía libre para el ascenso y preparamos el avión según lo previsto; alcanzados los 319 nudos, con suavidad y firmeza iniciamos un pronunciadísimo ascenso mientras Giliberto aumentaba gradualmente la potencia de motores. Cruzando los 1500 pies encendimos el transponder.

---

<sup>85</sup> Los C-130 estaban equipados indistintamente con dos navegadores Omega o dos navegadores inerciales y básicamente la información provista era igual, variando solo el modo de obtención.

Llegamos a 10000 pies con 110 nudos de indicada y con la luz apagada, nivelé el avión, apagué el transponder y Servático efectuó dos barridos de radar sin registrar eco alguno. Con los motores en relantí de vuelo, descendimos con la misma presteza con que habíamos subido. Invertimos el rumbo por debajo de 500 pies y nos dirigimos al punto donde iniciaríamos el segundo tramo con rumbo 090°.

El radar de Malvinas durante nuestro primer ascenso reportó una PAC que había abandonado el canal y se dirigía con rumbo este a reabastecerse a la flota. Al iniciar la segunda subida, informó la presencia de otras dos, aún lejanas y muy al este de su lateral, por lo que las desechamos por completo y nos dedicamos a lo nuestro.

Repetimos el procedimiento, pero al cruzar 3500 pies (poco más de mil metros) y con 290 nudos de velocidad indicada, la temida luz verde se encendió fija. Nos había enganchado un radar de tiro.

Nivelé con brusquedad, reduje los motores haciendo caso omiso al torque negativo en un par de ellos y apagué el transponder; el avión siguió patinando y acercándose al blanco mientras mi cumpa Servático fijaba azimut y distancia relativos respecto a las coordenadas que habíamos congelado en los Omega. Luego, nos hundimos hasta los doscientos cincuenta pies y allí efectué un viraje hacia el continente para alejarme.

Volcados los datos en la carta resultó que el buque enemigo se encontraba a unas cuarenta millas (poco más de 60 kilómetros) al este noreste de la desembocadura del canal y a otro tanto de la isla Soledad. De acuerdo con lo previsto, antes de pasárselos a la Fuerza Aérea Sur para que ordenara el ataque, debíamos reconfirmar la posición.

Le pedí a mi amigo y compañero, para alejarme de las PAC, que según el radar de Malvinas ya eran cuatro, que nos asomáramos a no menos de 70 kilómetros del objetivo. Hizo sus cálculos y comenzó a darme rumbos que seguí a rajatabla. Al ordenarme rumbo este e iniciar el ascenso; me pareció muy poco el tiempo desde el avistaje y descenso, pero lo atribuí a mi “pajareta” por las PAC y a que me estaba devanando los sesos en como hacer para eludirlos. Subimos hasta que la lucecita se prendió fija otra vez, Servático confirmó la posición del buque y que, en vez de salir a 70 kilómetros, lo habíamos hecho a 45.

No hubo tiempo para cargadas, en especial porque el radar MLV nos advirtió que ahora las PAC en pantalla eran seis y que se habían abierto como los rayos de una rueda de bicicleta con rumbos que iban desde los 240° grados a los 315° desplazándose en nuestra búsqueda a más de 500 nudos. Consulté con el Siervo y me confirmó que las más próximas, en menos de tres minutos estarían en nuestra vertical.

Sabiendo que esta, como todas las guerras, era una contienda no sólo de armas, sino también de astucias y suerte, coloqué otra vez rumbo noventa (es decir hacia la flota), pegados al agua y, al menos yo, rezando para que pasaran por arriba nuestro sin vernos. Cuando el radar confirmó que los Harrier habían sobrepasado el Canal San Carlos hacia el oeste, me sentí seguro y pusimos rumbo norte, siempre rozando las olas, hasta que el CIC informó que las PAC estaban próximas a su lateral y regresando a los buques que les servían de bases.<sup>86</sup>

Ya sin susto, transmitimos a la FAS las coordenadas por HF y nos fuimos a las islas Salvajes (unos peñascos que están en el extremo oeste de la isla Gran Malvina), a tomar mate hasta que recibiéramos la confirmación de la hora de ataque. Cuando el OCAT nos avisó de la proximidad de los CB a los KC- 130, regresamos a la zona de San Carlos para comprobar la posición actual del objetivo.

---

<sup>86</sup> Hace poco, charlando con un primo mío, el capitán de navío Ricardo Enrique Schroeder, me sugirió que las PAC no sólo nos buscaban a nosotros sino que también podrían haber salido a interceptar a nuestros aviones de combate. El comentario me resultó plausible y lo transcribo.

Esta vez no hubo errores debidos al apresuramiento y pudimos detectar que se había corrido casi 30 millas náuticas, tratando de alcanzar las más seguras aguas del Canal San Carlos donde, por cercanía, tenía mejor cobertura aérea de los Harrier.

Retransmitimos las coordenadas al OCAT en VHF y a la FAS en HF pero el trabajo realizado resultó vano, ya que los A-4B y C atacantes habían reabastecido combustible en distintos puntos. El Vcom Romeo Eduardo Gallo en la FAS, ordenó al OCAT Vcom César Alejandro Torres, a bordo del retransmisor, suspender el ataque por no ser posible obtener la simultaneidad prevista.

Tanto el gordito Aníbal Dante Poggi, teniente retirado y comandante del Lear Jet de YPF que oficiaba de retransmisor, como Gallo y Torres eran de la promoción 24 como el Siervo y yo, lo que, al menos para mí, fue un toque de afectividad. También que el mecánico de Poggi fuese el Negro Acosta, mi compañero de dotación antártica en Matienzo y Expedicionario al Polo Sur como yo. Frustrados por el esfuerzo inútil, aunque orgullosos por haber cumplido esa tarea en este tipo de aviones, pusimos proa a Comodoro Rivadavia, donde aterrizamos a las 12:35 horas.

Antes de pasar por la oficina de Martínez para informarle las novedades del vuelo, el comodoro Ferri - desconociendo que nos habían “enganchado” de casualidad al comenzar nuestro descanso - me dijo - Cano, ya tiene en claro como es el procedimiento, así que a los próximos vuelos que se le ordenen, hágalos igual - Señor, permítame un par de aclaraciones. Ayer iniciábamos nuestro descanso en Baires y vinimos a traer el TC-65 porque no había tripulaciones disponibles, así que después de dormir un poco nos volvemos con el avión fuera de servicio a reanudarlo; de todos modos, antes de irnos lo pondremos por escrito para que sea aplicado por otras tripulaciones.

Se sorprendió y agregué - Doy gracias a Dios por haber hecho el primer vuelo, estoy convencido que la tarea es muy peligrosa y debe ser rotativa. De todos modos, el que decide es su “cumpa”. Otra cosa, quiero que sepan que les estamos reconocidos a usted y a Petete por haber venido con nosotros y predicado con el ejemplo - OK, agradecidos. No tenía ni idea de cómo habían aparecido aquí. Buen regreso - se despidió para volver, junto con Petete, al comando de la FAS ubicado en la ciudad.

El militar propone, pero su jefe siempre dispone. Lo que yo había previsto como una siesta se transformó en pernocte. - Cano, si ustedes creen que los autorizaré a regresar sin efectuar el descanso reglamentario, están muy equivocados. Cumplan con él y mañana bien temprano pueden irse. Ahora vamos a comer y después se retiran a la ciudad porque en la Brigada no hay alojamiento - ordenó Martínez. - De acuerdo señor, permítame el teléfono que le pido al Escuadrón que informe a nuestras familias que volvemos mañana - OK, nosotros vamos yendo y les guardamos un lugar.

\*\*\*\*

El 27 de mayo el Escuadrón tuvo una intensa actividad; además de nuestro vuelo de marcación de blancos navales, efectuó tres salidas de abastecimiento aéreo por aterrizaje ejecutadas por Demarco, Senn y Bolzi y cuatro de KC-130 en tareas REV para apoyo de los cazabombarderos A-4B y C realizadas dos por Pessana y y dos por Jorge Domínguez.

El 28 de mayo fue un día histórico para nuestra aviación de transporte; el TC-68 salió por primera vez en “corso” para atacar blancos navales de oportunidad al norte de las islas Malvinas. La nueva idea era afectar las líneas de abastecimiento enemigas, impidiendo la llegada de buques mercantes de apoyo, en especial petroleros. Despegó de Palomar con indicativo Tigre<sup>87</sup> comandado por el Vcom Alberto Vianna a las 03:55

---

<sup>87</sup> Tripulación: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerruti, SP Pedro Razzini, C1° Carlos Ortiz y S Aux. Carlos Nazzari

horas, regresando a su punto de partida a las 15:30. Nosotros, con el C-130 fuera de servicio despegamos de CRV a las 08:00 destino Palomar, donde aterrizamos sin problemas a las 10:35.

El TC-64, indicativo Loco tripulado por el Cap Senn<sup>88</sup>, efectuó la segunda tarea de marcación de blancos en la misma zona de cobertura que la primera, detectando un buque piquete radar en una posición parecida a la señalada por nosotros.

Esta vez los cazabombarderos pasaron al ataque, pero no lanzaron sus bombas dado que se trataba del Uganda, pintado de blanco y con profusión de cruces rojas que lo identificaban como buque hospital. Con su tradicional Fair Play en total y absoluta decadencia, los británicos cubrían su flanco norte con un buque inatacable.

En cuanto a los C-130 cargueros operaron en MLV Bolzi, Palazzi y Demarco regresó por MET. Los KC 130 comandados por Litrenta (una salida) y por Noé (dos salidas) efectuaron REV.

\*\*\*\*

Además del apoyo aéreo que recibieron de los IA-58 Pucará, los hombres de la BAM Cóndor combatieron con los cañones de 20 y 35 milímetros usándolos como artillería de campaña. Tres soldados aeronáuticos destinados en esa Unidad, dieron su vida por la Patria defendiendo el sector norte del aeródromo.

Los combates fueron intensos y las bajas de los atacantes abundantes. Allí, el Teniente Coronel Herbert Jones comandante de los paracaidistas enemigos y varios de sus soldados, cayeron bajo la metralla argentina. Pese a que se batieron con coraje y denuedo, la noche del 28 al 29 de mayo marcó el fin de la defensa de Darwin y de la BAM Cóndor.

A partir de ese momento, el avance enemigo en la isla Soledad se tornó casi incontenible y tanto la FAS como el Comando del Atlántico Sur determinaron, cada uno por su parte, que hacía falta asestar un golpe de importancia capital para balancear las cosas. Los portaaviones cumplían el requisito, pero el Almirante Woodward los mantenía fuera del alcance argentino.

Con la información de movimientos de PAC provista por el CIC MLV se apreció que el HMS Invencible se encontraba situado al sudeste de Malvinas y la Armada tomó la decisión de atacarlo con los Super Etendard empleando el último misil Exocet aire-mar existente

Para alcanzar el objetivo era necesario reabastecerlos en vuelo con los KC-130. Al requerirlos a la FAS, ésta dispuso intervenir en la operación aumentando el poder de fuego del ataque. Los Skyhawk A-4C, con mayor autonomía de oxígeno que los A-4B, resultaron elegidos para participar en la misión; su jefe de Escuadrón fue citado al Comando de la FAS en Comodoro Rivadavia para comunicarle lo que se estaba planificando.

Esta misión, por su peligrosidad, era de las que otorga medallas pero de las que resulta difícil volver, en especial si, como en el caso de los aviones de Fuerza Aérea, atacarían sobrevolando el blanco; teniendo en cuenta ese “pequeño” detalle, el jefe de Escuadrón solicitó voluntarios.

Se presentaron dos jefes de escuadrilla, el 1er Teniente José Vázquez y el 1er Teniente Ernesto Ureta a los que se los autorizó a elegir sus numerales; escogieron al 1er Teniente Omar Castillo, al Teniente Daniel Paredi y al Alférez Gerardo Isaac. Uno

---

<sup>88</sup> El capitán Eduardo Senn no tenía tripulación fija y en este caso voló con la del My Bruno: Vcom Rubén Moro, My Hugo Maldonado, SP (R) Carlos Bill, CP Delfino Fretes, SP Julio Daverio, SP Juan C. Lujan

de los cinco actuaría como reserva en vuelo, para cubrir fallas eventuales durante el trayecto de ida.

En la mañana del 29 de mayo despegaron hacia Río Grande. Problemas con los Hércules KC-130 hicieron que la misión se demorara hasta el día siguiente. Se aprovechó tal circunstancia para cambiar dos Skyhawk que tenían algunas fallas y la escuadrilla quedó lista. La FAS, ante lo complejo y confuso de la situación en tierra malvinense y la posibilidad de afectar con sus misiones de apoyo aéreo directo al personal propio, no movilizó sus aviones de combate en ataques de ese tipo.

En cuanto al Escuadrón C-130, llevó a cabo una nueva salida para identificación y marcación de blancos navales con la misma tripulación y resultados del día anterior; el enemigo continuaba utilizando su buque hospital como piquete radar. El más que tradicional “Fair Play” británico había sido inmolado en el altar de la necesidad y sus restos muy bien guardados en el arcón de tiempos de gloria pasados<sup>89</sup>.

A las 07:30 horas despegó de PAL el TC-68 indicativo Tigre comandado por el Vcom Vianna para su segunda salida en busca de blancos rentables al norte de las islas Malvinas, armado con doce bombas de 500 libras. Aterrizó en su punto de partida a las 18:35.

Los cargueros, por su parte, comandados por Bolzi y Demarco efectuaron dos intentos de aterrizaje en las islas, uno de ellos llevaba por primera vez, las lanzaderas de Exocet MM38 desmontadas de un buque fuera de servicio, el ARA Seguí. Objetivo: atacar a los buques enemigos que diariamente bombardeaban la BAM Malvinas desde una distancia mayor al alcance de los cañones SOFMA de 155 Mm.

---

<sup>89</sup> No hace demasiado tiempo un VGM de Ejército, herido y prisionero en el HMS Uganda, al ver que nuestros aviones de combate sobrevolaban el buque sin atacarlo y sin saber que tarea cumplía además de la de buque hospital, me contó que se debatía entre el deseo de que lo atacaran y hundieran y el temor de que lo hicieran.

## CAPITULO 17

A las 08:30 horas del domingo 30 de mayo, partimos de Palomar en un F-28 que nos depositó en Comodoro Rivadavia minutos después de las diez de la mañana. Según la norma fuimos a la oficina del comodoro Martínez a presentarnos y recibir las primeras órdenes. Lo primero que hizo el soldadito de la ayudantía fue comentarnos que los KC participarían en el ataque a uno de los portaaviones.

Entramos antes de lo previsto y, como casi siempre, mi cara delató mis emociones y sentimientos. Nuestro jefe, que a esa altura de los acontecimientos leía en ella como en un libro abierto, me dijo casi antes de saludarme. — Veo que ya se enteró, por si le interesa, a mí también me hubiera gustado participar — No lo dudo ¿quienes son los afortunados? — Litrenta y Noé — Mentiría si dijese que no hubiese querido que llenáramos ese cuadrado<sup>90</sup>— contesté con franqueza. — A propósito de eso, autoricé al Mike Sánchez a que embarque como tercer piloto de la tripulación de Noé — Me parece bárbaro, cumple con las exigencias mínimas y con un vuelo de guerra, que hasta ahora no había realizado por su función en la BAM Gallegos<sup>91</sup>. De paso, se da el gusto de intervenir en esta misión que será histórica — dejé que aflorara mi sana envidia.

Ya estaban designadas las tripulaciones que volarían a Malvinas ese día y permanecemos en la antesala de la oficina del comodoro, a la pesca de noticias frescas; contribuyó a alivianar la espera el mate del Negro Aguirre.

Palazzi, Véliz y Borchert no tuvieron suerte en sus salidas y regresaron por situación táctica desfavorable. En uno de esos vuelos fueron por segunda vez las lanzaderas de Exocet y el personal encargado de operarlas.

Según mi experiencia en esta corta guerra, nada era más frustrante que regresar desde las proximidades de la pista. Metidos en el baile, lo que se quiere es cumplir con la tarea asignada y no posponerla. Al día siguiente, el proceso de vencer el miedo recomienza al atarse los borceguíes de vuelo y cesa durante la puesta en marcha, absorbido por la necesidad de hacer bien las cosas; la rueda del destino comienza a girar otra vez y la taba puede caer del lado de la suerte, o del otro...

Pasadas las seis de la tarde nos enteramos que el ataque al Invencible había sido exitoso; lamentablemente otros dos Halcones, el primer teniente José Daniel Vázquez y el primer teniente Omar Jesús Castillo, habían entregando a la Patria sus jóvenes y valiosas vidas. La noticia nos dejó un sabor agridulce con el que esa noche llegamos al hotel; la recepción - como de costumbre - estaba llena de periodistas ansiosos por conseguir “su” noticia. Cenamos allí, en compañía de otra tripulación.

\*\*\*\*

Me dormí ni bien cerré los ojos pese a que, en apariencia, no me sentía cansado; el vehículo de tripulaciones pasó por nosotros poco antes del mediodía; fuimos directo a Operaciones y el jefe de Grupo nos entregó nuestra próxima hoja de misión. No recuerdo con exactitud lo que me dijo al dárnosla, pero fue algo así como — Cano, es la tercera vez que intentaremos cruzar las lanzaderas de MM38, hasta ahora no lo hemos logrado. Los marinos las emplearán para evitar el fuego naval, así que traten de esmerarse — OK sir, rezaremos un Padrenuestro adicional para que no haya problemas.

---

<sup>90</sup> En alusión en la forma que en los Escuadrones se llenaba el cumplimiento de las exigencias mínimas establecidas por DIU.

<sup>91</sup> Desde hacía años un comandante de C-130 era destinado a Gallegos, con autorización del Comando de Operaciones Aéreas para mantener su condición de Etapa III. Su responsabilidad básica era colaborar para que los vuelos logísticos a la Base Marambio se desarrollaran con el apoyo necesario y suficiente de la ex BAM Río Gallegos.

¿En que avión están, así ponemos nuestras cacharpas en él y lo preparamos? — En el TC-65, nos vemos a la hora del almuerzo o en el avión, cuando los despida.

Como dije, no se si la cábala o la costumbre de nuestro muy buen jefe de Grupo, era saludar en el avión y desearles éxito a los que partían para una misión. Como casi siempre me sucedía con él, las mías eran distintas; nada de fotos antes de volar (costumbre mantenida a través de mi larga trayectoria de aviador militar) y, en esa época de guerra, nada de despedidas en el avión.

Tal vez porque, como dije, nunca me animé a comentárselo, siempre estuvo allí sin importar a que hora fuera el despegue o el aterrizaje. De esto pueden dar acabado y fiel testimonio las tripulaciones de C-130 que operaron desde Comodoro Rivadavia, donde él tuvo su asiento durante el conflicto.

En las islas la meteorología era buena, con nubosidad estratiforme quebrada entre 600 y 900 metros; la luna, casi llena, prometía una adecuada cantidad de luz que, por diferencia de tamaño, nos daba la esperanza y casi seguridad de, volando rasante, ver sin ser vistos por algún buque.

Según el capitán Viotti - pronosticador de turno al que le tenía una fe ciega ya que durante varios años me había suministrado excelentes pronósticos para los cruces antárticos - las condiciones se mantendrían así durante toda la noche. La única luz de alarma que encendió al finalizar su briefing<sup>92</sup> fue que el viento podía incrementarse — Camarada, no sea pájaro de mal agüero y haga fuerza para que no exceda el máximo permitido y nos deje fuera de norma. — Eso sólo Dios lo puede y sabe, pero igual descuento que haré todo lo posible para mantenerlo alineado — me contestó con la sonrisa amplia y bonachona que le conocía desde que era un joven teniente recién salido de la facultad.

\*\*\*\*

Alguien había conseguido un visor nocturno, que ni el Dino ni yo habíamos visto en nuestras vidas, y mucho menos sabíamos como usar; otro tanto le sucedía a nuestros compañeros de tripulación, pero era un adelanto tecnológico y no podíamos desecharlo sin más ni más. En cuanto al viento, tenía la esperanza de que Viotti hubiera pecado por exceso de precaución y al caer la noche disminuyera o, al menos, no aumentara.

La ruta de ida, asignada en la Orden de Transporte Aéreo, era la norte de las islas y la de regreso por el sur. Era la que mejor se adaptaba saliendo de Comodoro porque no nos exponía demasiado a los avisos al enemigo y esta vez nuestro jefe nos había dado el gusto y dejado sin opción para el rezongo.

Una hora antes estuvimos en el avión ya energizado y cada uno se dedicó a lo suyo. Como mencioné, el equipamiento de navegación no estaba estandarizado. Algunos C-130 H (cargueros), estaban equipados con navegadores Omega y otros con navegadores inerciales. Aunque ambos dan la misma y muy completa información de navegación y se programan igual, el principio de funcionamiento es diferente.

El sistema de navegación Omega se basa en la recepción de ondas electromagnéticas suministrada por nueve antenas distribuidas por el mundo, una de las cuales está situada muy cercana a la ciudad de Trelew. El equipo de abordaje capta las tres señales más fuertes y, por triangulación, suministra los datos; para ponerlo en funcionamiento los pilotos, además de encenderlo deben cargar las coordenadas de la plataforma y los sucesivos puntos de control.

Según tengo entendido, dado que dejé de volar hace unos cuantos años, con la aparición del GPS el sistema se transformó en obsoleto y la antena fue desmontada.

---

<sup>92</sup> En inglés: Pronóstico u exposición breve

El navegador inercial tiene su tablero de control y encendido en el puesto del Navegador, se carga de la misma manera que el Omega y funciona en base a giróscopos que deben estabilizarse en posición “alineación”, durando el proceso (indicado por números decrecientes) alrededor de quince minutos. Cuando esto sucede, aparece un aviso de “Ready Nav” y antes de mover el avión, es necesario colocar la llave de control “en navegación”, acción que traba en estabilizado los giróscopos.

Nuestra carga estaba compuesta, además de las dos tan llevadas y traídas lanzaderas que pesaban 6.500 Kg. cada una, por un par de misiles Exocet mar-mar MM38 y una serie de repuestos de poco peso y volumen para Ejército y Fuerza Aérea.

Con la regla de cálculo de peso y balanceo chequeamos, una vez más, tanto que estuvieran ubicados en la posición correcta como su fijación al piso en la cabina de cargas.

De este modo el avión vuela “centrado” y sin tendencias “raras” de nariz arriba o abajo y la carga no se desplaza ni por turbulencia ni por movimientos bruscos. En un avión de carga, lograrlo es tan importante como que un bebé de los primeros avisos, cuando recién se le quitan los pañales.

Al juntarnos al pie del avión para la Reunión Previa al Vuelo impartida por mí en presencia del Tano Fattore, comprobé que además de dos médicos y dos enfermeros pertenecientes al Hospital Reubicable - instalado cerca de la plataforma de estacionamiento - venían con nosotros, los cuatro o cinco hombres de la ARA responsables de operar las lanzaderas y unos pocos hombres de Ejército.

Después de las instrucciones de rigor enfatiqué la necesidad de que - al llegar a la zona “caliente” - los pasajeros estuviesen “atentos a fogonazos” indicadores del lanzamiento de misiles tierra aire, y que si el aviso a nuestros Auxiliares de Carga y Despacho era oportuno, podríamos intentar maniobras evasivas<sup>93</sup>.

Finalicé y di la orden de embarcar; alguien me tomó del brazo y llevándome a un costado me dijo — Señor, no sé si sabe, pero esta es la tercera vez que intento llegar a Puerto Argentino. Si pienso en como me van a llevar, con seguridad no subo. Le ruego me releve de la obligación de mirar afuera, para auto convencerme que estoy yendo de vacaciones a Ushuaia en uno de nuestros F-28 o en un avión de línea a París.

Vi sus “tiras” en el uniforme antártico naval de color azul, con el que se protegía del frío. Era un capitán de fragata, jerarquía equivalente a la mía, y por cortesía profesional lo invité a viajar en la cabina de vuelo — Muchas gracias, pero no quiero estorbarlos — me dijo con una amplia sonrisa. — Siéntese en la litera inferior al lado del navegador y, si desea, después del despegue puede fumar.

Años después, por un amigo en común, ya fallecido, me enteré que el capitán Pérez — nunca me había preocupado por averiguar su nombre — era de la Promoción 85 de la Armada y, por consiguiente, compañero mío.

Se acurrucó detrás de Servático, se envolvió cuello y cara con una larga bufanda gris y no se movió más. No sé si durmió o esa fue su forma de evadirse de la realidad, pero las veces que por alguna causa me di vuelta, seguía en la misma posición.

Apareció Martínez a despedirnos y de paso a decirnos que en la BAM Malvinas todo estaba tranquilo. Lo saludé con mi mano enguantada y me contestó con una palmada en el hombro. Cuando descendió del avión subió Molina, cerró la puerta de tripulación y comenzamos nuestro lento rodaje a la cabecera en uso mientras completábamos los ítems de la LCP, leídos por Hrubik.

\*\*\*\*

---

<sup>93</sup> Esta acción era más efectiva si el misil era de cabeza “calórica” y el C-130 reducía sus motores ya que los escapes de los mismos están orientados hacia abajo.

La voz preocupada de Servático interrumpió la monotonía de la lectura. — Che Fredy, no sé que pasa con el Omega, hay unos numeritos que van y vienen y no lo puedo poner en “navegación” — Siervo, pasan varias cosas, la primera es que el equipo no es un Omega, es un inercial, que deberías haber conectado “en navegación” antes de que moviéramos el avión, la segunda es que ya estamos sobre la hora de despegue y no podemos esperar a que se aliñe, la tercera es que soy un nabo que me confié y no te advertí<sup>94</sup>. Lamento mi error y no te queda más remedio que navegar a la estima, así que “agua y ajo”<sup>95</sup>. — No te calientes, todo saldrá bien, ya sabés que no tengo problemas con ese tipo de navegación — me tranquilizó mi compañero de pieza de varios años en el Casino de Oficiales de la entonces Base Aérea Militar Tandil.

El indicativo que se nos había asignado era Pato, como en el segundo intento, pero no lo consideré de mal augurio porque, como ya dije repetidas veces, era el mío; despegamos a las 16:20 horas y ascendimos a FL 080 con proa al lateral de Deseado, nuestro punto de descenso y viraje hacia las islas.

Para evitar detecciones radar chilenas, viramos a rumbo 085 por debajo de 500 pies y nos pegamos al agua manteniendo cien pies. En la lejanía y bastante por encima nuestro, avistamos un F-27 que aún patrullaba nuestro litoral marítimo.

Manteníamos una velocidad indicada de 230 nudos y la chancha volaba plácida y sin saltos ni perturbaciones de ningún tipo. De a poco el mar iba encrespándose y, de vez en cuando, alguna salpicadura de espuma llegaba a los paneles vidriados inferiores. Con las últimas luces del crepúsculo vespertino divisamos, por nuestra derecha, los peñascos más prominentes de las islas Salvajes que tan bien conocíamos y descendimos a cincuenta pies.

Volábamos en silencio total, iluminados por la claridad de la luna llena, con bastante buena visibilidad y sin movernos. La voz de mi cumpa resonó en el intercomunicador sobresaltándome — Fredy, los giróspocos se estabilizaron y pude conectar el inercial en navegación. Cuando te avise, subí a trescientos pies por un minuto; doy dos pinceladas de radar y confirmo la posición con la costa, así podré colocar coordenadas lo más exactas posibles. — OK, de paso miren si no aparece ningún eco sospechoso, ordené a copiloto y mecánico desplazando la pantalla de radar hacia ellos<sup>96</sup>.

Lo hicimos y poco después Servático y Hrubik cargaron las coordenadas de los way point restantes. — Estamos a 11 minutos de nuestro primer punto de comunicación con Malvinas y dos minutos atrasados, acelerá a 260 nudos de indicada y creo que llegaremos bien. — OK. Gili déle usted marmita que no quiero comerme el agua. Aguirre, por favor, un mate o un pucho para aflojar tensiones — Cubriéndolo con las manos para no encandilar, encendió dos y me alcanzó uno — Hay poca luz para cebar mate, así que confórmese con echar humo.

Cuando Servático lo requirió, Hrubik informó nuestra presencia en la frecuencia pre convenida, con una sola palabra: “Pato”; el CIC le respondió con el suyo, señal de que no había novedades desagradables en cuanto a la situación táctica.

Consideré llegado el momento de probar el visor nocturno y pedí que me lo alcanzaran; lo deseché rápido porque, aunque encendidas muy tenues para que Hrubik y

---

<sup>94</sup> Servático no había volado en el mes de abril cuando instalaron estos equipos inerciales y por lo tanto, prácticamente no los conocía. Me confié en su probada y dilatada experiencia y no lo controlé como hubiera hecho con otro navegador.

<sup>95</sup> A aguantarse y a joderse en nuestra jerga habitual.

<sup>96</sup> Se encuentra ubicada frente al mecánico, encima del tablero de instrumentos y puede desplazarse lateralmente hacia uno u otro asiento de los pilotos

Giliberto pudiesen controlar los instrumentos de vuelo y de motor, las luces de los tableros de instrumentos me encandilaban.

En final larga volvimos a repetir el procedimiento de comunicación y la torre de vuelo nos pasó los datos de viento. Estaba muy cruzado a la pista y fuera de límites, pregunté si era arrachado y me dijeron que no — OK Intentaremos aterrizar; preparen lo que haya que evacuar, intención despegue inmediato.

En la lateral del Faro, que avistamos sin problemas, con el avión configurado para aterrizaje con 50 % de flaps y tren abajo y trabado ascendimos a doscientos pies para interceptar la senda de planeo, sin haber logrado visualizar el precario balizamiento de pista, que esa noche era con linternas.

Lo vimos ligeramente a la derecha; dejé que el viento nos llevara a la posición correcta. — Dino, en final corta encendemos las luces de carreteo, estoy demasiado “jovato”<sup>97</sup> para aterrizar a oscuras. A partir de ahora acompáñeme con los alerones y ayúdeme a mantener el plano izquierdo bien bajo. Ni bien toquemos apoyo la rueda de nariz y usted vuela el avión de alerones conservando el tren delantero con presión suficiente para que no derrape. Voy a mantenerme en pista con potencia diferencial, guiado de rueda de nariz y frenos. — De acuerdo señor, no se preocupe, que de estas en el Twin, tengo más que pelos en la cabeza.

Casi tocando, Aguirre no pudo con su genio “cordobés” y muy suelto de cuerpo soltó por el intercomunicador una frase que no he olvidado — Avión, tripulación y pasajeros, listos y bien agarrados para el **“aterrorizaje”**.

No hubo tiempo para más; aterrizamos sobre las ruedas izquierdas, luchando contra el viento que pugnaba por sacarnos de la estrecha franja habilitada de la pista. El toque fue bastante suave y, según lo previsto, casi de inmediato apoyé la rueda de nariz y le transferí los alerones al Dino, tanto o más experto que yo en los vientos cruzados patagónicos.

Pude mantener el avión dentro de la pista con timón de dirección, algo de frenos y mucha potencia diferencial. Debido a ello en un momento determinado tuve el motor número 1 en relantí de vuelo sin que pudiera levantarlo y pasar al régimen de tierra, en relantí de tierra el número 2 y en reversible los motores 3 y 4. Pasamos el cráter de la bomba del 1° de mayo en esa situación. Con el avión dominado; le grité a Gili que me sujetara los motores en reversa y recién ahí pude poner el 1 y el 2 también en reversible.

Nos sobró pista y lidiando con el viento cruzado que pretendía levantarnos el plano izquierdo, hasta tuvimos que dar un poco de motor para llegar a la cabecera 08; allí enfrentamos el viento y pusimos los cuatro motores en baja. Eran las 19:00 horas y por fin habíamos aterrizado en Malvinas.

\*\*\*\*

De inmediato apareció una nube de ambulancias con heridos. Los vuelos permanecían en tierra un máximo de veinte minutos siendo el promedio de quince, período en que se hacía la “descarga operativa” en la franja inutilizada de pista, consistente en - con la rampa casi tocando el suelo - descargar los pallets de a uno, avanzando con el avión lo suficiente, para descargar otro.

La maniobra era repetida hasta que el avión quedaba vacío y listo para irse o recibir la carga de heridos evacuados en camillas - que habitualmente se colocaban trabadas entre sí y amarradas a los cáncamos del piso de la cabina de carga - siguiendo las indicaciones de los ACD y de los médicos y enfermeros.

Finalizado este proceso ascendían los que eran evacuados al continente y por último la Fork Lift embarcaba igual cantidad de pallets vacíos en la rampa ya colocada

---

<sup>97</sup> Viejo en la jerga aeronáutica y tal vez con necesidad de usar anteojos.

en posición horizontal, donde eran asegurados. Se cerraban rampa y puerta trasera de carga y el avión estaba en condiciones de despegar. Si la componente de viento de cola no superaba los diez nudos, se empleaba la cabecera 08, de lo contrario había que rodar hasta la cabecera opuesta y despegar hacia el oeste.

\*\*\*\*

No era nuestro caso, tanto por el viento que nos mantenía cruzados a la pista como porque las lanzaderas eran difíciles de manipular por su elevado peso. Desembarazados de los misiles y carga general, llevados a mano hasta la rampa y desde allí con la Fork Lift; le tocó el turno de bajar a la lanzadera que estaba más cerca de la salida. Costó un poco, pero tocó tierra sin novedad. Aún así, el proceso duró lo suficiente como para que le pidiera al Vcom Gamen - que estaba en Malvinas como Representante de LADE hasta que se inició el conflicto y había subido a la cabina de pilotaje a saludar - que hiciera apagar las luces estroboscópicas de las ambulancias que convertían la zona en algo muy visible y peligroso y mucho más para nosotros, luego del despegue.

El drama comenzó cuando la segunda se cruzó y atascó en la mitad del avión, haciendo vanos los esfuerzos de Fattore, Molina y de quienes colaboraban en la descarga. Una cosa lleva a la otra y, por la demora, el nivel de adrenalina bajó hasta que la maniobra se transformó en algo difícil pero normal, donde no importaba demasiado la permanencia en tierra ya que todo estaba tranquilo en materia de ataques.

Poco después apareció en cabina Aguirre y, corriéndome el auricular izquierdo para hacerse escuchar por sobre el ruido de los motores, me dijo — Jefe, la cosa está bastante complicada pero creo que están zafando, hablé con el Tano y no tiene problemas para que saquemos de “baja” un motor y calentemos agua para el mate — De acuerdo, métale al verde sin asco — autoricé reclinando el asiento para estar más cómodo y relajado.

Mateábamos a destajo, cuando escuchamos la voz de un piloto de F-28 de la ARA solicitando datos de pista e informando que estaba próximo a entrar en final. El operador de la torre de vuelo le respondió — Negativo, pista ocupada. Diríjase al punto de espera o regrese a su lugar de procedencia. Confirme temperamento a seguir — por unos segundos, eternos para mí, le respondió el silencio y luego escuchamos la voz decepcionada del piloto — No tengo combustible calculado para espera ni lugar seguro donde hacerla, así que regresamos.

Yo, que había sufrido tantas frustraciones tratando de llegar, sentí lástima por la tripulación que había arriesgado el cuero tanto como nosotros para estar allí y tallé en la comunicación. — Aquí Pato ¿puede aterrizar corto? — ¡Cortísimo señor! — confirmó mi interlocutor con tono de aliviado agradecimiento. — OK, confío en usted, autorice su aterrizaje, que sigo complicado — le solicité a la TWR.

No sé si estaban en ella el Cholo Destri o el flaco Iannariello, pero el operador (que según su propio testimonio era el “Ratón” Ayala) accedió a mi pedido. El piloto del F-28, ayudado por el fuerte viento, ahora más alineado con la pista, cumplió y la despejó en la intersección ubicada a unos doscientos metros de donde estábamos estacionados.

Le comenté por el intercomunicador a quienes me escuchaban. — Éste, además de ser muy buen piloto, debe haber aterrizado hasta con el freno de estacionamiento colocado — Menos mal, porque si se iba largo nos hacíamos pelota — me contestaron casi a dúo Hrubik y Giliberto. Cinco o seis minutos después lo vimos rodar a la cabecera opuesta en total oscuridad y silencio y despegar sobrevolándonos, con todas sus luces apagadas<sup>98</sup>.

---

<sup>98</sup> Este tipo de situaciones se daba por falta de coordinación entre la FAS y la Aviación Naval; en este caso por mi demora y en otros vaya a saber porqué, recuerdo haber esperado más de una hora y media con

Los mates y el episodio fueron un buen caldo de cultivo para que - olvidados por completo de nuestros problemas actuales - empezáramos a charlar por el intercomunicador. No era el caso de nuestros ACD y en un momento determinado la voz exasperada del Tano, que como he dicho varias veces, era y es un lord inglés en su trato, nos increpó — Ya que no hacen un carajo para darnos una mano, por lo menos ¡Hagan silencio en el Inter! — Tiene razón Tano, discúlpenos ¿Sigue trabado? — No, ya lo tenemos casi afuera, el vicecomodoro Gamen trajo más gente y calculo que en cinco o diez minutos más comenzamos a cargar los heridos. Según el capitán Testa son veinte en camilla y seis que se pueden desplazar con ayuda. — me contestó recuperada su cortesía habitual — OK. Gracias y chifle cuando estén los heridos a bordo. Despegaremos desde la cabecera opuesta así que durante el rodaje pueden completar el procedimiento de rampa y puerta y acomodarse para el despegue.

\*\*\*\*\*

A las 19:50 horas decolamos hacia el oeste; abandonamos la pista, retrajimos el tren de aterrizaje y pegados al piso hice un viraje de tranvía por izquierda para llegar al mar sin sobrevolar la población, luego retrajimos flaps. Las nubes continuaban siendo pocas y la luz de la luna era suficiente como para volar con seguridad sobre los obstáculos del terreno. Llegamos al mar con el rumbo prefijado en nuestra ruta de regreso; mientras rezaba para no tropezar con ningún buque descendí a treinta pies y aceleré a 315 nudos para salir de la “zona peligrosa” cuanto antes.

Por la velocidad la chancha saltaba bastante y poco después la voz de Molina se escuchó por el intercomunicador — Comandante, auxiliar, dice el capitán Testa si no puede hacer que disminuya la turbulencia, tiene tres graves que se le están complicando con los saltos — OK, dígale que bajaré la velocidad hasta que la chancha se tranquilice y que lamento haberme olvidado de los heridos.

Al margen del eventual aviso del CIC MLV, la única posibilidad de detectar un buque enemigo era ascender a un mínimo de 200 metros para que nuestro radar e IFF tuvieran alcance, exponiéndonos a la detección y fuego enemigo. Yo era reactivo a ello, accediendo cuando mi “compañerito” navegador y algún otro tripulante insistían demasiado....Esa noche no fue la excepción. Mientras pretendía alejarme lo suficiente para que Aguirre tuviera la luz necesaria para cebar unos mates sin dificultar mi visión nocturna, los otros querían quedarse tranquilos para disfrutarlos.

Conviene aquí recordar que nuestra anterior misión de combate había sido la de marcación de blancos. Consecuente con nuestro manejo democrático, accedí y luego que Servático confirmara que estaba listo ascendí en forma brusca a 200 metros. Al iniciar la trepada el Dino encendió el IFF y el Siervo activó el radar.

Cinco o seis segundos después, mientras aún trataba de nivelar el avión, resonó en los auriculares la voz del navegador ordenando — ¡ABAJO, ABAJO! — por el rabillo del ojo alcancé a ver la fatídica luz verde prendida en fija antes que el copiloto apagara el IFF, al radar ni siquiera lo miré, concentrado en cumplir la orden recibida lo antes posible....

Mis reflejos condicionados actuaron de inmediato y ¡¡¡MAL!!! , ya que sin pensar corté motores y apunté la nariz del avión hacia el agua. El aviso del copiloto — “GUARDA CON EL AGUA” — llegó cuando yo ya estaba enmendando el error y elevando la nariz. La “patinada” (el avión sigue descendiendo en actitud de ascenso) nos llevó casi a tocarla; salvamos nuestras vidas por milagro y gracias a la ayuda de Dios.

El o los buques que nos fijaron con su radar de tiro cumplían la tarea de “piquete radar” y “alarma temprana” para el arribo de nuestros CB de Río Grande, Gallegos y

---

un KC a un nivel superior en cinco mil pies al habitual de REV, a un par de Super Etendard que nunca despegaron de Río Grande.

San Julián. Pasado el despelote ocasionado por la brusquedad de la maniobra, Servático confirmó por el intercomunicador lo sucedido — Ni bien encendí el radar aparecieron en pantalla dos ecos muy nítidos, ubicados a menos de diez millas al norte de nuestra posición. De ahí la necesidad de descenso, disculpen si los asusté — Asustado ya estaba por la zona; pero me mandé el macanazo y casi nos zambullimos. Ahora atentos a fognazo, por si estos tipos reaccionan — finalicé los comentarios.

Sufrimos como locos por cinco minutos que parecieron cinco siglos, esperando un misilazo que, gracias a Dios, no se produjo. Cuando el Siervo confirmó que habíamos abandonado la ZET y, alcanzados FL 030 (1000metros), conecté piloto automático, el Dino dejó su asiento a Aguirre y me reemplazó en el puesto de piloto. Con ambos atados, descendí a la cabina de carga para estirar las piernas y hacer lugar para los mates que vendrían. Testa me comentó que los heridos estaban estabilizados, me senté de copiloto y Aguirre empezó la ronda que se estiró hasta poco antes del aterrizaje en CRV, a las 23:00 horas

\*\*\*\*

Salvo un artículo publicado en uno de los primeros números de la Gaceta Malvinense, esta es la primera vez que la historia sale a la luz. Si nos hubiésemos “comido” el agua, la inexplicable desaparición de un avión que no se reportó en emergencia ni fue atacado por el enemigo, hubiera sido uno más de los misterios de esta guerra. Los analistas lo hubieran clasificado como “posible accidente operacional”, pero sólo fue un susto mantenido en secreto durante muchos años.

## CAPÍTULO 18

Con el derribo del C-130 TC-63 el martes 1° de junio de 1982, la Aviación de Transporte entregó su cuota de sangre ofrendando las vidas de siete tripulantes que cumplían una tarea para la que el avión no estaba equipado, pero necesaria por la puesta fuera de servicio de los viejos Neptune.

Los transporteros, haciendo honor al “Hacete duro, abrojo” - viejo lema del Grupo 1 de Transporte de mis años mozos - no vacilaron en ejecutarla hasta que se anuló el requerimiento. Durante la madrugada de ese día aciago había operado en MLV y sin inconvenientes, el TC-65 con el Vcom Cabanillas al mando.

Con mis tripulantes llegamos al aeropuerto cuando la noticia comenzaba a correr como reguero de pólvora; me presenté en la oficina de nuestro jefe de Grupo para conocer la versión oficial de lo sucedido. Por la conmoción que la noticia me produjo, no recuerdo quienes estaban en ella, pero sí haber escuchado la necesidad de enviar un avión a comprobar la existencia de sobrevivientes.

Era lógico y coincidí con la idea, pero me opuse a que fuese otro lento y pesado Hércules. La discusión finalizó cuando aseveré, pensando en los M-III — ¿Ustedes creen que, dada la importancia del derribo, los ingleses no esperan que vayamos a comprobar si hay sobrevivientes? Tiene que ser un avión de velocidad igual o mayor a la de los Harriers; si lograron amerizar estarán en las balsas del avión, visibles desde gran altura por su color anaranjado.

Poco después, con el comodoro Ferri a bordo y el mayor Falconier en los comandos, despegó un Lear Jet de Fuerza Aérea para sobrevolar las coordenadas del derribo, cosa que hicieron en vuelo rasante y sin avistar otra cosa que un mar encrespado por el viento en superficie.

Según informaron al regreso, en el lugar había un Harrier en vuelo estacionario, al que divisaron desde lejos. Nunca sabremos por qué razón no fueron vistos (muy posiblemente el piloto en ese momento estaba examinando su panel de instrumentos para verificar el combustible remanente) y antes que ellos efectuaran un viraje de 180° para evitarlo, el británico abandonó el lugar con rumbo a su base y en actitud de franco ascenso.

Con el tiempo conocimos los nombres de los pilotos que derribaron el TC-63 y la forma indigna en que lo hicieron. Remataron con cañones un avión que ya tenía su plano derecho incendiado por un misil SideWinder y que ni siquiera tenía oportunidad cierta de volar lo suficiente para aterrizar sin tren en la Gran Malvina.

La “hazaña” fue largamente festejada por el enemigo, a punto tal de que el capitán de corbeta Nigel Ward - al que supongo que su conciencia no le reprocha en absoluto su innoble acción - fue condecorado por su Graciosa Majestad la Reina Isabel II, con la Cruz de Servicio Distinguido

Una vez más, el tan mentado como inexistente Fair Play británico, fue a parar al tacho de la basura y los ingleses mostraron esa “hilacha”, que los llevó por siglos a expandir su imperio hasta convertirse en la primera potencia mundial.

En lo personal no dejaré de lamentar la pérdida de estos siete integrantes de mi glorioso Escuadrón. Con el Fish Meissner y su familia nos conocíamos desde que hizo el curso de navegador en la Base Aérea Militar Tandil; Martel era mi jefe de Escuadrilla Adiestramiento y veníamos volando juntos desde nuestra época de pilotos de F-27; lo mismo que con el “viejo” Lastra, al que acababa de habilitar como primer Auxiliar de Carga y Despacho un par de días antes; a Krause lo había habilitado en Marzo como segundo piloto para completar tripulaciones y en cuanto a Albelos, Cemino y Cantezano, habíamos volado juntos C-130 en reiteradas oportunidades.

En síntesis para mí fue una tragedia, más indignante y dolorosa aún, cuando tuve oportunidad de ver un cortometraje exhibido en Uruguay, armado en base a la filmación del empleo de cañones de Ward, donde lo ametralló hasta que el TC-63 se desintegró al chocar contra el agua.

\*\*\*\*

Había que romper el bloqueo otra vez y cuanto antes; así lo charlamos con el jefe de Grupo Aéreo. Estuvo de acuerdo conmigo y se lo planteó a la FAS; esperamos en vano una Orden Fragmentaria que no llegó ni ese día ni al siguiente, el único C-130 que voló en “corso” y operando desde Palomar, fue nuestro bombardero TC-68 operado por los Tigres.

La esperada OF llegó finalmente el 3 de junio a la mañana. Por alguna razón que nunca llegué a explicarme, ese día al despertarme lo hice convencido de que se me había acabado la suerte y el vuelo sería sin regreso. Me guardé muy bien de comentar con nadie mi premonición, que se vio más que confirmada - cabalero como soy - cuando comprobé que el avión asignado era el TC-64.

Para que el lector entienda mis prevenciones le recordaré que el primer avión de la FAA derribado por un oponente, fue el TC-62 al mando del en ese entonces vicecomodoro Héctor Cocito y el método empleado fue volar la pista, cuando el C-130 pasaba por ese lugar durante el despegue.

Por fortuna o porque Dios así lo quiso, los autores del atentado por error de paralaje debido a su ubicación, detonaron los explosivos antes de que el avión llegase al punto preciso por lo que el piloto reaccionó elevando el Hércules. Aún así los trozos de pista desprendidos impactaron en él y, casi destruido, se precipitó a tierra.

Al chocar contra el suelo se deformó el fuselaje impidiendo la apertura de las puertas de paracaidistas y de la rampa y puerta traseras, debiendo abandonar el avión por la puerta de tripulación; el fuego posterior ocasionó el fallecimiento de ocho gendarmes y sufrieron heridas y quemaduras varios más, incluyendo algunos tripulantes, entre ellos los dos pilotos. El segundo avión derribado por fuego enemigo fue el TC-63 de Martel y (pensaba yo) el que le seguiría sería el TC-64 de Cano.

\*\*\*\*

El vuelo de alguna manera era especial y el comodoro Martínez tuvo la deferencia de darme a elegir la ruta de ida, el indicativo - que por supuesto fue Pato - y la palabra clave, con la que la FAS ordenaba el regreso, siempre relacionada con algo indicando peligro para que la tripulación no tuviese dudas de que debía volver. — Señor, elijo AMOROSO, porque si llega a ser otra más “fuerte”, puedo llegar a infartarme; eso es lo que le dice la maestra de uno de mis hijos, a los que hacen despelote cuando los manda a la Dirección para que los sancionen. Si no le parece mal, elijo la ruta sur para ir y la norte para volver — se rió con ganas y aceptó ambas propuestas.

Nos acompañó al TC-64 y presenció el briefing previo, nos deseó suerte y se quedó a un costado. Pusimos en marcha sin problemas, pero al intentar bajar los flaps antes de iniciar el rodaje, el motor accionador se trabó antes de llegar al 10 % y allí quedó empacado. Hicimos tres o cuatro intentos de subirlo y bajarlo pero permaneció inmóvil; amargado detuve los cuatro motores a la vez, pese a que no es usual ni reglamentario y Martínez ascendió para preguntar que había pasado.

Le contamos y no hubo más remedio que mover las manos para cambiar la carga (cohetes MM38 Exocet) al TC-65 que estaba vacío y muy cerca del TC-64. Consideré de buen augurio la ruptura de la secuencia numérica y recuperé la confianza.

Pese a ello, le rogué a Martínez que no nos despidiera por segunda vez y aceptó. Haciendo alusión al artículo de Siete Días que me costó el tirón de orejas y donde como cierre el periodista se preguntaba, teniendo en cuenta que los aviones de combate solían

explotar “¿Regresará de su próxima misión o se convertirá en estrella?” le dije — Señor, si por casualidad nos bajan, se van a dar cuenta porque con esta carga, la explosión será tan grande que la verán desde aquí — ni siquiera se tomó el trabajo de contestar mi chiste de humor negro y coordinó con Servático nuestros nuevos horarios de llegada a MLV.

\*\*\*\*\*

El TC-65 funcionó normal y despegamos a las 17:40 horas con las últimas luces del crepúsculo vespertino. Pusimos proa al lateral de Puerto Deseado y poco después de nivelar a ocho mil pies escuchamos la voz de Borchert, jefe de la Escuadrilla Operativa del Escuadrón, darle su ingreso en el Terminal a Comodoro Rivadavia. Con un lacónico — Gringo, a la escalerita — le ordené pasar a la frecuencia 123.4 de UHF que usábamos para comunicaciones internas de los C-130.

Al instante informó — Hola señor, tenemos una falla eléctrica en el TC-69 y me ordenaron ir a Comodoro a repararla ¿ustedes para donde van y que nivel tienen? — averiguó preocupado por la eventualidad de un choque, si el rumbo era convergente. — A esta hora ¿a donde le parece que vamos? Mantenemos nivel 080 pero estamos abiertos hacia el mar, así que no hay riesgo de colisión. — ¡Que barbaridad! Les deseamos mucha suerte, si no tiene otra cosa vuelvo al VHF. — De acuerdo, gracias y buen aterrizaje.

Alcanzamos el lateral de San Julián con trescientos pies de altitud. En la cabina, iluminada lo suficiente como para que Aguirre hiciera circular el mate, el silencio casi absoluto fue interrumpido por el operador de HF de la FAS llamándonos. Le contestamos y nos informó — Pato, el CIC MLV informa que hay un buque en tales coordenadas (Servático tomó nota de ellas) que los está sometiendo a bombardeo naval en este momento. Confirme temperamento a seguir — Eludirlo y aterrizar si es que no siguen bombardeándolos — le contesté fastidiado, no tanto por la novedad sino por el recuerdo de nuestro encuentro anterior con los buques.

Algo así como veinte minutos después volvimos a escuchar la voz clara y de tono perentorio del operador de la FAS — Dicen que usted es un Pato AMOROSO. — Ordenaban nuestro regreso y mientras yo efectuaba un viraje de 180°, Hrubik le dio el comprendido y me consultó por el intercomunicador — Señor, ¿no deberíamos haber autenticado la orden? — Dino, no joda. La voz era la del mismo tipo y debe haber más de un buque en las proximidades de Puerto Argentino. El chiste es que esta noche o mañana a la madrugada tendremos que comenzar el proceso de nuevo, ahora cambiaremos de puesto — ordené para que Aguirre y él se prepararan para la maniobra.

La efectuamos sobrepasados los cinco mil pies sobre presión estándar; confieso que si bien, por mi premonición, al principio me alegró escuchar la anulación, el alivio se transformó en contrariedad pensando que lo hacíamos por una situación que casi con seguridad no se mantendría a nuestra hora de llegada.

\*\*\*\*\*

Con ese malestar interior aterrizamos en CRV a las 20:30 horas local y en la inspección post vuelo comprobamos una pérdida de aceite, dimos la novedad al servicio técnico y fuimos a Operaciones donde se encontraba nuestro jefe — Hola, los estaba esperando para ir a comer juntos al casino. ¿Oiga, que le pasa que tiene pinta de enojado? — Otra vez la cara había reflejado mi estado de ánimo y contesté — Menos mal que no intento ganarme la vida con el póquer, viviría pidiendo limosna. Estoy molesto porque volvimos por unos buques de m..., que seguramente no estarían al llegar — ¿Y quién le dijo que regresaron por situación táctica? El aeropuerto está cerrado por niebla y según Viotti se mantendrá como mínimo hasta las diez de la mañana. Ahora ¿Está de acuerdo

o no con la orden? — preguntó socarrón mientras abandonaba la oficina. Lo seguimos como pollitos a la mamá.

Me senté a su frente y el Siervo y el Dino lo flanquearon. Con la seguridad de que no volaríamos hasta la tarde siguiente, pedimos un par de botellas de vino tinto que nos ayudó a consumir otra tripulación de C-130, que compartía la mesa con nosotros.

La conversación derivó, sin proponérselo, al derribo del TC-63 y yo confesé a quienes me escuchaban — Hoy me desperté con la sensación de que era la última vez que me abrochaba los “borcegos”<sup>99</sup> — Oiga, que barbaridad... ¿Cómo dice eso? — Me interpeló Martínez. — Porque es lo que sucedió, pero usted que me conoce muy bien ¿se dio cuenta de lo que me pasaba o yo le dije algo? — La verdad es que no. — Entonces está todo bien y además “In vino, veritas”, como decían los antiguos romanos...

\*\*\*\*

La habitación que nos tocó en suerte era la que habían ocupado Martel y su gente. En un rincón aún estaban amontonados sus equipajes, y verlos fue motivo de dolor adicional; faltó un lugar y Servático fue a dormir a la pieza de Martínez. Según me contó al día siguiente, a la madrugada le avisaron a nuestro jefe que en Puerto Argentino se había disipado la niebla.

Ya fuera por lo que le había comentado respecto a mi premonición o porque ya había decidido que reemplazáramos a Borchert cuando el KC-130 TC-69 quedara en servicio, ordenó que se alistara una tripulación que se encontraba en la ciudad. Poco después, confirmando la previsión de nuestro pronosticador estrella, la pista volvió a cerrarse por niebla y la orden de partida fue anulada.

Me imagino que a los designados les habrá costado bastante volver a conciliar el sueño. Nosotros, con el Dino y los integrantes de la otra tripulación, solo vimos interrumpido nuestro descanso, por algún ronquido de tono más elevado que el habitual. Recuperamos la conciencia cuando el soldadito del Casino de Oficiales tocó nuestra puerta, avisándonos que era hora de levantarnos.

En el comedor ya estaban Martínez y Servático desayunando; allí mismo nos ordenó hacernos cargo del avión de Borchert y partir hacia Río Gallegos cuando quedara en servicio. Ese día, 4 de junio por la mañana, los Tigres hicieron un nuevo vuelo de curso y por la tarde, a última hora, el Gallo Noé y su tripulación despegaron de Comodoro Rivadavia intentando llevar los benditos Exocet a Malvinas, pero en el TC-66. Regresaron por meteorología adversa

Recién después de mediodía el TC-69 quedó en servicio y partimos de inmediato para Río Gallegos donde permanecemos en apresto. El cinco y seis de junio los aviones de combate tampoco pudieron volar pero los cargueros de Noé y Véliz efectuaron dos cruces exitosos y, por fin, los MM38 Exocet llegaron a Malvinas.

De hecho, poco después uno de ellos impactó en el HMS Glamorgan, produciéndole averías de consideración. Los británicos tomaron debida nota de que, al menos en la zona de Puerto Argentino, el cañoneo naval no sería tan fácil ni gratuito como hasta entonces.

La meteorología mejoró y la FAS, sin blancos rentables para atacar, asignó al Escuadrón Fénix y al GERA varias tareas de exploración y diversión, ejecutadas incluso con dos B-707, que no obtuvieron resultados.

\*\*\*\*

El 7 de junio amaneció despejado en las islas y la FAS ordenó al Escuadrón Fénix diversas tareas, entre ellas una de reconocimiento fotográfico a dos Lear Jet que despegaron de Comodoro Rivadavia a las 08:00 y se dirigieron hasta los 51° 15' S / 60°

---

<sup>99</sup> Borcegués de vuelo en la jerga aeronáutica

30' O, a nivel 400. Al sobrevolarlo se comunicaron con el radar de MLV, pero ni este ni el CIC tenían con exactitud la zona a fotografiar, por lo que el guía inició un viraje de regreso. No llegó a ejecutar la maniobra por una orden del radar de “torear”, durante treinta segundos, a dos PAC que se encontraban a 140 MN al este de ambos Lear.

El copiloto del numeral avistó el lanzamiento de dos misiles Sea Dart desde una fragata, que también fue apreciado por la tripulación del avión guía, un Lear Jet de Fuerza Aérea, matrícula T-24. Ambos efectuaron maniobras evasivas, pero el N° 1 fue impactado y derribado; las últimas palabras de su piloto y jefe del Escuadrón Fénix, vicecomodoro Rodolfo De la Colina, fueron — “Nos dieron con un misil, no hay nada para hacer”.

De esta manera también ese Escuadrón, ofrendando a cinco de sus integrantes, entraba en la historia grande de la Fuerza Aérea Argentina,<sup>100</sup> con su jefe a la cabeza.

\*\*\*\*

Nosotros, en cumplimiento de una OF recibida la noche anterior, despegamos a las 08:00 horas local rumbo al punto de reabastecimiento programado, al que arribamos a las 08:38. Con nivel de vuelo 100 (3.000 metros) iniciamos nuestro habitual circuito hipódromo con rumbo 090/270 y viraje a la izquierda.

La FAS ordenó la salida de cuatro A-4B Skyhawk, indicativo "Petro" para efectuar reconocimiento ofensivo en brazo Fitz Roy, donde se encontraba la fragata que había derribado al T-24. La misión estaba prevista sin reabastecimiento pero, como era costumbre, aguardábamos en el punto asignado para dar una mano si alguno de los “Fighters” volvía demasiado agujereado y perdiendo combustible.

En esta oportunidad sobrevolaron la zona asignada sin encontrar el buque, por lo que regresaron sin reabastecerse. Nosotros permanecemos en las coordenadas REV a la espera del regreso de otros cuatro A-4B Skyhawk, indicativo "Trueno", armados para efectuar bombardeo en picada a gran altura sobre el monte Kent, guiados por el CIC Malvinas.

La misión fue abortada por la FAS cuando la letal fragata por fin apareció y los “Trueno”, que no disponían del armamento indicado para atacarla, podían correr, si se acercaban, la misma suerte del T-24. Aterrizados en GAL nos ordenaron regresar también a nosotros; nuestro día de “combate”, además de largo, aburrido y propicio sólo para la consabida ingesta de mateina, ni siquiera se pareció a un vuelo de adiestramiento.

Aterrizamos en Río Gallegos a las 11:30 horas y permanecemos en alerta por si la FAS requería un nuevo vuelo. No sucedió, pero previo marcharnos al hotel llegaron varias Órdenes Fragmentarias, entre ellas una en la que se nos ordenaba permanecer en apresto completos de combustible a partir de la 08:30 horas. El día siguiente prometía ser bastante más movido que el que estaba finalizando.

---

<sup>100</sup> La tripulación del T-24 estaba integrada por Pilotos, Vicecomodoro Rodolfo De la Colina y Mayor Juan Falconier; Fotógrafos, Capitán Marcelo Lotufo y S Aux Guido Marizza; Mecánico, SA Francisco Luna.

## CAPITULO 19

Nos trasladamos desde el hotel a la Unidad, en el mismo ómnibus que el Escuadrón de A-4 B de turno ese día para volar. Mi tripulación descendió al lado del TC-69 para efectuar las inspecciones pertinentes y recargar el combustible ordenado y yo continué viaje hasta Operaciones para retirar la OF. No había variado y antes de regresar al avión, pasé por la Sala de Pilotos para efectuar las coordinaciones de último momento con los integrantes de las escuadrillas que volarían en primera instancia.

Ya preparaban sus vuelos, pero interrumpieron la tarea para escuchar lo que les diría. A esta altura de la guerra era “Vox populi” que algunos A-4B y C habían regresado con la ayuda de los KC suministrándoles combustible adicional desde posiciones no previstas. — Si necesitan “jugo” rompan el silencio de radio e informen las coordenadas en que se encuentran, para ir hacia ustedes si piensan que no llegarán hasta donde estamos. El máximo nivel que podemos alcanzar al principio, por peso, es 24/25.000 pies; al final calculo que arañaremos los 31.000 pies, pero con poca velocidad indicada por lo que el REV será en el tobogán. No los jodo más, que tengan muy buena puntería y mejor suerte — me despedí.

Los guías de escuadrilla y sus jefes de sección<sup>101</sup> contaban, como nosotros, con equipos Omega que, entre otras cosas, además de facilitarles ubicar el punto de REV a la ida poniendo un “way point” con las coordenadas donde los aguardábamos, les daban a la vuelta el dato de distancia y tiempo de vuelo. Si debíamos ir a buscarlos el navegador del C-130 hacía el resto, calculando, entre otras cosas el punto de reunión, el horario del encuentro y el momento en que debíamos invertir el rumbo para facilitar el acople.

Regresando al KC recordé que, según decían, en un punto equidistante de Río Grande, Río Gallegos y San Julián navegaba un pesquero cuya tarea era recoger los pilotos que se eyectaran en sus cercanías. No lo habíamos visualizado nunca y tampoco a su eco en nuestro radar al hacer un par de “pinceladas”<sup>102</sup> en el punto de reunión con los A-4; esta vez decidí verificar el dato y la posición exacta en que se encontraba, encendiendo nuestro radar desde el despegue y buscando su eco hasta nuestro arribo al punto fijado para el REV.

\*\*\*\*

Como un arbitrio más para velar el tipo de avión de que se trataba, los indicativos<sup>103</sup> eran asignados al azar por la FAS. El de los KC-130 ese día era “Parca”, perteneciente a una escuadrilla de aviones interceptores Mirage III. El Parca I éramos nosotros, basados en Río Gallegos para “atender” a los A-4 B desplegados allí y eventualmente a los A-4Q y Super Etendard navales que operaran desde Río Grande. El Parca II comandado por el Vcom Pessana, ese día operaba desde Comodoro Rivadavia en apoyo de los A-4 C de San Julián.

En líneas generales la FAS trataba de atacar buques logísticos por considerarlos más rentables; pero éstos, además de difíciles de ubicar, estaban protegidos por buques de guerra que terminaban siendo los blancos disponibles. A las 10:26 horas el CIC Malvinas informó movimientos en puerto Fitz Roy, que indicaban una posible maniobra de desembarco.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Cada escuadrilla está compuesta por dos secciones integradas por un guía y su numeral.

<sup>102</sup> Giros de la antena de radar que en la pantalla se asemeja a una pintura momentánea. Las efectuábamos por seguridad propia para constatar la ausencia de buques

<sup>103</sup> Nombre de guerra adoptado en la paz por las escuadrillas de aviones de combate y tripulaciones de aviones de transporte o de otro tipo; en la guerra era cambiado para cada misión.

<sup>104</sup> Luego se supo que eran guardias galeses y escoceses de Isabel II, a los que hacían participar en el asalto final a Puerto Argentino, para que tuvieran su cuota de “gloria” en esta guerra

La respuesta de la FAS fue inmediata; a las 11:15 horas despegamos nosotros con destino a nuestro punto de REV y veinte minutos más tarde lo hizo el Parca II desde Comodoro Rivadavia. A continuación, y como avispas enfurecidas a las que se les ha roto el nido, en una primera oleada la FAS ordenó el ataque de dos escuadrillas de A-4B Skyhawk indicativos “Mastín” y “Dogo” con REV en el Parca I, dos de M-5 Dagger para atacar objetivos navales y otras dos de M-5 Dagger sólo con cañones para diversión<sup>105</sup> de la caza interceptora enemiga. Todos los Dagger despegaron de Río Grande

Los Dogo atacaron el RFA Sir Galahad produciéndole daños gravísimos que, luego del conflicto, llevaron a los británicos a hundirlo como “tumba de guerra”; las bombas del numeral tres se fueron largas, rebotaron en el agua e impactaron sobre los hombres y pertrechos ya desembarcados, produciendo ingentes daños materiales y pérdidas humanas.

Los Mastín, que habían quedado reducidos a una sección de dos aviones por fallas de los otros dos después del despegue, debido al humo existente atacaron al RFA Sir Tristram inutilizándolo para el servicio. Debió ser remolcado y en la actualidad es un “museo de guerra”.

Los ataques de A-4 B de la primera oleada fueron complementados por una escuadrilla de tres M-V Dagger, que atacó a la fragata HMS Plymouth, los daños recibidos la obligaron a alejarse humeante. Otros tres M-V armados sólo con cañones, llegaron hasta las islas Salvajes sin hacer contacto con el enemigo.

La FAS lanzó una segunda oleada con objetivo primario de ataque a unidades navales de superficie y secundario, a las tropas recién desembarcadas en la cabeza de playa de puerto Fitz Roy. Empleó dos escuadrillas de A-4 B que despegaron casi juntas y estaban integradas por tres aviones cada uno, los Mazo y los Martillo que se encontraron y reabastecieron en nuestro KC, el Parca 1 (indicativo poco feliz para un avión de REV, pero eficaz a la hora de disuadir).

Llegaron solamente cinco aviones a las 15:45 horas ya que el Martillo 1 había vuelto por problemas de oxígeno, poco después del despegue. El tiempo había desmejorado interponiendo entre nuestra posición y las islas, abundantes y gruesos cúmulos potentes. Los Martillo reabastecieron primero y aguardaron en el costado opuesto al REV de los tres Mazo, cuyo guía manifestó la posibilidad de que la demora dificultara su ataque por falta de luz.

Para colaborar con ellos, ofrecí reabastecerlos en ruta confiando que los ecos de cúmulos potentes ya casi Nimbus, nos ocultaran de los radares enemigos; aceptaron de inmediato y comenzamos a acercarnos a las islas por los callejones que dejaban las nubes. Poco después se volvió uno de los Mazo por fallas y continuamos la maniobra con solo cuatro cazabombarderos.

Los toques de nubes nos obligaron a colocar potencia de ascenso para mantenernos visual y ascender sin perder velocidad a FL 180; los dejamos en la lateral del extremo oeste de la Gran Malvina y a unas treinta millas al sur de su ruta, Desde allí siguieron con la navegación prevista y nosotros, amparados por las nubes cada vez más espesas y turbulentas, regresamos manteniendo nivel para ahorrar combustible. Las abandonamos poco antes de llegar al punto de REV convenido.

No puedo precisar cuanto tiempo transcurrió hasta que escuchamos, en la frecuencia de emergencia asignada para ese día en VHF, el llamado perentorio del Martillo 3, requiriendo el lugar aproximado del buque de rescate.

---

<sup>105</sup> Se llama así a las maniobras de falso ataque efectuadas para distraer fuerzas enemigas y alejarlas del verdadero punto o puntos de ataque,

Sabíamos que no había ninguno y lo llamé — Martillo, aquí Parca 1. Confirme posición y nivel de vuelo que cruza — No puedo darle coordenadas, no tengo Omega pero cruzo nivel 180 para 380 y estoy saliendo de nubes, estimo estar volando por la mitad de la Gran Malvina y lleno de agujeros por los que pierdo combustible. — Recibido, no se preocupe, ya estamos volando hacia a usted y ascendiendo para 290 con las mangueras desplegadas, dígame el combustible que tiene y el consumo horario aproximado actual — No lo puedo calcular y no se si llegaré hasta ustedes — Aguante un poco que mi navegador está computando en cuanto tiempo nos juntamos — intenté calmarlo mientras el Siervo hacía sus números.

Demás está decir que toda la tripulación, de un modo u otro, estaba pendiente de las comunicaciones. — Fredy, decile al piloto que en 10 minutos nos encontramos. Te aviso cuando tengas que invertir el rumbo e iniciar el descenso para ganar velocidad — antes que tuviera tiempo de pasar la información, se coló la voz de Molina por el intercomunicador — Comandante, segundo auxiliar, le informo que desde hace un par de minutos estamos “estelando”<sup>106</sup> — Mejor, así nos ve el A-4 — Martillo el Parca 1, cruzando nivel 270 en ascenso para 290 y estelando como locos — para desdramatizar el momento agregué — como el avioncito de SAFAC cuando yo era chico. Nos distinguirá desde lejos y estaremos reunidos en aproximadamente cinco o seis minutos. Avise cuando nos tenga a la vista así invierto el rumbo — Creo que lo estoy viendo pero no se si llego, me quedan menos de quinientas libras de combustible — OK. Inicio viraje y descenso para lograr 225 nudos de indicada y tranquilo, que mientras esta “chancha” esté en vuelo, en el único lugar en que se bañará será en el Casino de Oficiales (con la complicación había olvidado que nos alojábamos en el hotel Comercio de Río Gallegos)

Hrubik le había informado a la FAS por HF de la emergencia y a partir de ese instante las continuas llamadas del operador saturaron nuestras comunicaciones; el Dino se hartó y lo cortó de raíz — Deje de romper las pelotas, cuando tengamos el problema resuelto, informaremos, ahora no hable más que interfiere al avión en emergencia. — Estoy a menos de 200 metros y casi “mosca”<sup>107</sup> con 230 nudos de indicada — Corte motor que nosotros tenemos cinco nudos menos — sugerí. Cinco segundos después lo vimos pasar por debajo del plano derecho y reversando por izquierda, su cabina era una bola de hielo que impedía la visión lateral; la excepción era la luneta delantera del parabrisas.

Al efectuar el viraje sin vernos, ascendió un poco para evitar la colisión y supongo, para quedar por encima y asegurarse un segundo intento de enganche. Estaba apenas a seis o siete metros por encima nuestro y le advertí — No cierre tanto que se comerá nuestro empenaje vertical — No se me asuste, que es ahora o nunca — No estoy asustado, simplemente quiero que todos volvamos a casita — retruqué. Casi de inmediato se encendió la luz verde, indicadora de que había ensartado la canasta y la manguera estaba transfiriendo combustible; grité nuestra alegría con un estentóreo — ¡Salvado el hombre!

El tano Fattore, situado en la puerta de observación REV izquierda se corrió a la de Molina e informó — Señor, pierde combustible pero no demasiado, pregúntele si tenemos que esperar a los otros tres — lo hice y me contestó — Soy el único, los demás fueron derribados — Lo sentimos mucho, lo llevaremos chupando jugo hasta que estemos a la vista de la pista — De acuerdo y gracias, no se cuanto me han transferido pero ya tengo 1500 libras y si quiere me desengancho. — Bastante más que eso, vamos al mismo lugar así que quédese en el molde y tomando la mamadera tranquilo.

---

<sup>106</sup> El aire caliente de los escapes, en contacto con la atmósfera y con adecuadas condiciones de temperatura y humedad se condensa formando una estela nubosa

<sup>107</sup> Sin combustible

Hrubik había hecho las paces con el operador de la FAS y el mundo radioeléctrico estaba pendiente a sus comunicados en HF y en la frecuencia de la Torre de Control, a la que pasamos cuando tuvimos la pista a la vista — Camarada, lo dejo en libertad. Gallegos está a 15 MN y tenemos 20.000 pies. Nosotros, si el F-28 nos espera nos volvemos a Baires, buena suerte y buen aterrizaje — lo despedí. — Tranquilo señor que estamos todos a bordo esperando su aterrizaje, eso sí, si puede estacionar al lado nuestro no llegaremos tan tarde a casa — me calmó el piloto de nuestro bienamado transportador a la paz y felicidad hogareña. — De acuerdo y muchas gracias, camarada.

\*\*\*\*

Mientras nuestro drama tenía lugar, el Parca 2, volado por Pessana y su gente reabasteció a cuatro A-4C Skyhawk, indicativo "Yunque", armados con tres bombas retardadas por paracaídas cuya misión era atacar a objetivos navales en Fitz Roy. Despegaron de San Julián bastante tarde, reabasteciendo en el Parca 2; a 100 MN de las islas volaban sobre el tope de nubes medias y chaparrones aislados (las mismas que nos habían protegido a nosotros) y descendieron hasta hacer contacto con el suelo al que se "pegaron" en vuelo rasante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.

No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz; pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la artillería antiaérea, cuyo fuego era intenso desde el frente y costados. Lanzaron sus bombas en salva cuando el Omega del guía indicó el blanco; luego escaparon de la nutrida defensa antiaérea proveniente del establecimiento y de sus alrededores. Tenían el crepúsculo a sus espaldas y veían con nitidez los misiles que les lanzaron facilitando las maniobras evasivas.

En el regreso, el Yunque N° 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 pies, y continuó rasante por esta causa; logró conectar con el "Parca 2" que lo reabasteció hasta las proximidades de su base de despliegue dado que el también perdía combustible por impactos de proyectiles. El Parca 2 aterrizó en CRV y los "Yunques" en San Julián.

\*\*\*\*

Finalizado el calvario de nuestro auxiliado, comenzó el nuestro. Estábamos cerca de la pista, muy alto y con las mangueras afuera — Gili, es hora de retraer las mangueras, auxiliares controlen la maniobra, han estado mucho tiempo extendidas con temperaturas de 50° bajo cero — por antigüedad me dieron el comprendido — Dino y Aguirre, prepárense que cambiamos de asiento — no pudimos ni empezar a movernos. — Comandante, auxiliar; estamos perdiendo combustible a chorros por el plano izquierdo y se escurre muy cerca de los escapes de los motores 1 y 2 — mi primer impulso fue detenerlos a ambos simultáneamente pero, recordando mis épocas de instructor de vuelo de J-3 y PA-11 en el aeroclub de Tandil, crucé comandos y comencé a deslizar a la derecha — ¿Ahora que pasa? — Se está yendo por la puntera del plano — contestó mi pregunta con tono aliviado Fattore. — OK, eso es lo que pensé, gracias. ¿Gili, qué opina? No puedo deslizar indefinidamente... — Señor, creo que con el frío las cañerías se retrajeron y se desacomodaron al guardar las mangueras; cuando suban las temperaturas; seguramente se dilatarán nuevamente y cesará la pérdida — Negro ¿estás de acuerdo o te parece que estoy hablando boludeces? — No le di tiempo a Aguirre a contestar y le ordené al Dino — Déle final larga a Gallegos, declárese en emergencia, pídale que alerte los Servicios Concurrentes y adviértales que si la pérdida no cesa aterrizaremos con el 1 y 2 en bandera — Así lo hizo y comenzamos a tener el inesperado aliento de pilotos y mecánicos de Skyhawk que hasta ese momento estaban pendientes del aterrizaje del A-4 B en emergencia. Los — Tranquilo Parca, que va a haber suerte y no pasará nada — se mezclaban con las indicaciones de viento y pista en

uso de la torre. Cruzamos 10.000 pies siempre deslizando y el pronóstico de Giliberto se cumplió. Dejamos de perder combustible y recuperamos la calma. — Avise a Gallegos que todo está normal, Lista Control de Descenso, Flaps con velocidad y Lista antes del aterrizaje. Estábamos en casa...

Pero el diablo metió la cola cuando llegamos a ciento cincuenta nudos y ordené — Abajo el tren — Las patas del tren principal lo hicieron pero el tren de nariz permaneció arriba, como si estuviese soldado en esa posición. Subimos y bajamos el tren varias veces acompañando la maniobra con violentas actitudes de nariz arriba para destrabarlo por gravedad, pero no tuvimos éxito y otra vez debimos declararnos en emergencia, tanto por el tren de aterrizaje como porque estábamos llegando a las 1.000 libras por tanque y era peligroso seguir tirando G, por la posibilidad de que los planos “aplaudieran”<sup>108</sup> — Informe a la torre de control que haremos un par de intentos más y, si no baja, aterrizaremos como estamos, pareciera que nos mearon los perros — di rienda suelta a mi impotencia.

Como por arte de magia reaparecieron los — Tranquilo Parca — deformados por la máscara de oxígeno necesaria para hablar, con que la gente de A-4 volvía a alentarnos. Por fin la temperatura exterior subió, ayudando a que al menos el indicador visual marcara “movimiento”. Dí las órdenes pertinentes para completar la emergencia, abandonar el avión cuando se detuviese y la tripulación se preparara para el aterrizaje brusco que sobrevendría. No fue necesario ya que la ansiada luz verde, indicadora de tren de nariz abajo y trabado, encendió instantes antes del toque con las ruedas principales.

Flanqueados por el camión de bomberos y la ambulancia, estacionamos al lado del F-28 y entregamos el avión a las apuradas a la tripulación del Gallo Noé, con la recomendación de chequear el sistema hidráulico por posible contaminación; firmé la planilla de vuelo y de novedades y, sin tiempo para más, subimos nuestras pertenencias al Fokker. Saludé a la tripulación que había tenido la deferencia de esperarnos, me despatarré en un asiento doble y vencido por el sueño y las emociones vividas, me dormí antes de alcanzar la lateral de Santa Cruz.

\*\*\*\*

Pese a que las noticias sobre la marcha de la guerra ya preanunciaban un final poco feliz para nosotros, el día domingo 13 de junio recibí la orden de regresar a Comodoro Rivadavia llevando un carguero que había sido puesto en servicio en Palomar. Lo hice con gusto, ya que no quería perderme lo que presentía serían las últimas acciones del conflicto; debimos almorzar en Palomar porque el avión aún no estaba listo y allí coincidí en la mesa con un oficial de mi misma jerarquía, pero mas moderno y además con la confianza suficiente para preguntarme — ¿Es cierto que la Fuerza Aérea se negó a efectuar una operación aerotransportada en Malvinas? Se me subió la mostaza y le contesté, sabiendo que no había participado en el conflicto pese a su condición de piloto de Fokker F-27 — No es cierto y además yo hablo de las cosas de la guerra, sólo con los que participan en ella — el pobre se paró de inmediato solicitando autorización para retirarse.

El Dino y otros oficiales presentes, se hicieron los distraídos. Nadie más dijo una palabra mientras estuvimos sentados y yo me quedé con el remordimiento de mi contestación - injusta y fuera de lugar - a cuestas.

Al llegar a Comodoro nos enteramos que al TC-69 le habían cambiado el líquido hidráulico contaminado con agua y, al día siguiente por la tarde Noé y su tripulación

---

<sup>108</sup> Cuando el peso del fuselaje esta “descompensado” porque los planos (alas) pesan menos por falta de combustible, es muy probable que ante una maniobra brusca cedan separándose del fuselaje que sigue hacia abajo. A eso se le llama aplaudir en la jerga aeronáutica.

habían traído a remolque a San Julián a dos A-4C que regresaban de las islas con pérdidas de combustible. También, que el día de nuestro arribo Litrenta, en el ya popular TC-69, había ido a buscar a las islas y traído hasta Gallegos al alférez Dellepiane piloto del A-4B “Nene” 4 que regresaba sin combustible.

Era evidente que a medida que pasaba el tiempo y el enemigo reforzaba sus defensas antiaéreas, nuestros auxilios de estación de servicio “ambulante” se hacían cada vez más necesarios. Estas “salvadas”, casi milagrosas, de pilotos de combate, como dije, minimizaron bastante la mencionada rivalidad entre Sistemas de Armas.

En cuanto a los cargueros, Palazzi el 11 de junio despegó de MLV con la cubierta trasera derecha reventada (peligrosa maniobra efectuada con anterioridad por Cabanillas); el “Ñato” Bolzi operó en la madrugada del 13 de junio en Malvinas, y un par de horas antes de nuestro aterrizaje en CRV, despegó Borchert desde esa pista, para lo que sería el último vuelo de transporte a las islas.

Las peripecias que afrontaron han sido narradas por sus protagonistas pero considero un deber como jefe de Escuadrón, destacar que esta tripulación, cuyos pilotos eran capitanes, se dio el “lujo” de tener como navegador al Comodoro Roberto Federico Mela, único oficial superior que se desempeñó como tripulante en forma regular durante la guerra. Un ejemplo de valor y profesionalismo para destacar y seguir.<sup>109</sup>

\*\*\*\*

En la noche del 13 al 14 de junio se desarrollaron los postreros combates terrestres y las últimas acciones ofensivas de la FAS; en ellas perdió su vida el capitán Fernando Casado, navegador de Canberra, que no logró eyectarse cuando su avión fue derribado por un misil. El 14 a la mañana se produjo la muy dolorosa rendición incondicional de las fuerzas acantonadas en Malvinas que conllevó, de hecho, el cese de las hostilidades de la aviación de combate argentina. El día 15 comenzó el repliegue de los Escuadrones Aeromóviles a sus lugares de asiento natural.

Ese día el comedor del Casino de Oficiales estaba repleto de tripulaciones de C-130, mezcladas con pilotos de M-III y del Escuadrón Fénix; unos aguardaban la orden de repliegue y otros, como nosotros, la orden de lo que debíamos transportar desde donde y hasta adonde. Recordando el viejo aforisma de que un buen militar “siempre tiene una dormida y una comida por adelantado”, habíamos llegado temprano y ocupado la mesa más cercana a la entrada.

Ni siquiera nos habían atendido cuando un joven primer teniente, vestido con uniforme de guarnición, cuadrándose preguntó — Señor ¿es usted el vicecomodoro Cano? — El mismo que viste y calza ¿en que puedo serle útil? — Soy el primer teniente Héctor Sánchez y deseo hablar con usted — Adelante, camarada — dije parándome — Señor, quisiera hacerlo en privado — En ese caso, salgamos — dije tomándolo del brazo.

— Señor, por lo que veo no tiene idea de quien soy — La verdad es que, discúlpeme, pero no. — Soy el tipo que está vivo gracias a que ustedes me fueron a buscar, les daría cualquier cosa, en especial a usted que desde el 8 de junio - porque ese día nací de nuevo - es mi “segundo papá” — yo lo escuchaba atónito y cada vez más conmovido.

Me quebré cuando se aflojó la corbata, desabrochó el botón superior de la camisa y sacándose un rosario del cuello, me lo entregó — Este rosario me acompañó

---

<sup>109</sup> Sería injusto de mi parte no mencionar que el en ese entonces comodoro Enrique Ventura, subdirector de la Escuela de Aviación Militar, me llamó a Comodoro Rivadavia para ofrecerse como copiloto voluntario de los C-130 que había volado regularmente como jefe del GITA un par de años antes. Le agradecí el gesto, pero lo rechacé.

en todas mis misiones de combate, es el bien máspreciado que tengo y quiero dárselo como recuerdo — dijo, también conmovido.

Hacía mucho tiempo que no moqueaba, pero mis ojos se llenaron de lágrimas sin que pudiera evitarlo; lo abracé y solo atiné a decirle — Gracias pendex, estará en un lugar de honor en Operaciones del Escuadrón. Si no comió, venga a sentarse con nosotros. — Señor, le agradezco pero estoy con el capitán Varela y ya debemos embarcar en un Guaraní que nos llevará Reynolds — señaló a un oficial parado a un par de metros nuestro. — Vengan, hay lugar para los dos, un C-130 pasará por Villa Mercedes y ya mismo le pediré a mi jefe, que está en el comedor, que nos designe a nosotros — los invité mientras saludaba con un apretón de manos al capitán.

Regresé a la mesa con ellos, los presenté y según lo prometido, hablé con el comodoro Martínez. Por supuesto accedió asignándonos el vuelo; para completar el trámite, ubiqué a la tripulación del G-II en una mesa cercana, comunicándoles que habían perdido dos de sus pasajeros.

El tiempo se nos escurrió entre anécdotas y comentarios y si bien nosotros, brindamos con gaseosas o agua, nuestros invitados lo hicieron como correspondía y en reiteradas oportunidades. El resultado, previsible por cierto, fue que los acomodamos en las literas de la cabina de vuelo y volvieron a RYD durmiendo “a pata suelta” y arrullados por el rugido de los cuatro poderosos motores de la gloriosa y muy querida Chancha.

\*\*\*\*

Nos despedimos de nuestros nuevos amigos, descargamos con prisa y sin pausa y, ya entrados en el crepúsculo vespertino, despegamos para Palomar. Esa misma noche empezábamos a tratar de compensar con la alegría del reencuentro familiar duradero, la amargura de la derrota.

Atrás quedaban las lamentables pérdidas de nuestros 649 héroes y para nosotros, los integrantes de la hermandad del Hércules, la desaparición física de nuestros siete muy queridos camaradas que seguirán vivos en nuestra memoria hasta que nos juntemos con ellos en el lugar reservado al reposo de los guerreros. También los momentos buenos y malos vividos, las “salvadas” increíbles de las “reclutadas” cometidas y las fallidas esperanzas de recibir de los enemigos de la potencia colonialista, una ayuda que nunca llegó.

Adelante, la certeza de haber vendido muy cara la derrota, gracias a la excelente preparación para cumplir con nuestro deber de Soldados recibida en nuestros tres Institutos de formación; la Escuela de Aviación Militar, su vecina Escuela de Suboficiales Córdoba y la Escuela de Suboficiales Ezeiza

También la seguridad de haber ido, sin hesitaciones, más allá de los límites cuando fue necesario y - tal vez lo más importante - una férrea unión entre los distintos Sistemas de Armas de una Fuerza Aérea cohesionada e integrada por individuos orgullosos de pertenecer a ella.

## **PARTE V – LA BALLENA SONRIENTE**

## CAPÍTULO 20

Reinstalados los escuadrones aeromóviles en sus unidades de origen, desconcentrado el Escuadrón Fénix y replegada la artillería antiaérea “continental”, los aviones de transporte volvieron al viejo y querido Palomar, cuna de la Fuerza Aérea Argentina. El Escuadrón I había volado hasta mediados de junio bastante más del 65% de las horas asignadas para el año y sometido a sus aviones cargueros, por imperio de las circunstancias de la guerra, a terribles esfuerzos estructurales tanto por maniobras evasivas como por velocidades cercanas a la máxima de “nunca exceder”.

El Grupo Técnico 1, haciendo gala del profesionalismo y espíritu de sacrificio que lo caracteriza, le había ganado la batalla al salitre marino - principal agente de corrosión y producto del vuelo a muy baja altura - lavando nuestros aviones con agua dulce a presión - provista por los camiones cisternas de los bomberos - después de cada vuelo a las islas. Un factor adicional de éxito lo constituyó la calidad y cantidad de pintura del mimetizado<sup>110</sup>.

Los resultados del maltrato al que habíamos sometido a nuestros aviones eran visibles a simple vista. Gran cantidad de remaches de los extremos del fuselaje - trompa del avión entre la puerta de tripulaciones y el radome<sup>111</sup> y de la cola entre las puertas de paracaidistas y la rampa y puerta trasera- estaban flojos o saltados. Poco a poco, también esto volvió a la normalidad gracias al trabajo, casi titánico de los hombres del Grupo Técnico 1

\*\*\*\*

Una de las tareas demoradas por la guerra era el reabastecimiento de la Base Marambio, dejado de lado cuando comenzaron a restringirse los vuelos. Desde fines de febrero su dotación - acostumbrada a recibir un LAN mensual con tres o cuatro penetraciones - pasó a la abstinencia total y, luego de un tiempo, a depender para subsistir de sus reservas de comestibles para casos de incendio.

De acuerdo con la DIU, por las dificultades que ofrecía la operación en su pista de cortas dimensiones y una meteorología bastante caótica y cambiante, el primer piloto al mando tenía que efectuar al menos un aterrizaje cada noventa días.

La Base estaba casi desabastecida y todos los comandantes deshabilitados. La División Antártida del Comando de Operaciones Aéreas hizo un requerimiento de diez o doce penetraciones y en el Escuadrón designamos dos cargueros para la tarea. Cada tripulación estaba integrada por cuatro comandantes y reforzada en los puestos restantes para alternarnos en la ejecución de los vuelos y aprovechar, al máximo, el período de luz en Marambio.

Hice el primer aterrizaje y antes de poner proa a Río Gallegos, una vuelta de pista con el otro comandante sentado en el asiento del piloto. Al regreso él se hizo cargo del Hércules restante y ambos volvimos a MBI como instructores; así logramos rehabilitarnos y volver a la normalidad con rapidez.

Luego del primer aterrizaje, uno de mis antiguos compañeros de dotación de la Base Matienzo me llevó aparte — Señor ¿Qué esperaban para venir? Nos abandonaron... — Fulano, parece que no se enteraron que estuvimos en guerra, recién pudimos aparecer ahora — Sí, pero eso no quita que nos dejaran morir aquí de hambre.

Sanguíneo como soy, me subí a la moto de inmediato; por fortuna comprendí a tiempo que aludía en forma velada a lo sucedido años atrás en Matienzo con el Ruso Klocker y el Loco Velázquez, cuando construíamos la Estación de Apoyo Fuerza Aérea

---

<sup>110</sup> Cinco mil libras (casi 2.500 kilogramos) de pintura aplicadas en capas sucesivas

<sup>111</sup> Cobertura de la antena del radar ubicada en la nariz del avión

Uno y las penurias que pasaron y pasamos hasta que pudimos rescatarlos, volando de noche, pese al mal tiempo y al avance de la estación invernal.<sup>112</sup>

Me dí cuenta que la incertidumbre en cuanto a la duración del conflicto era similar y le contesté más calmado — Lo que dice es una boludez tan grande como que yo le recrimine estar aquí, mientras nuestros camaradas morían en Malvinas. Ahora vaya a descargar la “Chancha”, que trataremos de meter otros dos vuelo antes de que aquí sea de noche — lo despaché.

Faltando un par de cruces para completar el LAN mi mujer me llamó a Marambio; Ardizzoni preguntaba donde estaba mi pasaporte — En uno de los cajones de mi escritorio, pera está vencido desde abril (tenía presente el hecho porque antes que surgiera el conflicto figuraba como comandante en un vuelo a Europa para fines de marzo) — Eso lo saben, por eso necesitan renovarlo. Según me dijo pasado mañana a la madrugada te vas en Aerolíneas con el comodoro Cols a la Lockheed. Ya tenés arreglado el regreso de Gallegos a Buenos Aires en Aerolíneas — OK. Gracias, un beso para vos y los chicos y nos vemos esta noche o mañana.

Durante el regreso a Gallegos hicimos mil conjeturas, tratando de adivinar a que nos mandaban al jefe del Grupo Técnico y a mí a Estados Unidos. En ese momento era el lugar en donde menos quería estar; estaba más que enojado con los gringos por su apoyo desembozado a los británicos.

Este era un sentimiento compartido por muchos; recuerdo muy bien un chiste que circulaba en Comodoro y supongo que en muchos otros lugares “— Si un soldado argentino encuentra juntos a un soldado inglés y a otro norteamericano ¿A cuál le tira primero? Al inglés, porque el deber está antes que el placer”.

Cuando aterrizamos el último avión de línea había partido minutos antes y volé a la mañana siguiente. El motivo era un secreto bien guardado y pese a que llamé a Palomar desde Río Gallegos, por lo avanzado de la hora en el Escuadrón no había nadie y en el POTA no supieron o no quisieron adelantarme nada. Tuve que esperar a estar en Buenos Aires para develar la incógnita.

\*\*\*\*

Al finalizar la guerra, nunca declarada, los senadores norteamericanos Humphrey y Kennedy presentaron una Enmienda - aprobada de inmediato en el Congreso - por la que se prohibía la venta de armamento y repuestos de cualquier tipo a la República Argentina.

Rápido de reflejos nuestro país - a través de los contactos con la empresa Lockheed del Agregado Aeronáutico a la Embajada Argentina en EEUU, brigadier Ricardo Peña – se enteró que, merced a un negocio fallido con un país africano, había un avión L-100/30, versión civil de nuestros Hércules C-130 H. El por ese entonces Vcom Carlos Novillo, que se encontraba destinado en Estados Unidos me relató, hace muy poco tiempo, lo siguiente:

*“El Brig. Peña me ordenó acompañarlo a Marietta y me encomendó revisar el historial de vuelo del L-100, que era el único Hércules para entrega inmediata. Había sido una venta a Kenia, los tripulantes realizaron los cursos correspondientes, pero el funcionario que debía cerrar el trato no llegó nunca a la Lockheed desapareciendo con 23 millones de dólares en su equipaje.*

*Realicé dos vuelos con pilotos de la fábrica; el historial tenía registrados unos vuelos recientes en Alaska y un total volado de unas 130 horas; yo bromeaba diciendo que tenían que bajar el precio, porque ya no era un 0 Km.*

---

<sup>112</sup> La estábamos armando en Isla Heart a 550 Km al sur de Matienzo en otoño. Un largo período de mal tiempo demoró el regreso a buscarlos más de un mes. Cuando logramos llegar volando de noche y arriesgando su vida y la nuestra, con justa razón nos dijeron de todo pues se habían sentido abandonados.

*El avión tenía algunas diferencias con los nuestros, así que PEÑA, puesto en conocimiento de ellas por mí después de los vuelos, solicitó información acerca de los cambios correspondientes. Convertirlo para lanzamiento de personal y/o carga, imposibilitaba comprarlo como avión de línea aerocomercial, por lo que se descartó. Lo que sí se acordó fue que, en caso de concretarse el negocio, se cambiaría el sistema de oxígeno - de gaseoso a líquido- y se eliminaría el accionamiento automático del tren abajo al reducir la potencia al mínimo, (aceleradores cerrados en el régimen de vuelo)*

\*\*\*\*

En fábrica le habían asegurado al Brig Peña, que la operación de ambos tipos de avión era similar y, además, compatible en materia de repuestos en un 98 %. Su adquisición para LADE permitía burlar la famosa Enmienda tanto a nosotros como a ellos, que de este modo no interrumpían su flujo de negocios<sup>113</sup>. Probar el avión y verificar si era cierto lo dicho por los norteamericanos, fue lo que nos encomendaron a Cols y a mí.

Al filo del medio día arribé a Aeroparque, allí me aguardaba un suboficial del Comando de Operaciones con mi pasaporte renovado, el pasaje SUBLO<sup>114</sup> ya confirmado por Aerolíneas Argentinas y un sobre con instrucciones precisas respecto a las verificaciones a realizar con el L-100. Según me informó, esa misma tarde noche unas tres horas antes de la salida del vuelo, pasaría por mi casa el vehículo de tripulaciones con el comodoro Cols a bordo y, muy importante, que él era el portador de mis viáticos.

Desde mi casa hablé al Escuadrón y terminé de enterarme de los detalles; entre otros que, como se suponía que yo era un “capitán”<sup>115</sup> de LADE, sólo debía llevar ropa civil. El viaje de ida era a Miami, de allí a Atlanta por Delta Airlines y vía terrestre hasta las afueras de Marietta donde la fábrica nos tenía reservado el hotel que utilizábamos siempre. El regreso incluía una escala en la Agregaduría en Washington para informar los detalles de nuestra tarea y nuestro aeropuerto de salida de Estados Unidos, sería Nueva York.

\*\*\*\*

Llegamos sin inconvenientes, informamos nuestra presencia a la Agregaduría por teléfono y al día siguiente nos presentamos en la Lockheed. Cols, que había participado en la recepción de cinco de los siete cargueros, era muy conocido en fábrica, en especial por los ingenieros. En mi caso tenía algunos amigos de cuando fuimos a recepcionar el KC-130 TC-69.

Nos recibió el Vicepresidente de Lockheed para América Latina; un señor que por ser hijo de diplomático se había criado en países de habla hispana y hablaba castellano con un tremendo acento español. Allí nos separamos; Cols fue a verificar todos los aspectos técnicos y yo a charlar con el Jefe de Pilotos y un par de instructores más, todos veteranos de guerra de Vietnam, que también integraban mi nómina de gente conocida.

Estaban más ansiosos por saber como se había comportado el Hércules en Malvinas, que por explicarme las diferencias entre el L-100 y nuestros C-130 H. En mi limitado inglés les dije — El C-130 sigue siendo, en mi opinión, el mejor avión de transporte táctico del mundo — sonrieron satisfechos y continué — claro que volado por los mejores pilotos de Hércules del planeta Tierra — Me miraron sorprendidos y uno de ellos preguntó — ¿Por qué afirma eso? — Para no ser detectados por las fragatas

---

<sup>113</sup> “Poderoso caballero es don dinero” Lockheed tiene una importante participación accionaria del Estado y de este modo borran con el codo lo escrito con la mano

<sup>114</sup> Sujeto a plaza vacía, normalmente estos pasajes eran en primera clase donde siempre sobraban lugares.

<sup>115</sup> Piloto al mando (o comandante de aeronave de Líneas Aéreas del Estado).

volábamos nocturno entre treinta y cincuenta pies del agua, mientras ustedes lo hacían diurno a quinientos pies.

A partir de ese momento me miraron con respeto y continuamos con una larga charla sobre las condiciones de la pista de Puerto Argentino, despegues con ruedas reventadas y cosas por el estilo, además les conté el derribo del TC-63 y mi opinión sobre el piloto del Harrier por la saña conque lo hizo. Luego pasamos a lo nuestro.

\*\*\*\*

No existían objeciones para la concreción del negocio ya que el L-100 no tenía puertas de paracaidistas ni deflectores de flujo de aire<sup>116</sup> lo que impedía su uso militar. Estaba alargado desde el tren principal hacia delante, por lo que el piloto quedaba más elevado en el momento del aterrizaje y pese a tener puesto de navegador, los controles del radar estaban ubicados a la izquierda del asiento del piloto. La cabina de carga tenía sensores que reemplazaban la presencia de los ACD, ya que el avión estaba diseñado para ser volado por piloto, copiloto y mecánico y cargado y descargado por personal de tierra en las TAC.

El vuelo de demostración duraría una hora y media. Con los datos operativos que me habían facilitado antes de dejarme a solas media hora, hice un listado de lo que quería que demostraran en vuelo.

Lo más importante - pensando en operaciones en pistas cortas como la de Marambio y algunas de la Patagonia - era comprobar como se comportaba el avión en los despegues y aterrizajes de "máximo esfuerzo" (mínima distancia), además del manejo y demostración de un equipo de alarma de proximidad al suelo de última generación y del Director de Vuelo que, según lo anticipado por uno de mis ex instructores, era más avanzado que el que equipaba los KC-130.

Regresó el Jefe de Pilotos y me comunicó que el vuelo de evaluación sería a las cuatro de la tarde y que, además de Cols y yo, participarían cinco o seis ejecutivos de la fábrica. Según lo acostumbrado, ningún piloto ajeno a Lockheed se sentaba como piloto hasta que el avión al menos hubiese sido señalado, de modo importante, por los futuros dueños. Para que no quedase nada en el tintero, le tendí el papel pidiéndole que ejecutáramos lo escrito en él y mis disculpas por eventuales faltas de ortografía.

No lo aceptó y me dijo que no hacía falta. Lo guardé pensando que tal vez tendrían la deferencia de hacerme volar en el asiento de copiloto. Almorzamos en el comedor de Ejecutivos con el Vicepresidente, el Jefe de Pilotos y los que participarían del vuelo. En un aparte le comenté a Cols lo que había programado hacer en el vuelo de la tarde.

De allí fuimos para la pista. El L-100 me impactó a primera vista; pintado de blanco brillante tenía a ambos lados del fuselaje una raya roja que iba desde el radome hasta el cono de cola. De inmediato me hizo acordar a una ballena y de hecho ese fue el sobrenombre que más tarde se le puso: "la ballena sonriente".

Me llamó la atención ver que no estaban instalados los tanques externos de combustible, pero me quedé tranquilo porque no los habían mencionado entre las diferencias. Sin poder contener mi entusiasmo le comenté al ejecutivo que estaba a mi lado - Qué hermoso avión - Esperemos que después del vuelo siga así - me respondió con un tonito que me sonó a enojo.

No entendí porqué lo decía y subí detrás del Jefe de Pilotos; para mi sorpresa se sentó en el asiento de la derecha y señalándome el de la izquierda me dijo con una amplia sonrisa - Ahora haga lo que quiera por una hora y media, eso sí, anticípeme

---

<sup>116</sup> Colocadas delante de las puertas de salto, evitan el primer impacto del viento sobre el cuerpo del paracaidista al lanzarse

cada maniobra y si tiene dudas, pregúnteme — Ahí entendí el porqué de las palabras del ejecutivo y, en especial, sus dudas respecto a la integridad del avión.

Antes del despegue coordinamos que haríamos una vuelta de pista más larga de lo habitual para adaptarme a la sensibilidad de los comandos; luego un “toque y siga”, unos cuantos virajes y un poco de trabajo sobre el VOR de Dobbins AFB - que comparte la pista con la fábrica - para familiarizarme con el Director de vuelo; a continuación un par de entradas simuladas por instrumentos por ILS Y GCA, seguidas por sobrevuelo de un área de vuelo local para control del radar y demostración del instructor del GPWS<sup>117</sup> y por último uno o dos despegues y aterrizajes de máximo esfuerzo.

El avión estaba muy liviano, respondía como los nuestros y me admiré escuchando al gringo del GPWS, previniéndonos de los errores cometidos ex profeso por mi instructor. Me di por satisfecho y nos dirigimos a un nuevo y completo aterrizaje normal. Este también fue excelente y regresamos a cabecera para un despegue de máximo esfuerzo<sup>118</sup>. En final corta, eufórico y entusiasmado por el comportamiento del avión, les grité a los que estaban en la cabina de pilotaje por el intercomunicador y a viva voz — Sujetarse bien, estamos aterrizando en Marambio — Por casualidad el toque fue más suave aún que los anteriores y por la cara de mi instructor y sus acompañantes y la sonrisa satisfecha de Cols, supe que me había ganado al gringaje. Pedí la lista de control Después del Aterrizaje y completada le dije a mi instructor — El avión me encantó y si fuera por mí, me lo llevaría mañana mismo. Gracias por haber confiado en mí como piloto — Tal vez usted no lo recuerde, pero yo le di la adaptación hace cuatro años en el KC-130; se supone que desde entonces voló y aprendió bastante más.

Al descender, el ejecutivo que había puesto en duda mi pericia, tal vez porque haber escuchado mi visto bueno a la compra, se acercó y tendiéndome la mano me dijo — Siento haber dudado — No se preocupe, no se quien decidió dejarme volar como piloto, pero conozco muy bien las normas de Lockheed.

\*\*\*\*

Esa tarde desde la fábrica hablamos con el brigadier Peña para informarle lo sucedido con el vuelo y que aún quedaban por comprobar detalles de la verificación técnica de compatibilidad, ordenada por el Comando de Material. Al día siguiente, mientras Cols completaba su tarea, me dediqué a deambular por las oficinas del Sector Ventas donde tenía varios conocidos con los que traté el mismo tema: la guerra de Malvinas.

Como es usual cada vez que se cierra una operación de venta, nos invitaron a un restaurante al que, por su categoría, se concurre de traje. Previendo tal cosa y la concurrencia a la Agregaduría, con Cols habíamos llevado dos trajes cada uno, además de un conjunto sport con el que íbamos a la fábrica.

Esta vez fue la excepción; por el calor (era 9 de julio) fuimos a cenar a un lugar muy lindo al que se podía concurrir sin saco. Al regresar comprobamos que habían violentado la cerradura de la habitación y nos habían desvalijado. Se habían llevado toda la ropa e incluso mi máquina de afeitar eléctrica pero, gracias a Dios, nos habían dejado los pasaportes y pasajes.

Hicimos la denuncia a la policía por teléfono, nos dijeron que eran granjeros, que en nuestro hotel había seis o siete robos mensuales, una cantidad bastante menor que la de un hotel aldeaño de una cadena internacional, y ni siquiera se dignaron venir. La fábrica por supuesto miró para otro lado y tuvimos que salir a comprar saco, camisas

---

<sup>117</sup> Era de última generación y además de dar una gran cantidad de avisos, si el piloto no le hacía caso el aparato repetía más alto y más rápido, ante de llegar al clásico Wup, Wup, Pull Up (volante de comandos hacia atrás para que el avión ascienda alejándose del suelo)

<sup>118</sup> Mínima distancia, empleado para despegues y aterrizajes en pistas cortas como la de Marambio.

de vestir y corbata a un Shopping cercano. Nos separamos con Cols y pese a que habíamos convenido comprar sacos y pantalones de distinto color, cuando nos reunimos comprobamos que habíamos adquirido en la misma tienda, lo mismo. Las corbatas, sólo por casualidad, eran diferentes.

A primera hora de la tarde estábamos en el aeropuerto de Atlanta, listos para viajar a Washington en un servicio Shuttle que unía ese aeropuerto, con el de Boston y el National. Por problemas con el cambio, en lugar de sacar los pasajes a bordo lo hicimos en un kiosco ubicado a la entrada de la Terminal. Cols le pidió dos pasajes a Washington y la señora que lo atendió le dio dos tickets de color marrón.

Marchamos a la entrada de la Terminal con ellos en la mano; los empleados que la controlaban nos ordenaron colocar nuestros equipajes en una cinta sinfín de color marrón; del lado opuesto, había una similar de color azul. Extrañado porque no nos extendían ningún comprobante, pregunté y me dijeron que no; resignado coloqué mi valija y vi como desaparecía. Otro tanto hizo mi compañero de viaje.

Subimos las escaleras y nos dirigimos, siempre con nuestros tickets en mano, a la fila que decía Washington; cuando llegamos a la señorita que los controlaba, sin decir palabra y de bastante mal modo nos señaló la fila que decía Boston. Insistimos y lacónicamente dijo — Marrón, Boston; señalando el cartel indicador de destino sobrepuesto en una gran franja de ese color. Pedimos que nos cambiara el ticket para embarcar hacia Washington, rompió el marrón y nos entregó uno azul. Nuestros equipajes partían para Boston y debimos resignarnos a que llegaran hasta allí cuando nos explicó que se cargaban a medida que salían de la cinta transportadora.

Esperamos a que llamara una supervisora, a la que le contamos lo sucedido. En nuestra presencia habló con su alter ego en Boston, dándole la descripción de los equipajes y la indicación que los redespacharan a Washington. Por fortuna tenían una etiqueta de Delta con nuestros nombres y la dirección de la Agregaduría Aeronáutica. Un poco más calmados, embarcamos en un viejo B-727 que, luego de un tiempo, más que aterrizar se desplomó en el National.

Allí, para su desgracia, nos aguardaba un suboficial de la Agregaduría. Cuatro horas después nos juntamos con lo poco que nos quedaba del equipaje original y finalmente nos presentamos al Brigadier Peña.

Éramos los primeros argentinos en llegar después de la guerra y eso nos salvó un poco de las cargadas por el robo y, en especial, por haber perdido el equipaje, pese a que en realidad no habíamos tenido otra culpa que confiar en la vendedora y no verificar el destino especificado en el boleto.

De todos modos el brigadier, cuando nos vio aparecer vestidos iguales, nos preguntó — ¿Y al cantor donde lo dejaron? Cuéntenme en detalle como es el avión y lo que hicieron — lo hicimos, quedó tan entusiasmado como nosotros y luego pasamos a relatar lo vivido en la contienda.

Demás está decir que el par de días que estuvimos en Washington, fuimos recibidos con honores en las casas de nuestros camaradas y obligados a repetir, una y otra vez, las peripecias “guerreras”, propias y ajenas. Destaco, de modo muy especial, el apoyo generoso y personal de nuestro Agregado para la reposición de lo perdido. También el muy buen asado servido en el almuerzo de despedida con que nos agasajó en su domicilio acompañado por los oficiales de su staff, el día de nuestro regreso.

Este fue el único avión de los perdidos durante la guerra, que la Argentina repuso. Se le adjudicó, como avión de LADE, una matrícula civil no demasiado original: LQ-FAA; en los vuelos internacionales, la tripulación, además de utilizar las patentes civiles habilitantes y propias de una línea aérea carguera, vestía de civil aunque

los mocasines eran reemplazados en vuelo por los borceguíes, mucho más adecuados a la rusticidad del avión.

\*\*\*\*

Los vuelos al extranjero eran computados en un gráfico, que cualquiera podía consultar. Para tener oportunidad de elegir en cual de ellos participar, los responsables de designar la tripulación en cada especialidad, solían quedarse atrás varios días.

No era ajeno a la práctica y, como jefe de Escuadrón, mi demora era siempre de un par de vuelos por lo que para traer el nuevo avión, fuimos a la fábrica a hacer el curso teórico práctico de adaptación, el mayor Julio Domínguez, su amigo y navegador en la guerra, el mayor Roberto Bagnasco (fallecido a temprana edad) y yo. No recuerdo los nombres de los mecánicos y de los ACD, pero eran conspicuos personajes.

Aterrizamos en Palomar el 30 de noviembre de 1982 y este avión se constituyó en el caballito de batalla para los vuelos dentro y fuera del país. Eso dio al Grupo Técnico 1, tiempo para recuperar los traqueteados cargueros. Por razones lingüísticas (FAA era difícil de pronunciar en el abecedario aeronáutico internacional para los operadores de habla inglesa) la matrícula devino en LV- APW, cambio que fue acompañado por la eliminación de la línea roja. Dejó de ser la “Ballena Sonriente”, para transformarse en la “Chancha Blanca”.

No hace mucho, en una de mis muy raras idas a Palomar, la vi pintada de gris y blanco como los Fokker y con matrícula militar; no pude evitar una profunda nostalgia de las buenas y viejas épocas, vividas con mis contemporáneos en el querido Escuadrón I C-130 Hércules

El tiempo que todo lo cura, pero también borra, ha dejado de ser nuestro. Ahora, peinando canas y con muchos camaradas que ya efectuaron su último despegue, otros son los protagonistas y los que disfrutan volando en ellos.

## EPILOGO

En honor de los pilotos y tripulantes fallecidos en la contienda, deseo finalizar estas páginas con las palabras de Pierre Clostermann, cuya mano tuve el honor de estrechar en una de las cunas de los que dieron todo sin pedir nada: la Escuela de Aviación Militar.

*"Quiero dedicar esta edición a mis adversarios de ayer, vivos o muertos, amigos míos ahora, de quienes Alemania, ahora nuestra aliada, e inclusive toda Europa, tienen que estar orgullosos...Rudel, Galland, Gunther Rall, Priller, Barkhorn, Hartmann, Krupinsky y tantos otros.*

*También quiero que los jóvenes lectores de El Gran Circo guarden un pensamiento para los pilotos franceses de Mayo de 1940, los pilotos ingleses de Septiembre de 1940, los americanos de Enero de 1942 en las Filipinas, la Luftwaffe en 1945 y los pilotos argentinos que volaron en Mayo de 1982.*

*Ellos todos fueron sacrificados y todos ellos heredaron el caos dejado por otros: pacifistas, políticos, generales incompetentes y naciones indolentes, negligentes o laxas. Sin embargo, estos pilotos deben ser admirados, no mirados con pena, porque en el instante final ellos pudieron decir: He experimentado en mi avión lo que otros nunca conocerán"*

**Pierre Clostermann, Septiembre 2003**

\*\*\*\*\*

Ingresé a la Escuela soñando con tripular un monoposto en misiones de combate, emulando a Clostermann y a Douglas Badder (el famoso piloto sin piernas), a quien también conocí y traté antes de la guerra de Malvinas. Devine en piloto de transporte por un temprano accidente cuando era un joven alférez, falto de experiencia de vuelo.

Ello me permitió, años después, tener el orgullo de combatir en la única guerra de nuestro país en 150 años, como jefe y piloto del glorioso Escuadrón I C-130 Hércules.

Sirvan estas palabras de disculpa para mis enemigos de otrora, si es que en algún momento de mi relato los he agraviado sin razón. También quiero expresar mi complacencia por las actuales relaciones con Chile y mi esperanza de que esta situación se profundice y perdure en el tiempo.

En cuanto a las Islas Malvinas, regresarán a nosotros por la fuerza de la razón, cuando seamos la potencia que podemos y debemos ser. En el mientras tanto, descansan en la turba malvinense y en las frías aguas del Atlántico sur los restos de nuestros 649 héroes, representados en la mayor parte de los casos, de modo simbólico por blancas cruces en el cementerio de Darwin de la Isla Soledad, como mojón soberano y centinelas eternos.

**¡VIVA LA PATRIA!**

## MARCO POLÍTICO DEL CONFLICTO

Para que el lector recuerde el contexto internacional y regional de 1982, he aquí una síntesis de la entrevista de la periodista Patricia Arancibia Clavel al general Fernando Matthei - ex comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile y miembro de la Junta Militar entre 1977 y 1989 - publicada en el año 2002 por el diario La Tercera de Santiago de Chile.

Las declaraciones del comandante de la FACH, dolorosas por cierto para muchos argentinos, fueron divulgadas con su autorización y han permitido echar luz sobre uno de los capítulos más delicados de esta guerra nunca declarada: la alianza entre el gobierno de Margaret Thatcher y el de Augusto Pinochet<sup>119</sup>

Su inclusión debe ser interpretada como una exposición de los intereses y realidad de nuestros vecinos en esa época; legítimos, si nos atenemos a lo que alguna vez dijo el primer ministro británico George Canning “La satisfacción del interés propio, es el motivo más racional operante en la conducta de los pueblos”. Aclarado esto, vayamos a lo publicado.

\*\*\*\*\*

“Dos décadas después quedan muy pocos secretos por develar sobre la guerra. Uno de los principales tiene que ver con la amplia colaboración que las Fuerzas Armadas chilenas encabezadas por el general Augusto Pinochet brindaron a los militares ingleses a lo largo de los dos meses y medio que duró el conflicto. El general Fernando Matthei, ex comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile y miembro de la Junta Militar entre 1977 y 1989, revela en esta extensa entrevista -realizada en julio del '99 en el Centro de Investigación y documentación de la Universidad Finis Terrae - gran cantidad de detalles inéditos de esa ayuda, la forma en que se gestó y la gran cantidad de equipamiento y armas que el régimen militar chileno recibió a cambio.

Margaret Thatcher, la ex Primer Ministro británica, ya había hecho público su agradecimiento por la colaboración chilena en 1999, en un intento por influir sobre la opinión pública de su país y demostrar que el general Pinochet, por esos días detenido en Londres, había sido un aliado clave de Inglaterra durante la guerra. Sin embargo, no entregó ninguno de los datos explícitos que esta vez proporciona Matthei.

Durante la detención de Pinochet en Londres, Margaret Thatcher dejó en claro que en 1982 el gobierno chileno ayudó a los ingleses en el conflicto con Argentina.

### **-¿Cómo se gestó esa ayuda y qué papel le correspondió jugar a usted?**

-En primer lugar, debo decir que la guerra de Las Malvinas -y eso es grave- nos tomó a todos por sorpresa. Me enteré de ello leyendo El Mercurio por la mañana. Sabíamos que estaba la posibilidad y cómo se fue desarrollando, pero jamás pensé que los argentinos serían tan locos. Años después conversamos con un amigo que fue comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina - Rubens Omar Graffigna - y él tampoco lo supo allá. Recién se había retirado y estaba como sucesor el brigadier mayor Arturo Basilio Lami Dozo. Incluso durante una reunión en la que había participado, lo dejaron fuera y trataron las cosas por su cuenta. Debo reconocer que fue un secreto muy bien guardado por parte de los argentinos. Nadie lo supo. Tomaron a los ingleses por sorpresa, y a nosotros también...

### **-¿Cuál fue su reacción y la del gobierno?**

<sup>119</sup> Que a no dudarlo costó muchas vidas de tripulantes argentinos.

-Tomar nota y estar alerta. Dos días más tarde se presentó mi oficial de inteligencia, el general (Vicente) Rodríguez (ex jefe del Servicio de Inteligencia de la Fuerza Aérea) informándome que había llegado un oficial inglés enviado por el jefe del Estado Mayor de la Real Fuerza Aérea británica. Le dije que lo recibiría. Se trataba del Wing Commander (comandante de escuadrilla) Sydney Edwards, un personaje que no parecía inglés para nada y que hablaba español perfectamente.

**-¿Cómo lo describiría?**

-Era un hombre joven, de unos 35 a 40 años. Sumamente activo y nervioso, desplegaba un montón de adrenalina. Venía con una carta de Sir David Great, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea inglesa, para ver en qué podíamos ayudarlo. Tenía plenos poderes para coordinar conmigo cualquier cosa que pudiéramos hacer juntos, lo que a mí me pareció muy interesante.

Me dijo que tenía plenos poderes para negociar, y que lo que a ellos más les apremiaba era información de inteligencia. Los ingleses no se habían preocupado para nada de Argentina. Sabían todo lo inimaginable sobre Unión Soviética, pero de Argentina no sabían nada. Edwards me preguntó en qué podíamos ayudarlos. Le contesté que no me mandaba solo y que hablaría con el general Pinochet.

**-¿Habló con Pinochet sobre este "ofrecimiento"?**

-Conversé con él en términos muy generales, informándole que teníamos una gran oportunidad. *A nosotros no nos interesaba que los argentinos les pegaran a los ingleses, porque entonces -ya lo había dicho Galtieri- seríamos los siguientes.* Recién estábamos digiriendo el discurso de la Plaza de Mayo, en el cual -rugiendo ante las multitudes- había manifestado que Malvinas sería sólo el comienzo. Parecía Mussolini.

**-¿Ese discurso los había dejado preocupados?**

-Nos preocupó que después de las islas apuntaran hacia acá. Después de todo, ellos calificaban que territorios nuestros también les pertenecían. En general, Pinochet estuvo de acuerdo en que yo trabajara con los ingleses, siempre que no se supiera, y ambos estuvimos de acuerdo en que por ningún motivo debía enterarse de ello ni siquiera el Ministerio de Relaciones Exteriores.

**-¿Al Ejército y a la Marina no le había llegado de la parte inglesa una solicitud similar?**

-Nada.

**-¿Por qué cree que los británicos optaron por la Fuerza Aérea?**

-Buena pregunta. A mí me conocían, porque había sido agregado aéreo en Inglaterra entre diciembre de 1971 y enero de 1974.

**Aprovecharon los vínculos personales con usted...**

-Yo había estado visitando sus industrias de material de guerra y tenía contactos con los altos mandos británicos. Mientras estaba allá, firmé contratos por seis aviones Hawker Hunter, y compramos también seis aviones de caza Vampire. Me conocían, teníamos una relación fluida. Estando en Londres, cuando me tocó ir a la Unión Soviética, les pasé a los ingleses una copia del informe que redacté para la FACH sobre lo que había observado en materia de armamentos. Ellos sabían que era su amigo, pese a que a Chile -recuerde que estábamos en la Unidad Popular- lo consideraban parte del bloque del Este. También influyó el hecho de que yo hablara inglés, que hubiese volado en alguna oportunidad en una unidad de ellos y que conociera de la Real Fuerza Aérea hasta lo que ellos mismos no conocían. En resumen, tenían bastantes referencias mías y por eso me llevo a mí la petición.

**-¿Qué hizo después de reunirse con Pinochet?**

-Con el general Pinochet quedamos en mantener esto en absoluto secreto, y luego volví a reunirme con Sydney Edwards, informándole que tenía carta blanca en el asunto y que

operaríamos de acuerdo con mis criterios. Edwards me dijo que tanto el agregado de Defensa inglés -un marino- como la Embajada Británica no sabían de su existencia y que no debían enterarse. Edwards viajó entonces a Inglaterra para analizar qué podíamos hacer nosotros y a su regreso trajo autorización para que les diéramos información de inteligencia.

**¿Qué recibiría Chile a cambio?**

-Ellos nos venderían en una "libra" -entre comillas- aviones Hawker Hunters, los cuales se traerían de inmediato a Chile por avión. Y también un radar de larga distancia, misiles antiaéreos, aviones Canberra de reconocimiento fotogramétrico a gran altura y también bombarderos. El material era muy importante, sobre todo los aviones de reconocimiento, porque en la Fuerza Aérea chilena no teníamos ninguno. Vuelan muy alto, como los U-2 norteamericanos y tienen unas inmensas cámaras fotográficas. Además, mandarían un avión de inteligencia, comunicaciones y espionaje electrónico. Se trataba de un avión Moondrop a chorro, parecido al 707 de pasajeros, pero transformado.

**¿Cómo reunía información de inteligencia sin contar con equipos sofisticados?**

-Nosotros habíamos transformado aviones más livianos en nuestra propia industria y con equipos propios, pero no volaban con la altitud necesaria, porque eran aviones turbo hélices chicos, del tipo 99 Alfa. Habíamos transformado dos, con unos equipos llamados Itata, desarrollados en conjunto por la Marina y la Fuerza Aérea. Dichos equipos, montados a bordo de estos aviones bimotores livianos, podían detectar todas las señales de radar, analizarlas y clasificarlas. Pero las señales de radar -al igual que la luz- se proyectan en línea recta, sin quebrarse. Y no se captan a menos que se vuele a unos 40 mil pies de altura. Como primera medida, entonces, los ingleses mandaron ese avión, con el cual realizamos un reconocimiento completo a nuestro lado de la frontera. Hacíamos vuelos a gran altura sobre territorio chileno, pero captando señales del otro lado que nuestros equipos no eran capaces de captar por la cordillera y la baja altura.

**-¿Cómo puede llegar un avión de esas características y tamaño hasta el aeropuerto de Pudahuel o cualquier base aérea, sin que nadie se dé cuenta?**

-Ese avión venía como cualquier aparato civil, con un plan de vuelo normal.

**-¿Y los argentinos no lo detectaron en su espacio aéreo?**

-Es que no pasó por Argentina. Todos estos aviones llegaron a través de la Isla de Pascua y Tahití.

**-¿Y los espías argentinos?**

-No había espías argentinos, tal como nosotros no teníamos espías en Argentina. Con este avión se hacían vuelos a gran altura sobre territorio chileno, captando señales del otro lado. Los nuestros, en cambio, debido a la Cordillera y al tipo de aviones que eran, no podían volar tan alto como para captar las señales.

**-¿Quiénes pilotearon el avión?**

-Los ingleses, aunque iba un par de observadores nuestros a bordo. Nos pasaron la información necesaria sobre los equipos argentinos, pero nada que nosotros no supiéramos ya. Ese vuelo no nos sirvió, pero se realizó y para la historia es bueno saberlo. No arrojó informaciones que ya no tuviéramos, lo cual en cierta forma era bueno. Los ingleses quedaron impresionados por lo que vieron, por nuestros sistemas de escucha en el sur y por el radar de gran alcance que teníamos detrás de Punta Arenas.

**-¿Con ese radar espían al otro lado?**

-En un cerrito habíamos instalado un radar de 200 millas de alcance comprado en Francia. En tierra teníamos puestos de escucha en varias partes, que captaban todas las señales y comunicaciones radiales argentinas. También habíamos desarrollado en Punta Arenas, cuando llegué a la comandancia en jefe, un puesto de mando blindado bajo

tierra, bien protegido, al cual llegaban todas las informaciones graficadas y clarísimas, como un teatro. En ese puesto se reunían todas las informaciones captadas por el radar grande y los más chicos, y por los escuchas. Allá se instaló Sydney Edwards.

**-¿Cómo transmitía Edwards esos datos a sus superiores?**

-Tenía un equipo de comunicación satelital directa con la Marina Real británica en el comando central de Northwood, cerca de Londres. Lo que pasaba aquí, de inmediato lo sabían los ingleses.

**-Inglaterra no podría haber encontrado un mejor aliado.**

-Imposible. *Nosotros avisábamos, por ejemplo, que desde una base determinada habían salido cuatro aviones en dirección a tal parte, que por su velocidad parecen Mirage. Una hora antes de que llegaran, los ingleses ya estaban informados de su arribo.*

**-¿A usted le iban informando sobre lo que se entregaba a los ingleses?**

-Yo tenía otras cosas que hacer, pero al final de cada día me informaban lo que había ocurrido.

**-¿Alcanzaba a contarle a Pinochet el desarrollo de los acontecimientos?**

-Nunca le contaba nada. Empecé a no contarle por una sola razón: si "saltaba la liebre", quería que Pinochet estuviera en condiciones de jurar que él no sabía nada. De esa forma, podría decir que el culpable era el imbécil de Matthei y que lo echaría de inmediato. *Nosotros siempre vamos a ser vecinos de Argentina, por eso no podíamos echar a perder para siempre esas relaciones.*

Imagino que, de todas formas, los argentinos sospechaban. Antes incluso de que llegara Edwards, ya había conversado con el agregado aéreo argentino. Le dije que pidiera autorización a sus jefes, porque quería mandarlo para allá con un mensaje. Delante de otras personas, le pedí que transmitiera a Lami Dozo, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea Argentina, lo siguiente.

**Primero**, que nunca en mi vida pensé que podían ser tan idiotas. Teniendo todas las posibilidades en mi cabeza, ésta fue la única que no ingresé en mi computador mental.

**Segundo**, que ante esta situación le garantizaba que la FACH nunca atacaría por la espalda a Argentina. Tenía mi palabra de honor de que Chile no atacaría, bajo circunstancia alguna.

**Tercero**, que cuando hay un incendio en la casa del vecino, el hombre prudente agarra la manguera y vierte agua en su propio techo. *Por eso, en este momento haría todo lo posible por reforzar la Fuerza Aérea de Chile y su defensa, porque no hacerlo sería un acto irresponsable de mi parte.*

**-Pero eso equivalía a alertarlos...**

-Significaba que compraría aviones, radares y misiles donde me fuera más fácil y rápido obtenerlos, es decir, en Inglaterra. *Lo demás no se lo dije, obviamente, y nunca lo habría dicho si no fuera porque pasó toda esta lamentable situación que vivió el general Pinochet en Londres.* Me habría quedado en silencio para siempre. Ahora le damos el crédito al general Pinochet, pero yo... no es que se lo haya escondido a propósito, sino de buena fe, porque tenía que estar en condiciones de culpar a otro si pasaba una trampa como esa. Pinochet, o el gobierno chileno, no se podían "fregar" por este motivo. Uno está dispuesto a hacer esas cosas."

**-¿Cuánto duró esta situación?**

-Se extendió durante toda la guerra. Nosotros nos quedamos con el avión, con los radares, los misiles y los aviones. Ellos recibieron a tiempo la información y todos quedamos conformes...

**-¿Hasta luego y muchas gracias?**

-Claro. Y a Sydney Albert Edwards lo despidieron al día siguiente por motivos de índole personal y entonces lo echaron. Después supe que estuvo metido en el tráfico de armas a Croacia.

**La entrevista con Matthei publicada hoy no es sino un extracto de la serie de conversaciones que el ex comandante en jefe de la FACH sostuvo con Patricia Arancibia Clavel, y fue publicada con la autorización del general.**

\*\*\*\*

### **Comandos en Punta Arenas**

La única prueba tangible de que Chile algo tuvo que ver con Inglaterra durante el conflicto fue el episodio de un helicóptero británico que cayó a tierra cerca de Punta Arenas, y cuyos tripulantes fueron rescatados por uniformados chilenos...

Un día llegó Sydney Edwards a confesarme que un helicóptero inglés había caído en territorio chileno. Le pregunté qué había pasado, en vista de que habíamos acordado que ellos no efectuarían operaciones militares hacia Argentina desde territorio chileno, y que ningún avión inglés que hubiera operado contra Argentina aterrizaría en Chile. Ese era el acuerdo fundamental al que habíamos llegado.

#### **¿Qué había sucedido?**

-Ellos organizaron una operación -no de comandos, sino de "súper" comandos- para destruir los aviones Super Etendard franceses de la Marina argentina, que eran los que portaban los misiles Exocet. Los ingleses sabían que los argentinos tenían seis Exocet y ya habían comprobado su efectividad: con uno solo liquidaron al destructor Sheffield, un día después de que ellos hundieron al Belgrano. Pero los comandos que habían mandado para allá se perdieron, sin encontrar nada mejor que aterrizar en Chile. Lo hicieron al oeste de Punta Arenas, cerca de un camino, en el claro de un bosque. En seguida, decidieron incendiar la nave y aunque nadie los había visto descender, el humo se propagó en dos minutos, llegaron los carabineros, en fin.

#### **-¿Qué ocurrió con los comandos?**

-Tras quemar el helicóptero desaparecieron, comunicándose con Sydney Edwards por radio para saber qué hacían. Le contesté que llegaran hasta un determinado punto de nuestra base aérea, donde los esperaba un oficial de inteligencia nuestro. Allí les darían una tenida de civil y los pondrían a bordo de un avión Lan Chile o Ladeco hacia Santiago, para que desde aquí tomaran otro hacia Inglaterra. Eso fue exactamente lo que se hizo. Deberían haber quedado internados acá, porque esa es la ley, pero les propuse otra salida. Por eso, la señora Thatcher también mencionó la salvación de vidas humanas.

#### **-¿Los argentinos no se enteraron del incidente?**

-Sí y nosotros tuvimos que darles largas explicaciones, jurando "de guata" que nada sabíamos. No sé si nos creyeron o no, pero la verdad es me enojé muchísimo con los ingleses y tuve que poner la cara con Pinochet, diciéndole: "Mire lo que hicieron estos imbéciles". El general tuvo que llamar al Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministro tuvo que dar explicaciones.

\*\*\*\*

### **¿Cómo era la relación de la FACH con la Fuerza Aérea Argentina durante el período previo al conflicto de las Malvinas?**

-Buena y franca, en general.

#### **-¿Usted se encontró después con alguno de ellos?**

-No, pero después tuve buenas relaciones con el general Ernesto Crespo (ex comandante en jefe de la FAA entre 1985 y 1989, y jefe de las unidades de combate durante las Malvinas). También fui invitado oficialmente a Argentina a visitar su Fuerza Aérea. Nosotros dijimos una sola cosa: "Lo sucedido en esa época fue el resultado de la locura

adquirida por algunos señores en su país, pero eso no tiene nada que ver con las relaciones permanentes. Estuvimos casi en guerra, ambos lo sabemos, pero fue una locura. Cerremos ese libro y empecemos nuevamente a construir. Como Fuerza Aérea, tanto ustedes como nosotros hicimos todo lo posible para que no hubiese guerra. Fueron los otros quienes armaron este lío, especialmente la Marina y el Ejército. Parchemos el asunto".

\*\*\*\*\*

### **Comentarios de La Tercera de Santiago de Chile**

La colaboración chilena con las fuerzas británicas durante la guerra del '82 había dado pie a muchas interpretaciones y versiones sin confirmar. Sin embargo, la primera en admitir públicamente la alianza Santiago-Londres no fue otra que Margaret Thatcher, la ex Primer Ministro británica que decidió, bajo su gobierno, recuperar las islas y declarar la guerra a Argentina.

Su revelación surgió el 9 de octubre del '99, durante la conferencia anual del Partido Conservador británico. La "Dama de Hierro" decidió tomar la palabra para defender al general Augusto Pinochet, a punto de cumplir un año detenido en Londres. Pinochet fue un incondicional de este país cuando Argentina invadió las islas Falklands. Yo sé -era Primer Ministro en esa época- que gracias a instrucciones precisas del Presidente Pinochet, tomadas a un alto riesgo, que Chile nos brindó valiosa asistencia. Yo no puedo revelar los detalles, pero déjenme narrarles al menos un episodio".

"Durante la guerra, la Fuerza Aérea Chilena estaba comandada por el padre de la senadora Evelyn Matthei, quien está aquí esta tarde con nosotros. El entregó oportunas alertas de inminentes ataques aéreos argentinos que permitieron a la flota británica tomar acciones defensivas. **El valor de esa ayuda en información de inteligencia se probó cuando faltó.** Un día, cerca ya del final del conflicto, el radar chileno de largo alcance debió ser desconectado debido a problemas de mantenimiento. **Ese mismo día - el 8 de junio de 1983, una fecha guardada en mi corazón - aviones argentinos destruyeron nuestros buques Sir Galahad y Sir Tristram. Eran barcos de desembarco que trasladaban muchos hombres y los ataques dejaron entre ellos muchas bajas.**

"En total unos 250 miembros de las fuerzas armadas británicas perdieron la vida durante esa guerra. Sin el general Pinochet, las víctimas hubiesen sido muchas más". **Hasta aquí los puntos más salientes de la entrevista al general Matthei, publicados por el diario chileno La Tercera con su autorización.**

\*\*\*\*\*

Prueba de los sentimientos de los hombres de armas de ambos países son las declaraciones del general Matthei y la carta de respuesta del Capitán de Fragata de Infantería de Marina (RE) Edgardo Aníbal Pérez Famular. Es vieja, y hace tiempo que circuló por Internet, pero decidí incluirla para que el lector oiga repicar ambas campanas.

"Es la segunda vez que utilizando este medio deseo contestarle al General Matthei (Ex Comandante de la Fuerza Aérea Chilena) por sus declaraciones de estos días acerca de que..."El hizo todo lo posible para que Argentina perdiera la Guerra de Malvinas."

"Como presté servicios como Comandante de una Unidad de Infantería de Marina Argentina en el Teatro de Operaciones Sur en el año del conflicto, deseo aclararle varios aspectos en esta **mi respuesta de tipo personal.**"

"Deseo manifestar que me alegra enormemente que desde hace un tiempo nuestros dos países se hallan en muy buenas relaciones como vecinos que somos y que

se han encarado y/ o están por realizarse varios emprendimientos de tipo comercial que traerán progreso y nuevas oportunidades a nuestros pueblos”.

“Me parece muy inteligente entonces que imitemos a Europa por ejemplo que luego de la contienda de la segunda guerra entraron en un periodo de paz y entendimiento que los llevó a un periodo de bonanza y desarrollo que les permitió recorrer juntos un camino que en otras épocas hubiera resultado impensable”.

“Respecto a sus declaraciones (que parecen reflejar un odio o resentimiento muy marcado hacia nuestro País) quiero aclararle un par de cosas.”

“En primer lugar, coincido con Ud en que la ayuda de su Fuerza, pasándole datos a los Británicos a través de los radares y otros medios, los ayudó mucho porque entonces ellos se limitaban a esperar con sus Harrier y sus misiles antiaéreos a nuestros bravos pilotos (con armamento y aviones de menor envergadura) y, además, en situaciones límites para nosotros porque por las distancias desde el continente hacia Malvinas tan solo podía combatirse un par de minutos porque el combustible se consumía rápidamente.”

“De esa forma muchos de los nuestros fueron derribados y hoy descansan en el fondo del mar o en las turbas malvinenses. Puede Ud, entonces, sentirse “orgulloso de salvar vidas Inglesas “y provocar bajas en Fuerzas Americanas!!!”

“En segundo lugar, también sabemos, Ud y yo General, que no sólo la Fuerza a su mando en ese entonces actuó de esa manera. El Ejército de Chile hacía maniobras en nuestra fronteras (“cuidándonos las espaldas”) para obligar a nuestro Ejército a distraer Fuerzas en esa zona mientras nuestros soldados morían en Malvinas.”

“A su vez la Armada Chilena (cumpliendo directivas expresas del Almirante Merino) entraba y salía de Punta Arenas y otros puertos de Chile en dirección al Beagle o el Estrecho de Magallanes para aferrar parte de nuestra Flota en ese doble esfuerzo.”

“En tercer lugar, tampoco podemos olvidar a los radioaficionados de su país que hicieron lo imposible por interferir nuestras comunicaciones y que se pasaban largas horas del día insultando o lanzando improperios a través de sus radios a todos aquellos argentinos que operaban una radio. Convengamos, entonces, que una parte de Chile buscó y deseaba nuestra derrota.”

“En cuarto lugar, en lo que a mí respecta General quiero decirle que Ud nunca tuvo el orgullo, ni ya lo tendrá, de comandar una Fuerza Aérea que despertó la admiración de todo el mundo por sus hazañas y que mientras su territorio era visitado después de la contienda por la primer ministra Británica para agradecer a Chile lo que había hecho por Inglaterra, a nosotros nos visitaba un piloto Francés que fue un héroe en la segunda guerra mundial (me refiero al señor Pierre Clostermann) quien, citando sus palabras señaló. “Vengo expresamente a estrechar en un abrazo a los Pilotos Argentinos que por su bravura y entrega personal se han convertido en un ejemplo para el mundo entero.””

“En quinto lugar, también quiero recordarle General que al ayudar a Gran Bretaña su país violó el tratado del TIAR (de Defensa Americana) porque el mismo ordena a sus miembros, y Chile firmó ese tratado, a armarse contra cualquier fuerza extranjera que ataque o invada territorio americano.”

“¡Que lejos entonces estuvo de imitar a otros países miembros (Perú, Venezuela ó Brasil por ejemplo) que durante toda la contienda ofrecieron armas, pertrechos y hombres a nuestra causa!”

“En sexto lugar, quiero recordarle General, que en la carta que por primera vez le respondí por medios periodísticos (y que nunca Ud me contestó) lo comparé a Ud con Judas. El entregó a Cristo por un puñado de monedas y Ud lo hizo, además de su

odio hacia nuestro país, por un puñado de misiles y otros pertrechos (hoy seguramente herrumbrados) para premiar su hazaña de dar la espalda al continente que lo cobija y olvidar que prohombres como San Martín o el héroe de su país, el General O'Higgins tanto hicieron para convertirlo en libre y soberano.”

“Finalmente, General, quiero expresarle que puede quedarse Ud con su odio y su chatarra bélica. Permítanos, en cambio, a nosotros los vencidos, a los soldados descendientes de San Martín, a los Marineros, Aviadores, Fuerzas de Seguridad, civiles embarcados o en tierra que con tanta entrega lucharon y murieron por su patria, a las madres que perdieron a sus hijos o los vieron regresar en muchos casos mutilados, quedarnos con la satisfacción y el orgullo de una contienda, que más allá de los errores tácticos, estratégicos y políticos que se cometieron nos permitió enfrentar con dignidad manifiesta a una de las potencias más importantes de la OTAN.”

“Ellos, General, hicieron honor a una de las estrofas de nuestro himno que dice...” O JUREMOS CON GLORIA MORIR.””

“Muy probablemente eso, Ud., ni siquiera llegue a comprenderlo.”

\*\*\*\*

Dando un adecuado cierre a esta suerte de revisión histórica, he agregado la síntesis de un artículo del General de Aviación José Sánchez Méndez de la Fuerza Aérea Española publicado en *La Revista de Aeronáutica* en Octubre de 1992. Su título es “LA CONTRIBUCIÓN DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS A LA DOCTRINA AÉREA MODERNA”

En él analiza y valora, desde el punto de vista aéreo, la influencia del conflicto sobre el concepto de la guerra aérea y sobre el pensamiento y doctrina aeronáutica actual. Para no extenderme extraje algunas aseveraciones, con las que coincido:

“Este conflicto ha sido probablemente el único en la Historia en el que ambas partes tuvieron que combatir en los límites de sus capacidades de proyección del poder militar respectivo”

“La guerra fue más un enfrentamiento entre la Fuerza Aérea Argentina con base en tierra, que una batalla entre dos ejércitos, pues la marina de guerra de Buenos Aires nunca supuso una amenaza para la fuerza aeronaval del Reino Unido, ni tampoco el ejército de tierra argentino dio muestras de poseer la agresividad y la determinación necesaria para negar a los británicos la recuperación del archipiélago.”

“Todas las formas de empleo del poder aéreo tuvieron la oportunidad de ser utilizadas, unas con mejor resultado que otras debido a las características del teatro de operaciones y al desarrollo tecnológico e industrial y capacidad económica de cada una de las partes, pero también fue evidente que ninguna de las dos había estado preparada para dicha guerra.”

“El conflicto sirvió para que los contendientes demostrasen su capacidad de innovación e imaginación más que la de previsión y planeamiento. Con un poco más de suerte por parte de Argentina, podría haber tenido un final totalmente diferente, a pesar de que sus pilotos no estaban adiestrados en el ataque a unidades navales, sus cazas eran de tecnología anticuada y emplearon un armamento inadecuado”

“Primó la profesionalidad de los combatientes sobre cualquiera otra consideración, con independencia de la entidad de los sistemas de armas, el profesional motivado y adiestrado siempre será un factor multiplicador.”

“La victoria británica radicó en su experiencia dentro de la OTAN, el empleo de la doctrina para la acción unificada y en la constitución de mandos de iguales características, lo que confirmó la aproximación a la dirección de la guerra moderna, nacida en la II Guerra Mundial.”

“La Fuerza Aérea Argentina ejerció la plena responsabilidad del control del espacio aéreo y además desarrolló: Ataques a objetivos navales. Ataques a objetivos terrestres. Transporte aéreo. Reabastecimiento en vuelo a unidades de la FAA y de la Armada. Exploración y reconocimiento. Búsqueda y salvamento. Guiado y control de los medios de la FAA, la Armada y el Ejército. “

“Se planearon 505 salidas de combate, de las cuales se cumplieron 445 salidas (88%), de esa cifra, 272 salidas (64%) llegaron a su objetivo material y se perdieron 34 aeronaves propias, un 12 % de las que estuvieron desplegadas en el continente. Durante las operaciones se volaron 12.454 horas, de las que correspondieron a las unidades de combate 2.782 horas, a las de transporte 7.719 horas y a otras aeronaves civiles y militares de apoyo 1953 horas.”

“La aviación de transporte trasladó durante el conflicto 9.000 toneladas de carga militar, el 51% fue destinada al Ejército, el 45 % a la Fuerza Aérea y el 4% a la ARA, En ese período también se llevaron 9.800 pasajeros sobre la misma ruta, 84% del Ejército, el 11% de la Fuerza Aérea y el 5% de la ARA. Con esa finalidad se registraron 420 aterrizajes en Puerto Argentino.”

“En el período en que se efectivizó el bloqueo aeronaval inglés, la FAA completó hacia las Islas 33 vuelos con aterrizajes y lanzamiento aéreo, 62% para el Ejército, 30% para la Fuerza Aérea y 8% para la ARA. Se movilizaron 450 Toneladas de carga y se evacuaron 264 heridos.”

“La Fuerza Aérea Argentina sufrió la pérdida de cincuenta y cinco hombres, en su mayoría tripulantes de vuelo, treinta y seis oficiales, catorce suboficiales y cinco soldados. Sumado a éstos, cuarenta y siete combatientes resultaron heridos, totalizando 101 bajas.”

# BIBLIOGRAFIA

## **Fuerza Aérea Argentina**

- PORTAL DE INFORMACIÓN WEB
- CONFLICTO DE MALVINAS LAS OPERACIONES AÉREAS

## **Opiniones de Enemigos y Neutrales**

- DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD
- DEL MINISTRO DE DEFENSA BRITÁNICO JOHN NOTT AL PARLAMENTO
- DECLARACIONES DEL GENERAL JEREMY MOORE
- JOSÉ M CARRASCAL CORRESPONSAL DEL ABC DE MADRID

## **Palazzi Rubén Oscar**

- EL HÉRCULES EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA  
CRÓNICA HISTÓRICA 1968 – 1998 BS AS MARZO DE 2001

## **Artículos**

- ESCUADRÓN FÉNIX: LOS ASES SIN ARMAS  
Osvaldo Jorge Palacio VGM y periodista

## **Diarios**

- “LA TERCERA DE SANTIAGO DE CHILE“  
Síntesis de las entrevistas de Patricia Arancibia Clavel al general Fernando Matthei, Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile y miembro de la Junta Militar entre 1977 y 1989 – Santiago de Chile año 2002

## **Revistas**

- LA REVISTA DE AERONÁUTICA (ESPAÑA) artículo. “LA CONTRIBUCIÓN DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS A LA DOCTRINA AÉREA MODERNA” del General de Aviación José Sánchez Méndez de la Fuerza Aérea Española publicado en Octubre de 1992.

## **Carta personal**

- DEL CFIM (RE) EDGARDO ANÍBAL PÉREZ FAMULAR en contestación al general Matthei luego de la publicación de su entrevista en “La Tercera de Santiago de Chile”, que circuló durante mucho tiempo en Internet.

## CONTRATAPA

La mayor ventaja de la Aviación de Transporte Militar, es hacer en la guerra lo mismo que en la paz, cumpliendo con la tarea asignada de acuerdo con las características, prestaciones y limitaciones operativas de cada tipo de avión. En el caso argentino, cuando la necesidad lo impuso, el cumplimiento del deber fue bastante más allá de su doctrina de empleo.

Claro ejemplo son los largos y riesgosos vuelos de Exploración Lejana de los B-707 controlando el avance de la flota enemiga. Varios fueron interceptados por Sea Harrier antes del 1° de mayo y el último atacado con misiles Sea Dart de largo alcance, evitados con la ayuda de Dios y gracias a la pericia del piloto.

También los de KC-130 antes del 1° de mayo, con un propósito similar acorde con su autonomía y velocidad y los de Exploración y Reconocimiento Cercano en el TOAS de los F-27.

En el Hércules carguero, deben considerarse los vuelos de marcación de blancos, apodados “locos” por su altísima exposición a las armas enemigas. En esta misma condición se incluye el mucho menos conocido C-130 bombardero, equipado con 12 bombas de 500 libras colgadas de sus alas, en el sitio correspondiente a sus tanques de combustible externos.

Se incluye dentro de la Aviación de Transporte Aéreo Militar, a los aviones ejecutivos convocados en el Escuadrón Fénix que volaron setecientas ochenta horas y llevaron a cabo catorce misiones de guiado de escuadrillas de ataque táctico y bombardeo, ejecutaron veintiocho tareas de retransmisión de comunicaciones y ciento veintitrés incursiones de velo y engaño.

Ninguno de estos aviones contaba con asientos eyectables que les diera a sus tripulantes posibilidades de sobrevivir a un ataque enemigo. Así murieron los siete tripulantes del C-130 TC-63 efectuando un vuelo “loco” y los cinco del Lear Jet T-24 durante un vuelo de reconocimiento fotográfico