

## **CUANDO EL HEROÍSMO FORMA PARTE DEL DEBER**

**E**n una nueva entrevista que tuvimos la suerte de concretar, esta vez tenemos la inmensa satisfacción de mantener una larga y agradable charla con el Comodoro (RE) Alfredo Abelardo Cano, quien actualmente se desempeña en la Base Aérea de Mar del Plata, al frente de la O.S.F.A. ( Obra Social de la Fuerza Aérea ) Debemos agradecer al Capitán Cachón,( y nuevamente a la Srta. Myrian de RR.PP de Fuerza Aérea ) ya que gracias a su intervención, fue posible contactarnos con el Señor Comodoro.

*Antes de ingresar de lleno a la transcripción de la charla que mantuvimos con él es menester detallar al menos en forma somera y sintética, parte del importante Curriculum de nuestro entrevistado. Es así que, de su larga trayectoria devenida en el transcurso de su carrera en la Fuerza Aérea, podemos destacar algunos hechos que se revelan como los más importantes, a saber:*

*El Comodoro Cano egresa de la Escuela de Aviación Militar, en el año 1958 con el grado de Alférez Aviador Militar. Como Oficial Subalterno interviene en las campañas Antárticas 1962/63 y 1964/65 permaneciendo veintiocho meses en la Antártida, volando más de 500 horas en diversas tareas de apoyo a la actividad científica, de fotografía aérea, etc*



*Avión Mc Donnell Douglas C 47 (DC3) Bimotor a hélice, (con esquíes para operar en la nieve) perteneciente al grupo de transporte, con la matrícula "Tango 06"*

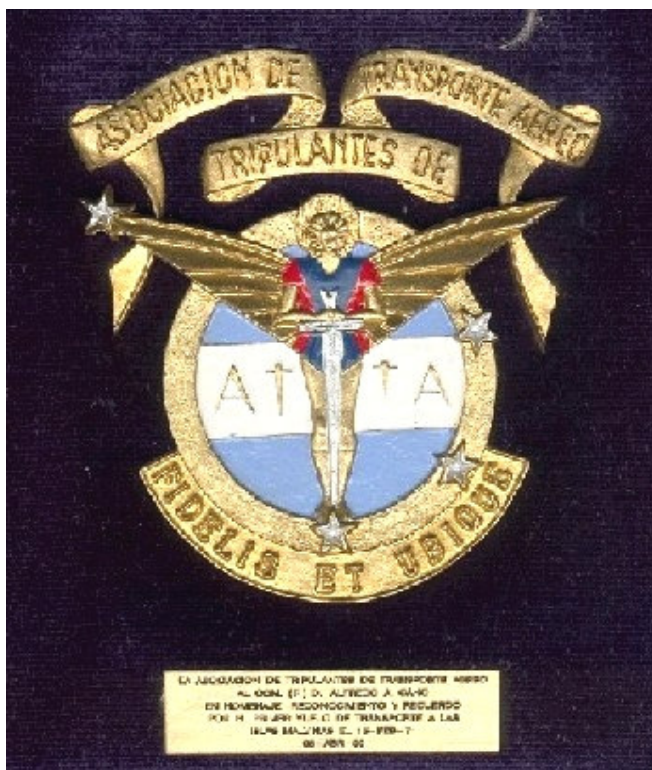
*En su segunda invernada antártica, participa como piloto del P-05 en el Vuelo del Vicecomodoro Mario Luis Olezza al Polo Sur, donde arriban con 2 aviones BEAVER DHC-2 (el P-05 y P-06 ) y un C-47 (el TA- 05 ) el 3 de noviembre de 1965 ( los aviones citados, se encuentran actualmente en el Museo Aeronáutico en Bs. As.). Recientemente por este vuelo ha sido distinguido por el Congreso de la Nación con el título de Expedicionario al Desierto Blanco.( **Para obtener datos, información histórica y detalles de la base Marambio y su actividad, recomendamos visitar el sitio [www.marambio.aq](http://www.marambio.aq)**)*

*Cuando el heroísmo forma parte del deber*

*A su retorno de la Antártida es destinado al "Primer Escuadrón de Búsqueda y Salvamento" de la Base Aérea Militar Tandil, donde adquiere la especialidad a bordo de los aviones HU-16B GRUMMAN ALBATROS, de la dotación.*

*Durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 1969 regresa a la Antártida como copiloto del DHC-6 Twin Otter T-85, para instruir a su Comandante en operaciones sobre nieve con esquíes. El 29 de octubre, habiendo cumplido su tarea de instructor y previo al aterrizaje inaugural de la pista de Marambio del Fokker TC - 77, despega como copiloto del TA- 05 - ya sin esquíes - en lo que sería el último vuelo antártico de este pequeño gigante*

*A bordo de un Grumman participa del primer vuelo "oficial" de nuestro país a las Islas Malvinas - hecho acaecido el 15 de febrero de 1971 - en el que deben proceder a la evacuación aeromédica de un habitante de las islas gravemente enfermo.*



*Esta especie de cuadro en relieve, magníficamente enmarcado y realizado en bronce sobre fondo de pana azul (que escaneamos del cuadro original por gentileza del Comodoro) constituye un testimonio y reconocimiento de la Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo.*

*De hecho, la placa contenida en la parte inferior reza: "La Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo al Com. (R) Alfredo A. Cano en homenaje, reconocimiento y recuerdo, por el primer vuelo de transporte a las Islas Malvinas el 15- Feb.-71*

**08-Abr-99"**

*Continuando su ascendente carrera, luego de dos años como cursante egresa de la Escuela de Guerra como Oficial del Estado Mayor, siendo destinado al Departamento Antártida y Malvinas. También retorna a su pasión - el pilotaje de aviones - y lo hace adaptándose a los aviones FOKKER 27.*

*En 1976 como comandante de una de estas aeronaves lleva a cabo exitosamente - también en las Malvinas y a pedido del gobernador Rex Hunt - una operación de Búsqueda y Rescate del sobreviviente de un avión DHC-2 del F.I.G.A.S. ( Servicio Aéreo Ínter isleño) accidentado en el mar. La tripulación fue agasajada por las autoridades británicas en agradecimiento.*

*En 1981, como comandante del KC-130 TC-70, gana para nuestro país el International Air Tattoo, competencia de Búsqueda y Salvamento organizada por Gran Bretaña sobre el Canal de la Mancha en la que intervienen 42 aviones de gran porte pertenecientes a Estados Unidos, a Europa y al Commonwealth*

*En 1982 con el grado de Vicecomodoro se desempeña como Jefe del Escuadrón Hércules dependiente del Grupo 1 de Transporte de la Primera Brigada Aérea. En ese cargo lo sorprende la llegada del conflicto de Malvinas.*

*En ese momento la cadena de mandos de la especialidad que nos ocupa, se integraba de la siguiente manera:*

*+ Jefe de la 1° Brigada Aérea: Brigadier Enrique Valenzuela*

*+ Jefe del Grupo I de Transporte Aéreo: Comodoro Jorge Martínez*

*+ Jefe de Operaciones de la 1° Brigada Aérea: Vicecomodoro Juan Daniel Paulik*

*+ Jefe de Grupo Técnico I: Comodoro Enzo Colls*

*+ Jefe de Escuadrón I C-130 Hércules: Vicecomodoro Alfredo A. Cano*

*+ El Grupo 1 de Transporte Aéreo está integrado por los C 130 Hércules, los Boeing 707, los Fokker F28 Fellowship, los Fokker FK 27 Friendship y los G-II Guaraní, además de por otros organismos terrestres tales como las Terminales de Pasajeros y de Cargas, Sala de Supervivencia y aerotransportados como el Equipo de Control de Combate empleado para operaciones de Asalto Aéreo y de abastecimiento aéreo.*

*El siguiente, es el Escudo identificador del Escuadrón Hércules*



*Cuando el Comodoro Cano comienza con su relato, tenemos la primera sorpresa del día. Nos dice: Nosotros - se refiere al Grupo 1 de Transporte Aéreo y al Organismo Operaciones de la 1° Brigada Aérea - sabíamos lo del desembarco en las Malvinas, sesenta días antes - o para ser más exactos - éste se produjo sesenta días después de que nos enteráramos.*

*Recibimos órdenes de acondicionar todos los aviones del Escuadrón para que estuvieran al 100% de su capacidad operativa y lista para entrar en acción cuando se lo requiriera, que podría ser a partir de ese día, en cualquier momento, aunque se suponía que no sería antes de mediados de año. Obviamente que esta situación debía mantenerse en el más absoluto secreto.*

*Para llevar adelante la tarea fue preciso, restringir transitoriamente la disponibilidad de los aviones (el Escuadrón Hércules estaba integrado por 9 máquinas; 7 C-130H de transporte y 2 KC-130 reabastecedores y con capacidad para operaciones de Búsqueda y Salvamento) para permitir que al iniciarse las operaciones hubiera la mayor cantidad en servicio. El objetivo fue logrado plenamente ya que durante el conflicto, y hasta el derribo del TC-63, se mantuvo permanentemente el número de 8 aviones en servicio.*

*Esta necesidad nos creó un verdadero intrínquilis con el Comando de Operaciones Aéreas, que vio resentida su labor normal, al no poder contar con la cantidad habitual de C-130 en servicio. No podían entender como era posible que todas las aeronaves fallaran casi simultáneamente.*

*Aprovechamos este "parate" en nuestras tareas para reorganizarnos y distribuir el personal de vuelo designando tripulaciones fijas. Normalmente las mismas son rotativas e integradas de acuerdo con la disponibilidad de personal, pero en situaciones especiales - y esta lo era - en que se requiere un rendimiento óptimo de las mismas, se prefiere el sistema que adoptamos pues, es el que asegura la mayor penetración de conocimiento y actitudes, en beneficio del logro de los objetivos.*

*Cabe destacar que una característica de la aviación de transporte, es que, con independencia del entorno en que se realicen, no interesa si las operaciones son de paz o de guerra: Siempre son iguales y por lo tanto no necesitábamos incrementar o variar nuestro adiestramiento. Para asegurar un estándar óptimo de las doce tripulaciones completas, colocamos los pilotos más experimentados con los copilotos que tenían menor experiencia y viceversa, es decir, copilotos "fogueados" con los comandantes más noveles.*

*Sabíamos ya, a mediados de marzo - por la información que se nos suministraba - que el operativo iba a ser por aterrizaje, es decir no contemplaba el lanzamiento de paracaidistas sino que se realizaría un desembarco previo por vía marítima para despejar y asegurar la pista de aterrizaje y luego, nuestra misión consistiría en el traslado de los elementos y el personal.*

*Con este dato fundamental nos abocamos a la planificación de un puente aéreo según la modalidad de "Vuelo en el corredor" (implica separar los aviones interviniendo mediante despegues cada treinta minutos y manteniendo en ruta una velocidad constante) Este método permite un flujo de aviones constante, ininterrumpido y sin demoras por saturación de tráfico en el aeropuerto de destino.*

*Precisamente esto era el cuello de botella de la operación, ya que la plataforma existente en ese momento en el aeropuerto de Malvinas, a duras penas permitía el estacionamiento de dos C-130 Hércules en forma simultánea. Este "modus operandi" contempla también el orden de traslado de los elementos de cada conjunto operativo en un orden preestablecido que facilite su puesta en servicio y disponibilidad en el menor tiempo posible.*

*# En la opinión personal de quien escribe esta nota, resulta evidente que la Junta Militar necesitaba una salida rápida al muy mal momento en que se encontraba inmersa y pienso que éste fue el detonante para que se decidiera adelantar para el 2 de abril el desembarco en las Malvinas, ya que se suponía - y de hecho ocurrió - que ello aflojaría la angustiante tensión interna y le otorgaría oxígeno al tambaleante gobierno Militar. ( El Comodoro ante nuestra pregunta al respecto, se abstiene de emitir ningún comentario, actitud que comprendemos y respetamos )*

*Retomando el hilo del relato, le pedimos que nos refiriera si posteriormente, se extendieron las dimensiones de la plataforma de la pista de Malvinas, de acuerdo a lo que teníamos entendido, a lo cual nos responde:*

*Si, hacia mucho se habían comprado unas planchas de aluminio para colocarlas en la Base Aérea Vicecomodoro Marambio, pero nunca se llevaron, luego se las usaron en Malvinas para hacer la pista provisoria hasta que se construyó la de asfalto, que como se recordará, se hizo en colaboración entre la Argentina y los Isleños y esas placas habían quedado ahí. Posteriormente - luego de la recuperación - se las utilizó para extender un poco la superficie de la plataforma de la pista.*

*El 2 de abril dado mi cargo de jefe de Escuadrón, me toca a mí integrar la tripulación del primer avión del Puente Aéreo que abriendo el corredor de 6 C- 130 y 3 FK-28 habría de aterrizar, una vez tomado el aeropuerto por las Fuerzas Militares Argentinas.*



*Esta fotografía que nos entregara el Comodoro Cano, muestra la tripulación que integraba el primer vuelo de Hércules que tocó tierra Malvinense el 2 de abril. Atrás, es visible en el avión, su matrícula: "Tango Charly 68" En ella vemos, de izquierda a derecha: El Comodoro Beltramone, el Vice Comodoro Cano, el Comodoro Mela, el S/O Ayudante Pajón, el S/O Ayudante Rydzick . lamentablemente, por ser esta una tripulación atípica, ya que no fue la "estable" en el desarrollo de las acciones, escapa a su memoria los nombres de los auxiliares de carga. Las graduaciones mencionadas son las que ostentaban los mencionados por entonces.*

Recuerdo que cuando lo hicimos, aún se estaba combatiendo en el poblado.

*En ese primer vuelo en nuestro avión, transportamos lo que podría decirse era el Estado Mayor del Ejército en Operaciones, más el GOE (Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea) y un jeep. En el resto de los aviones se transportaban el regimiento de Infantería 25 de Seineldín, con asiento en Colonia Sarmiento, con diversos pertrechos, en teoría, lo necesario para lo que se suponía era un "Touch and Go", (\*) lo que posteriormente cambiaría.*

*(\*)"Touch and Go" (Toco y me Voy) Expresión que se utilizó para definir el tipo de operación que supuestamente contemplaba: La toma de las Islas y luego el retiro del grueso de las tropas quedando en el lugar un reducido destacamento que actuaría a modo de reafirmación soberana en tanto, se encararían seriamente las negociaciones hartamente dilatadas por Gran Bretaña.*

*Cuando tres o cuatro días después el gobierno tomó la decisión política de permanecer en las Islas, hubo que trasladar ingentes cantidades de hombres, pertrechos que no podían ser transportados por vía marítima ya que había comenzado el bloqueo naval impuesto por Gran Bretaña. En estas circunstancias nos ayudó mucho tener tripulaciones fijas volando en aviones fijos a los que, como el caso del auto propio, les conocíamos todas las mañanas. Esto, además de*

*simplificar la ejecución de las tareas y optimizar la eficiencia operativa, fomenta una gran camaradería y espíritu de cuerpo indispensables en una guerra.*

*Los aviones despegaban del continente completos de carga y combustible por lo que el aterrizaje en la corta pista de Malvinas era bastante problemático; a pesar de que los fuertes vientos – siempre presentes- no ayudaban bastante. El retorno se hacía completamente vacío y con el mínimo de combustible operativo, porque se "ordeñaban" los tanques para darle el combustible a los helicópteros y aviones argentinos basados en Puerto Argentino y Goose Green. El Hércules tiene una autonomía de casi 20 horas y el vuelo redondo desde Comodoro Rivadavia y regreso al mismo lugar dura aproximadamente tres horas veinte. Dado que todos los aeródromos costeros quedan mucho mas cerca, cada uno de nuestros vuelos significaba una gran cantidad de combustible desembarcado. Esto sin contar que cada uno de los cuatro motores del C-130 tiene una potencia de 4200 SHP, contra menos de 1500 SHP de cualquiera de los motores de los otros aviones, generadores, etc. etc.*

*Volviendo al cambio de planes (quedarse en las Islas) se debió a que la ciudadanía reaccionó favorablemente. Sea cual fuere el motivo, eso se resolvió. Recuerdo que de inmediato nos abocamos al traslado de la artillería de campaña perteneciente a la Infantería de Marina desde la base de Comandante Espora, donde incluso aproveché para comer algo y dormir un poco, pues volábamos de manera ininterrumpida. inglés al aeropuerto de Puerto Argentino.*

*Nota del autor: Se dice que "Galtieri tomó esa decisión cuando vio la plaza de Mayo colmada de gente festejando y vivando por las Malvinas y debido a su escasa capacidad de entendimiento, lo asumió como un apoyo a su gestión".*

*El 30 de Abril se llevaron a cabo los últimos vuelos en tiempo de paz ya que habiendo arribado la flota británica al Teatro de Operaciones, el 1º de mayo a las 04.40 Hs iniciaron las acciones bélicas con el bombardeo de la pista de Puerto Argentino, que fue alcanzada por sólo una bomba.*

*Como dato curioso, le voy a contar lo siguiente. Resulta que en el año 1981, no recuerdo con exactitud el mes, creo que fue enero o febrero, Gran Bretaña organizó en el Canal de la Mancha, un concurso a nivel internacional de Búsqueda y Salvamento, del que participaron gran cantidad de países de Europa, del Commonwealth, de los EE.UU. que lo hizo con la Marina, la U.S.A.F, la Guardia Costera, etc. y los únicos sudamericanos, nosotros- para lo cual nos trasladamos con uno de los KC-130 Hércules (reabastecedores también equipado para tareas de Búsqueda y Salvamento). Se controlaban las actividades a desarrollarse mediante distintos radares estratégicamente ubicados, pero además en el avión volaba con nosotros un observador que actuaba de árbitro, el mismo era Inglés, no me acuerdo su nombre, incluso me saqué una foto con él, pero lo curioso es que este señor, fue el navegante del avión Vulcan que efectuó el primer bombardero sobre las islas el 1º de mayo de 1982, es decir un año después de los sucesos que les referí. A propósito, ese concurso lo ganamos nosotros los subdesarrollados de habla hispana, salimos súper primeros y les pasamos el trapo a todos.*

**Nota: El Navegante a que hace referencia el Comodoro, era el Capitán Gordon Graham.**

*Volviendo a lo que les estaba contando, hasta ese día habíamos volado alto, a partir del 1° de mayo debimos hacerlo bajo. Antes les mencioné que teníamos doce tripulaciones, ahora bien, en tanto nosotros nos dedicamos a hacer tranquilos vuelos de abastecimiento y traslados a las Islas, dos de estas tripulaciones efectuaban seguimiento y vigilancia de la flota enemiga que ya se encontraba en las cercanías e incluso habían atacado en las Georgias, con lo cual se daban dos circunstancias:*

*En tanto nosotros la habíamos pasado tranquilos, ellos se la pasaban "cortando clavos" pues no sabían si les iban a tirar o no. Por otra parte debido a esta tarea que desempeñaban no habían tenido oportunidad de aterrizar en Malvinas y si bien en alguna oportunidad lo habían hecho, ( casi todos con Fokker 27 ) lo era en la otra pista, además ahora estábamos en medio de una guerra y para rematarla teníamos la pista averiada. No olvidemos que el bombardeo del 1° de mayo produjo un cráter bastante interesante en un costado de la misma, ( el izquierdo ) dejando sólo operable el 50% de su ancho y había que encararlo muy bien , porque es cierto, el cráter abierto por la bomba fue tapado, pero, se le dejó un reborde de altura para que en las fotos aéreas que tomaban los ingleses pareciera inutilizada.*

*Además si por viento cruzado, muchas veces fuera de norma, y con el avión cargado "a full" nos "comíamos" ese borde, podíamos dañar severamente el tren de aterrizaje. En consecuencia era muy arriesgado para todos- y para ellos en primer lugar- mandarlos en esas circunstancias. Por consiguiente estas tripulaciones casi nunca aterrizaron en Malvinas. En alguna oportunidad se cambió el Comandante si la disponibilidad de tripulaciones no era la adecuada a la circunstancia operativa.*

*Por aquello de que el mando es una cuerda y no un elemento rígido que se puede empujar desde atrás, para trasladarla hay que llevarla personalmente: el "ANIMÉMONOS Y VAYAN " NO SIRVE" Por ello, previo a la iniciación de las operaciones, habíamos establecido con mi jefe directo el Com. Martínez que todas las tripulaciones de Hércules debían romper el bloqueo al menos una vez, empezando por mí. Esto me dio excelentes resultados en la guerra porque mis pilotos - que ni por asomo, querían ser menos que su jefe - competían (sanamente) conmigo y se apresuraban a presentarse como voluntarios antes que yo, cuando sabían de algún nuevo tipo de misión.*

*Si al principio de la guerra me hubieran dicho en que condiciones deberíamos volar a las Islas Malvinas, con toda seguridad hubiera respondido que estaban locos. ( Los primeros vuelos de guerra fueron diurnos, pero rápidamente la situación táctica nos obligó a volar de noche, excepto vuelos de lanzamiento de carga y de marcación de blancos). Pero si tan sólo diez días después de comenzado el bloqueo aéreo británico (y no se si no estoy presumiendo de "valiente" en el lapso mencionado) me hubieran exigido volar de acuerdo con lo dicho por el manual de vuelo táctico americano, seguramente lo hubiera mandado a freír churros con independencia de la jerarquía del dicente.*



*El primer vuelo a Malvinas luego del inicio de las hostilidades - ya habíamos intentado cuatro veces antes, y otras tantas tuvimos que abortar la misión porque fuimos detectados o se nos informaba de la presencia de PAC, Patrullas Aéreas de Combate en el área - nos estábamos aproximando a un punto específico que teníamos como referencia, donde se hacía un cambio de dirección y se entraba en la aproximación final hacia la pista. Navegábamos por estima, ya que encender el radar era ser detectados, lo hacíamos a 10 metros del agua y en medio de una niebla marina en la que a menudo perdíamos de vista el mar. De pronto se produjo un fenómeno que en la Antártida se da con frecuencia, se llama "cielo de mar" porque el mismo se refleja en las nubes, era de día y como decía, aparecimos de golpe en un claro con buena visibilidad - de unos 10 Km. - con techo de 20 a 30 metros. Mi copiloto barre con la vista, al igual que lo hacía yo, todo el panorama y me informa : "a la izquierda islas, al frente también ...a la derecha " **BARQUITOS**".*

*Fue una cosa de locos, no lo podía creer, era un enorme barco inglés, que en principio me pareció un portaaviones porque era chato (Resultó ser el Buque Logístico "Fear Less") y atrás, dos buques de guerra más, estos eran de menor tamaño, la verdad es que de no haber salido al claro muy posiblemente los hubiésemos llevado por delante porque veníamos volando a 10 metros del agua y el barco con su superestructura tenía sus buenos 30 metros. Se imaginan, 70 Toneladas a 500 Kilómetros por hora, creo que lo hubiésemos dado vuelta "como taza de caldo" como dicen los paisanos de Olavarría, mi pago.*

*A esa altura de vuelo -10 metros- aviones con 20 metros de ala como el C-130 deben efectuar "virajes de tranvía" es decir los cambios de dirección son "chatos" (con mucho timón y poca inclinación alar) lentos y abiertos para no inclinar demasiado el avión pues corríamos el riesgo en un descuido de clavar un plano en el agua y allí se terminaba todo. Pues bien, en esta oportunidad ascendí a unos 30 metros y metí un viraje escarpado por izquierda presentándole la panza del avión al buque para no acercarme a él y alejarme más rápidamente. Adentro del Hércules era un caos ya que nadie entendía nada; sólo los que íbamos en la cabina habíamos visto los buques y la verdad es que no hubo tiempo de avisar, así que todo el mundo estaba desparramado tomándose de donde podían y supongo que profiriendo insultos (solamente a un tarado se le ocurriría hacer una maniobra de este tipo) y a la vez mirando con angustia el plano izquierdo del avión que seguramente estaba muy, pero muy cerca del agua.*

*En estas condiciones es muy posible perder el dominio del aparato, ya que si baja sólo un poco la nariz del avión, el accidente es inevitable, eso se compensa quitándole potencia a los motores de arriba y entonces los de abajo "tiran" y mantienen el avión. Claro que estas mañas se aprenden cuando uno tiene 2.500 horas en Hércules y casi 10.000 de experiencia general.*

*¿La causa del viraje? El Comodoro Martínez que estaba en la cabina, pero sentado en mi valija de navegación y por lo tanto imposibilitado de ver afuera me preguntó "¿no será un cascote"? ¿Que cascote, mírelos! le dije yo y para que pudiera verlos continué con mi viraje haciendo un 360° que fue continuado con, esta vez sí, el pertinente viraje de escape. ¿Ahora los vio?, "en realidad no..." Bueno, no importa, igual nos vamos a la M.... Supongo que mi jefe, que había quedado del*

*lado de adentro del giro, estaría tratando de pararse y mirando el plano del avión. Nunca debí continuar ese viraje, fue una de las tantas estupideces de la guerra, pero la verdad es que me había dado tanta bronca la pregunta, que no lo pensé y actué por instinto.*

*Comencé a hacer todas las maniobras evasivas recomendadas para el caso, dominado por la horrible sensación que algo andaba muy mal...La voz del navegador resonó en mis auriculares: " El Rumbo....El Rumbo... y yo le digo:"¿que pasa con el rumbo?, que tiene rumbo 120° y debió poner 230°. Es decir me dirigía hacia la flota (de ahí mi sensación), pero estaba tan ocupado con hacer maniobras evasivas que no me fijé para donde iba. De cualquier manera zafamos y para ese entonces ya nos habíamos metido de nuevo en la "mufa" lo que nos otorgaba seguridad, pues no podían vernos y debido a la altura que llevábamos, por radar, no nos iban a poder localizar.*

*Esto que les cuento ocurrió el 2 de mayo. Lejos ya de la zona caliente, ascendimos para gastar menos combustible, ya que era, imperativo volver a Comodoro Rivadavia para dejar el JP1 ( combustible) sureño a los cazabombarderos, siempre en dirección al continente, veníamos sintonizando una radio uruguaya, que entraba con mucha potencia ( las argentinas habían disminuido su potencia exprofeso). De pronto escuchamos que habían hundido el Belgrano, estábamos lateral a la Isla de los Estados y divisamos unos barcos de guerra que se encontraban en una bahía muy cerca de la costa.*

*Se los veía claramente porque era un día radiante, totalmente despejado y sin smog, la visibilidad era perfecta. Recuerdo haber comentado,"Estos uruguayos, con tal de dar noticias macanean, seguro que uno de esos es el Belgrano". Yo no tenía ni idea del tamaño que tenía el Belgrano y pienso que esos barcos, si eran argentinos estaban allí tratando de evitar ataques de submarinos británicos.*

*Como dije, nuestro propósito en ese momento era dirigirnos a Comodoro Rivadavia, por lo que me comuniqué con la torre de Río Grande usando los indicativos que teníamos asignados, supongamos, "gato y perro", me preguntan cual sería ahora mi destino, que ruta iba a seguir y el nivel que iba a adoptar. Le confirmo todo y a los pocos segundos me llama, "gato, aquí perro" " adelante perro" y me dice "tiene un móvil aéreo no identificado con rumbo convergente" entonces yo le pido" perro confírmeme, velocidad y nivel" me contesta" velocidad 250 nudos nivel 80". Estaban rebajos, no había problema, yo pensaba, serán chilenos que están haciendo exploración, así que les contesto " bueno esta bien, avísenme si cambian velocidad o nivel". A los cinco minutos me dicen "bandidos - porque ya no eran móviles, ahora eran bandidos - bandidos aceleraron a 360 nudos y están ascendiendo". Me dice mi navegador: " pregúntele si son dos, que los tengo en el radar," le pregunto y me contesta que si y me dice medio socarronamente, "confirme temperamento a seguir,¿continúa ascendiendo?" Le contesto: " no, negativo, he puesto proa a esa, pero no voy a llegar, avísele a los chicos de la máscara" (refiriéndose a la caza interceptora) me contesta; "ya están por despegar", Yo pensaba, no van a llegar a tiempo pero por lo menos los van a bajar a éstos desgraciados. En tanto en el avión todo era tensión, vino a la cabina un auxiliar de carga y despacho*

*y se subió a un banquito que tiene el navegante para poder utilizar el sextante periscópico que tienen los Hércules en el techo de la cabina de pilotaje y con el cual se puede mirar para atrás. Simultáneamente, el navegador me informa: "Señor, han iniciado su curva de persecución y están maniobrando para colocarse en nuestra cola" Ahí comencé a hacer toda clase de maniobras evasivas, me imagino a mi pobre tripulante flameando colgado del periscopio.*

*En eso me llama la torre: "gato aquí perro" "Adelante" "Los móviles invirtieron rumbo y prosiguen su vuelo". Esta vez el tonito era más canchero y cachador, casi podía verlos reírse. ¿Que había pasado? que los móviles en cuestión era dos Súper Etendard de la Armada que estaban esperando en esa zona a un KC-130, para practicar el reabastecimiento en vuelo. Cuando nos detectaron a nosotros se vinieron pensando que era el Hércules en cuestión. Me imagino que los tipos estos habrán dicho, "que jodido debe ser esto, embocarle a las mangueras con un avión que se mueve así".*

*Nos reímos de buena gana con el relato que nos hacía el Comodoro y comentábamos que, era una anécdota muy graciosa. Claro, hoy, a la distancia y conociendo el desenlace, pero realmente en esos momentos debió ser terriblemente estresante.*

*Así fue que, finalmente regresamos y aterrizamos en Comodoro, ya habíamos realizado tres intentos sin poder concretar el arribo a las islas, el Comodoro Martínez subió luego al otro vuelo programado y con ese sí, pudieron llegar, no recuerdo si fue uno o dos días después. Deseo destacar muy especialmente que nuestro jefe, cada vez que la misión era peligrosa no perdía oportunidad de participar de la misma. Si no lo hizo más fue porque- ante la posibilidad cierta de ser derribado en caso de detección durante las misiones que se nos encomendaban - yo le decía: "Señor, déjese de joder y no vuele, no tiene que demostrarnos nada, ya es demasiado lujo para los ingleses que "bajen" al jefe de Escuadrón C-130 y ni le cuento lo que sería si lo hacen con el jefe del Grupo 1 de Transporte".*

*En una oportunidad se decidió el lanzamiento en paracaídas de material para abastecer la guarnición de Goose Green. Acción que llevó a cabo el hoy Brigadier Mayor (Ret.) Rubén O. Palazzi, por entonces Vicecomodoro, fue el día 19 de mayo, me esperó cuando llegué de un vuelo de relevo y al bajar en la escalerilla del avión me dijo: "Señor, tengo el honor de informarle que llevé a cabo el primer lanzamiento de abastecimientos en combate protagonizado por el Escuadrón Hércules". Entonces yo le contesté: Palazzi, tengo el honor y el deber de felicitarlo, pero además le voy a decir otra cosa, ¿por que no se va un poquito al C.....?, Tal la camaradería y la cordialidad que existía en el Escuadrón. Al otro día - el 20 - me tocó a mi realizar el otro lanzamiento (fueron dos nada más) en Bahía Fox. El 21 fue cuando se llenó el Canal San Carlos de buques ingleses.*

*Nosotros teníamos cinco tripulaciones fijas permanentemente en servicio, tres, en Comodoro Rivadavia con los Hércules de transporte, una en Santa Cruz con un KC-130 Tanquero para reabastecer a los A4C que operaban en San Julián y otra en Río Gallegos con el otro KC-130 para los A4B.*



***Un Tanquero Hércules KC 130 reabastece en vuelo a dos Cazabombarderos*** Para las tripulaciones que volaban a Malvinas, el régimen era el siguiente: Cinco días de vuelo de transporte a las Islas y luego tres días de operando en los Reabastecedores con asiento en Santa Cruz y/o Río Gallegos o en su defecto, esos tres días en vuelo desde la Base de El Palomar (Bs. As.) al interior del país, para finalizar luego el ciclo con dos días de descanso en sus hogares.

***En mi caso particular no aprovechaba demasiado ese descanso pues, debido posiblemente a mis responsabilidades como Jefe, no lograba desconectarme de las "andanzas" de mi Escuadrón. Con referencia a los vuelos que realizábamos a las Islas, nuestros horarios eran muy particulares, calculábamos la hora de partida, de acuerdo a la meteorología para estar al aterrizaje en Puerto Argentino aproximadamente entre las 19.30 y las 20 horas, porque comprobamos que era mas o menos el horario en que los ingleses se relajaban un poco después del estrés del día, en que debían permanecer en constante alerta por los ataques de la Fuerza Aérea, esto ocurría lógicamente porque nuestros aviones de combate no operaban de noche por no contar con la aviónica necesaria. De no poder concretar el vuelo en ese horario, debía posponerse para realizarlo de madrugada, entre las 3 y las 4 de la mañana, que era también un momento propicio, debido a que ya había finalizado el consabido cañoneo nocturno y era como que estos chicos aprovechaban para descansar un poco.***

***Aterrizar en Puerto Argentino en las condiciones en que lo hacíamos nosotros era realmente para poner los pelos de punta a cualquiera. Prácticamente nadie prendía las luces de los aviones, nos marcaban la pista con unas seis linternas comunes y eso era todo. Yo como ya estaba jovatón y un poco chicato prendía a último momento las luces de carreteo para poder ver un poco más y no "comerme" el cráter de la pista. Como decía uno de mis mecánicos; había que prepararse para el "aterrorizaje".***

***El procedimiento era llegar en el horario prefijado hasta el punto de aproximación inicial ubicado a 15' del arribo, con silencio de radio que era roto con una con una sola palabra (el indicativo asignado para la misión) gato, perro, pato o el que fuera.***

***El Centro de Información y Control (CIC) nos contestaba también con su indicativo; de esta forma sabíamos que estaban al tanto de nuestra presencia. Tres minutos antes del aterrizaje, en la frecuencia de la TWR, otra vez mencionábamos***

*nuestro indicativo y ellos nos daban dirección e intensidad de viento y presión de pista.*

*Ahí, aunque parezca mentira, teníamos que elevarnos un poco para entrar con cierto ángulo al aterrizaje. En una oportunidad recuerdo que había un viento impresionante de costado, que superaba en un 50% la máxima componente lateral aconsejada para el aterrizaje en el Hércules. La cosa es que después de todo lo que normalmente pasábamos en cada vuelo para llegar a la pista, no aterrizar por viento fuera de norma era de locos. Así que me jugué y aterricé, claro que "muñequando" el avión, compensando y aplicando todas las técnicas y mañas posibles. De ahí surgió lo del "aterrorizaje", término inventado por mi segundo mecánico el inefable "Viejo Aguirre"*

## ***El Castigo Inglés sobre el Aeropuerto de Malvinas***

*Algunas cifras detalladas a continuación, trazarán un panorama de la sacrificada vida de los defensores del Aeropuerto Malvinense ( Base Aérea Militar Malvinas) y de los integrantes de los distintos escalafones que cumplían servicios en el área.*

*Durante el transcurso de la campaña, sobre el perímetro del aeropuerto, cayeron algo más de 50 bombas de 1.000 Lbs. unas 150 de 500 Lbs. 16 del tipo especialmente diseñadas para destruir pistas de aterrizaje asfaltadas, y más de 1.000 impactos de proyectiles de artillería naval.*

*Esto da la pauta de la importancia que los británicos le otorgaban a este sector, considerado clave en el desempeño de las comunicaciones y reabastecimiento con el continente, por supuesto que lo era, habida cuenta que el método de abastecimiento naval - mucho más lento y detectable - había sido anulado totalmente por el bloqueo impuesto oportunamente y que derivara en la pérdida de varios buques de transporte mercantes, con la pérdida lamentable de numerosas vidas.*

*No obstante todo su esfuerzo y medios empeñados en la tarea, merced a la excelente labor de la artillería antiaérea presente en el lugar, y a la temeraria actitud de los pilotos del escuadrón de transporte Argentino, el aeropuerto Malvinas permaneció en servicio hasta el último día de la guerra.*

*Casi la totalidad de elementos transportados, bélicos, alimentos, correspondencia, personal etc. para el desempeño de las fuerzas acantonadas en Malvinas, como así también la evacuación de heridos, fue llevado a cabo por el Escuadrón Hércules y aparatos F28 pertenecientes a la Fuerza Aérea Argentina.*

*Los F28 y algún Electra, de la Aviación Naval, sólo efectuaron abastecimiento para sus medios operatorios en la Isla ( Batallón N° 5 y dotaciones varias menores), no fue sino, excepcionalmente, que en alguna oportunidad transportaron algún elemento para el ejército.(..)*

*Ah ! otra cosa que le voy a comentar es que como para nuestro jefe de grupo la antigüedad era un grado, todos los días las misiones comenzaban, siendo la primera para el más antiguo, con independencia de que la noche anterior hubiese sido tal vez el único de los tres comandantes en volar. Si luego surgía otra, sería para el segundo en antigüedad. Como lo normal eran dos misiones diarias ya que la situación táctica no permitía más que eso, normalmente el tercero zafaba.*

*Así fue que hubo tripulaciones como la del "Gallo" Noé la y la mía que terminamos con nueve misiones de combate y otras que sólo hicieron una por ser su comandante el más moderno de los tres. De todos modos, cuando de dar el ejemplo se trata, siempre es conveniente que el subalterno se pueda mirar en el espejo del superior. Autoridad moral, que le dicen....*

**P ) Comodoro: ¿nos puede contar algo de los BOEING 707 \*?\***



**BOEING 707**

*Avión de transporte de pasajeros y cometidos generales - Posee 4 turbinas Pratt & Whitney de 8.164 Kg. de empuje. Desarrolla una velocidad máxima de 1.000 Kms./h - La de crucero se ubica en los 880 Kms/h. Su autonomía es de 12.000 Kms. Pesa algo más de 60 Toneladas y admite una carga útil de 43 Toneladas.*

*Si, por supuesto, a los Boeing los mandaban para tratar de localizar y vigilar el avance de la flota inglesa que venía desde Ascensión. En verdad era arriesgado lo que hacían, volaban alto, - sobre las nubes - y utilizaban el radar meteorológico con que cuentan estas aeronaves, que es de excelente calidad, se ajusta hacia abajo la antena y se puede rastrear la superficie del mar. La primera vez que detectaron la flota, descendieron para poder verla. En el avión, viajaba gente de la marina para poder utilizar sus conocimientos sobre las naves. Desde el portaaviones de la flota enviaron un Sea Harrier que le formó al B 707 al costado levantando el plano para exhibir a modo disuasivo los letales misiles, desde las ventanillas del avión le tomaron fotos, luego se verían en los medios de difusión. En la segunda oportunidad que toman contacto con una parte de la flota se salvan de casualidad, pues accidentalmente el piloto ejecuta un viraje escarpado y en ese preciso instante un Sea Dart pasa debajo del plano del avión, es decir que les habían tirado, es*

*entonces que, en plena retirada, comienzan una serie de maniobras evasivas y es así que les disparan un total de seis misiles, sin que afortunadamente ninguno hiciera impacto en la máquina. Por suerte no había aviones en esa sección de la flota pues eran, al parecer, el grupo de fragatas que le daban protección- supuestamente, según se analizó más tarde - al QUEEN ELIZABETH - II ( sin confirmar )*

*La Fuerza Aérea se vio obligada a usar este tipo de aparato pues era el único de que disponía con suficiente autonomía y que no estaba afectado directamente a una misión en el área del Atlántico Sur. Tampoco la Armada dispone de aviones de esa autonomía, causa por la cual sus oficiales volaban como observadores en nuestros aviones.*

*Volviendo a los Hércules..... Le cuento que un día en Comodoro Rivadavia, viene el Comodoro Martínez y me dice; Fredy, - porque me llaman así - tiene que designar una tripulación para ir a Córdoba a volar un Hércules al que le han colocado dos lanzadores de bombas de Canberra (cargan seis bombas de 250 Kg. c/u) La idea es ir a atacar al Queen Elizabeth que viene con 5.000 infantes a bordo. Yo le contesto: Señor, creo que la idea no es muy brillante, porque si es así, vendrá con cinco o seis Fragatas de escolta, con lo cual resultará imposible atacarlo.*

*Desde ya le digo que esa - en mi modesta opinión - es una misión sin retorno. Como tengo en este momento la "mala suerte" de ser el jefe de Escuadrón, voy a ir yo porque no tengo más remedio, pero no puedo condenar a la muerte a mi tripulación, por tener ellos también, la "mala suerte" de ser precisamente "mi" tripulación, así que voy a ir con voluntarios, si es que los consigo. Ah, un pedido muy especial, el autor de la idea debe venir conmigo en el avión.*

*Cuando estábamos por ascender a la máquina que nos llevaría a Córdoba - un Cessna Citation de la Policía Federal - nos llega la orden de cancelar la ida a Córdoba. El Comodoro Martínez me comunica que "LOS TIGRES" se habían presentado como voluntarios y que ya estaban viajando rumbo a Córdoba, desde Buenos Aires, donde se encontraban de descanso. Ésta era una tripulación muy particular, por su abnegado espíritu de equipo, (usaban a modo de distintivo, bufandas del mismo color tejidas por sus esposas), se habían autodenominado "LOS TIGRES" y eran felices realizando misiones arriesgadas.*

*(Nota del Autor: Creemos que ésta, sería una tripulación de esas a las que, a sus integrantes, se los puede denominar como típicos "Locos de la Guerra,-" con todo respeto y cariño, claro está)*

*De todas maneras el ataque al Queen Elizabeth se descartó. Éste Hércules bombardero actuó en el sur y tuvo oportunidad de atacar a dos petroleros, uno de ellos - el Hércules precisamente, así se llamaba - recibió las bombas en su casco y si bien no explotaron tampoco se pudieron desactivar y debió ser hundido frente a las costas de Brasil. En su momento la Argentina había negado ser responsable de esos ataques pues no quería que trascendiera esa capacidad, pero hoy lo cuento porque luego fue blanqueado.*

*Cuando se puso realmente lindo - o muy feo - fue cuando se inventaron "los vuelos locos", así los llamábamos. Eran vuelos para marcación de blancos navales dando*

*sus coordenadas geográficas a los pilotos de nuestros cazabombarderos (CB), que las colocaban en su navegador inercial para que éste los llevara recto al blanco y en vuelo rasante para evitar la detección y alarma temprana. La experiencia de combate había demostrado que cuando los CB hacían virajes en proximidad de los buques, eran derribados fácilmente. ¡De ahí la necesidad de realizar estas misiones que ahorran vidas y material aéreo!*

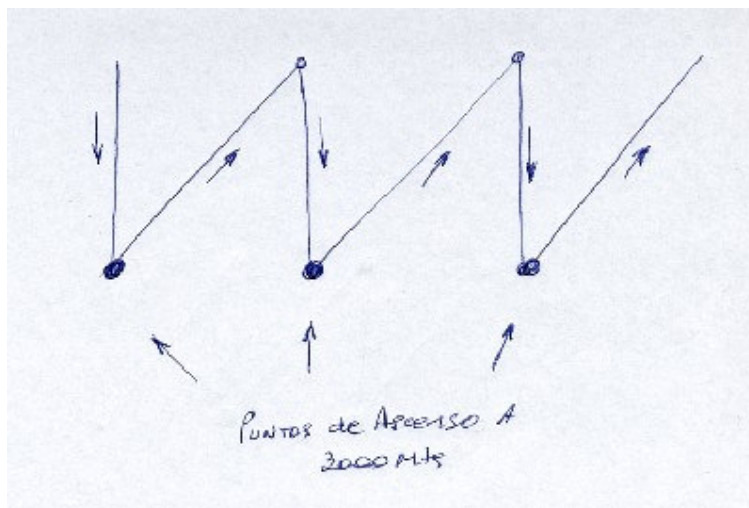
*Esta tarea requiere un equipamiento especial que le permite al avión explorador determinar, además de la posición, una serie de datos - por ejemplo tipo de radar enemigo y por consiguiente tipo de buque que lo porta - por el solo hecho de ser iluminado por un radar enemigo desde una distancia tal que lo mantenga fuera del alcance de los misiles mar/aire del enemigo. Lamentablemente este equipamiento no está en los C-130.*

*En realidad como ésta es una tarea netamente naval este equipamiento estaba en los Neptune, que eran obsoletos y salían frecuentemente de servicio, también estaba en los Bandeirantes - de reciente adquisición por ese entonces - pero sólo los utilizaban para darles seguridad a sus FK- 28 que hicieron algunos vuelos de guerra a Malvinas.*

*El 25 de mayo la Fuerza Aérea Sur (FAS) festejó el día patrio con una serie de exitosos ataques a la flota enemiga y mi tripulación y yo acabábamos de llegar de descanso a Buenos Aires esa mañana. Alrededor de las siete de la tarde me avisan de Palomar que hay que llevar un avión de recambio a CRV ( Ciudad de Comodoro Rivadavia ) no hay tripulación. Le ordeno al POTA que cite a la mía para despegue a las 23:00 (para tener tiempo de compartir la mesa familiar) y que les comunique que el vuelo es con regreso inmediato en el avión averiado. Casi una hora después del despegue me ordenan del POTA probar bien el radar de abordó y al arribo a Comodoro, ponerme a disposición del jefe del Grupo de Exploración y Reconocimiento Aéreo. ¡Nuestro vuelo de paseo se había convertido en vuelo de guerra!*

*Luego del arribo y previo al despegue, ronda de mate mediante y teniendo muy en cuenta la experiencia acumulada por las tripulaciones de B707, habíamos planificado y discutido la mejor forma de ejecutar el vuelo ordenado que consistía en ejecutar recorridos prefijados haciendo un dibujo de "diente de perro".*





***Croquis en que se grafica el derrotero que debían seguir los Hércules, sobre un área predesignada en que se presuponía la existencia de buques enemigos***

La operación era supervisada por la FAS y por el CIC MLV ( Centro de Información y Control de Malvinas ) que informaba "al aire" la posición de las PAC enemigas.

***El esquema a ejecutar consistía en ascender y descender manteniendo un rumbo fijo que era cambiado a baja altura para evitar la detección radar durante el viraje.***

***En caso de que fuéramos iluminados en el ascenso por un radar (luz de IFF encendida intermitentemente si este es de área o fija si es de tiro), encendíamos nuestro radar para determinar azimuth y distancia relativa al eco detectado, se congelaban en los dos navegadores inerciales las coordenadas propias y con todo apagado se descendía para desaparecer del radar enemigo.***

***Esto debía ser hecho en menos de dos minutos que es el tiempo que tarda el sistema de misiles SEA DART en predecir la posición en que se encontrará el blanco y disparar el misil. De ahí la importancia de casi invertir el rumbo al llegar a los 200 metros, evitando así la posibilidad de espoletas magnéticas y calóricas. Hasta aquí la cosa era relativamente simple, pero "lo gracioso del asunto", era que debíamos llevar a cabo una segunda "aparición en cámara " para confirmar la detección, es decir volver a subir y detectar el objetivo desde otra posición para comparar, triangular y confirmar. Esto alborotaba el avispero pues los ingleses sabían que tras cartón venía el mazazo de los CB ( Cazabombarderos ) y entonces hacían lo posible por ubicarnos y derribarnos con sus PAC.***

***Esta información debía ser transmitida de inmediato al Comando de la FAS que ordenaba el despegue de los CB atacantes y cuando estos estaban a 15 minutos del blanco el explorador (es decir nosotros) debíamos confirmar por última vez la posición del blanco y transmitirla a un avión retransmisor que volaba a más de 10.000 metros fuera de las islas. Este avión estaba comunicado con nosotros, con los CB, con la FAS y con el CIC MLV, por lo que su papel era de fundamental importancia.***

*El 26 de mayo por la mañana mi tripulación y yo ejecutamos la primera de estas misiones. Como corresponde a hombres de honor, los autores de la idea (ex - pilotos de C-130 y asignados al GERA - Grupo Escuadrón de Reconocimiento Aéreo) estaban a bordo de nuestro avión. Llegamos a la zona asignada – desembocadura norte del Canal San Carlos - volando rasante para no ser detectados; en el punto prefijado con el IFF (Sistema electrónico de Identificación, amigo/enemigo) encendido, rumbo 090° y dos nudos por debajo de la velocidad de "nunca exceder" ascendimos a 3000 metros casi verticalmente y colgados de los motores en alrededor de un minuto (con el rango normal de ascenso del avión se tardan tres minutos) efectuamos tres barridos de radar en procura de detectar posibles blancos, e inmediatamente, manteniendo el rumbo 090, nos zambullimos también verticalmente hasta los 600 pies (200 metros) en que, moderando el descenso, cambiamos el rumbo a 315° alejamiento rasante, cambio de rumbo a 090° en el punto prefijado y a recomenzar la tarea. Según el CIC MLV no había más que una PAC que luego de haber recorrido el Canal San Carlos y escasos de combustible había puesto rumbo a la flota.*

*En el segundo ascenso (a 25 Km. del primero) al pasar por los 3.500 pies (1.100 metros aproximadamente) nuestro IFF se encendió fijo indicando que habíamos sido adquiridos por un radar de tiro. Bruscamente reduje los aceleradores al mínimo de vuelo, nivelé el avión, congelamos la posición en nuestros inerciales, el navegador fijó el blanco en azimut y distancia y de inmediato clavé la nariz del avión rezando para que no hubiera habido tiempo de lanzarnos un misil o más ya que nos encontrábamos en el rango de alcance de los mismos. Inmediatamente apagamos los equipos y como debíamos ascender nuevamente para confirmar la posición, le pedí a mi navegante que nos alejara a más de 60 Km. que era el alcance máximo de los misiles Sea Dart. El CIC MLV nos informó que dos PAC (cuatro aviones) habían entrado en su radar a 170 Km. al este de Puerto Argentino y que se dirigían a nuestra posición.*

*El navegador me fue dando los rumbos a poner (tal vez por la experiencia de nuestro primer vuelo de guerra) y cuando me cantó nuevamente R 090° y ascenso, a mi me pareció poco tiempo de alejamiento, pero obedecí la orden porque no estaba en las mejores condiciones mentales y de concentración como para discutir - así es que cuando comenzamos a subir la luz de nuestro IFF quedó fija de inmediato, encendemos el radar y los blancos estaban allí, en el área prevista pero, ¡a 30 Kms.! Es decir terroríficamente dentro del área de cobertura de sus misiles y detectados por un radar de tiro. Picamos violentamente tratando de disminuir nuestra velocidad y otra vez rogando que el enemigo no hubiera contado con el tiempo suficiente como para dispararnos. De hecho fue así, pero en su lugar largaron cuatro PAC de Harrier más, lo que nos refería el radar de Puerto Argentino, nos decían que todas convergían hacia la zona en que nos habían detectado y abriéndose como los rayos de una rueda de bicicleta en dirección al continente, para asegurarse que nos detectarían visualmente. De inmediato informamos a la FAS que ordenó enseguida el despegue de dos escuadrillas de Sky Hawk de Río Gallegos. A nosotros nos restaba evadir al enemigo y cuando fuera oportuno, efectuar la última confirmación de posición.*

*A mi se me ocurrió algo que creo que nos salvó, invertí el rumbo y me dirigí - siempre a ras del agua - en dirección a la flota, confiando en alejarme de la zona*

*en que nos buscarían, afortunadamente, dio resultado. Cuando el CIC nos informó que habían sobrepasado con rumbo oeste la desembocadura del San Carlos reduje la velocidad y puse rumbo norte hasta que los Harrier regresaron a la flota. Nosotros pusimos rumbo a las Sebaldes (son un grupo de pequeños islotes que están al oeste de la Gran Malvina) donde tomamos mate hasta que los CB estuvieron próximos, confirmamos una vez más la posición. Los ingleses - con escaso "Fair Play"- utilizaban el*



*Buque Hospital HMS UGANDA Utilizado por los británicos en reiteradas oportunidades como "piquete de radar" aprovechando sus excelentes equipos, para vigilar el tráfico aéreo argentino en la zona de guerra.*

como piquete de radar, éste resultó ser el "eco grande" por supuesto que no lo bombardearon. Lo hacían seguido y les pasó en dos oportunidades más, a otra tripulación que realizaba la misma tarea.

*Nota: En esto de utilizar algún buque hospital o similar para fines "non santos" es recurrente en la marina británica, baste recordar los casos del "Lusitania" y el gemelo del "Titanic" el "Britanic" este último era buque hospital y resultó hundido en confusa situación, se mencionó que había sido atacado por un submarino o que había chocado con una mina, pero, en cualesquiera de ambas hubiera resultado insuficiente el poder de destrucción del elemento para producir su naufragio y menos aún en el tiempo record en que ocurrió, atento a la circunstancia de que, después del naufragio del Titanic (estando el Britanic en construcción) se habían mejorado considerablemente las condiciones de seguridad. Las distintas versiones de las investigaciones que se realizaron sobre este hecho, apoyan la hipótesis de que este naufragio fue debido a la explosión que se registró dentro del buque (de adentro hacia afuera) lo que apoya la hipótesis nada descabellada de que estaba siendo utilizado para transportar material bélico.*

*En circunstancias como la descripta, cuando este tipo de misión se realizaba por sexta vez en pocos días, el TC-63 es detectado por un radar colocado en las Sebaldes y derribado por una PAC, mediante el impacto de un misil SideWinder y por el poco caballeresco e innecesario (ya que con fuego en el ala derecha el avión estaba condenado) remate con los cañones de los Sea Harrier, quitándoles la*

***oportunidad de vivir a sus tripulantes. Como Ud sabe, ese tipo de tarea no está en la doctrina de la FAA.***



***Magnífica ilustración que muestra en detalle el ataque de los Sea Harriers al C130***

***La misma fue gentilmente cedida por el S/O Mayor(R)FAA Juan Carlos Luján, (a quien mucho agradecemos) y cuyo sitio Web dedicado a la histórica base Marambio, invitamos a visitar en [www.marambio.aq](http://www.marambio.aq).***

***Ordenada una misión la tripulación tomaba conocimiento y previo al despegue el comandante de aeronave daba a tripulación y pasajeros (si el vuelo los incluía) las instrucciones finales, tanto en lo que hacía al comportamiento durante el vuelo según el tipo de carga como el que hacer en caso de emergencia o de observar disparos de misiles (de noche es factible observar su lanzamiento por la llamarada que producen).***

***Dado que mi "tara" eran los misiles de las fragatas, todas las alocuciones a mi tripulación y pasajeros terminaban con un "Señores, que Dios nos de suerte y muy atentos a fogonazo". Aquella noche transportábamos tres misiles Exocet MM 38( mar-mar) para dos lanzadores, desmontados de una fragata fuera de servicio que, casualmente, habíamos llevado nosotros en un vuelo previo. Como de costumbre di las instrucciones finalizando con el consabido "atento a fogonazo", mientras embarcábamos, uno de mis pasajeros me llevó aparte y me dijo:***

***"Señor, yo ya intenté llegar dos veces para tratar de arreglar el radar del Roland y espero que Ud tenga suerte y podamos aterrizar. Si pienso como iremos, no subo, así que si me permite, trataré de dormir imaginando que voy a Paris en un vuelo de***

*línea." Ahí nomás le dije; No lo dude y como se ha ganado el derecho de viajar cómodo, venga a la cabina de pilotaje...*

*La ida fue normal y sin otro sobresalto que el viento cruzado para el aterrizaje.*

*Despegamos con 26 heridos graves, llegados al agua nos "pegamos" a ella y mientras rezaba para no tropezar con ningún buque, aceleré para salir de la "zona peligrosa" cuanto antes*

*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, por lo que yo normalmente era reactivo a ello, accediendo cuando mi "compañerito" navegador y algún otro tripulante insistían demasiado....Esa noche no fue la excepción. Yo quería tomar unos mates (ventajas de ser "transportero") para combatir la sequedad de mi lengua (única manifestación de miedo que no pude dominar) y los otros querían quedarse tranquilos para disfrutarlos.*

*Conviene aquí comentar que nuestra anterior misión de combate había sido la de marcación de blancos ya comentada largamente.*

*Como nuestro manejo abordó era bastante democrático accedí, subiendo bruscamente a 200 metros mientras el copiloto encendía el IFF y el navegador el radar. Quince segundos después, mientras aún trataba de nivelar el avión, sonó en los auriculares de la tripulación la voz del navegador, que con tono de urgencia, ordenaba ¡ABAJO, ABAJO!....*

*Mis reflejos condicionados actuaron de inmediato (¡¡¡MAL!!!), ya que sin pensar 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 nuevamente. La "patinada" (el avión sigue descendiendo en actitud de ascenso) nos llevó casi a tocar el agua, salvando nuestras vidas gracias a la ayuda de Dios. Aparentemente el buque, que nos fijó con su radar de tiro según lo acusado por nuestro IFF, era un "piquete radar" que desde esa posición controlaría como "alarma temprana" al día siguiente, el arribo de nuestros aviones de combate procedentes de Río Grande, Gallegos y San Julián. Si nos hubiésemos "comido" el agua, nuestra desaparición hubiera sido uno de los grandes misterios de la guerra, pero.... ¡SOLO FUE UN SUSTO!*

*Éste vuelo, de haber ocurrido el accidente del que zafamos por muy poco, hubiera pasado a formar parte de los misterios de la guerra, ya que se estaría ante la inexplicable desaparición de un avión que no se había reportado en emergencia ni había sido detectado ni atacado por el enemigo. Se lo hubiese clasificado, pienso yo, como posible accidente operacional. Y de hecho, lo hubiese sido.*

*También me tocó vivir una circunstancia especialísima un día que estábamos volando con un KC-130 Tanquero, reabasteciendo en vuelo a los Sky Hawk. Fue el 8 de junio, la Fuerza Aérea se había empeñado atacando con singular éxito en Bahía Agradable. Quizá, en la más desafortunada misión llevada acabo ese día, una de las escuadrillas de Sky Hawk (cuatro aparatos) fueron emboscados por*

*unas patrullas de Harrier y tres de ellos fueron derribados, muriendo lamentablemente sus pilotos, el cuarto logra huir, era el Teniente Sánchez, pero su avión se encontraba literalmente "cosido" a balazos, era un colador volando. El combustible se perdía rápidamente por los orificios de los tanques suplementarios, pero la prioridad del piloto era, salir de la zona del enemigo. Cuando pasaba sobre la Isla Gran Malvina, viendo que sus liquidómetros (marcadores de combustible) bajaban alarmantemente, comenzó a llamar para saber la ubicación del pesquero que supuestamente debía estar a mitad de camino entre MLV y el continente, ya que su intención era eyectarse en la vertical del mismo pues no deseaba caer prisionero de los británicos.*

*Conociendo por nuestro radar que tal buque no existía puse rumbo a MLV, ya que cumpliendo la misión ordenada estábamos recostados sobre el continente fuera de la zona "caliente", y le pregunte por su posición. Me dijo que la ignoraba, le pedí que la leyera en su navegador inercial y me contestó "no tengo soy estándar" (\*)*

*Le dije que se quedara tranquilo, que estábamos volando a su encuentro y ascendiendo para 9.000 metros que me dijera que autonomía calculaba tener, si tenía contacto visual con las Islas, velocidad indicada y nivel que estaba cruzando. Me contestó que como máximo de 15 a 20 minutos y que luego debería eyectarse.*

*Con una confianza que no sentía me escuché decirle. Quédese tranquilo que mientras esta "chancha" ( cariñoso apodo con que se identificaba a los aviones reabastecedores ) esté en el aire en el único lugar donde se bañará es en el Casino de Oficiales. Como estelábamos ( \* ) como el viejo avioncito de Safac luego de un tiempo que pareció una eternidad, quiso Dios que nos viera y se pudiera acoplar con la manguera, a todo esto nos habíamos acercado peligrosamente a las Islas pero la situación valía la pena.*

*(\*) "Estelar" fenómeno que debido a las distintas condiciones de las capas atmosféricas produce condensación de humedad que muestra las salidas de escape y/o turbinas con unas extensas lenguas de vapor.*

*Con Gallegos a la vista y FL 300 se desenganchó y se dirigió al aterrizaje, cuando llegó al estacionamiento no necesito parar el motor, éste se detuvo por falta de combustible.*



*En esta foto que nos mostraba el Comodoro - y que fue tomada por personal de la base apostado en tierra - se puede ver el avión del Teniente Sánchez, que una vez desenganchado de la manguera de abastecimiento del Hércules, se dirige al aterrizaje. Se aprecia también la terrible pérdida de combustible a la que hacíamos referencia.*

. Esta anécdota está relatada con detalle en el libro que publicó el Capitán Carballo (Dios y Los Halcones)

*(\*)Nota de nuestra parte: cuando el piloto refiere su condición de estándar, significa que su aparato carecía de instrumental de vuelo adicional reservado sólo para jefes de escuadrilla y de sección, responsables operativos de efectuar la navegación. Esta circunstancia de quedar como único sobreviviente de su escuadrilla, constituyó sin dudas, un caso prácticamente insólito y no previsto.*

*A todo esto, con el combustible que tuvimos que pasarle al A4 nos quedamos nosotros con lo justo para llegar a la Base, pero para completar un día "normal" se presentaron dos dificultades más. Cuando iniciamos el descenso y retrajimos las mangueras comprobamos que debido a la gran cantidad de tiempo que estuvimos transfiriendo combustible con 50 grados bajo cero de aire exterior perdíamos combustible por las juntas del sistema de trasvase y corríamos serio riesgo de incendio. Hice deslizar el avión mientras descendíamos para alejar el combustible de los escapes y no tener que detener los motores de la banda izquierda. Afortunadamente cuando se descongeló el sistema superamos el problema. Contentos porque había llegado el relevo y el FK-28 nos estaba esperando para llevarnos a Bs. As de descanso, iniciamos nuestras listas de chequeo para el aterrizaje. Para nuestra sorpresa y desventura el tren de nariz permanecía obstinadamente trabado arriba pese a nuestros esfuerzos en contrario. Finalmente bajó y pudimos descender, cuando se lo revisó se comprobó que el problema era debido a fallas de hidráulica por contaminación del líquido con agua llegada al sistema solo Dios sabe como y congelada por las bajas temperaturas. Estacionamos al lado del Fokker, bajamos nuestros bártulos y a la pasada le entregamos nuestro avión a nuestro relevo, culminando así nuestra participación en lo que los británicos denominaron "El día mas negro de la Flota".*

*El 16 de junio nos encontrábamos, mi tripulación y yo, almorzando en el Casino de Oficiales de la base de Comodoro Rivadavia y a la espera de empezar el repliegue de las unidades de combate a sus lugares de asiento natural. De pronto se acerca a nuestra mesa un joven oficial con buzo de vuelo y me pide hablar conmigo en privado. Me paro y vamos al hall de entrada, allí me dice "Señor, Ud. no me conoce, yo soy el Teniente Sánchez, el piloto que Ud. salvó cuando me fue a buscar a las Islas. Quiero entregarle algo que para mi, es lo más valioso que poseo en este momento y que me acompañó en toda la guerra", y se quitó un rosario que llevaba al cuello y me lo entregó, diciéndome; "Señor Ud. es mi papá." Esa fue la única vez que no pude controlar las lágrimas y desde aquel entonces ese rosario ocupa un sitio de honor en la oficina principal del Escuadrón C-130 Hércules. Un par de años después, tuve el honor de asistir con mi esposa a la boda de este muchacho, quien me invitó especialmente.*

- 0 - 0 - 0 -

*Esta extensísima charla, que reproducimos en gran parte, fue jugosamente "salpicada" de anécdotas, relatos y situaciones que no podemos publicar por razones obvias ya que fueron referidas exclusivamente "Off The Record" y que su transcripción significaría una falta de respeto y de ética para con nuestro amigo el Comodoro Cano, a quien sinceramente consideramos como un pedazo de historia viviente de la Gesta del Atlántico Sur. Sabemos que no podemos transmitir ni reflejar en este trabajo, toda la rica e intensa personalidad de nuestro entrevistado, un HÉROE de Malvinas, que cuenta sus hazañas y proezas con la naturalidad y sencillez de aquel que asume que eran cosas que había que hacer y que solamente por imperio de las circunstancias, él fue uno de los elegidos y nada más.*

*Muchísimas gracias al Señor Comodoro Cano, (a quien podemos apreciar en las fotos de esta página, en su escritorio) no tan sólo por la entrevista que nos otorgara, sino y fundamentalmente por ser uno de nuestros HÉROES que, desde el silencio y la - para el público en general - ignorada y sacrificada labor realizada, contribuyera a llevar adelante la monumental tarea que demandó el conflicto de Malvinas, permitiendo que los pilotos de combate - los muchachitos de la película - pudieran obtener los resonantes éxitos conocidos y ser a su vez, parte integrante de ese cordón umbilical que significó el corredor aéreo que impusiera el glorioso*

### ***"Escuadrón Hércules"***

*Algo que el Comodoro obvió mencionarnos, es el hecho de que le fuera otorgada la medalla "La Nación Argentina al Valor en Combate".*

*Oscar Lombas - Web Master*



**ALGUNOS DATOS INTERESANTES:**

*El Escuadrón de Transporte Aéreo nace en 1946, con la matrícula "Tango" ( T ) En ese momento contaban con aparatos Vickers Viking. Paulatinamente se fueron incorporando Douglas DC-3, los DC-4, Bristol 170 y De Havillan 104 . Más tarde se incorporarían los Guaraní I y II de fabricación nacional. A mediados de los sesenta se incorporan poco a poco los Hércules C130, los F-27 y los DH 6 Twin Otter. A mediados de los setenta entran en servicio los F-28 y a principio de los ochenta los Boeing 707 y los Lear Jets.*

*Según los registros consultados el Escuadrón Hércules realizó un total de 60*



*vuelos, en ellos se incluyen los de exploración y marcación de blancos (6) y los de abastecimiento aéreo (2) .*

*Cuando el heroísmo forma parte del deber*

***Transportaron a las Islas casi 450 Toneladas de todo tipo de pertrechos y suministros y los tanqueros permitieron el reabastecimiento de una cifra cercana a los 300 aviones.***

***En total los aparatos pertenecientes al Escuadrón de transporte Aéreo de la FAA volaron durante el conflicto 6.639 horas.-***

***Datos Oficiales suministrados por la Fuerza Aérea Argentina. Mar del Plata. Área RRPP y P.***