

LA GACETA MALVINENSE

AÑO 5 - N° 16 - Noviembre 2006



ORGANO DE PRENSA
Y DIFUSION DE LA
ASOCIACION VETERA-
NOS DE GUERRA DE
MALVINAS (AVEGUEMA)

Asociación civil sin fines de lucro. Pcia. Judicial
H2805/2002
Av. Santa Fe 4615 2º piso - Capital Federal
Tel/Fax: (011) 4776-6606
aveguema@comcast.ar
aveguema@yahoo.com.ar
www.aveguema.org.ar

EN ESTA EDICION...

- EDITORIAL
- ESTOS LOCOS VUELOS
- APURAR LOS TRABAJOS
PENDIENTES Y ALISTAR
EL BUQUE
- ¡SEÑORES INGLESES!
- ACTOS CONMEMORATI-
VOS
- 1° CERTAMEN LITERARIO
- CIVILES EN MALVINAS

LES RECORDAMOS INVITACIONES

Miércoles 14 de Junio 12:00 hs Misa por los caídos en Combate en la Catedral Stella Maris.
Concurre con sus familiares y amigos.

Jueves 22 de junio 19:00 hs Asamblea Anual Ordinaria y VI Reunión Anual de Camaradería



LA NACION TAMBIEN RINDE HOMENAJE A LOS QUE GUARDAN EN SU CUERPO O MEMORIA LAS
HUELLAS DEL COMBATE

ACTOS 2 DE ABRIL

PLAZA SAN MARTÍN



CENOTAFIO

EL PALOMAR



ACTO CENTRAL

**SRES ASOCIADOS CON ESTE EJEMPLAR LES REMITIMOS LOS DOCUMENTOS
CORRESPONDIENTES A LA ASAMBLEA ANUAL ORDINARIA.**

PERIODICO DE DISTRIBUCION GRATUITA A SOCIOS !!! ASOCIESE !!
DIVULGUE SU CIRCULACION Y FINALIDAD ENTRE SUS ALLEGADOS.

DISTRIBUCIÓN TRIMESTRAL

ESOS LOCOS “VUELOS LOCOS”

Cuando la Fuerza Aérea recibió el requerimiento de acompañar primero y, más adelante, ocuparse de la misiones de Exploración y Reconocimiento cercano sobre el mar, los planificadores se miraron entre sí y se preguntaron ¿con qué? Se suponía que jamás tendría esa responsabilidad y, por lo tanto, no estaba preparada. Llegado el momento, hubo que aplicar la discutida y mágica aptitud argentina de improvisar.

Primero fueron los Hercules C-130. Desde el 2 de abril, los grandes cargueros comenzaron a realizar vuelos prolongados explorando la superficie marítima. Luego, se sumaron los Fokker F-27, inocentes aviones de pasajeros, y los reactores civiles del Escuadrón “Fénix”.

Los días pasaban, la batalla arreciaba, los buques enemigos se hacían cada vez más escurridizos y sus avances más atrevidos.

A fines de mayo, ya hacía muchos días que los Neptune de la armada descansaban su fatigado material en tierra luego de haber sobrepasado las últimas horas de servicio que les quedaban. También quedaba desactivado su valiosísimo equipamiento electrónico, diseñado específicamente para la búsqueda aeromarítima. Nuevamente hubo que improvisar. Los especialistas de la Fuerza Aérea discutieron, calcularon, imaginaron, y de la babel de ideas surgió una propuesta, la única que unía factibilidad con rédito, pero era tan audaz que dio lugar a que se los denominaran “vuelos locos”.

El primero se realizó el 27 de mayo. A bordo del C-130 TC-65, lo ejecutaron los vicecomodoros Alfredo Cano y Eduardo Servático, primer teniente Gerardo Vaccaro, suboficial principal Salvador Giliberto, suboficial mayor Guillermo Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo Fattore y el suboficial ayudante Néstor Molina. El comodoro Ronaldo Ferri, jefe de las secciones de Exploración y Reconocimiento y Operaciones Electrónicas, no quiso monitorear la misión desde Comodoro Rivadavia y se integró a la tripulación.

El “PICH0” – ese fue el primer indicativo utilizado - despegó de Comodoro Rivadavia a las 6,35 y recorrió meticulosamente las cinco ubicaciones predeterminadas, para encontrar una marcación efectiva de blancos navales pero ¿cuál era el procedimiento que hacía tan distintos y arriesgados estos vuelos?

La tarea consistía en sucesivos “asomos” con rumbo 90° en puntos geográficos distantes entre sí, 20 millas náuticas, el primero de ellos se ubicaba a 15 millas náuticas al norte de la desembocadura del Canal San Carlos, cuenta el vicecomodoro Alfredo Cano.

Cuando habla de “asomos”, quiere decir que el avión, desde las cotas bajas que volaba, oculto de los radares británicos, debía subir – “asomarse” – y buscar ser iluminado por el haz de uno de ellos.

Era necesario ascender a nivel de vuelo 100 y negar al enemigo la posibilidad de emplear misiles tipo Sea Dart. Por eso, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos, para lo cual se ideó el siguiente procedimiento:

1) Acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 nudos). Iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies y 110 nudos de velocidad, en un minuto cuarenta y cinco segundos, el radar IFF (sistema que permite determinar si el eco de la pantalla pertenece a una avión amigo o enemigo) debía estar en posición Stand By (no activado).

2) Al iniciar el ascenso, se activaba el respondedor del IFF, para averiguar si el avión estaba siendo interrogado por el denominado radar secundario (luz de interrogación encendida fija). Si así era, se lo nivelaba, se apagaba el IFF y se encendía el radar para ubicar en la pantalla azimuth y distancia del eco. En el navegador OMEGA se congelaba la posición y, simultáneamente, se iniciaba un descenso de máxima performance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135°, por izquierda, hasta llegar a menos de 500 pies.

Mientras se controlaba la tensión de la primera “asomada”, la tripulación volaba el siguiente punto en la grilla y volvía a realizar la maniobra. Así una vez tras otra hasta completar la misión y regresar a su base.

Al día siguiente, el comando de la FAS ordenó que se repitiera la búsqueda con el TC-64. Uno de los tripulantes, cuyo nombre no fue develado para la historia, bautizó definitivamente a estos vuelos con el indicativo de LOCO. El segundo fue tripulado por el vicecomodoro Rubén Moro, el capitán Eduardo Senn, el mayor Hugo Maldonado, los suboficiales principales Carlos Bill, Julio Daverio y Juan Luján y el cabo principal Delfino Fretes. Durante siete horas y cuarenta minutos, cinco veces, en cinco puntos predeterminados, exigieron al noble avión con trepadas y descensos furiosos. El navegador, mayor Hugo Maldonado, relata ciertos pormenores de la misión:

El circuito de espera se ubicaba en la posición 50° 00' S y 62° 30' O. Desde allí, a muy baja altura, nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unas 40 millas náuticas antes del punto, ascendíamos a máximo régimen hasta alcanzar nivel de vuelo 50 / 100, nos nivelábamos y encendíamos el radar durante el tiempo necesario para el barrido de una o dos vueltas de cursor. Si se detectaba algún eco, se tomaba su latitud y longitud y se la transmitía, luego descendíamos a máximo régimen, en zigzag, y regresábamos al punto de espera. Durante uno de los reconocimientos, a las 14,04 hora Z, en 50° 48' S / 59° 25' O, y a 26 millas náuticas al frente nuestro, se detectó un eco grande; aproximadamente el doble o triple, del de una fragata. Al informar la novedad, la Fuerza Aérea Sur envió a la zona a los TORO y CHISPA, para atacar el blanco. Durante el vuelo de regreso al punto de espera, las escuadrillas informaron que no habían atacado pues se trataba de un buque hospital con cruces rojas (Uganda).

El 29 de mayo, el mismo avión, con los mismos “locos” a bordo, cumplieron la peligrosa rutina durante cinco horas. Nuevamente, Maldonado cuenta algunos pormenores:

Despegamos de Comodoro Rivadavia a las 10,25 Z [hora del meridiano de Greenwich, 7,25 local] en misión de exploración y reconocimiento al norte del Canal San Carlos, en procura de reubicar al Uganda. Fue localizado, en un procedimiento idéntico al del 28 de mayo, a unas 35 millas náuticas, según distancia del radar. El contacto se efectuó durante el primer pasaje del cursor, y se visualizó claramente el eco del Uganda y de tres fragatas alrededor.

En ese momento se encendió la luz verde del IFF por lo que el radar fue apagado de inmediato y se descendió violentamente, mientras tanto, el instrumento permanecía encendido lo que significaba que éramos interrogados por el radar de alguna fragata. Escapamos a ras del agua y a máxima velocidad, en zigzag y hacia el oeste; debido a que el radar de Puerto Argentino nos informó de la presencia de una patrulla aérea de combate y nos fue manteniendo constantemente al tanto de su posición, con los datos del radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue hacia el punto de espera y posteriormente a Comodoro Rivadavia donde arribamos a las 12,25.

Este relato contiene una información clave que, al ser analizada por los especialistas, les indicó que el enemigo había descubierto a los exploradores y que las misiones serían, de aquí en adelante, más peligrosas aún.

Producido el desembarco en San Carlos, llegó un momento en que la situación obligó a la Fuerza Aérea Sur a centrar su esfuerzo en batir blancos terrestres en las islas, con aviones Canberra, pero sin dejar de lado la búsqueda de los más redituables objetivos navales.

Con este objetivo, tras una partida fallida a las 6.30, a las 8:53 partió de Comodoro Rivadavia el TC-63 con el indicativo TIZA. Debería realizar exploración radar en la zona noreste de las islas pues, se presumía, en esa área operaban algunos buques enemigos en función de piquete radar. Lo tripulaban los capitanes Rubén Martel y Carlos Krause, el vicecomodoro Hugo Meisner, los cabos principales Miguel Cardone y Carlos Cantezano, el suboficial principal Julio Lastra y el suboficial ayudante Manuel Albelos.

A las 10,15 llegó a la posición predeterminada 50°00'S / 61°00'O y, desde allí, inició el recorrido triangular establecido. Alcanzó los dos primeros puntos sin inconvenientes, pero cuando volaba a 10.000 pies rumbo a la posición 50°30'S/59°39'O, la más lejana del recorrido, la voz nerviosa del navegador transmitió al aire: *El IFF se encendió por 10"- 7"- 6"-, se mantiene encendido...*, inmediatamente después se escuchó: *¡Estamos en emergencia!..* y las comunicaciones se cortaron. A las 10.50, el TC-63 había sido interceptado, y derribado, por una patrulla aérea de combate; cayó en el mar y no hubo sobrevivientes.

En el libro “Air War South Atlantic”, los autores ingleses Jeffrey Ethell y Alfred Price describen con crudeza el episodio:

...después del amanecer, el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentinos. [...] esa mañana un C-130H Hércules piloteado por el capitán Rubén Martel, se asomó (ascendió) al norte del Estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos. Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte, a unas 20 millas al norte de la boca del estrecho, fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata Minerva, que operaba como centro de control aéreo. Inmediatamente el Lt Cdr Ward y el Lt S Thomas del Sqdn 801 de patrulla en el área, fueron vectoreados para la interceptación.

En las palabras de Thomas: *Sharkey (Ward) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al oeste. Pensamos que podría ser un C-130H por su baja velocidad. Ward descendió (entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa, a 3.000 pies, para el caso de que el avión ascendiera por sobre ella. Luego, Ward informó que tenía un Hércules a la vista, a distancia de seis millas aproximadamente, y descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión, y directo al frente divisé al Hércules*

volando a 200 pies en vuelo recto y nivelado. Estando escaso de combustible, Ward había lanzado su misil fuera de alcance que, sorpresivamente, perdió impulso y cayó al agua.

[Se acercó más] y lanzó el segundo misil, que impactó entre los dos motores de la derecha e inmediatamente se incendió. Al continuar su relato, Thomas descubre, en pocas palabras, la inhumana actitud de Nigel Ward, un Comandante de Escuadrón que violó toda ética guerrera y toda regla de combate, escrita o no escrita. El C-130H todavía se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró.

Con el avión averiado seriamente, cuando sólo le restaba tratar de amerizar en aquel mar picado, evacuar y esperar al buque de rescate, la misión de los Harrier había sido cumplida con creces. No hacía falta más. Horas después, un Lear Jet piloteado por el vicecomodoro Rodolfo de la Colina intentaría ubicar la zona de la caída pero una patrulla aérea de combate lo obligó a dejar el lugar. Lo acompañaba el comodoro Ronaldo Ferri quien, ante el derribo de uno de “sus” aviones, dejó otra vez su puesto en Comodoro Rivadavia para colaborar en la búsqueda aún sabiendo que aviones británicos intentarían emboscar a los exploradores.

Los “vuelos locos” se suspendieron, los siete tripulantes del TC-63 jamás fueron encontrados y De la Colina fallecería seis después... pero esa es otra historia.

Autor: Emilio Duca

Fuente: Archivo Histórico Documental de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

ARA CRUCERO GENERAL BELGRANO

***Por el CN VGM HORACIO BERNASCON**

APURAR LOS TRABAJOS PENDIENTES Y ALISTAR EL BUQUE

El breve relato del esfuerzo que demandó a la dotación, poner en pie de guerra al Crucero ARA "GENERAL BELGRANO", de la subordinación y disciplina que la caracterizó en todos los actos posteriores y del reconocimiento a quienes serán eternos tripulantes del Fortín Sumergido.

PREPARACIÓN

A mediados de Febrero de 1982, apenas finalizada la navegación de instrucción con los institutos de formación, comenzó el período de mantenimiento intensivo del buque con el apoyo del Arsenal Naval Puerto Belgrano.

Así es que la dotación ocupada en sus tareas, fue testigo de la febril actividad desplegada en la dársena, para alistar a las unidades de la Flota de Mar, que zarpó con destino desconocido.

Esa incertidumbre se vió despejada las primeras horas del 2 de Abril, al difundirse la noticia del desembarco en nuestras Islas Malvinas.

Esa misma mañana, el Comandante del crucero, Capitán de Navío Dn Héctor Bonzo, comunicó a la dotación formada en tierra lo acaecido hasta ese momento y la exhortó a apurar los trabajos pendientes.

Nunca fue fácil poner en servicio un buque al término de las reparaciones generales (nuestro crucero ya tenía cuarenta y tres años a flote) y en esta especial oportunidad los días estaban escasos.

Tratándose de una planta a vapor, una prueba de máquinas a muelle, requería iniciar calderas, levantar presión, calentar lentamente tuberías y mecanismos y por último poner todo en marcha. Este ciclo llevaba unas ocho horas en total y en cada intento surgían pérdidas de agua, vapor o aceite, a corregir luego de dejar enfriar al menos cuatro o cinco horas.

Comenzó entonces el proceso de iniciar, calentar, probar, enfriar y reparar, que se repitió durante muchos días y noches, trabajando la dotación propia y personal civil del arsenal. El compartimiento de máquinas popa era el que más problemas presentó, por haberse realizado el levantamiento de un equipo de turbinas y su gente prácticamente vivía abordo para poder superar las exigencias.

Mientras esto se desarrollaba, el resto del buque embarcaba munición, víveres, combustible, efectos de consumo, repuestos de todo tipo, llegaban los refuerzos de personal para completar la dotación de tiempo de guerra y se embarcó un helicóptero Alouette.

El espíritu de la tripulación y sus refuerzos recién llegados era elevado. Nadie faltó a su deber, no hubo enfermos ni desertores. A modo de ejemplo, los cantineros siendo civiles no quisieron desembarcarse y hubo tres hombres de máquinas, que estando en tierra a disposición de un Juez Militar pidieron embarcar en forma voluntaria (y fueron autorizados) cuando su situación procesal los eximía de toda obligación.

Finalmente, con el esfuerzo de todos, el trabajo a muelle fue concluído, alcanzándose un aceptable grado de preparación y restaba la prueba en el mar.

TRASLADO AL SUR

La situación particular que se vivía obligaba a acortar los tiempos. La decisión adoptada por el Comandante fue zarpar el 16 de Abril rumbo al área de operaciones y efectuar las pruebas necesarias sobre la marcha .Efectuadas estas y no habiendo surgido mayores problemas, se continuó hacia el Sur

La dotación cubría guardias de crucero de guerra y la actividad era permanente, los zafarranchos se sucedían uno tras otro, combate antisuperficie, combate antiaéreo, siniestro, abandono. El Departamento Armamento distribuyó munición de combate a los pañoles de munición lista y chilleras. La batería de 40mm realizó una práctica de tiro con munición de guerra encontrándose proyectiles defectuosos. El Comando solicitó el cambio del lote en cuestión, que se efectuó en la Base Naval Ushuaia, a cuyo muelle se amarró el 22 de Abril en horas de la tarde. Durante la corta permanencia a muelle se completó combustible y la tripulación despachó correspondencia a sus hogares.

AL MAR NUEVAMENTE

El 24 de Abril en horas de la mañana, el buque zarpó hacia el área asignada. Navegando aún al abrigo de la costa fue operado abordo el Cabo Principal Artillero Eduardo Catena, quien pidió no ser evacuado al Hospital Naval Ushuaia, esto es otra manifestación del espíritu que animaba a la dotación del crucero.

Por especial recomendación del Jefe del Departamento Sanidad, se apuró la distribución de las chapas identificatorias, que por tener registrado el grupo sanguíneo, serían un elemento vital para poder asistir a un herido con la presteza necesaria. En el caso de las divisiones "B" y "M", fue el Conscripto clase 62 Marcelo Gaglianone, del laboratorio de máquinas, quien estampó los datos en las chapas.

El buque seguía cubriendo crucero de guerra y se continuaba con la sucesión de zafarranchos, día y noche hasta el cansancio. Se insistía con las clases de supervivencia y de sanidad en combate.

La actividad era permanente, el Departamento Sanidad por ejemplo, acondicionó los hospitales de sangre y cada lugar estaba equipado con sus cajas de cirugía.

A la Plana Mayor se le entregó una pistola y desde ese momento, los jefes y oficiales concurrían armados a todos los zafarranchos.

La dotación estaba de buen ánimo y la respuesta al alto grado de actividad, en un clima decididamente bélico, siempre fue generosa, manifestando una disciplina inquebrantable.

Frecuentemente, se podía ver al Comandante y al Segundo Comandante recorriendo el buque, lo que era una forma de medir directamente el pulso de todos aquellos que estaban bajo sus órdenes.

El Comando de la Flota dispuso cambios en la organización de la fuerza, así el crucero, los destructores ARA "PIEDRA BUENA" y ARA "BOUCHARD" y el Buque Tanque de YPF "PUERTO ROSALES", conformaron el GT 79.3. El 28 de Abril en horas de la mañana, se incorporan el DEPB y el BT, por la tarde se incorporó el DEBU.

El día 30 por la mañana, los destructores hicieron combustible del BT "PTO ROSALES". A la tarde nuestro buque hizo la maniobra y comenzó a reabastecerse, pero luego de una hora debió suspender por meteorología. El sábado 1º de Mayo, en horas de la mañana, se repitió la maniobra y se completó el combustible.

El petrolero se dirigió al fondeadero asignado en la Isla de los Estados mientras el crucero y los destructores navegaron hacia el área asignada.

La situación imperante era informada a toda la tripulación a través de la red de difusores, dándose lectura de las noticias recibidas por Teletipo. Así, la gente supo de los ataques de la aviación enemiga a la pista de Puerto Argentino. Independientemente de la difusión hecha por el Comando del buque, gran parte de la tripulación tenía radio portátil y luego de la cena, era normal ver grupos de gente escuchando noticias en la cubierta principal, donde tenía mejor recepción. Esta costumbre era tan vieja como la radio portátil y en todas las navegaciones se ponía en práctica, pero en ese particular momento, ellos mismos eran protagonistas, al enterarse que radios extranjeras habían dicho que el buque ya había sido hundido por los británicos.

ULTIMA NOCHE A BORDO

El sábado a la tarde, empezó el desmonte de un turbo de petróleo a quemadores del compartimiento "B" de calderas. Esta tarea estuvo a cargo del CPMQ Balmaceda y del CPMQ Brouchoud, quienes estando en curso de formación de cabos principales, fueron embarcados como refuerzo. Como era costumbre, estos hombres fueron desafectados de la guardia, trabajando corrido hasta terminar y bien entrada la madrugada se fueron a descansar para incorporarse al servicio de guardia en el turno de 20 a 24 del domingo.

La gente fue a dormir sabiendo que en cualquier momento, se cubriría zafarrancho de combate.

ULTIMO DIA A BORDO

El domingo 2 de mayo, amaneció con la gente en los puestos de combate antiaéreo, al entrar dentro del radio de la aviación enemiga, durante el movimiento ordenado a nuestro buque y a sus unidades subordinadas. Ya había sido finalizado el trabajo en el turbo de petróleo y se navegó con las seis calderas en servicio, para tener más potencia disponible.

Las estaciones de combate estuvieron cubiertas hasta cerca de las 10hs. Se ordenó retirada de zafarrancho permaneciendo la guardia de crucero de guerra 21 (08 a 12) y se incomunicaron dos calderas. La gente libre fue desayunar rápido, volviendo a tomar la guardia para que, quienes seguían hasta las 12hs pudieran también hacerlo. Ese era un típico día de mucha actividad y los cocineros hacían magia, para dar el mate cocido a quienes acababan de dejar el puesto de combate igual que ellos (los cocineros cubrían combate en las baterías de 5", 6" o 40 mm y en los trozos de control de averías) y a continuación (11hs) largar el rancho para la guardia de 12 a 16hs.

Después del rancho general, quienes estaban libres de guardia, quedaron en descanso.

Alrededor de las 16hs se produjo el primer impacto de torpedo, en el mamparo popel de la máquina de popa y segundos después otro torpedo hizo volar un tramo de la proa.

Los daños provocados en popa fueron definitivos e inhabilitantes.

En el compartimiento de máquinas popa, se sumó la onda explosiva y calórica del torpedo, la explosión de las tuberías de vapor y su expansión violenta, que produjeron la combustión espontánea del combustible proveniente de los tanques laterales e incendios eléctricos. Las calderas se quedaron sin presión, al descargarse todo el vapor en popa.

En el momento del impacto, se estaba efectuando el relevo de guardia, hallándose entonces la entrante (16-20hs) y la saliente (12-16hs). Encima del compartimiento se ubicaba el comedor de popa, donde la explosión rajó la cubierta acorazada y nubes de combustible en llamas envolvían todo lo que estuviera en su camino. Al menos un tercio de sus habituales comensales se hallaba merendando y gran parte de los mismos terminó con las manos y el rostro quemados.

Hacia popa de la máquina, la explosión afectó los alojamientos del personal de operaciones, control de averías, servicios y electricidad. También quedó fuera de servicio el diesel generador de emergencia. En esa sección, se ubicaba el sollado de Cabos Principales, que era muy cómodo y deseado por quienes alcanzaban esa jerarquía. Allí estaban descansado quienes la noche anterior habían reparado el turbo de petróleo.

A partir de la primera explosión el buque quedó a oscuras y tomó una pronunciada escora a babor. Las llamas se propagaron hacia el comedor de proa y además hacia el cuadrado de cantina una cubierta más arriba, afectando los alojamientos de suboficiales en estribor y otro donde estaban los músicos que embarcaron para reforzar las dotaciones de la batería de 20mm. La gente se alejó del lugar para tomar su abrigo y salvavidas, concurriendo a su puesto de abandono como correspondía en caso de siniestro. En su camino asistían a quienes no se manejaban solos y en cubierta proporcionaron abrigo a quienes salieron sin él y a los quemados. Mientras esto ocurría, la tripulación se mantuvo en perfecto orden, nadie hablaba más de lo necesario ni se descontroló.

En la cubierta principal, con la gente en los puestos de abandono, se vieron llamas ascender por la escala de acceso al detall general y muy próximas a las mismas, se hallaban las taquillas de

munición lista de los montajes de 5" , por lo que advertido de esto, el Señor 2do Comandante ordenó a viva voz arrojar esa munición al agua.

La escora iba aumentando inexorablemente y la gran masa de agua embarcada acabó con los focos de incendio perceptibles.

EL ABANDONO

A la orden del 2do Comandante, se arrojaron al agua las balsas. Desde la cubierta todos esperaban verlas florecer de su contenedor e inflarse. (Durante el período de mantenimiento las balsas fueron recorridas en el taller de supervivencia de Puerto Belgrano, que cumplió bien su trabajo .También había algunas de más. Por fortuna no fallaron)

Cerca de las 1630hs, el Sr Comandante dio la orden de abandono. La tripulación comenzó a embarcar en las balsas y una vez en ellas, era necesario abrirse del casco y alejarse antes de que se hunda el buque.

El abandono tuvo sus complicaciones por ambas bandas En estribor era necesario saltar al techo de las balsas, porque la escora elevaba la cubierta .Siendo la banda de barlovento, el viento mantenía las balsas pegadas al casco.

En la banda de babor en cambio, era más fácil embarcar, por estar la cubierta a ras del agua, pero el viento mantenía el casco pegado a las balsas . Tanto en Babor como en estribor, la onda de mar desplazaba lentamente las balsas hacia la proa desgarrada. La proa había volado con el segundo torpedo y en el lugar del corte, presentaba hierros retorcidos que configuraron una zarpa, que desgarraba las balsas al acercarse, obligando a sus tripulantes a arrojar al agua.

El tercer ingrediente del abandono por babor, fue la creciente escora a esa banda (45° o más) que proyectaba, amenazante, la superestructura sobre las balsas.

Se pudo ver en este grupo de babor, a una balsa extender de puerta a puerta, una manta sostenida por dos hombres (ambos tenían bien calados sus gorros marinos con sus alas hacia abajo) que obrando de vela, la hizo navegar decidida, como si cruzara la línea de largada de una regata.

Finalmente el DIOS criollo permitió que las balsas se despeguen del buque y comiencen su lento alejamiento. El crucero, aumentó su escora hasta recostarse totalmente sobre su banda de babor, expulsando aire de su interior, como si fuera el último aliento, se deslizó de popa y dejando la proa elevada por un instante, se hundió completamente frente a la mirada de quienes estaban en las puertas.

Desaparecido el Crucero de la superficie, en las balsas se daban voces de" VIVA LA PATRIA", "VIVA el CRUCERO GENERAL BELGRANO" y se cantó el Himno Nacional.

NAUFRAGOS A LA DERIVA

Dado que las balsas no tienen gobierno posible, irían adonde el viento y la corriente las lleven, por eso el término "náufragos a la deriva" era el que exactamente nos cupo y grafica la situación que se vivía. Todos esperaban que las radiobalizas largaran la señal de socorro y el no ver a los destructores hizo temer por la suerte de ellos .

Los sobrevivientes debieron adaptarse al movimiento incesante de las balsas, que parecían un flan. Esto provocó un inmediato malestar general pero, una vez vacíos los estómagos, en corto tiempo fue superado por la mayoría. Llegando la noche, el viento empezó a soplar con más fuerza, por lo que era prudente ordenar el interior y distribuir los pesos.

Tal cual se enseñara siempre en las clases de supervivencia, hay que mantener el calor del cuerpo y para ello se abrazaban mutuamente. Además, se cerraron bien las puertas para evitar la entrada de aire y agua muy fríos. Otra consigna aprendida era mantenerse despiertos, para lo cual se cantaba y se contaban chistes. (cualquier payasada era bien recibida para no dormirse evitando así el enfriamiento). También se rezaba.

Uno de los hombres rescatados de las balsas pinchadas en la proa, estuvo un momento eterno en el agua y a poco de embarcar perdió su temperatura, por lo que, quienes estaban a su lado, comenzaron a sacudirlo para que se mantenga despierto y lo hacían contar. En los primeros intentos, apenas llegaba hasta cinco y se le caía la cabeza, dormido. A golpes e insistiendo con el conteo, recién se recuperaría cerca de las 5 o 6hs de la mañana siguiente.

Las balsas tenían una luz en el techo para facilitar su avistaje. En la oscuridad de la noche (estando en una cresta) se podía ver en los 360°, todas las lucecitas moviéndose al compás de las olas.

A partir de las 20hs, un temporal empezó a azotar la zona y desde sus comienzos, hizo preocupar por el comportamiento de las balsas, que llegaron a rolar 60° o más, pero demostraron ser seguras. Cuanto más tripulantes tenían (más lastradas) mejor se comportaban, en cambio en aquellas con poca gente, se vieron obligados a moverse permanentemente para evitar darse vuelta.

El mal tiempo, si bien muy molesto, contribuyó a mantener despiertos a los náufragos, tanto por el movimiento permanente como por los golpes de ola sobre el techo, que parecían infinitos baldazos. En una balsa, durante un corto silencio entre golpes de ola, se escuchó un siseo, que hizo erizar los pelos de todos, al atribuirlo a una pérdida de CO2 de los flotadores, pero un rápido “estoy desinflando el salvavidas”, devolvió la tranquilidad. Quienes tenían los chalecos muy inflados, por comodidad podían sacarle un poco de aire. (en realidad CO2).

El temporal que sopló toda la noche (llevó las balsas a 50 millas del punto de hundimiento), amainó finalmente y para la media mañana de lunes quedaba mucha onda. Con las primeras luces se pudo ver entre el gris del horizonte y del mar, a las balsas dispersas, pareciendo las más alejadas botones de color.

LOCALIZADOS

Poco después de las 13hs, un avión Neptune de nuestra Aviación Naval localiza y sobrevuela las balsas, vectoreando a los buques hacia el contacto (la búsqueda aérea había comenzado un poco después de la medianoche). Desde ese momento, hubo sobrevuelos casi permanentes, que venían a dar ánimo y confianza. En las balsas, ver los aviones y sentir el rugir de sus motores, llenó de júbilo a todos porque fue un alivio saberse localizados. Sólo restaba esperar por los buques.

Un par de horas más tarde se dibujaron en el horizonte las siluetas de los buques de rescate. A las 24hs del abandono, las primeras balsas ya habían sido rescatadas.

Ese anochecer, quienes aún permanecían en las balsas, veían los buques maniobrando en rescates, deseando ser el próximo, pero la gran dispersión entre ellas, obligaba a un poco más de paciencia. Mediante bengalas o linternas, orientaban a los buques hasta su posición. Para ello un hombre se asomaba con medio cuerpo afuera y hacía señas con la linterna por corto tiempo porque el viento estaba muy frío. Terminado su turno, reingresaba al calor interior de la balsa donde sus compañeros lo palmeaban y otro par de manos sostenían a cada una de las suyas. Uno de los hombres que calentaban las manos, era aquél, que el domingo a la tarde no salía de su hipotermia y afortunadamente en ese momento, tenía las suyas hirviendo.

A cada balsa le fue llegando su turno y los buques hacían cuidadosas maniobras de aproximación a las mismas. El momento del rescate si bien ansiado por todos, no estuvo exento de emoción, por la oscuridad, el estado del mar y la mínima velocidad aplicada, que en conjunto hacían difícil el gobierno del buque.

Desde la balsa, ver los diez metros que mide la proa de un destructor, cabeceando (entrando y saliendo del agua) era para pedir que el SEÑOR inspire a quienes maniobraban. Por suerte la pericia de nuestros camaradas superó todas las adversidades, con éxito.

RESCATADOS

Arribada al costado del buque, la balsa era amarrada, sus ocupantes eran izados a bordo y una vez vacía se le pintaba el techo y se la tiroteaba con pistola para que se hunda. Los recién rescatados eran recibidos con muestras de alegría por los dueños de casa ya que todos tenían algún “camada” esperando ver rostros conocidos subiendo de la balsa. El reencuentro con los camaradas del crucero era emotivo y todos preguntaban por todos. Se registraron prolijamente los datos de cada uno de los sobrevivientes y se los ubicó de la mejor manera posible en un buque superpoblado. Las tripulaciones se quedaron con lo puesto y pusieron a disposición de los “pasajeros” ropa seca.

El personal de Sanidad de los buques tuvo intensa labor y contó con la colaboración espontánea de los médicos y enfermeros recién rescatados. Así en las atestadas cámaras, se dejaron las mesas libres para

que ellos hagan su trabajo a la vista de los allí presentes, demostrando un cariño e idoneidad al tratar a sus camaradas quemados, que llenó de orgullo a quienes fueron testigos de ello.

Los cocineros estiraron sus raciones y trabajaron incansables, para dar de comer a todos.

El Martes 4, al incorporarse a la tarea el Buque Hospital ARA “BAHIA PARAÍSO”, fueron evacuados al mismo los pacientes más graves. Rescatadas el grueso de las balsas, los destructores ARA “BOUCHARD” y “PIEDRA BUENA” junto con el aviso ARA “GURRUCHAGA” se destacaron a Ushuaia, permaneciendo en la zona el “BAHIA PARAÍSO”.

El 5 de Mayo a la madrugada los buques tomaron puerto y desembarcaron a los náufragos que eran esperados en el muelle por compañeros que estaban destinados en la base. Tras una corta permanencia en la Base Aeronaval, donde se proveyó a la gente con vestuario y alimento, se realizó otro registro de datos de los rescatados y se confeccionaron las listas de pasaje, para la evacuación aérea a la Base Naval de Puerto Belgrano.

EL REGRESO

El primer avión aterrizó en la Base Aeronaval Comandante Espora, poco después de las 13 hs del mismo día 5. Recibidos por las autoridades navales, familiares, ciudadanos y periodismo, los tripulantes del crucero fueron luego trasladados a Puerto Belgrano. Tras una corta permanencia en el Hospital Naval, quienes tenían vivienda en la zona, salieron al encuentro de sus familias que esperaban en la guardia de acceso al hospital. En ese lugar, la alegría de muchos, debió ser contenida ante la presencia de tantos que preguntaban por sus seres queridos.

El Hospital Naval estaba listo para recibir a nuestros heridos, pero no todos pudieron llegar con vida.

El personal que vivía a bordo del crucero fue alojado en distintas dependencias de la Base. Todos sin excepción pasamos por el “CENTRO DE ENLACE PARA EMERGENCIAS NAVALES”, donde fuimos interrogados, para reconstruir los últimos momentos de la nave y la experiencia en las balsas. A ese lugar, llegaban familiares en búsqueda de información. Debe tenerse en cuenta que se informaba a las familias inmediatamente de producido el rescate y no había más remedio para quienes aún no sabían de sus seres queridos, que esperar hasta que se dieran por finalizadas las tareas de rescate.

En lo inmediato se otorgó una corta licencia a la dotación. Al regreso permaneció como núcleo hasta terminar aspectos administrativos, previos a la asignación de nuevos destinos y la baja de los conscriptos. Los tres procesados regresaron con vida y fueron devueltos a Su Señoría. En uno de los últimos actos como dotación del Crucero ARA “GENERAL BELGRANO”, el 25 de Mayo se despidieron los restos del Cabo Principal Maquinista Miguel Angel Gómez, cuyo cuerpo fue hallado por un pesquero de bandera extranjera. A partir del 1º de Junio se desafectó a la dotación del crucero.

EPILOGO

La desafectación arriba mencionado fue solo una formalidad administrativa, porque en el espíritu estamos todos tan juntos como cuando zarpamos el 16 de Abril de 1982. Es emotivo ver como los que fueron jóvenes conscriptos ayer siguen aferrados a la dotación con un alto sentido de pertenencia. Durante estos 23 años pasados, se logró no sin esfuerzo pero con la misma generosa respuesta, mantener cohesionada a la dotación 1982 del CRBE. Ello es fruto de la dedicación de quien hasta el presente sigue siendo reconocido como el Señor Comandante y del apoyo de la Asociación de Amigos del Crucero General Belgrano. Todos aquellos que quedaron a bordo de nuestro querido buque, serán por siempre tripulantes de un fortín sumergido que custodia los confines de la Patria.

* Socio de AVEGUEMA

(Recordando a un Grande de la Aviación Naval).

“¡SEÑORES INGLESES!”

*Por el VGM René Augusto Gómez

A primera hora de una tarde cualquiera de 1980, me fui de la Base Aeronaval Comandante Espora, para gozar de un franco en Bahía Blanca. Una vez afuera, decidí caminar por la ruta con la idea de aspirar un poco de libertad, hasta tanto pasara el micro que me llevaba a la ciudad. Luego de un corto trecho me sorprendió la bocina de un auto. Cuando giré la vista supe enseguida de quién se trataba. Si recuerdan uno de esos autos de las viejas series en blanco y negro de “Los Intocables”, se darán una idea del auto al que hago referencia. El oficial había sido mi jefe en la Primera Escuadrilla de Ataque, en Punta Indio. Y ahora, ascendido, entrenaba en A-4-Q. Al reconocermelo, se detuvo.

-¿Va a Bahía, Gómez? ¡Suba!.-Sonrió.

Complacido por la invitación, me senté a su lado y se puso en marcha. Al instante sentí cierto pudor, puesto que no tenía idea de qué podía charlar un simple Cabo Segundo con un oficial por quien sentía mucho respeto. Eran dos mundos distanciados y muy diferentes. Aún así, fui respondiendo sus preguntas acerca de adónde iba, y esas cosas, hasta que terminamos manteniendo una conversación amena.

En una ignota esquina de los alrededores de Bahía, un semáforo en rojo nos detuvo. Miré hacia ambos lados del cruce, y al notar la desolación que había, dirigí una mirada de extrañeza al oficial. Mi pregunta interior era: “¿Si no viene nadie, por qué no avanza? ¿Quién se atrevería a detenerlo por eso?”.

-¡Las reglas están para cumplirse!. -Dijo casi sin mirarme. ¡Me sorprendí! ¡Fue como leerme la mente!. Y lo extraño es que yo no pensé: “¡Ufa! ¡Qué correcto es este tipo!”. Más bien su conducta hizo que me sintiera un corrupto de las leyes de tránsito. A continuación, como salido de la nada, un muchachito cuya condición de pobre era evidente, se aproximó a su ventanilla.

-¿Tiene una moneda para darme, Don?. -Expresó sin ningún gesto con la mano extendida. Mientras que frente a nosotros, el semáforo había cambiado. Supuse que el oficial le daría una de las monedas que estaban a la vista, y continuaríamos camino. Pero el auto no se movió.

-¿Cómo te llamás, pibe?. -Preguntó el oficial.

-¡Rodrigo, señor!. -Dijo el muchachito.

Entonces el hombre sacó la billetera de uno de los tantos bolsillos de su verde overall de piloto, y de ella extrajo sin dudar lo que hoy en día sería un ligero billete de 10 pesos.

-¡Tomá, Rodrigo!. -Le dijo. -¡Y portáte bien! ¿Okey?. -Sonrió por fin.

El pibe tomó el dinero y desapareció con la misma habilidad conque había llegado. Mientras que mi vergüenza interior por haberlo rechazado mentalmente, me hizo mirar hacia otro lado. “-¡Si de este viaje a Bahía no aprendo algo valioso para mi futuro, soy un estúpido!”acabé por decirme a mí mismo. Y por otro lado me estaba dando cuenta de que era poco común que algún oficial se ofreciera a subir a su vehículo a alguien como yo, que a excepción de alguno que otro Marinero, representaba lo más bajo de la tropa. Ello confirmaba mis sospechas de que su manera de ser (Auto exótico y buenas relaciones con los de “arriba” y los de “abajo”, entre otras cosas), no eran una suerte de snobismo, sino un definitivo estilo de vida.

Una vez en Bahía, me senté en uno de los bancos de la plaza a reflexionar acerca de lo que acababa de vivir. Siempre fui un tipo muy observador de las buenas conductas. Y en cuanto a este oficial, me parecía ante todo, un excelente ser humano. Digno de tomarlo como ejemplo en un mundo donde a uno le habían hecho creer desde siempre, que ser mejor que otros, significa cruzar semáforos en rojo, o ignorar con astucia las necesidades de los que menos tienen.

Y por eso se merece este homenaje que le rindo hoy, en 2006, ¡tantos años después!. Porque a este Señor Teniente con mayúsculas, al que hago referencia, nunca lo mataron los ingleses. ¡Yo lo mantuve vivo todos estos años!. Y no he dicho su nombre todavía, a propósito.

Entre mis notas de aquella época figuran otras dos anécdotas que ilustran un poco más la filosofía y el carácter especial de este hombre. Una sucedió un día del año 1978, en que siendo piloto de La Primera de Ataque aceptó a uno de mis compañeros a que volara con él en un vuelo de entrenamiento de acrobacia. El “Narigón Reynoso” volaba en Aermacchi por primera vez. Para que todos entiendan la anécdota, tengo que darles una idea de lo que es un traje “Anti-G”. Es una prenda no enteriza que uno se ajusta al cuerpo mediante cierre de abrojos sobre el overall de vuelo. Sobresale de él una manguera que va conectada al costado del asiento en el avión. Por allí recibe aire del motor en forma automática, solamente cuando la aeronave realiza maniobras en contra o a favor de la fuerza de gravedad. Al inflarse presiona las principales arterias del cuerpo, e impide que el movimiento brusco de la sangre produzca malestares físicos como

visiones rojas o negras. Hay que saber que cuanto más larga y resistida es la maniobra acrobática, más fuerte es la presión que el traje efectúa sobre el cuerpo.

La anécdota consistía en que durante el vuelo, mientras realizaban un giro invertido bastante pronunciado y sostenido, el “Narigón Reynoso” no soportó tanta presión, y por el intercomunicador dijo lo siguiente: “-¡Señor, señor! ¡Me apretaaa!”. -A lo que el Teniente respondió con muy buen humor, imitando la sufriente voz del Narigón: “-¡A mi tambiéeeen!”.

La otra anécdota es de 1979. Estábamos en la Base Aeronaval Río Grande, a punto de regresar a Punta Indio en un avión B-200, luego de una comisión en esa zona. Con nosotros iba a viajar un Vicealmirante, por lo que tuvimos que formar al pie de la aeronave, como una comitiva, los cuatro Cabos Segundos que viajábamos con él. A todo esto, yo había extraviado mi gorrito blanco y estaba muy nervioso por ello.

Pronto llegaron los oficiales, pilotos del avión, los jefes de mis colegas, mi jefe, y el altísimo oficial superior. Se detuvieron frente a nosotros, y los tres Cabos hicieron la venia, menos yo, por mi falta de gorrito. Entonces el Vicealmirante me miró, y de muy mal humor se dirigió a los oficiales.

-¡¿De quién es este hombre?!.

Enseguida mi Teniente le respondió: “-¡Está conmigo, señor!”.

-¡¿Por qué está sin gorrito, Cabo?!. -Me preguntó el Vicealmirante.

-¡Sin causa, señor!. -Grité, sintiendo la vergüenza ajena de mis camaradas.

-¡Cuándo lleguemos a Buenos Aires, quiero una sanción ejemplar para este hombre, Teniente!.

-¡Comprendido, Señor! -Dijo aquél.

Subimos al avión, y los Cabos nos ubicamos por lógica en las plazas traseras. En un momento mi jefe se dio vuelta para decirme en voz bien baja. “-¿Qué me hace, Gómez?”. No supe qué decirle, pero una gran ventaja de ser morocho es que no se me nota cuando me ruborizo de vergüenza.

Al día siguiente, en Punta Indio, me mandó llamar el Capitán Espina, por entonces Segundo Comandante de la Escuadrilla. Este hombre era también muy particular, y siempre me hizo creer que de alguna forma yo le caía simpático. Además, no me llamaba por mi apellido ni por mi grado, y encima me tuteaba. Una vez a solas me dijo lo siguiente:

-¡RRRené!. -Siempre remarcaba la “r” para nombrarme. -¡Pedazo de boludo! ¿Cómo vas a estar sin gorrito nada menos que delante de un Vicealmirante?.

-¡Lo perdí, señor! ¡No sé qué me pasó!.

-¡Como si no hubiera cosas más importantes, a “este tipo” le jode un Cabo sin gorrito!. -Y en voz baja, agregó: -¡Me parece una verdadera pelotudez que nos haya pedido que te demos 30 días de cana por esa boludéz!. Tu jefe me pidió que no te sancione, porque dice que tu desempeño en la Escuadrilla es bueno. ¡Pero te darás cuenta, RRRené, que me juego la cabeza en esto!.-

En definitiva, el Capitán Espina determinó que me dieran 5 días de arresto.

Por todo esto hoy me dan ganas de gritarles “a ellos”, desde este humilde rincón de aprendiz de la vida que aún sigo siendo:

“¡Señores Ingleses! : Aquél frío otoño de 1982, en las inmediaciones del Estrecho de San Carlos, ustedes derribaron y hundieron en las heladas aguas del océano, un viejo avión de combate A-4-Q perteneciente a la Tercera Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. ¿Pero saben qué? Aunque los registros digan que esa nave era comandada por el Teniente de Fragata Marcelo (LORO) Márquez, ¡NO ES VERDAD!. ¡Lo que ustedes derribaron aquél día fue solamente un viejo avión vacío!. ¡Quiénes conocimos de cerca al Teniente Márquez, estamos convencidos de que él no estaba allí!. ¡Seguramente vivirá en el recuerdo de un humilde muchachito de los alrededores de Bahía!. ¡A ese pibe a quien le entregó un billete que le habrá durado nada, mientras que lo que a mí me regaló ese día fue un gran ejemplo que me duró toda la vida! ¡Algún semáforo en verde lo dejó pasar para que su hombría de bien continúe latiendo en la filosofía de vida de este humilde servidor!. ¡Porque las leyes de Dios que involucran a aquellos hombres que dejan huellas imborrables, siempre estarán para cumplirse!. ¡Seguro estoy que su traje Anti-G no le apretará nunca más!. Y cuando las tropas formadas en el fondo del mar griten “¡Presenteee!”, cada vez que el Dios Neptuno mencione su nombre: ¡Yo tambiéeeenn!...

¡No, señores! ¡Ustedes no lograron derribar al Teniente de Fragata Marcelo Márquez!. ¡Mal que les pese sigue vivo!. ¡Igual que aquél viejo gorrito, ya amarillo, que me ordenó comprar en el 79, y que todavía atesoro con el mayor de los honores en el cajón de las medias!”.

* Socio Activo de nuestra institución

1er Certamen Literario “Malvinas, la guerra desde Adentro”

Diploma de Honor

OPERACIÓN ROSARIO.

Justamente así se llamaba, Operación Rosario... Dio origen allá por el año 1982, una gesta con el propósito de recuperar definitivamente un pedazo de nuestro Suelo Argentino. ¡¡ MALVINAS!!.

Todos encolumnados esperando la orden de embarque, algún lugar de nuestro Sur nos esperaba. La incertidumbre propia de la situación es interrumpida por uno de nuestros hombres, quien manipula una caja tamaño de zapatos y como repartiendo golosinas hace entrega a cada integrante un Rosario bendecido que nos acompañaría durante el conflicto.

Paradoja, entre tanto armamento y equipo esta el; Ornamento que muchos de nosotros no teníamos en claro su uso, pero si lo asociábamos directamente con Dios y la Fe. ¡El Rosario!...

¡Hay Rosario!... ¡Quien diría!...

Testigo silencioso...Compañero inseparable...

¡Cuántas interminables noches te conté, del derecho y del revés!...

Pasaste frío...

Pasaste hambre...

Pasaste angustia y...

A la eternidad con tu portador.

No podía de otra manera ser, fiel amigo.

Compartiste todas las situaciones extremas que un ser humano puede vivir.

Hoy, me sigues acompañando.

Con tus heridas y tu dolor.

Hace algunos años te aprendí a rezar.

¡Cuántas sorpresas Rosario!

¡Hay Rosario!... ¡Quien diría!...

Miguel Ángel Narváez

Sarg (R) VGM

Esc. Exp. C. Blin X

1er Certamen Literario “Malvinas, la guerra desde Adentro”

Diploma de Honor

RUIDO DE ROTORES

*** Por VGM Antonio Emilio FALCON**

1 - AL OESTE DE MONTE KENT

Estando allí vimos algo poco usual al amanecer, pero lógico por la ubicación de las islas: “la luna y el sol juntos”. La luz del día duraba aproximadamente ocho horas y media, mientras que la noche se prolongaba por casi dieciocho horas más. Debido a la intensidad y frecuencia de las noches nubladas, la luz de la luna tenía escasa significación. La niebla que se producía, especialmente durante las primeras horas después del amanecer, era nuestra enemiga, puesto que no se podía operar con las máquinas...

También nos perseguía una llovizna intensa, y asociada al viento, producía inestabilidad en el clima, y el suelo con esa elevada humedad, perjudicaba al hombre y a los equipos. Teníamos mucha “bronca” porque no podíamos hacer nada. Algunas noches, cuando se contaba con casi la totalidad del personal del Batallón, en el mismo lugar, se hacía una reunión para detallar operaciones próximas. Nos juntábamos dentro de un helicóptero Chinook, de gran porte y capacidad, que se encontraba en el centro de la posición de las maquinas. Al terminar la mencionada reunión, era ya de noche, con una intensa neblina casi siempre, que no dejaba ver ni los borcués. Nos dirigíamos entonces a nuestras carpas, que estaban en las alturas, a unos cien o doscientos metros; llegar a ellas era una pesadilla...

“Al subir, la lona en una ocasión, vi una borrosa figura. Era la del Cabo Gustini quien mide casi 2 metros de altura. Le pregunte: “¿adónde va?” “*Voy subiendo...*”, me respondió. Le dije: “*Pero no... yo estoy subiendo. Ud. es el que está bajando*”. Parecía un dialogo de locos. Le repetí que yo era el que tenía razón, porque había tomado como referencia un helicóptero que recién había chocado, un A-109A. Entre los dos buscamos las carpas y llegamos a orillas de un lago. Dijimos: “*De acá a la derecha*”, Encontramos algunas carpas, pero no las nuestras. Todos los de la unidad nos cruzamos de un lado a otro. Era un completo despiste. Hasta que al fin llegamos. Habían pasado como una hora, Al otro día nos enteramos que en los alrededores de ese lago habían sido minado, porque varias ovejas habían volado por el aire al ir a beber agua”.

Otro día que tuvimos una espesa neblina, con llovizna intensa, pasamos casi todo el día dentro de las máquinas. Mientras el soldado correntino Miño (auxiliar del Jefe Ca “B”), preparaba el mate, yo calentaba una lata de ración, sobre una pala. Estaban allí el mayor Diego Yanzi, “Diego” el Cap Corsiglia, que era el Jefe del grupo de reserva del Regimiento de Infantería 12 de Corrientes. Ese día comíamos albóndigas en lata, bien regadas con mate. Y todo adentro del Puma..

Me acuerdo también que una vez, estuve compartiendo la carpa con los Cabos 1ro Cravero y Bruno. (mecánicos de los Helicópteros, Agustas A.E. – 331/334). Uno de ellos tenía un cajoncito con el equipo de mate, con un calentadorcito “Brametal”. Tenía una lata de ración sobre la hornalla, cuando se apagó y se produjo un humo impresionante. Salimos de la carpa; afuera estaba lloviendo muy copiosamente. Ese día dormimos sin cenar...

“Al principio nuestra unidad consumía las raciones propias, hasta que se fueron acabando. Como no teníamos un lugar fijo, comíamos lo que teníamos y en cualquier momento”.

Todos, sin distinción de rango, comíamos bajo la lluvia un guiso o tomábamos mate cocido, a veces mate con una bombilla de plástico improvisada, o a veces algún correntino hacía una especie de torta de almidón, algo parecido al *chipá* correntino.

Con el Regimiento de Infantería 12 – (Ca B) también se transportó una cocina de campaña, a cargo de un suboficial y varios soldados. A partir de ese momento tuvimos un poco de comida caliente una vez por día. Por más que lloviera esa cocina funcionaba siempre. Un soldado alimentaba, con lo que encontraba, el fuego. El soldado; Alejandro Saracho, que tenía la misión de avivar el fuego. Un día de viento fuertísimo hacía lo imposible para mantenerlo, mientras decía algunas palabrotas en guaraní contra el viento; él estaba tapado con una capa – poncho, sentado sobre un cajón. Sabía que sus compañeros dependían de esa cocina de campaña. Desde allí se trasladaban luego la comida, el mate cocido y toda clase de víveres a las posiciones más

cercanas (en recipientes de acero inoxidable con tapa) . Como se iba a pie, y la distancia era de unos 800 metros hasta más de un kilómetro, cuando llegaban las raciones, por supuesto que estaban frías. Era imposible llegar con comida caliente.

Con los helicópteros se transportó hasta casi hasta el final de los combates, todo tipo de alimentos. A la primera línea no podíamos llegar por causa del fuego enemigo, pero se les dejaba la comida cerca de allí. Luego era distribuida, con riesgo, entre las tropas.

Varios suboficiales y soldados murieron cumpliendo esa misión, voluntariamente. Llevar alimento a sus compañeros en los pozos, sin poder moverse, y bajo la intensidad de los combates, hacía que el alimento pasara como algo auxiliar de las principales...

Varias veces comimos guiso de cordero que había matado y carneado un suboficial del RI 12. En una ocasión, al suboficial encargado de la cocina de campaña, Sarg. 1º José García; le cambié una lata de gaseosa “oro en polvo”, por una milanesita de carne de vaca. (Habíamos transportado muy poca cantidad de ella). Limpié una lata con grasa y la use de plancha, salé después con sal gruesa la carne. El Tte 1ro Magnaghi “Quique” me preguntó que estaba haciendo, “*Un churrasco mi Tte 1ro*”, respondí. Hacía como mil días que no comía un buen bife. Lógicamente salió con sabor malvinero...

Estando dentro del Chinook, en una de esas reuniones del My Yanzi, pisé sin querer una lata que estaba debajo del asiento. Al lado mío estaba sentado el Cbo 1ro Godino. Al abrir disimuladamente la lata, encontramos un pedazo de dulce de batata. Hicimos como que nos atábamos los borceguíes, y así fuimos comiéndolo de a poco. En un momento el 2do Jefe del Batallón, mencionó mi nombre: tenía que hacer las señales de aterrizaje a una máquina que en ese momento sobrevolaba un Puma. Pero en mis manos tenía un trozo de dulce y no sabía que hacer. Lo metí en el bolsillo de la campera de duvet y salí corriendo para hacer las indicaciones para el aterrizaje. Sin querer, cuando retrocedía, metí la pierna hasta el muslo en una grieta del terreno. Dije, “Chau, fue por dulce...”. Menos mal que no me pasó nada, fueron sólo unos raspones en la pierna...

También comimos por un par de días fiambres (bondiola) encontrados en Moody Brook. Algunos decían que podían estar contaminados, pero de todas maneras los dejamos envueltos en trapos arpillera blanca toda la noche sobre unas piedras, a la intemperie y al otro día los comimos, sin ningún problema.

El hambre que provoca el desgaste sufrido y la exigencia del cuerpo, llama a comer cosas dulces. El mayor Yanzi muchas veces me dio un pedazo de pan dulce de su ración o una tableta de chocolate. Hasta me dio una vez una lata de gaseosa. No se de dónde la sacó, pero nunca más vi otra. (luego fue la que le cambié al Subof correntino).

En una de las operaciones de transporte de alimentos con el Puma AE – 500, yo le pasaba a un suboficial las cajas y cajones de los helicópteros. En un momento una caja se me cayó y se rompió, saliendo una cajita de (chiclet Adams) con varias unidades individuales. La agarré rápido, pero el Cbo 1ro que la iba a recibir, vio mi acción y me la pidió. No le hice caso y la máquina levantó vuelo. Pensaba repartirla entre nosotros...

Cuando se hizo de noche aterrizamos junto a un grupo de soldados y estaba con ellos el Cbo 1ro; me denunció diciendo que le había robado una caja de víveres. El My Yanzi me dijo que no tendría que haber hecho eso... Le conteste que era solamente una caja de chicles. Pero tuve que ir a buscarla para devolverla. El suboficial entonces me dijo: “Soldado, nunca más haga eso, sabe como los soldaditos que están en primera línea desean tener y comer algo dulce, aunque sea masticar un chicle durante horas...”. En ese momento no podía tragar la saliva, y no solo le devolvía la caja, sino que le di parte de otros víveres.

“Esa noche me sentí culpable sobre lo que había hecho casi sin pensar. Estando en la carpa pensé mucho sobre el tema. Al otro día ese suboficial con sus soldados fueron trasladados a primera línea, dejándome una muy importante lección de humanidad...”.

Recordó el Sarg 1ro Salvaterra (3 ELON)... Que todas las mañanas, estando en Mte Kent, escuchaba la voz del My Yanzi...Llamando al Sarg Ay Nobile, su copiloto y mecánico, y luego de un rato llamaba al Sold Drag Falcon; para hacer el parte de novedades diario. Como estábamos distribuidos en las carpitas, en diferentes lugares de las alturas, cerca de los Helicópteros, había que gritar muy fuerte...

2 - MORIR LIMPIO

El agua era un problema muy grande. Puesto que los lagos o lagunas contenían aguas estancadas o contaminadas, había que hacerles un proceso de potabilización. Debajo de los ríos de piedra corrían chorrinches. Un soldado “toba”, del Chaco, buscaba agua apoyando la oreja y sintiendo el ruido, escarbaba levantando las piedras y después se encontraba agua de un color marrón claro. Para el aseo diario – si había- se usaban lagunitas formadas por la lluvia, en cavidades de los musgos. En una ocasión, y por curiosidad, subí a una pequeña altura para saber de donde venia aquel hilo de agua. Se originaba en un lago con una oveja muerta en su interior.

A los charquitos de agua de lluvia, en la mañana, había que romperles la película de hielo que se formaba. A todos nos había crecido la barba y bastante. Una mañana el My Yanzi estaba luchando a un costado del helicóptero con un espejo que se volaba con el viento. Lo ayudé y pudo afeitarse. Como tenia una reunión de mandos en Moody Brook, me dijo que podría aprovechar la ocasión y afeitarme. Volamos hacia allí y aterrizamos. Trate de cargar lo más rápido posible el combustible de los tambores, con una bomba manual y corrí hacia la dependencia del baño, (con mi bolsita, con los elementos de aseo)

El Sarg Ay Nobile “Bigote” me dijo que el My tenía poco tiempo para esperarme. Me afeité con agua caliente, un placer, y vi a mi costado las duchas. No aguanté la tentación de darme una ducha con esa agua tan calentita. Dejé mi ropa cerca de la puerta, por las dudas. Y cuando estaba por salir del agua, gritaron: “Alerta roja!! Ataque de aviones!!”. Todos salieron con sus armamentos a las posiciones de cubierta. Yo me quedé y me dije: “Ma si!. Si muero, muero limpio!...Fue una ducha de 3 minutos, me vestí lo más rápido que pude mientras ya escuchaba el ruido del rotor del helicóptero. Vistiéndome en el camino, logré subir ayudado por el Sarg Ay Nobile, que me dijo “Que facha!...”

En otra oportunidad, transportando pertrechos y tropas, dejaron caer sobre el piso de la máquina una bolsita con elementos de aseo. Como estas operaciones se hacían muy rápido, era frecuente que algo se cayera. Cuando revisé el piso, encontré un pedazo de lata de talco, “Veritas” con algo de polvo adentro. Lo guardé como si fuese oro en polvo. Todas las noches, al sacarme las

medias (usaba dos pares, uno arriba del otro), las ponía entre el colchoncito y la bolsa de dormir, y con el calor del cuerpo al otro día estaban casi secas. Me entalcaba los dedos de los pies con un poquito de talco; así bloqueaba la humedad constante a que eran sometidos mis pobres pies.

3 - NIDO DE FE

El servicio religioso en las Islas Malvinas se oficiaba a través de capellanes militares y voluntarios. En Puerto Argentino estaba el padre Fernández, (llegó el 16Abr82) entre otros. Allí había siete sacerdotes; en Darwin, dos; en Puerto Howard, uno, y en Bahía Fox estaba el mismo de Darwin. Los padres celebraban las misas de campaña con ropas de combate. Algunas, con el peligro de las PAC enemigas, pero era tanta la fe en nuestro Dios, que no nos importaba que volaran sobre nosotros Harriers o que los cañoneos navales nos buscaran... Nos habían entregado a todos el Santo Rosario de la Reconquista y Defensa de Buenos Aires. Incluso la campaña de recuperación llevo el nombre de “Operación Rosario”.

En un vuelo que transportábamos tropas Comando, un suboficial que venía sentado a mi lado, dejó caer en el asiento algo, al bajar. Era una medallita de Ceferino Namuncurá y un librito de oraciones. Luego del despegue me di cuenta de lo que era. Sabía que no podía gritarle porque no me escucharía. Todos teníamos colgadas de nuestros cuellos, medallitas de la Virgen del Rosario. Yo tenía dos rosarios: (uno se lo di a mi madre, y el otro a mi padre al regresar de la guerra).

Recuerdo que antes del 1ro de mayo, en las trincheras se podía oír en alguna radio la canción de León Gieco, un poco distorsionada por interferencias, “*Solo le pido a Dios, que en la guerra no me sea indiferente...*”. A ninguno nos fue indiferente.

En el cielo de Malvinas por ese entonces volaban aves. Una mañana frente a mi carpa, cantaba un canario sin miedo alguno. Luego otras cosas volaban por los cielos: bombas, aviones... Todos los capellanes cumplieron su misión cotidiana hasta el 1ro de mayo, y como a partir de entonces esa actividad en lugares de combate resultó muy peligrosa se oficiaba misa para pequeños grupos o individualmente. Al terminar la transmisión de televisión ATC, hacia el cierre con una reflexión el padre Fernández quien se desplazaba a cualquier punto de la isla para dar misa, siempre pedía ser transportado por nuestros helicópteros.

4 - OLOR A MUERTE

El 10 de mayo la Fragata *Aclacrity*, que desarrollaba la tareas de conocimiento en la zona del Estrecho de San Carlos cerca de la Isla Cisne (22:30 hs), hundió al buque Isla de los Estados, causando muchas bajas.

Y recibimos la orden de transportar efectivos del Regimiento de Infantería 12 y del Regimiento de Infantería 25 a cargo del Tte 1ro Esteban – (los que formaban el Equipo de Combate Güemes), a la zona del Estrecho de San Carlos. Este desplazamiento se realizo con sumo riesgo, ya que se había detectado la presencia de aviones enemigos en la zona. Se los desembarco y tomaron posiciones para cumplir la misión de brindar vigilancia en la zona, por ser un punto de probable desembarco del enemigo.

Los alimentos existentes en las islas fueron almacenados en un depósito en Puerto Argentino, por si no se podía disponer del mismo en un futuro. También nos enteramos que en la otra isla el regimiento de Infantería 5 derribó a un avión enemigo y capturo

a su piloto eyectado. Este sería trasladado a Puerto Argentino. El Harrier GR 3 – XZ972 de la Royal Air Force, y el piloto, tomado prisionero era el Tte Jeffrey William Glover, (nacido en Liverpool el 02 Abr 1958).

“El piloto era de la dotación del Hermes. El avión se estrelló contra la Bahía, los soldados tiraron con todo a la aeronave. El Jefe del RI 5, Cnl Mabragaña, con su fusil, tirando a cuerpo descubierto, dio el ejemplo, tirando con los soldados. Luego el piloto eyectado es transportado a Puerto Argentino en un Bell 212 FAA, escoltado por el Cap Medico Llanos (Cdos) y el Tte 1ro Fernández (Cdos), desde allí hasta el aeropuerto. Glover al llegar se sorprendió cuando vio aterrizar un Hércules de FAA, de noche, estaba convencido que el bloqueo británico era riguroso y que impedía los cruces. El piloto británico le obsequio su cuchillo, al Cap Llanos al despedirse. Al llegar el Hércules a Comodoro Rivadavia, Glover felicitó a los pilotos, por su valentía y su pericia...”

Las misiones se ponían cada vez más peligrosas. Operábase sin otra ayuda que la auto protección, y no se efectuaba el barrido de zona con MAG, por miedo a pegarle a la propia tropa. Al transportar tropas a primera línea, se sentía una rara sensación, era algo así como dejarlos en el infierno; entre ruidos de explosiones, humo y fuego, y muchos gritos. Los grupos tenían como jefe a un suboficial o un oficial joven. (Luego los denominados “Promoción Tacher”, con el 4to año del Colegio Militar de la Nación, o 3er año de la ESSC). A algunos había que golpearles el casco para hacerles saber que debían bajar rápidamente...

Ver desde poca altura a los soldados moverse entre las piedras y volar en pedazos sus cubiertas o pozos, rescatar heridos con sus caras sucias y asustadas, con dolor y con olor a muerte en sus ropas; las maniobras bruscas y peligrosas que hacían las máquinas al acelerar al máximo para no ser alcanzadas por aeronaves enemigas o el fuego de morteros. Ver las caras de los comandos, al ser recogidos en una zona determinada, esperar más tiempo de lo indicado, ayudar a subir menos cantidad de efectivos que los que dejamos unos días antes, sus rostros inexpresivos y con llantos contenidos por la muerte de un camarada. Mirar continuamente hacia el cielo por si las PAC decidían atacar nuestra maquina. En estas situaciones el corazón late muy rápidamente. Es el miedo; somos animales y lo manifestamos de muchas formas; El Conejo cuando tiene miedo se acurruca, el perro en cambio ataca. Así somos nosotros también...

En otras ocasiones, tratar que el despegue fuera lo más rápido posible para volver a buscar más efectivos... Y así sucesivamente durante todo el día. Transpirábamos mucho en la espalda y se sentía un gran agotamiento. Prácticamente no parábamos a descansar en los días claros. Para aprovechar al máximo las operaciones aéreas, comíamos en cualquier momento, en vuelo masticábamos algo y compartíamos un trozo de manzana con alguno que se sentaba junto a nosotros durante el traslado...

5 - VIAJE A PUERTO YAPEYU

En una operación con un UH-1H, sobrevoló una PAC sobre nosotros y como había que hacer lo imposible para no perder las aeronaves, se realizó un vuelo de persuasión. Se vio a un *Harrier* que se largaba en picada sobre un cerro y descargaba sus cohetes y metrallaba sobre una posición argentina. Al girar, nos vio.

La única reacción fue aterrizar parando el motor. Se trato rápidamente de desmontar la ametralladora del afuste, agarrar los valijines de municiones con la cinta y correr por el campo abierto hacia una cubierta natural, que estaba a unos metros de allí. Había que tirarse en esa hondonada. Mientras, el Harrier tiraba a nuestras espaldas muy poca munición, prácticamente las había agotado en el ataque anterior al cerro. Estábamos boca arriba apuntándole con fusiles, ametralladoras y hasta con pistolas 9 mm. Se fue y menos mal que el otro Harrier quedó muy alto. Volvimos corriendo a la maquina y despegamos nuevamente. Duro un par de minutos la agitación y el agotamiento físico por la tensión nerviosa.

Es muy difícil correr sobre el terreno y sobre todo con el peso extra de una ametralladora y sus municiones. Había que cuidar muy bien las armas, limpiarlas, engrasarlas. Todo este trabajo era rápido. Encintábamos correctamente las municiones para que no se trabasen cuando se accionaban. Siempre decíamos que el fusil era nuestra novia; se lo cuidaba de las inclemencias del clima porque enseguida se oxidaba. Había que tirar casi todos los días para que no se deteriorase. Yo grave en la culata de mi fusil las iniciales FAL – mi apellido a medias- y la fecha de mi nacimiento. En la parte trasera de mi casco pegué una cruz, hecha con cinta adhesiva negra. Mis compañeros me “cargaban” diciéndome que en caso de caer prisionero creerían que era integrante del equipo religioso.

Menos mal que había encontrado en el cuartel de Moody Brook, una cincha que colgaba de mis hombros para sostener mi cinturón con los tres portacargadores. Además tenía cruzado un par de bandoleras de lona con mas municiones. Teníamos al principio un chaleco de supervivencia. Pero lo habíamos dejado de usar porque era muy incómodo sobre la campera de *Duvet*. Además, los elementos existentes en los compartimentos no eran utilizables por el tipo de combate y por el clima. El radio era de escasa frecuencia y se escuchaban las interferencias de los ingleses.

A partir del 13 de mayo los cañoneos navales se realizaron de noche y durante el día; constantes ataques aéreos y alertas, que obligaban al personal combatiente a permanecer despierto durante la noche y muy activos en el día, sin descanso total.

En la noche del 15 al 16 de mayo, se produjo un ataque en la Isla Borbón, al norte de la Malvina Occidental y a pocos kilómetros de la entrada por el norte del estrecho de San Carlos. Estaba la posición de la Estación Aeronaval Calderón. Los comandos ingleses del SAS, llegaron a tierra y sabotearon a los aviones estacionados en el lugar. Destruyendo once en total.

El 16 de mayo fuimos cerca de Puerto Argentino y luego a otra zona de reserva cerca del monte Two Sisters y de allí volvimos al monte Kent. Ya teníamos conocimiento de los ataques al buque Isla de los Estados y que habían heridos, y al barco Río Carcarañá en Puerto King.

El 16 May, un helicóptero UH-1H (406), llegó a la Isla Borbón, para inspeccionar los ataques a la Base Calderón, luego llegó un Chinook de FAA, (regresando una Sec de Cdos, que estaba inspeccionando). Desde San Carlos otra Sec de Cdos... fue trasladada a Pto Argentino en dos Pumas, en uno de ellos (AE 508), con el May Castagneto (J Ca Cdos 601), bajaron en una casita abandonada llamada TOP-MALO HOUSE, había alerta roja, aguardaron un rato y partieron nuevamente hacia Puerto Argentino. (Luego con el tiempo es esta casa se produjo un gran combate con los Comandos Británicos que el Sea King ZA-291 los había trasladados).

El 17 de mayo por la mañana, el AE409 los rescato mientras los demás helicópteros efectuaban otras misiones. Se designo al AE-417, a cargo del Tte Jardel, el Sarg 1ro Medina y el Cabo 1ro Cardozo, para transportar efectivos comandos. En esa oportunidad se transporto también al equipo periodístico de ATC, compuesto por el periodista Nicolás Kasanew, el camarógrafo Lamela y Enrique Novo, quien se queda en la Base Isla Borbón. Muchas veces trataban de cubrir notas voluntariamente viajando en helicópteros. Los vi en muchas ocasiones tratar de acomodarse en algún rincón de las máquinas entre los cajones de municiones y apretarse entre las tropas, saltando del interior junto con los efectivos, cuidando de no golpear su equipo. En esta oportunidad a causa de una espesa neblina permaneció la aeronave un par de horas perdida...

* Socio activo de la Institucion

EL SIGUIENTE ES UN EXTRACTO DE LA CHARLA/CONFERENCIA QUE PRONUNCIÓ EL CAP (R) VGM D. JORGE LUIS PÁEZ ALLENDE EL 16-NOV-05 DURANTE UN ALMUERZO ORGANIZADO POR EL "FORO DE LA CIUDAD" EN EL CLUB DEL PROGRESO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES.

La mayoría de los concurrentes fueron destacadas personalidades del medio civil, que compartieron la mesa con varios oficiales de la Fuerza Aérea Argentina, como el Sr. Brig. Gral. (R) VGM D. Ernesto Crespo, el Sr. Brig. Gral. (R) VGM D. Rubén Montenegro, el Sr. Subjefe del Estado Mayor General de la FAA Brig. VGM D. Ernesto E. Bianco, el Sr. Brig. VGM D. Manuel Mariel, el Sr. Com (R) VGM D. Amando Medina, el Sr. Vcom. (R) D. Mario Licciardello, y un grupo de Pilotos civiles VGM y miembros de la Asociación Civil de Veteranos de Guerra "Escuadrón Fénix", que tienen grado militar como oficiales de la Reserva de la FAA.

La Comisión Directiva de el Club anfitrión, el mas antiguo del país, fundado en 1852, recibió muy cordialmente a todos, y el encuentro fue muy agradable, e instructivo.

TEMA: "La actuación civil en la guerra de Malvinas" (propuesto por C.D. del Club)

Señores: Es un honor, y también un privilegio, tener la oportunidad de referirme a la actuación de los civiles en la guerra por el Archipiélago Malvinas, en esta casa que considero es una de las joyas de la Historia Argentina.

Han sido tantas y tan variadas las participaciones de civiles, en la tierra, en el mar y en el aire, que se necesitarían muchas horas para no cometer el error de dejar de mencionar algunas.

Por ejemplo, hace aproximadamente un par de años, en este mismo salón escuché el relato de un capitán de ultramar que, mientras navegaba de regreso del hemisferio norte hacia nuestro país, recibió la orden de modificar el rumbo de su buque mercante, un carguero, y acercarse a la isla Ascensión para tratar de observar el movimiento de unidades de la fuerza de tareas británica, y transmitir la información.

Además, hubo participación civil en varios barcos de transporte que operaron en el TOAS, en la zona de Malvinas, como el Rio Carcarañá, el Yehuin, el pesquero Narwal, este último que fue atacado y hundido por aviones Harrier ingleses, etc. Hubo también actuación de civiles radioaficionados,, que participaron de la ROA (Red de Observadores del Aire), que aportaron sus propios equipos de comunicaciones, buzos, maestras, periodistas, médicos, técnicos de máquinas viales, empleados de los servicios de correos de ENCOTEL, y de LADE, etc.

Lamentablemente, la limitación que me impone el tiempo disponible me obliga a recomendar la lectura del libro "Civiles por Malvinas" por Jorge Muñoz, a quienes deseen profundizar y ampliar este tema. (es de la editorial Cruz del Sur).

Personalmente estoy en condiciones de hablar con bastante conocimiento de los pilotos y aviones civiles que fueron convocados, porque participé activamente en las tareas previas a la incorporación de éstos a la Fuerza Aérea, del diseño de las misiones, los criterios aplicados para la selección, y el despliegue para formar parte de la FAS (Fuerza Aérea Sur), que comandaba el entonces señor Brigadier Ernesto Crespo, hoy aquí presente.

No estoy en condiciones de hacerles conocer todo lo que hicieron, porque estuve junto a ellos y los acompañé en sus misiones solamente durante los últimos días de Abril y los primeros de Mayo de 1982, pero luego fui autorizado para recibir instrucción de vuelo en aviones IA 58 Pucará, y destinado a la Base Aérea Militar Santa Cruz. en la ciudad-puerto del mismo nombre.

Me referiré entonces a los aspectos mas relevantes de la participación de los pilotos civiles en Malvinas, porque conozco el tema y considero que su contribución fue importante. Además, es un tema poco conocido, y será interesante para ustedes.

Quiero destacar que todos los civiles VGM que conozco, todos ellos hombres mayores, profesionales, sienten mucho orgullo por haber tenido la oportunidad de participar, y admiración hacia sus colegas aviadores militares, con quienes compartieron esos días de la Batalla. Tal es el caso de los miembros de la Asociación Civil de Veteranos de Guerra "Escuadrón Fénix", la mayoría de los cuales se desempeñaron como pilotos de aviones civiles durante la batalla, y que años mas tarde, por propia iniciativa, fundaron esta Institución, que actualmente tengo el honor de presidir.

También hubo participación de militares retirados y de pilotos civiles de líneas aéreas, como Aerolíneas Argentinas y Austral, que a la sazón ambas pertenecían al Estado Nacional, y que realizaron vuelos de transporte de personal, y de material militar, a la muy corta pista de Puerto Argentino, operando al límite,

durante el "puente aéreo" que se implementó en el mes de abril. Con ellos, también participaron entusiastamente otros empleados de esas empresas, como los técnicos aeronáuticos que los acompañaban en sus vuelos, para atender a los aviones en tierra, ayudar con los pasajeros y la carga, y realizar el despacho operativo de los vuelos. Y hubo también algunas operaciones aéreas contribuyentes que se efectuaron fuera del continente americano, inclusive en Asia y África.

Pero los pilotos y aviones que se conocen como el Escuadrón Fénix de la FAA, en Malvinas, son específicamente aquellos que desplegamos a partir del 28 de Abril de 1982, abarcando todo el litoral marítimo desde Bahía Blanca hasta Tierra del Fuego. En todas las Bases de despliegue y aún en los pequeños aeropuertos de la FAS había aviones con sus tripulantes, como por ejemplo Puerto Deseado.

Desde el primer momento, durante el mes de abril, planificamos que serían convocados 35 ó 36 aviones bimotores, de la categoría "transporte ejecutivo", bien equipados, y que invitaríamos a sus pilotos a participar, con grado de "alférez en comisión". Debo destacar que todos los pilotos y técnicos aeronáuticos aceptaron la propuesta a la convocatoria, e incluso hubo algunas protestas de quienes no fueron convocados. Idéntico apoyo recibimos de las empresas privadas y estatales, y las instituciones, que cedieron de muy buen grado sus aviones y pilotos, sin problemas. Nosotros habíamos elegido en ese momento a "lo mejor de la aviación general" que se disponía en el país: el LV-ALW Hawker Siddeley HS 125 de YPF, nueve o diez Lear Jets que pertenecían a empresas privadas, como Loma Negra, Bunge y Born, Terrabusi, Banco de Italia, etc. A este grupo de reactores, cuya velocidad en vuelo era similar a la de los aviones de combate argentinos, les asignamos las misiones de acompañamiento y guía hasta las islas de los aviones de ataque, diversión o engaño, retransmisores en vuelo durante los ataques, exploración y reconocimiento, traslado de comandos, etc.

También participaron seis reactores Cessna "Citation", de la Policía Federal, Fabricaciones Militares, Massalin y Celasco, Arbol Solo, Líneas Aéreas Sureñas y Automotores y Servicios. Debido a su menor velocidad y su equipamiento, las tareas previstas fueron exploración y reconocimiento, retransmisores en vuelo, búsqueda, enlace, traslados operativos y de Comandos, transporte de cargas pequeñas en general. En total, 16 ó 17 reactores, a los que se sumaron ocho biturbohélices, de los cuales tres eran Mitsubishi de Vicente Robles S.A., del Banco Interfinanzas y de Fimberg S.A., un Merlin Metro III de Astilleros Alianza, y cuatro Turbocommander AC-690 T de Gas del Estado (dos) y Cata S.A. Las misiones previstas fueron exploración y reconocimiento, búsqueda y rescate, traslados operativos (tripulantes, armeros, mecánicos, etc.), Transporte de Comandos, y de cargas pequeñas en general. Para los Mitsubishi, por su equipamiento electrónico moderno, se les sumaba la misión de acompañamiento y guía de los turbohélices IA 58 "Pucará". Esta era la primera línea del Escuadrón Fénix, a la que más tarde se les incorporaron los Aerostar 600A de Acindar S.A., Aeromaster S.A., Angela Rosa, Barneco S.A., Colloca S.A., ENYS S.A., Metalúrgica Mellan, Radio Emisora Cultural LS-5, Schanchemayr Juan H., Sidec S.A., y Yunque S.A. Las misiones previstas para estos once aviones con motores a pistón, pero muy veloces, fueron similares a las de los turbohélices, pero dado que el teatro de operaciones no tenía límites fijos, cualquiera de ellos podía tener un encuentro cercano con el enemigo, que había desplegado unidades SAS y SBS en el continente, y que desplazaba sus unidades navales y aéreas tanto como podía.

El Escuadrón Fénix operó durante toda la duración del conflicto, y considero que fué muy importante no solamente a nivel de las operaciones realizadas, sino también porque su presencia ha estimulado a los pilotos de combate, y le ha proporcionado una mayor flexibilidad operativa a las FFAA argentinas.

La Fuerza Aérea me convocó después de la Operación de recuperación de las Islas, el 02 de abril, porque existía un antecedente previo, en 1978. En pocos días le aportamos un elemento operativo de primera línea, que cumplió con las tareas que se le ordenaron. Fue un aporte de imaginación, capacidad organizativa y patriotismo. Pero no hicimos otra cosa que cumplir con nuestro deber, que está señalado por la propia Constitución de la Nación Argentina, que en su Artículo 21 establece claramente que "Todo ciudadano argentino está obligado a armarse en defensa de la Patria y de esta Constitución, conforme a las leyes que al efecto dicte el Congreso, y a los decretos del Ejecutivo nacional".

En 1978, el Escuadrón Fénix no llegó a actuar en operaciones reales gracias al éxito en las gestiones de paz del Cardenal Samoré, enviado por el Papa, para preservar la paz.

En 1982, cumplió con su misión, y pasó a la Historia, por su actuación como parte de la Fuerza Aérea Sur.

En la actualidad, es una ONG con personería jurídica desde 1996, orgullosa de la parte de la Historia que protagonizaron sus miembros fundadores, y que proyecta construir para el futuro, teniendo en cuenta su trayectoria.

En el futuro, siempre existirán argentinos que estarán listos para volver a volar, en renovados Escuadrones Fénix, como lo dice su escudo distintivo: "POR LA PATRIA"

Cap (R) VGM FAA Jorge Luis Páez Allende, socio activo de la Institución.