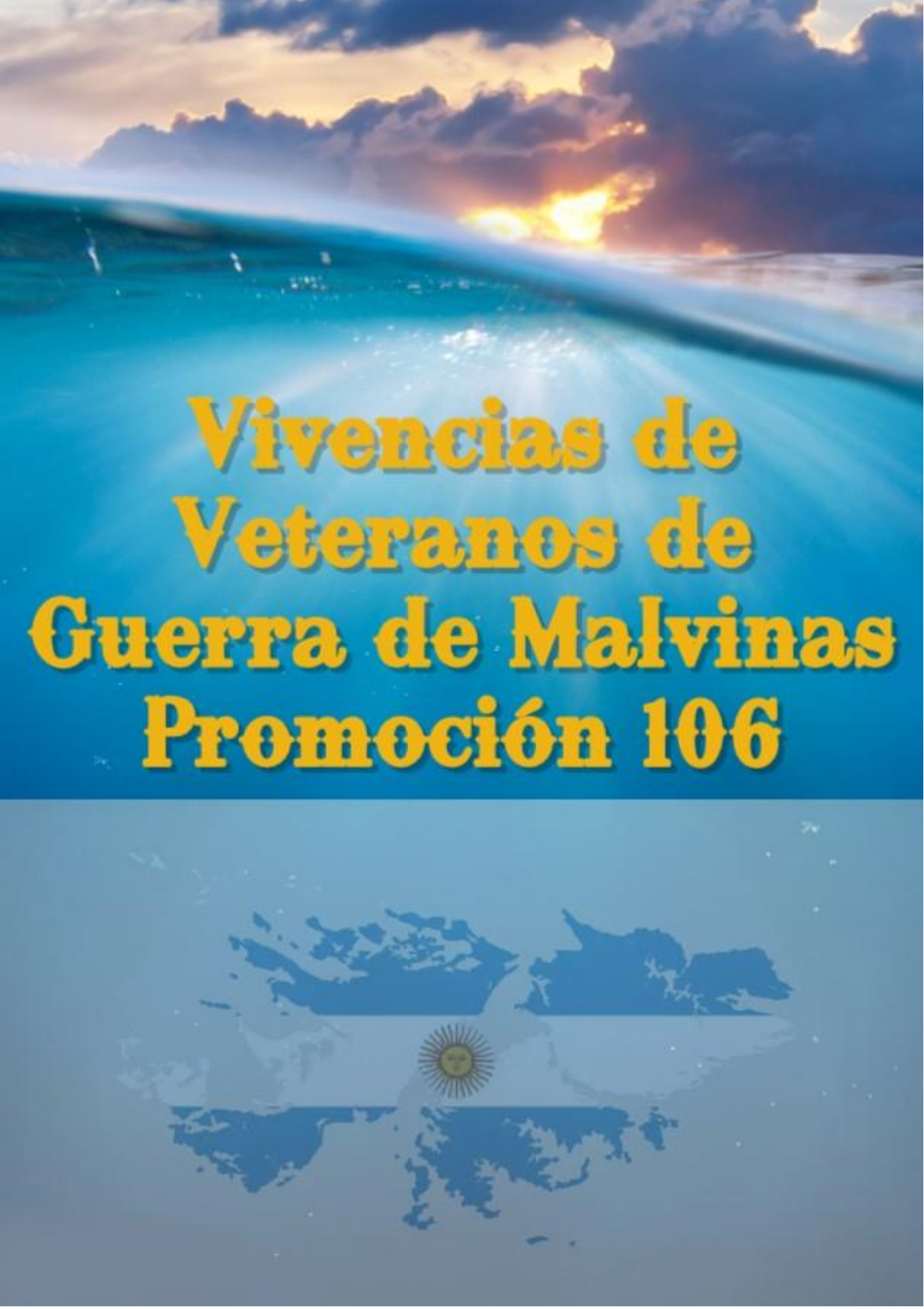


A vibrant sunset scene with a bright sun partially obscured by dark, dramatic clouds. The sun's rays create a shimmering path across the deep blue ocean waves. The overall mood is serene yet powerful.

Vivencias de Veteranos de Guerra de Malvinas Promoción 106



Vivencias de Veteranos de Malvinas de la Promoción 106

Instituto de Publicaciones Navales



ÍNDICE

Reflexiones iniciales

Teniente de Navío (R.E) Pablo A. de Diego

Reflexiones de un náufrago

Contraalmirante VGM (RE) Carlos Castro Madero

A bordo del ARA “Piedrabuena”

Capitán de Navío VGM (R.E) Osvaldo Martinetti

Maniobra

Relatos

El hombre verde

El radiograbador

Las fotos

El maletín

Álvaro

Felipe Gallo

Desde el presente

Destructor ARA “Bouchard ”

Agenda de travesía

Capitán de Navío VGM (R.E) Miguel Gardiner

Marzo de 1982

Viernes 29 de marzo (Día D-4)

Sábado 30 de marzo (Día D-3)

Domingo 31 de marzo (Día D-2)

Lunes 01 de abril (Día D-1)

Martes 02 de abril (Día D)

Miércoles 03 de abril (Día D+1)

Abril de 1982

Jueves 29 de abril

Viernes 30 de abril

Sábado 01 de mayo (la noche más larga)

Domingo 02 de mayo (el peor día)

Lunes 03 de mayo (la peor parte de toda guerra)

Martes 04 de mayo

Miércoles 05 de mayo

Estadía en Ushuaia

Viernes 14 de mayo

Sábado 15 de mayo

Domingo 16 de mayo (la noche de las granadas)

Mayo/junio

Regreso sin gloria

Submarino A.R.A. “San Luis”

Teniente de Navío VGM (R.E) Luis Seghezzi (†)

Isla Borbón – Encuentro con mi atacante

Capitán de Navío VGM (R.E) Daniel Manzella

¿Cómo se organizó la Base Borbón?

La Base y los Kelpers

El bautismo de fuego

¿Cómo se resolvió la situación?

Aviadores sin aviones ¿Qué pasó el 15 de mayo?

Apoyo al ataque del destructor *HMS Coventry*

¿Se vivía con la misma intensidad la guerra desde tierra?

Final anticipado de la guerra

La hermandad del aire

*Al agua con el helicóptero *Sea Lynx**

Teniente de Navío VGM (R.E) Pablo Loubet

*Casi un nuevo accidente con helicóptero *Sea Lynx**

Rescate en Puerto Argentino

Capitán de Navío VGM (R.E) Miguel Fajre

Experiencias vividas durante el conflicto del Atlántico Sur

Teniente de Navío I.M. VGM (R.E) Juan Carlos Martinelli

Planeamiento

El Embarco

La travesía

Desembarco y conquista de la cabecera de playa

Fin de la operación

Regreso a la Unidad

Bibliografía Complementaria

1ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros

Capitán de Corbeta VGM (R.E) Eduardo ESCRIBANA

Vuelos de reconocimiento fotográfico sobre Malvinas

Capitán de Fragata VGM (R.E) Guillermo Méndez

Vuelos fotográficos

Vivencias en Puerto Argentino

Experiencia a bordo de un pesquero

Capitán de Navío VGM (R.E) Alberto Tarazona

Llegada a Mar del Plata

Comenzando el alistamiento

La zarpada

Rumbo al área de operaciones

Epílogo

Contraalmirante (RS) Raúl Francisco Viñas

VIVENCIAS, este anecdotario de un grupo de Veteranos de Malvinas de la Promoción 106 de la Escuela Naval de la Armada Argentina, constituye una obra de carácter significativo para mantener vivo el recuerdo de uno de los pocos intereses nacionales que, desde muy pequeños, nuestras maestras se ocuparon de mantener vigentes entre nosotros, los argentinos.

En un sinnúmero de oportunidades hemos recibido comentarios acerca de la poca difusión de la Gesta de Malvinas y el poco conocimiento de tantos hechos llevados adelante por héroes anónimos, argentinos de ley, que no dudaron ante el llamado de la Patria.

Ninguno de los autores se jacta ni ha jactado de ser un héroe, pero en sus breves escritos, dejan entrever el accionar de Marinos que no cedieron ante la adversidad, el frío, la incertidumbre, solo apoyados entre sí por un alto espíritu de Cuerpo.

Es nuestro deseo que esta obra estimule y desafíe a otros protagonistas a transformarse, por un momento, en relatores que de manera sencilla y en algunos párrafos, nos entreguen sus vivencias.

Ellas harán crecer el gran anecdotario, cuya difusión nos permitirá recordar, conocer y transcurrir por un diverso cúmulo de emociones.

¡Gracias a los autores y a todos aquellos que piensan sumarse a esta aventura de relatarnos lo vivido en aquellos días de 1982!

Capitán de Corbeta VGM (R.E) Eduardo Gauna
Gerente Instituto de Publicaciones Navales

Reflexiones iniciales

Teniente de Navío (R.E) Pablo A. de Diego

El próximo 2 de abril se conmemora el 40° aniversario de la “Operación Rosario” que permitió la recuperación de las Islas Malvinas por parte de la República Argentina.

Desde esa fecha hasta el 14 de junio, fecha en que finalizaron las acciones militares, transcurrieron 74 días de intensas operaciones y actividades, en las que participaron muchos argentinos, militares y civiles que, con profesionalismo, esfuerzo, valentía y sacrificio, dieron todo lo humanamente posible, incluyendo hasta su propia vida, en cumplimiento de su deber y del juramento a la bandera.

La Armada Argentina participó con todos sus componentes de superficie, submarinos, aviación naval e infantería de marina.

Muchos oficiales de la Promoción 106 de la Escuela Naval Militar participaron de las operaciones integrando los distintos componentes de la Armada.

Con esta publicación, se concreta el objetivo de consolidar los relatos de las acciones en las que participaron los integrantes de la promoción, con el fin de que perduren en el tiempo y como homenaje a todos los combatientes, en especial a los que continúan de guardia eterna en las islas y en el mar.

Reflexiones de un náufrago

Contraalmirante VGM (RE) Carlos Castro Madero

Como ex integrante de aquella gloriosa última dotación del Crucero *ARA Gral Belgrano*, no me es fácil revivir aquellos momentos. Pero debo hacerlo, para así reafirmar nuestro reconocimiento y agradecimiento con quienes ofrendaron su vida por la patria y para transmitir el ejemplo entregado por aquella valerosa tripulación con un comportamiento que nos debe llenar de orgullo y satisfacción.

La misión del Grupo de Tareas 79.3 que integraba el *Crucero Belgrano* junto con los destructores *Bouchard* y *Piedrabuena*, era dirigirse al sur, a una zona de espera para atacar a la flota enemiga en oportunidad favorable.

Asimismo, teníamos que estar listos a destruir y neutralizar cualquier unidad enemiga que detectáramos en nuestra travesía.

El 1° de mayo se realizó una maniobra de ataque sobre la flota inglesa. Era un ataque en pinza con el grupo de Portaaviones *ARA 25 de Mayo*, desde el norte y nuestro grupo desde el sur, navegando para lanzar el ataque aéreo con las primeras luces del día 2 de Mayo.

Todo el Crucero estaba en sus puestos de combate. Para las dos o tres de la mañana, no había viento, algo inusual, pues era imprescindible para catapultar a los aviones desde el portaaviones. Se decidió entonces demorar el ataque para otro momento. Nos ordenaron ir a un área de espera, y navegamos hacia el Oeste, sin haber entrado al área de exclusión de Malvinas.

Estaba con un compañero en el camarote, descansando después de toda una noche cubriendo puestos de combate, cuando a las cuatro de la tarde sentí una explosión enorme, con lo que representa que una mole como el Crucero se parara en seco, y se estremeciera por el impacto.

De inmediato intentamos salir a cubierta. La puerta del camarote estaba medio trabada, pero conseguimos abrirla. En el pasillo circulaba mucha gente, y logramos salir a cubierta.

Al primero que vi fue a nuestro Comandante, el Capitán de Navío Bonzo, de pie en el puente de Comando, dando las órdenes para salvar al Crucero ya herido de muerte.

Firme, inquebrantable, con absoluto control de sí mismo, mientras se vivían momentos trágicos, que sin duda destrozaban su corazón.

Finalmente, con toda entereza, tuvo que dar la que es sin duda, la orden que ningún Comandante quiere dar: **¡Abandonar el buque!**

Aun lo recuerdo organizando el abandono, dándonos ánimo y apoyo, recorriendo las cubiertas, donde permaneció hasta último momento, no sin antes asegurarse, que todos los sobrevivientes hubiesen abordado su correspondiente balsa.

A esta valiente actitud de nuestro Comandante, se le sumó el ejemplo entregado por la dotación del Crucero, con un comportamiento que como dije me llena de orgullo y satisfacción.

El desempeño de la tripulación fue impecable: todos ocuparon sus lugares, tal como estaba planificado. El que podía auxiliaba al que lo necesitara.

Bajé algunas cubiertas para ver si podía ayudar a alguien, y después de un rato volví a subir.

La escora del buque era notable.

Estábamos muy bien adiestrados. A la voz de abandono toda la tripulación acudió a sus puestos y comenzaron a arriar sus balsas. El buque estaba escorado prácticamente 60 grados hacia babor, así que los que tenían las balsas en estribor tuvieron muchas dificultades en la maniobra.

El mar estaba muy encrespado, y la oscuridad era cada vez mayor. Se percibía claramente que el buque estaba hundiéndose. No obstante, la maniobra se realizó con total profesionalismo y solo imperó el espíritu solidario con el camarada en dificultades.

No hubo lugar para titubeos, actitudes egoístas o pérdidas de control por la situación tensa que se estaba viviendo. Por el contrario, liderazgo, disciplina, determinación por salvar al buque y cumplimiento de todos los procedimientos aprendidos durante las sesiones de adiestramiento, se hicieron presentes.

Los integrantes de mi balsa tuvimos que tirarnos al agua y nadar a una que estaría a unos 30 metros. Una vez que nos acomodamos, miramos para donde estaba el Crucero y a lo lejos se veían dos siluetas: el Comandante Bonzo y el Suboficial Barrionuevo, quien aclaró que hasta el Comandante no abandonara el buque, él tampoco lo haría.

Ver cómo se hundió el barco es una de las situaciones más traumáticas de mi vida. Parecía una película, no podía creer que eso estuviera pasando de verdad. Sabíamos que adentro quedaban muchos camaradas que no habían podido salir. Hubo un silencio que impactó mucho.

Mi temor era que al hundirse succionara las balsas que estaban próximas al buque, pero como un noble guerrero en su último acto de arrojo, al hundirse generó una ola que lejos de succionar la nave, la alejó a las balsas.

Y en el último adiós al guerrero herido, cuando su figura desaparecía de nuestras retinas hundiéndose en la inmensidad del océano, un solo grito se escuchó desde todas las balsas que comenzaban su largo periplo en el mar.

“¡Viva la Patria, Viva el Crucero Belgrano!”

Afortunadamente salvo algunos indispuestos no tenía heridos de consideración en mi balsa.

No obstante, el shock de emociones era fuerte. Por la distancia más cercana a tierra sabía que era imposible llegar, así que todo dependía que nos rescatara alguna unidad. O sea, obviamente quería que nos fueran a buscar. Pero por otra parte pensaba que si se acercaba un buque propio lo iban a hundir también. Creía que el submarino todavía estaba en la zona, agazapado listo a volver a atacar.

Más allá de ese análisis, no podía dejar que el pesimismo ganara a la dotación de la balsa, así que les dije a todos: “A partir de ahora somos uno solo, y tenemos que trabajar como un equipo”, la respuesta fue espectacular, un grupo de corajudos admirables. Rápidamente oscureció, por lo que en el medio del mar no se veía nada. Y al poco tiempo se desató una tormenta tremenda. Cada ola parecía que nos iba a dar vuelta la balsa. Nos poníamos todos de una banda, y las olas nos tiraban contra el lado opuesto. Toda la noche así. Por suerte a la mañana siguiente, la mar calmó.

A eso de las tres de la tarde del 3 de mayo escuchamos el ruido de un avión. ¿Sería Harrier o Neptune? Dos horas más tarde vimos a los dos destructores de nuestro Grupo de Tareas. Apareció una luz de esperanza.

Se veían algunas balsas a lo lejos. Empezó a caer nuevamente la noche. Si bien sabíamos que la operación de rescate estaba en marcha y que nos habían encontrado, la ansiedad era mucha. ¿Cuándo nos tocaría a nosotros? Para peor, nuevamente una tormenta se hizo presente, esta vez, fuerte.

Cerca de las nueve de la noche se acercó el Aviso *ARA Gurruchaga* para rescatarnos. La tripulación había colocado una red de desembarco por el costado.

Rompimos el techo de nuestra balsa y nos tiraron una amarra. Había mucho oleaje así que cuando la balsa se ponía en la cresta de la ola y el Aviso en el seno de la misma, se acercaba la balsa al buque y los naufragos iban saltando a la red para subir. Hice abandonar la balsa a todos. El agua dentro de la balsa llegaba hasta las rodillas, y con el cansancio y el frío acumulado no daba más. Cuando al fin llegó mi turno tuve que hacer la maniobra de acercar la balsa solo, las piernas no me respondieron y caí al agua.

Afortunadamente previo a esto, había inflado el chaleco salvavidas. Me sentí quebrado, estaba muy entumecido, con mucho frío, agotado. Pensaba que no había forma

de salir del agua. Hasta me puse a pensar que mis padres, cuando se enteraran que había muerto al lado del buque que me estaba rescatando, no iban a tener consuelo. También pensé: “Dentro de todo, muero por la Patria. ¿Qué mejor manera de morir que ésta?”

Era una sensación muy rara. El cuerpo estaba muy entumecido, pero no había sufrimiento. La mente, en cambio, estaba lúcida. Estaba en esas cavilaciones cuando me arrojan un salvavidas desde la cubierta. Lo tomo con mi brazo derecho. Me empezaron a subir, pero se me aflojó el brazo. Al agua de nuevo. Otra vez lo agarré, esta vez con la izquierda. “Si no pudiste con la derecha, con la izquierda, olvídate”, pensé. Y fue tal cual, unos metros hacia arriba, y nuevamente en el agua. No daba más. En el tercer intento, tuve el último acto de lucidez “las piernas Carlos, las piernas son las más fuertes” Así que pasé las piernas por el salvavidas y me agarré fuerte como pude, me subieron y me agarraron de todos lados, de los pelos, de la ropa. La dotación del Aviso era muy poco y habían rescatado a muchísima gente. Me tiraron en la cubierta y vino el médico. Para revisarme me sacó la ropa. Yo les decía: “Háganme masajes porque me muero”. Honestamente, pensé que se me iba a parar el corazón. Me levanté como pude, luego me llevaron a un alojamiento. Allí un par de náufragos me ayudaron. Al rato me dieron un pijama y con eso me vestí. Fuimos de los últimos en ser rescatados. Iniciamos luego la navegación rumbo a Ushuaia.

En esta actitud de enfrentar la adversidad, quiero rendir también homenaje a los cientos de marinos que, desde el mar y el aire, se comprometieron en la operación de rescate más ardua y exitosa de la historia naval de todos los tiempos, acudiendo a nuestra ayuda con altísimo riesgo.

Como aquella aeronave Neptune que localizó las primeras balsas, cuya dotación optó por continuar la búsqueda a pesar de su escaso remanente de combustible y con alto riesgo de no llegar a tierra para su aterrizaje.

Todo ese cúmulo de valores mencionados, quedan resumidos en la respuesta que dio el entonces Comandante del Aviso *ARA Gurruchaga*, bastión en esta operación, que permitió el rescate de cientos de camaradas, cuando ante la pregunta de un integrante de su dotación, ya agotado después de tanto esfuerzo y en conocimiento del enorme riesgo al que estaban expuesto, sobre hasta cuanto más iban a permanecer en el área de operaciones. La respuesta fue clara y contundente: **“Hasta la última balsa”**

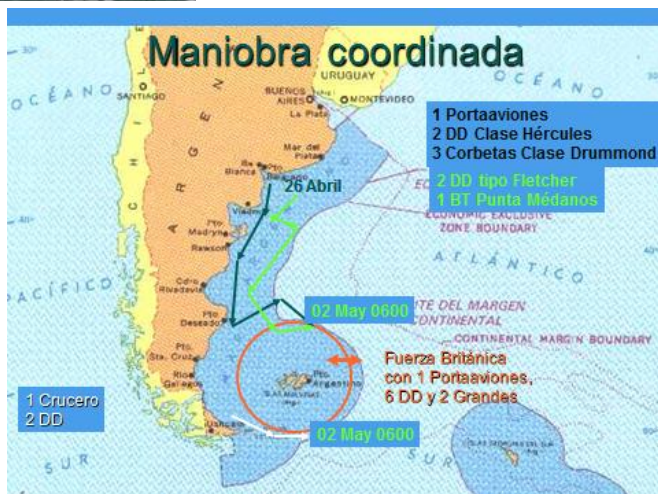
Hasta la última balsa, resume el espíritu y el valor que prevaleció en todos aquellos marinos que debieron enfrentar una situación extrema en ayuda al camarada en dificultades.

De aquella trágica y heroica jornada, gracias a Dios volví, formé una familia, continué mi carrera en mi querida Armada y conservaré por siempre, el orgullo de haber formado parte de la gesta Malvinas.

Pero lamentablemente 323 camaradas no volvieron, muchos otros lo hicieron, pero con secuelas, ya sean físicas o psíquicas. Ellos y sus familias, todos los días sufren la ausencia de un ser querido y son los verdaderos depositarios de nuestra evocación. Debería ser un compromiso ineludible de nuestros compatriotas, más allá de cualquier posición personal respecto al conflicto, expresarle todo nuestro apoyo y reconocimiento, hacerles sentir que su sacrificio no ha sido en vano y que por siempre perdurará en nuestros corazones, el afecto y agradecimiento por su entrega incondicional hacia la patria.

A aquellos camaradas que lo dieron todo, debemos decirles que los hombres y mujeres de la patria, no los hemos olvidado y que hemos aprendido de su ejemplo. Que su legado marca una impronta profunda en nuestras almas, y que pese a los innumerables problemas que a diario se interponen, lucharemos cada día por mantener, alto y vivo nuestro espíritu y el orgullo de ser argentinos, poniendo nuestro mayor esfuerzo en construir un país mejor, con el mismo patriotismo, compromiso y entrega con que ellos lo hicieron.

¿Hasta cuándo? Hasta la última balsa.



GRUPO DE TAREAS 79.3



C4 - CRUCERO ARA
GRAL. BELGRANO



D26 - DESTRUCTOR
ARA BOUCHARD



D29 - DESTRUCTOR
ARA PIEDRABUENA



BUQUE TANQUE YPF
PUERTO ROSALES

2 de mayo de 1982
a 16:25 hs



Inclinación 30°
Casco sumergido 7 mts.
El fuerte viento dificulta la
separación de las balsas.

2 de mayo de 1982
a 16:50 hs

Inclinación 60°



Momentos previos al hundimiento.
Denso humo blanco sale de su
interior.
Avanza la noche.

A bordo del ARA “Piedrabuena”

Capitán de Navío VGM (R.E) Osvaldo Martinetti

El 2 de abril de 1982 tenía 25 años y hacía apenas tres meses que me había casado.

Ya había participado como Guardiamarina en dos campañas antárticas y había navegado un año como miembro del Estado Mayor de la Flota de Mar. Acababa de egresar de la Escuela de Oficiales de la Armada y simultáneamente con el traslado al “*Piedrabuena*” había sido designado para tripular la Corbeta “*Espora*” (en construcción en Río Santiago) a partir de 1983.

Esto último había sido una excelente noticia profesional para mí.

El 2 de abril mi buque tuvo una participación secundaria en la operación “Rosario” al norte de las islas Malvinas para controlar el tráfico marítimo. La tripulación (Plana Mayor y Dotación) sólo se enteró de lo que iba a ocurrir el 1 de abril a la noche, cuando ya estábamos en estación de patrulla.

Mi sensación personal fue la misma que la de la gran mayoría de los argentinos: orgullo, alegría y sentido de patriotismo.

No imaginaba ni remotamente que el episodio pudiera desencadenar una guerra.

Luego de la operación “Rosario”, regresamos a Puerto Belgrano (creo que arribamos el 5 de abril). Vivía con mi esposa en Punta Alta y ella fue la única persona que estaba esperando al buque cuando tomamos puerto. Esto generó algunos comentarios “agudos” relacionados con mi condición de recién casado, pero a mí me pareció una experiencia inolvidable.

Los siguientes días empezamos a prepararnos para volver a zarpar y la atmósfera comenzó a cambiar, ante la “inesperada” reacción británica.

Nos alistamos a toda velocidad.

Entre otras cosas embarcamos los torpedos antisubmarinos Whitehead A-244/S, flamantes y recién comprados para equipar los futuros buques Meko. Estos torpedos, a diferencia de los MK-44 que también teníamos, recibían entre sus graduaciones, el rumbo verdadero al que debían navegar al inicio de su corrida. Como los tubos lanzatorpedos MK-32 de los viejos destructores no contaban con la instalación adecuada, podían lanzar los A-244/S pero solamente en modo local, es decir desde el mismo tubo, introduciendo las graduaciones con un panel especial que se “enchufaba” directamente al torpedo. Era imposible además introducirle al arma el rumbo verdadero. En cambio, se graduaba, desde ese panel, la “angulación”, es decir el ángulo que debía girar el torpedo al entrar al agua para orientarse hacia el submarino blanco. El cálculo del valor

de la angulación a partir del rumbo del buque y del rumbo deseado de corrida del torpedo era bastante engorroso.

Un oficial ingenioso de otro buque diseñó un ábaco de cartón, graduado con rayitas hechas con marcador *Sylvapen* y un “*piolincito*”. Esto permitía calcular rápidamente la graduación a introducir.

El día antes de zarpar definitivamente (creo que fue el 13 o 14 de abril), en el living de mi modesta casita puntaltense, construí mi ábaco pegoteando unas cartulinas y usando el “*piolincito*” y el *Sylvapen*. ¡Así me preparé para enfrentar al enemigo!

Creo que me fui al mar sin muchos temores. No recuerdo haber tenido la agobiante sensación de “ir a la guerra”. Ni remotamente sentí que me despedía de mi esposa “definitivamente”. Yo era uno de los oficiales más modernos del buque, excepto por los cuatro guardiamarinas y escuchaba todo el tiempo “los ingleses no van a venir” ...

En general el ambiente de buque era excelente. Todos hemos estado en destinos donde no hay “buen clima” pero este no es el caso. Por supuesto, mi antigüedad relativa me imponía límites que mi naturaleza extrovertida a veces transgredía, pero me tenían paciencia... Recuerdo que el Comandante y el Segundo Comandante me imponían genuino respeto. Con los años, comprendí el enorme mérito de sus acciones en las difíciles circunstancias que vivimos.

Era el jefe directo de un fogueado grupo de suboficiales y cabos de mar. Tenía también a mis órdenes un puñado de conscriptos, muchos de los cuales demostraron una entereza y abnegación ejemplares. Todos ellos conformaban la división “*Foxtrol*” o “*Fácil*” (por la letra F). La de los “*chafas*”, encargados y ejecutores de todas las maniobras marineras del buque.

Zarpamos, creo que, sin saberlo, hacia la guerra.

El *Piedrabuena* era un buque viejo. En aquella época tenía ya casi cuarenta años de servicio. Estaba bien mantenido y casi todos sus sistemas funcionaban correctamente. Distaba mucho de conservar sus características originales de diseño dado que se le había ido incorporando armas y sensores relativamente nuevos. Contábamos con los misiles Exocet MM-38, que aún hoy arman a nuestros buques, con torpedos antisubmarinos modernos y con los cañones de 5 pulgada originales, que funcionaban bien. El sonar era viejo, de diseño valvular, pero servía. El año anterior, como alumno de la Escuela de Oficiales, había embarcado en el *Piedrabuena* para el examen final del curso de Oficial Control Antisubmarino, y habíamos trabajado bien, con un submarino “de verdad”.

Cuando digo “buque viejo” me refiero a que olía como tal, esa mezcla de gasoil, vapor, válvulas electrónicas sobrecalentadas, guiso, y cien olores más, que quien no haya percibido difícilmente pueda imaginar.

La tripulación había sido reforzada antes de zapar, a mediados de abril, conformando el Grupo de Tareas 79.3 junto con el Destructor A.R.A. "*Bouchard*", el Crucero A.R.A. "*General Belgrano*" y el petrolero de YPF "*Puerto Rosales*".

Uno de los "nuevos", el Teniente de Navío Ricardo Lepron, fue mi compañero de camarote durante toda la guerra. Había llegado para completar la plana mayor del Departamento Máquinas, proveniente del Liceo Naval de Misiones. Poco después de zappar, al entrar en el camarote, vio una rata arriba de su cama. Pese a lo desagradable, esto no era novedoso en aquellos buques, donde mientras cenábamos las veíamos pasar por arriba del acrílico semitransparente que formaba el techo de la Cámara de Oficiales. Lepron decidió deshacerse de la invasora revoleándole sus gruesos guantes de maquinista. La mató de un certero guantazo y al tratar de levantarla para arrojarla al mar, le sorprendió la ausencia de la cola, de donde pensaba tomarla. Poco después de entregar al roedor al océano, se presentó en el camarote un Cabo, (cuyo taller era el local adyacente) preguntando si alguno de nosotros había visto a la mascota de los electrónicos: un hamster...

Una de las preocupaciones de los conductores máximos del conflicto era la posible reacción de Chile, país con el que habíamos estado a punto de entrar en guerra unos años antes. Por ese motivo, el GT 79.3 fue desplegado al sur de Malvinas, en una posición de "comodín".

Puedo asegurar que, durante las dos primeras semanas de navegación, es decir hasta fines de abril, la percepción de todos los oficiales del buque, al menos la de aquellos que expresaban abiertamente sus ideas, era que los ingleses "no venían". Compré decididamente esta idea y aún hoy recuerdo que pensaba así. A lo largo de los años transcurridos desde la Guerra de Malvinas escuché a mucha gente afirmar que "desde el principio" sabían lo que iba a ocurrir porque era ridículo pensar que los británicos pudieran reaccionar de otro modo. Pues bien, suscribí fervientemente a la teoría "ridícula" que los movimientos de la flota inglesa sólo estaban destinados a apoyar las arduas gestiones diplomáticas en curso desde una posición de fuerza. Los términos que mencionaban los oficiales más antiguos (y que me parecían sabios, porque Capitanes de Corbeta y Tenientes de Navío no podían equivocarse tanto) eran "- Esto es *pressing*" o "- Esto es *forcing*". Desconozco el porqué de gerundios anglosajones, pero eso es lo que se escuchaba.

Inmediatamente después del primer ataque aéreo británico a Puerto Argentino, llegó un mensaje de alta prioridad, informando a todas las fuerzas en operaciones acerca de esos eventos. Alguien pegó una copia del mensaje en un mueble de la cámara de oficiales. Debajo del frío pero dramático texto oficial, el realista anónimo había escrito con birome "¿Todavía es *pressing*?"

Para permanecer largo tiempo operando debíamos reabastecernos de combustible cada cuatro o cinco días. Para eso teníamos al petrolero de YPF, al que se le había instalado una maniobra a tal fin. Durante mi carrera participé, como todos mis camaradas, de innumerables maniobras marineras, pero reabastecerse de combustible en el mar, de noche y por imperiosa necesidad operativa, vale decir debiendo hacer sí o sí la maniobra, ha sido lo más exigente que me tocó vivir en ese terreno. Recuerdo levantarme a las dos de la mañana, tomar un café para conectar el cerebro al resto del cuerpo, ponerme el salvavidas y salir a cubierta con el resto de mi personal para estar el resto de la noche, navegando a 30 metros del costado de un petrolero, recibiendo fuel oil para nuestras calderas.

No lo sabíamos en ese momento, pero se estaba planificando una operación contra la flota británica, que consistiría en un ataque desde el norte con aeronaves que decolarían del portaaviones *A.R.A "25 de Mayo"* y una acción desde el sur que sería ejecutada por parte de nuestro Grupo de Tareas. El 29 de abril recibimos un mensaje naval trascendental: se ordenaba al Grupo de Tareas 79.3 ingresar en la madrugada del 1 de mayo dentro de la Zona de Exclusión impuesta por Gran Bretaña alrededor de Malvinas a los efectos de "*Materializar amenaza, medir capacidad de reacción del enemigo e informar resultados*". Con el ácido humor que suele caracterizarnos en los momentos de tensión, alguien reflexionó "- Las dos primeras las podemos cumplir, pero no va a quedar nadie para informar..."

En ese momento, nos encontrábamos todos fondeados en Isla de Los Estados. El Capitán de Navío Bonzo, que además de ser Comandante del Crucero lo era también del Grupo de Tareas, convocó a una reunión de Comandantes a bordo de su buque para planificar lo que denominábamos "la incursión" y dar directivas concretas para su ejecución. Estas directivas contemplaban el detalle de las opciones tácticas, las "Reglas de Empeñamiento" y los lineamientos generales de la operación.

Al regresar a bordo, el Comandante reunió a la Plana Mayor y transmitió las directivas recibidas. De todas ellas, recuerdo especialmente una, porque de alguna manera sería determinante para los sucesos de los siguientes días, y porque a lo largo de los años pensé mucho acerca de qué hubiera ocurrido de no haber existido esa orden o de no haberse cumplido: "En caso de que una unidad sea torpedeada, las demás abrirán distancia a máxima velocidad" ...

La noche del 30 de abril, antes de zarpar de Isla de Los Estados, se produjo una "casi tragedia", cuando las lanchas rápidas "*Intrépida*" e "*Indómita*" llevaron a cabo un ataque simulado contra los buques fondeados, sin haberse efectuado ninguna coordinación previa. De repente, aparecieron en el radar dos contactos acercándose a toda velocidad, que no respondían a las comunicaciones por ninguno de los circuitos reglamentarios. Se ordenó cubrir Puestos de Combate, la máxima condición de apresto del buque, la

que sólo se adopta ante la inminencia de la batalla. Con los cañones cargados y siguiendo a los blancos que se acercaban, a sólo un gatillo de distancia de abrir fuego (decisión que se demoraba porque algo “no cerraba”), la radio que no respondía, respondió... dando “fin al ejercicio”.

No sé si mi Comandante estaba más aliviado que furioso o al revés, pero percibí que no sería bueno estar en el pellejo del responsable de ese ejercicio no planificado, ejecutado sin previo aviso en tiempos de guerra...

Si tengo que hacer una mirada retrospectiva de esos días previos a la tragedia del Belgrano para rescatar mis impresiones y estados de ánimo, creo que puedo afirmar que todavía no percibía la sensación de “estar en guerra”. Recién a partir de la inminencia de “la incursión” el clima a bordo cambió sensiblemente. Como no sabíamos que esa operación formaba parte de un plan más general, que implicaba un ataque coordinado a la flota inglesa, el asunto de “materializar amenaza” y “medir capacidad de reacción” del enemigo sonaba a oficiar de conejillo de indias, una especie de “vayan a ver qué pasa, a ver si viene en serio”. Y nos preparamos para ir, con el máximo grado de apresto posible. La tensión comenzó a ser palpable y todo el día 1° de mayo transcurrió con los buques navegando hacia el borde de la zona de exclusión. Esa línea prohibida marcaba el límite de la seguridad, e íbamos a cruzarla deliberadamente, buscando medirle la capacidad de reacción a una fuerza que sabíamos muy superior a la nuestra. Después aprenderíamos con dolor que en la guerra no hay “líneas límite”.

Sin saber que el futuro nos depararía varias noches sin dormir, esa noche cubrimos Puestos de Combate a medida que se aproximaba el límite trazado por Gran Bretaña y que íbamos a penetrar.

Cuando faltaba muy poco para nuestro ingreso a la zona de exclusión, un mensaje naval de máxima prioridad nos ordenó abortar la operación y permanecer en espera en una zona al sur de las Malvinas y al este de Isla de Los Estados. No los sabíamos en ese momento, pero la operación del norte, el ataque aeronaval que iba a ser lanzado desde nuestro portaaviones, había sido demorada por una casi insólita falta de viento. Efectivamente, para que los aviones Skyhawk A-4Q pudieran despegar con su carga de bombas desde el portaaviones “25 de Mayo” era necesaria cierta intensidad de viento de proa para posibilitar el catapultaje. Ese viento que tantas veces nos había zarandeado en el agua, que tanto complica (y adereza) la vida del hombre de mar, ese día faltó a la cita.

Creo que la intención era mantener a los Grupos de Tareas del norte y del sur a la espera de que la meteorología permitiera efectuar la operación.

Luego de la cancelación de “la incursión” se ordenó a los tres buques que conformaban el GT 79.3 permanecer en una posición de espera al sur de Malvinas y al este de Isla de Los Estados.

El submarino nuclear inglés *HMS Conqueror* tuvo contacto hidrofónico con el GT 79.3 el día 30 de abril en horas de la tarde al NE de Isla de los Estados. Ese contacto inicial lo obtuvo a 100.000 yardas. Se aproximó lentamente y obtuvo contacto visual a 10 millas de distancia, durante la mañana del día siguiente. Comenzó a seguir al GT 79.3 y si se hubiese producido la fallida incursión dentro de la Zona de Exclusión, sus Reglas de Empeñamiento le hubiesen permitido atacar a los buques, de los que se mantenía indetectado y a corta distancia. Sin embargo, tuvo que esperar a que cambiaran esas reglas para atacar fuera de la Zona de Exclusión. Ese cambio se produjo el 2 de mayo a las 13:25 hora local. El *Conqueror* comenzó a maniobrar para el ataque.

A las 16 horas del 2 de mayo de 1982, el Crucero A.R.A. “*General Belgrano*” navegaba a 10 nudos, con proa hacia el oeste, es decir en acercamiento hacia Isla de los Estados. Los dos destructores navegaban al norte del crucero formando con el mismo un triángulo de unas 5.000 yardas de lado.

El viento era de unos 30 nudos y el estado de mar entre 4 y 5. La visibilidad estaba reducida por chubascos, aunque los tres buques podían verse entre sí.

El ataque del *Conqueror* provino de la banda de babor del crucero, es decir del lado contrario al ocupado por los destructores.

Dado que el primer torpedo que impactó en el *Belgrano* produjo el corte total de la propulsión y la energía eléctrica, el crucero quedó inhabilitado para cursar cualquier tipo de comunicaciones.

El primer indicio de que había ocurrido algo grave provino del destructor *Bouchard*. Este buque percibió un fuerte impacto en el casco, que, según los relatos posteriores de sus tripulantes, hizo caer de sus camas a algunos de ellos y fue confundido por otros con el sacudón producido por el mismo buque cuando disparaba una salva con sus cañones de 5 pulgadas. Al respecto de este hecho me extenderé más adelante.

El *Bouchard* cursó una comunicación de emergencia informando esta situación al Comandante del grupo (CGT 79.3) que, como dije antes, era el propio Comandante del Crucero. El mensaje, transmitido a la voz, decía algo así “*Recibido impacto fuerte en el casco. Estimo torpedo sin detonar*”. Este mensaje, que el Comandante del Grupo de Tareas estaba impedido de responder, desencadenó una serie de acciones frenéticas.

En mi caso particular, yo estaba durmiendo la siesta, dado que había estado toda la noche despierto, cubriendo Puestos de Combate debido a “la incursión” en desarrollo.

Fui despertado por el gongo de combate y la orden de “Cubrir Puestos de Combate Antisubmarino”, dada perentoriamente (con voz de “es en serio”) por el sistema difusor de órdenes del buque. Si bien mi puesto de combate natural era en el cuarto sonar, ocurrían dos cosas:

- Continuaba en pie la orden de operar los sonares en pasivo, lo que virtualmente los volvía inútiles.
- Me habían ordenado cubrir mi Puesto de Combate al lado de los tubos lanzatorpedos, para efectuar las graduaciones que se me ordenaran.

Como ya expliqué, los torpedos A-244/S debían ser graduados en “modo local”, dado que habían sido recién embarcados y el sistema remoto empleado para graduar los MK-44 no era compatible.

Me coloqué la ropa de agua, tomé mi ábaco de cartulina y corrí a la cubierta 01, donde estaban los tubos lanzatorpedos. Cuando llegué, me encontré con el personal de Armas Submarinas que ya estaba conectando el panel de graduación.

No recuerdo el modo por el que me enteré de la situación (el mensaje del *Bouchard* y la falta de respuesta del Crucero) pero sí recuerdo haber visto por última vez al Crucero A.R.A “*General Belgrano*”, entre los chubascos, y casi desapareciendo de la vista. Lucía adrizado, porque habrían pasado apenas 5 o 10 minutos desde su torpedeamiento, y no se veía nada anormal desde esa distancia de 3 o 4 millas.

Ni bien llegué al lado de los tubos, las salpicaduras del mar, producidas por las olas de unos 3 metros y el fuerte viento, mojaron mi ábaco de cartulina. En segundos, las marcas hechas con fibra *Sylvapen* se chorrearon por toda la superficie y la cartulina se empapó, quedando inutilizado el ábaco casero. De todos modos, no existió nunca la intención de lanzar un torpedo ni una carga de profundidad y estos contraataques no se produjeron, aunque los británicos han afirmado lo contrario:

“Tras un rastreo del General Belgrano de casi todo un día, el Conqueror lo atacó desde corta distancia con una salva de torpedos MK VIII de la generación de la 2ª Guerra Mundial. Nuestro submarino fue atacado con cargas de profundidad lanzadas por los escoltas antes de desaparecer tras el horizonte abandonando a más de 300 hombres de la dotación del Crucero y dejándolos morir expuestos a los rigores de la intemperie”

*CN John Coote (Royal Navy) en “Proceedings” de enero de 1983
Reproducido en el N° 625 de la “Revista de Publicaciones Navales”*

Luego de intentar varias veces establecer enlace radial con el Crucero, se asumió que la fuerza era objeto de un ataque submarino. Cumpliendo las instrucciones de combate que había formulado el CGT 79.3, ambos destructores comenzaron a alejarse del Crucero a máxima velocidad.

No sé cuál fue la línea de razonamiento de los comandantes, pero creo que deben haber asumido que, si estábamos ante un submarino inglés, era nuclear. Si era nuclear su velocidad máxima era al menos igual a la nuestra. Si había atacado al crucero, podría atacarnos a nosotros. Los sonares no estaban en condiciones de detectar al submarino,

menos con ese estado de mar y menos aun operando en pasivo. Abrir distancias era no sólo cumplir la orden del CGT, sino también la única manera de evadir el posible ataque del submarino a los destructores.

Simultáneamente comenzaron a efectuarse las evaluaciones correspondientes, y se apreció que el crucero, adrizado aún, estaba al garete y no podía propulsar ni generar energía eléctrica. El oficial que seguía en antigüedad al Capitán de Navío Bonzo era mi Comandante, el Capitán de Fragata Grassi, que asumió de hecho como CGT 79.3. Se cursó un mensaje *Flash* al Comandante de la Fuerza de Tareas 79 (CFT 79) informando lo que estaba ocurriendo. Este tipo de mensaje sólo se emplea en caso de contacto con el enemigo. Se solicitó, además, apoyo aéreo antisubmarino.

Al poco tiempo se perdió contacto visual con el crucero, a unas 6 millas de distancia.

“Máxima velocidad” para uno de los “galgos” (así se conocía a los viejos destructores) era algo así como 28 o 30 nudos, aún 40 años después de su construcción. Pero con mar 5 de proa, las cosas resultaron muy diferentes.

En este momento ya se había ordenado que todo el personal abandonara las cubiertas exteriores y me encontraba en el cuarto sonar, adyacente al CIC (Central de Informaciones de Combate). Un compañero de promoción, el entonces Teniente de Corbeta Gustavo Doldán se encontraba en el puente y de él recibí la historia de lo que fue esa corrida desde la perspectiva de los que podían mirar para afuera. El buque aplicó revoluciones para 25 nudos. En esas condiciones de mar, eso significó que el viejo galgo clavara la proa, que en una ocasión desapareció bajo el agua y no quería salir. Toda la barandilla de la banda de estribor, desde la proa hasta la altura del puente desapareció, barrida por el mar. En otra metida de la proa, toda la Torre 1 (el montaje de dos cañones de 5 pulgadas ubicada más a proa) desapareció bajo el agua. Esas torres, a diferencia de los modernos montajes de cañones automáticos, eran tripuladas, vale decir que necesitaban ser operadas por artilleros que cubrían sus puestos de combate dentro mismo de ellas. Esta gente podía mirar hacia fuera por una suerte de ventanita y creyó que el buque se estaba hundiendo...

Días más tarde pudo confirmarse que el buque había sufrido daño estructural. La Torre 1 quedó inutilizada, creo que definitivamente, y un puntal de la Camareta de Suboficiales (especie de columna que refuerza la estructura entre la cubierta y el techo de un compartimiento) se desoldó del techo (o cielo) y quedó separada, evidenciando una deformación permanente de la estructura. Además, varios objetos de la cubierta principal de proa desaparecieron o quedaron dañados, entre ellos, una escala de mamparo, de aluminio, a la que volveré a referirme.

Cuando la distancia entre el crucero y los destructores llegó a 15 millas, su contacto desapareció de las pantallas de radar. Esta distancia era compatible con una pérdida

“normal” de contacto en las circunstancias ambientales del momento (mar gruesa, chubascos, etc). Pero esto ocurrió a las 17 horas. Lo que pasaba era que el *Belgrano* se estaba hundiendo.

Ambos buques retrocedieron un par de millas tratando inútilmente de retomar el contacto, y luego volvieron a alejarse hasta unas 20 millas del Punto Dato (última posición conocida del contacto que se busca). Creo que la idea era esperar alguna decisión sobre el pedido de apoyo aéreo antisubmarino.

Poco después de las 19 horas se recibió la orden del CFT 79 de aproximar una unidad hasta 10 millas del Punto Dato. Allí fue el *Piedrabuena*, dejando atrás al *Bouchard*, dentro del alcance de las radios UHF. A las 2130 horas el *Piedrabuena* llegó a 5 millas del Punto Dato, sin obtener ningún contacto radar ni visual.

Otro mensaje del CFT 79 ordenó a ambos buques alejarse nuevamente del Punto Dato. Los dos destructores se reunieron y capearon temporal, con mar estado 6 hasta que finalmente, a 0140 horas del 3 de mayo, COATLANSUR ordenó al Comandante del *Piedrabuena* hacerse cargo de la búsqueda de sobrevivientes. El Capitán Grassi asumió entonces como Comandante en la Escena de la Acción (CEA) y su primera orden fue hacer que los destructores y el Aviso *A.R.A. “Gurruchaga”*, que había sido destacado desde proximidades de Isla de los Estados en apoyo de las operaciones a desarrollarse, se destacaran hacia el Punto Dato.

Alguien que sabía sintonizar la BBC de Londres, nos informó que los ingleses acababan de dar la noticia por ese medio: uno de sus submarinos había hundido al Crucero argentino *A.R.A. “General Belgrano”*.

En lo personal, tardé mucho en asumir que al Crucero lo habían hundido. La ausencia de comunicaciones, el haberlo visto a flote y aparentemente (sólo aparentemente) entero, me hizo pensar en una avería, en un error, en algo diferente a la realidad. No “sentí” que tuviéramos un submarino enemigo debajo de nosotros. Siempre creí que todos habían sentido lo mismo, pero con los años, descubrí que todas las decisiones tomadas por los comandantes son consistentes con la idea contraria, vale decir con la realidad de los hechos.

Mi momento de asumir el hundimiento del crucero fue el de escuchar las noticias de la BBC de Londres. Ahí empezó para mí la vigilia verdadera.

Pese a no tener certeza del destino del *Belgrano*, y aún antes de la confirmación de su hundimiento merced a las noticias de la BBC de Londres, resultaba evidente que el buque había sufrido al menos un serio percance. La ausencia de comunicaciones desde el momento del ataque impedía tener la certeza del tipo y gravedad del infortunio, pero era imprescindible preparar a nuestro buque para una operación de salvataje. En medio de la

noche, con vientos muy fuertes, golpeados por la mar gruesa, la incredulidad y la incertidumbre, comenzamos a alistar al *Piedrabuena* para esa tarea.

Como acabo de mencionar, lo más difícil de afrontar en esos momentos era la tremenda incertidumbre. Como no había habido ninguna comunicación con el Crucero, y además sabíamos positivamente que había sido torpedeado, era imposible saber la magnitud de la catástrofe que afrontábamos. No recuerdo especialmente las especulaciones que seguramente se expresaron en voz alta, pero sí recuerdo cómo me sentía yo. Básicamente enfrentábamos la posibilidad de haber perdido más de mil camaradas. Yo tenía dos compañeros de Promoción entre los tripulantes del Crucero: Los entonces Tenientes de Corbeta Álvaro González Lonzieme y Carlos Castro Madero. ¿Estarían vivos? ¿Habría alguien vivo?

Pensándolo fríamente, el buque podría haberse partido al medio y hundido en cinco minutos. El impacto de un misil difícilmente hubiera podido hundir al *Belgrano*, pero un torpedo era algo distinto. Los torpedos pueden quebrar la quilla de un buque y cortarlo por la mitad, porque pueden ser programados para explotar al pasar por debajo del casco, con una espoleta magnética.

Si eso había ocurrido, con sólo mirar al mar y ver las olas de 3 o 4 metros, y el frío de la noche, era casi inevitable la aparición del espectro de las conclusiones más pesimistas.

A las 3 de la mañana del 3 de mayo, arribamos al Punto Dato. No había allí absolutamente nada.

Nuestra preparación para las tareas de rescate se inició con una serie de previsiones que luego resultaron inadecuadas. Sin embargo, durante toda la operación la tripulación entera fue incorporando experiencia y sobre el final, el equipo funcionaba a la perfección.

Al conocerse la noticia de la BBC que confirmaba la peor de las hipótesis y comenzar la aproximación al Punto Dato, toda la tripulación adoptó la actitud que se esperaba de ella, de modo tal que todos los que no estaban apostados de guardia se ofrecieron espontáneamente para la tarea que fuera necesario efectuar.

En medio de la noche comenzó la preparación del buque. Primeramente, las amarras fueron tendidas “en guirnalda” a lo largo del costado del buque, rozando la superficie del mar, con retenidas que las afirmaban cada cierta distancia a la barandilla. De este modo pensábamos que si había algún sobreviviente en el agua podría asirse a algún punto de la amarra y ser luego izado a bordo. Esta maniobra resultó innecesaria y la comenzar el rescate las amarras fueron retiradas.

Recuerdo con especial énfasis el momento en que arribamos al Punto Dato, a las tres de la mañana. El buque paró sus máquinas y todas las luces de cubierta fueron encendidas. Todos los tripulantes disponibles estaban en las cubiertas exteriores tratando de oír algún grito o llamado de auxilio. El buque al garete se movía como una coctelera.

Pero lo que recuerdo con particular intensidad es la sensación de que el submarino que había atacado al *Belgrano* y probablemente al *Bouchard*, estaba cerca y casi con certeza observándonos.

El hecho de estar al garete y con las luces de cubierta encendida constituía un mensaje claro: “Estamos aquí buscando a nuestros sobrevivientes. No tenemos otra intención”. Por supuesto, yo quería creer que si el submarino estaba observándonos ese mensaje iba a ser interpretado. Pero, de todos modos, la sensación de estar entregados a la decisión personal del mismo comandante que unas horas antes nos había atacado, no resultaba en absoluto agradable.

Claro, yo no sabía lo que pensaba Sir John Fieldhouse, Almirante de la Royal Navy y Comandante de la Fuerzas Operativas 317 y 324 durante la Guerra. El Almirante Fieldhouse escribió un artículo titulado “La Guerra de las Falklands: Así vencimos”. En este artículo, que, por supuesto leí muchos meses después de la guerra, afirma: “*el costo de vidas humanas fue mi preocupación constante durante todo el curso de la campaña y en consecuencia, ordené al HMS Conqueror no atacar a los buques comprometidos en las operaciones de rescate*”. ¿Le deberé acaso mi vida a Sir John Fieldhouse, Almirante de la Royal Navy? Siempre lo dudé...

A lo anteriormente relatado sólo me resta agregarle que, como ya veníamos de una noche sin dormir y un día de extremas tensiones, la fatiga comenzaba a hacerse sentir. No recuerdo exactamente cuánto tiempo de sueño conseguí en esas primeras horas, dado que la prioridad era tratar de encontrar algún indicio de vida en el mar. Tal vez hayamos dormido unas horas por turnos, dado que era evidente que si aparecían sobrevivientes la tarea iba a ser formidable y necesitaríamos cierto resto físico para afrontarla.

Insisto en resaltar la abrumadora sensación de incertidumbre por la vida de los camaradas del Crucero, mezclada con la certeza de estar a merced de un submarino que seguramente no estaba muy lejos.

Cuando uno desea escuchar algo que signifique que hay esperanzas de vida, parece que se “sienten las orejas”, es decir que se toma conciencia de todos los sonidos del exterior y se trata de filtrar entre ellos algo que parezca una voz pidiendo auxilio. Pero nada de eso ocurría. En ese momento, la vida estaba a varias millas de donde nosotros la buscábamos.

Otra preocupación golpeaba fuerte si uno se detenía a pensar en lo que podía estar ocurriendo en las balsas que hubieran podido ser lanzadas al agua. El mar estaba movido, pero, sobre todo, los que hubieran sobrevivido no podían saber qué había sido de nosotros y consecuentemente ignorarían que los estábamos buscando.

Daban ganas de gritarle a la oscuridad: “¡Aguanten muchachos! ¡No están solos! ¡Estamos haciendo todo lo posible! ¡Los estamos buscando!” ...

Poco después de nuestro arribo al Punto Dato se hizo presente en el área de operaciones el primer avión Neptune que fuera enviado desde el continente. Era el 2-P-112, que inició la búsqueda aérea de indicios del naufragio. Este avión debió destacarse de vuelta cerca de las cinco de la mañana por haber agotado su autonomía.

Unas dos horas más tarde arribó su relevo, otro Neptune, el 2-P-111. Tanto este avión como su antecesor efectuaban corridas de búsqueda siguiendo las indicaciones que partían del CIC del *Piedrabuena*, donde se calculaba y recalculaba la probable posición de un objeto flotante que, partiendo de la última posición conocida del *Belgrano*, hubiera sido afectado por las condiciones de viento y corriente que se habían registrado desde la tarde anterior.

Cuando amaneció, la visibilidad estaba reducida a unas 500 yardas, el clima seguía siendo desfavorable, aunque a eso de las nueve de la mañana mejoró la visibilidad. Esto permitió que el Neptune encontrara el primer indicio de la tragedia, al avistar una mancha de aceite muy extendida, de unas diez millas de largo por 300 metros de ancho. Los buques se dirigieron hacia ella. Al mismo tiempo se recibía el primer indicio de vida: se interceptó una llamada de auxilio proveniente de una balsa. Entre el equipo de supervivencia, algunas balsas llevaban unos equipos de radio cuya fuente de energía era una especie de manija que debía ser accionada por los ocupantes de la balsa para generar electricidad. El pedido de auxilio, muy débil y algo confuso fue respondido desde el *Piedrabuena*, pero no se registraron indicios de que la respuesta hubiera sido recibida.

Durante la mañana, el Neptune 111 sembró un campo de sonoboyas mientras continuaba la búsqueda de los eventuales restos del eventual naufragio. Estas sonoboyas detectaron un ruido que podía ser combatible con el producido por un submarino, aunque más tarde este posible contacto fue desechado. Pero el submarino estaba. No me refiero ahora a las sensaciones del momento sino a lo escrito por los propios ingleses en su versión de la historia de la guerra. En “*The Official History of the Falklands Campaign-Vol II*”, Sir Lawrence Freedman relata que luego de la evasión inicial que efectuó después del ataque, el *Conqueror* regresó al área del hundimiento y que durante la mañana del 4 de mayo detectó a ambos destructores, al aviso *Gurruchaga* y al *Bahía Paraíso*, vale decir a los cuatro buques que estaban abocados en ese momento a las tareas de rescate. Sir Freedman

reitera que el *Conqueror* tenía instrucciones expresas de no atacar a las unidades que estuvieran abocadas a esas tareas.

A media mañana arribó otra aeronave para unirse a la búsqueda, un Beechcraft B-200, que permaneció en el área hasta que debió retornar al continente por falta de combustible, mientras que el 2-P-111 permanecía en la búsqueda. Quince minutos antes de la una de la tarde este avión avistó un objeto flotante color amarillo y aunque no pudo identificarlo, esa posición sirvió para replantear los parámetros de la búsqueda.

Como mi Puesto de Combate natural era en el sonar y poco antes el Neptune había registrado el rumor hidrofónico que mencioné más arriba, me ordenaron dejar las cubiertas exteriores y permanecer en el cuarto sonar. Recuerdo claramente que la pantalla circular del viejo aparato me recordaba la imagen de la bandera de guerra del Japón, pero en ámbar. Cuando un sonar funciona en modo activo, es decir emitiendo pulsos que ocasionalmente rebotan contra un objeto y generan un eco, lo que se ve en la pantalla es un barrido circular que se aleja del centro (allí es donde está el buque propio) a medida que la onda sonora avanza en el agua. Sin embargo, dado que nuestro sonar seguía funcionando en modo pasivo, sólo podía registrar “cuñas” de ruido, es decir barras radiales cuya dirección representaba la del objeto que generaba el ruido que se registra. Puesto que la fuente de ruido más fuerte era en ese momento el propio mar (las olas, las burbujas, la espuma etc.) y el mar nos rodeaba por todos lados, la pantalla registraba una especie de rueda de carro con múltiples rayos desde todas direcciones. En síntesis, era absolutamente improbable que pudiera detectarse algún sonido proveniente de un submarino, por más que estuviera próximo a nuestros barcos.

Lo que sigue es el relato de uno de los momentos más emocionantes de toda mi vida. Yo estaba mirando fijamente esa pantalla inútil, viendo la bandera de guerra del Japón en ámbar. El 2-P-111 volaba y buscaba y mientras lo hacía se comunicaba por radio con el buque, informando sus cambios de rumbo, altura o velocidad, y los resultados de lo que observaba. Fuera de estas comunicaciones, había un silencio pesado. Si bien el cuarto sonar era vecino inmediato del CIC, desde mi puesto frente a la pantalla yo no alcanzaba a escuchar lo que transmitía el avión.

Exactamente a las 13 horas con 15 minutos del 3 de mayo de 1982, un formidable grito de varias gargantas, como de gol a los 45 minutos del segundo tiempo, rompió el silencio del cuarto de operaciones del destructor *A.R.A Piedrabuena*. Cuando casi cayéndome del banquito que ocupaba pregunté, también a los gritos qué pasaba, un suboficial de Operaciones (hoy juraría que fue el SSOP Juan Carlos Radicci), con los ojos colorados y acuosos le dijo a quien quisiera escucharlo “- ¡El avión encontró un grupo grande de balsas!”.

Por aquello de que “No hay ateos en las trincheras”, me abracé a alguien, después me senté en mi banquito, me abracé a la pantalla inútil y le agradecí a Dios.

Durante las horas transcurridas entre el hundimiento del crucero y el momento de iniciar el rescate, nos preparamos para una situación completamente inédita para todos nosotros. Ninguna tripulación se adiestraba rutinariamente para una operación de rescate, y mucho menos para una tarea de la magnitud de la que nos esperaba.

Como contrapartida, no se requería material específico ni maniobras de complejidad particularmente elevada. Solo harían falta algunos cabos, un poco de imaginación, mucho esfuerzo y, sobre todo, mucho cuidado, dadas las condiciones meteorológicas imperantes y la fatiga con que comenzaríamos la tarea. Ya llevábamos encima dos noches de sueño precario y mucha tensión y era obvio que nos quedaban por delante muchas horas de vigilia y esfuerzo.

El Neptune había avistado unas quince balsas a unas treinta millas de donde estaban los destructores y a casi treinta y cinco millas del lugar del hundimiento. Transcurrieron casi dos horas entre el momento en que el avión detectara a las balsas y nuestro arribo al área donde ellas estaban. Durante el traslado a esa zona, comenzamos a ver restos del naufragio: manchas de aceite en el agua, enjaretados de madera y algunos salvavidas.

A las 14:30 avistamos las primeras balsas. Había 32 nudos de viento y estado de mar 5, con olas de 3 a 4 metros.

Recuerdo vivamente mi reacción cuando vi asomarse al primer náufrago de una de las balsas a las que nos aproximábamos. Cuando el hombre movió los brazos para que lo viéramos, el buque hizo sonar su sirena. Yo salté y grité como festejando un gol y después recuperé la compostura porque todos mis subordinados de la división Foxtrot estaban cerca y se supone que el jefe mantiene sus emociones bajo control siempre... Pero la verdad que ese breve festejo resumía el alivio de saber que al menos parte de la tripulación del crucero había sobrevivido y me ayudó a descomprimir la tensión de las últimas horas.

Una de las previsiones iniciales fue armar la maniobra de red de rescate. Aquellos buques contaban con esta maniobra, ubicada en la cubierta principal a la altura del puente, que consistía en un tangón o viga de madera rebatible, que se abría hacia fuera de la borda y de la cual colgaba una red que rozaba la superficie del mar. Su otro extremo podía ser izado desde a bordo y había sido diseñada para recoger a personas que estuvieran en el agua, aun inconscientes, dado que funcionaba como una suerte de cuchara de sogá. Era por supuesto necesario que el buque pasara rozando al hombre a socorrer, dado que esta maniobra sólo sobresalía un par de metros por fuera de la banda.

Creo que la primera balsa que socorrimos nos permitió cometer todos los errores juntos y acumular a la velocidad de la luz los conocimientos necesarios como para no

repetirlos. Fue la que más nos costó evacuar, por una serie de circunstancias entre las que la falta de experiencia previa ocupaba el lugar más relevante.

Por otra parte, entre los ocupantes de esa balsa había algunos hombres con hipotermia (creo que en aquellos años la palabra no existía y solo se hablaba de “frío” o “congelamiento”) y otros, como el Teniente de Navío Gerardo Canepa estaban cubiertos de petróleo o peor aún, lo habían ingerido junto con agua salada durante el abandono.

No sólo el personal de cubierta debió adquirir la experiencia necesaria para evacuar las balsas con eficiencia y rapidez. Todos los tripulantes, cada uno en su función, debieron adecuar sus habituales roles de rutina a esta tarea tan crítica e importante: los cocineros, por supuesto los enfermeros, los maquinistas y el resto de la gente de a bordo, recibieron un curso acelerado de rescate en el mar. Hasta el Comandante y el Segundo, principales responsables de maniobrar el buque para acercarse a las balsas sin dañarlas, debieron adiestrarse rápidamente para hacerlo.

Por ello, la maniobra de aproximación a esta primera balsa fue poco precisa. Lo ideal es detener el buque al lado de la balsa, dejándola en la posición exacta donde el personal de rescate tiene armada la maniobra para evacuar a sus tripulantes. Sin embargo, en este primer intento, el buque llegó al lado de la balsa, dejándola sobre la banda de estribor, pero con excesiva arrancada adelante. Intentando corregirla, aplicó máquinas atrás para detenerse. Sin embargo, esto generó una excesiva arrancada atrás. De este modo, la balsa pasó, pegada a la banda de estribor, con el buque moviéndose lentamente hacia atrás. Al pasar por debajo de la red de rescate, un suboficial que asomaba por una de las salidas de la balsa, se aferró instintivamente a la red. Como el buque se movía hacia popa, este hombre fue virtualmente arrancado de la balsa y quedó colgando de la red, pero sumergido en el agua.

El buque, casi parado, rolaba unos diez o quince grados a cada banda. Con el rolido, la red entraba y salía del agua y el suboficial se hundía y aparecía, hasta que no pudo sostenerse más, soltó la red y quedó en el agua, a la deriva y sin salvavidas. Dado que el buque aún se movía hacia atrás, el hombre fue derivando cerca de la que había sido su balsa, hasta que ambos llegaron a la altura de la Torre 1 del buque, ahora parado. Esto significaba que deberíamos evacuar esa balsa desde la cubierta de proa, la que abarcaba la Torre 1 y la maniobra de fondeo. El problema principal que debimos enfrentar fue la ausencia de barandilla. Durante la evasión antisubmarina del día anterior, toda la barandilla de la banda de estribor de la cubierta principal, desde la altura del puente hasta el bauprés, en el extremo proel del buque, había sido arrancada por el mar. Esto implicaba que, dado que era perentorio evacuar la balsa desde esa posición y el buque rolaba cada vez más, tendríamos que ser muy cuidadosos para no caernos por la borda.

Uno de nuestros nadadores de rescate se arrojó al agua para auxiliar al suboficial que se alejaba del buque, a la deriva. La balsa, por otra parte, ya estaba amarrada al costado, merced a los cabos que se habían pasado desde el buque como las amarras de una lancha.

Alguien debía asomarse por la borda para alcanzar los cabos con los cuales debíamos izar a bordo a los ocupantes de la balsa. Otro grupo debía tirar de esos cabos para subir a la gente. Esto era muy peligroso porque no había barandilla en donde apoyarse. Se improvisó entonces una especie de “araña humana”, que siempre asocié con esas figuras acrobáticas que arman los equipos de paracaidismo en caída libre. Cada hombre sostenía a otro por los tobillos y era a su vez sostenido por alguien. Los de los extremos de estas cadenas eran los que se asomaban por la borda y hacían fuerza con los cabos para subir a los sobrevivientes. Se suponía que el tipo en el otro extremo de la cadena se aferraría a algún punto fijo del buque para sostener a todos los demás. El buque rolaba, todos estábamos formando la “araña” con la panza apoyada en la cubierta, agarrando a alguien por los tobillos y siendo a su vez sostenido por alguien.

En medio de la maniobra se me ocurrió mirar mi parte de la “araña” para ver quien me sostenía y quién era el “eslabón” final que nos afirmaba a bordo. El último de mi cadena simplemente agarraba con una mano el tobillo del anteúltimo y apoyaba suavemente la otra mano en un mamparo...

El Suboficial que estaba en el agua fue izado a bordo y llevado rápidamente al interior del buque para su atención médica. Los demás ocupantes de esta primera balsa fueron izados a bordo con esfuerzo, pero sin accidentes. La experiencia de la “araña”, por algún motivo me resultó conmovedora, porque fue espontánea, peligrosa pero imprescindible.

El “hospital de sangre” como se denomina el hospital de campaña que se arma a bordo en caso de combate, se instaló en la Cámara de Oficiales. Yo estaba demasiado ocupado con las tareas de cubierta y no participaba en el “procesamiento” de los naufragos, pero esta tarea tenía una importancia al menos equiparable a la de sacarlos sanos y salvos de las balsas. Los sobrevivientes, exhaustos, ateridos, empetrolados pero “*siempre enteros*”, eran auxiliados rápidamente, clasificados según su estado y atendidos en consecuencia. De este modo, algunos eran internados en las camas de los tripulantes del buque, pero los que estaban en mejor estado de salud, luego de calentarse un poco se sumaban a las tareas de auxilio a sus camaradas.

A partir de los inconvenientes que tuvimos con la primera balsa, surgieron espontáneamente varias ideas que nos permitieron implementar un sistema de evacuación de las balsas que resultó sumamente eficiente.

La idea es, a partir de este punto, separar las memorias en dos vectores: el primero sería eminentemente técnico y relacionado con el procedimiento de rescate desde el punto de vista de las maniobras, previsiones, procedimientos y aprendizaje al respecto.

Finalizado este primer tramo (“Maniobra”), el segundo vector (“Relatos”) estaría orientado a las impresiones y recuerdos de otro tipo, más anecdóticos y relacionados con las personas, los sobrevivientes, sus reacciones, las nuestras y el costado más personal de las experiencias vividas.

Maniobra

A partir de los inconvenientes que tuvimos con la primera balsa, surgieron espontáneamente varias ideas que nos permitieron implementar un sistema de evacuación de las balsas que resultó sumamente eficiente.

Al detenerse el buque en proximidades de la balsa se comenzaba a interactuar con los náufragos a través de un megáfono, por el cual se le daban instrucciones. Si no había nadie a la vista se hacía sonar la sirena de buque. Cuando la gente de la balsa estaba lista, se les arrojaban los cabos de amarre (boza y codera) como si se tratara de la lancha del buque. Una vez afirmados estos cabos la balsa era traída a pulso hasta el costado del buque. Luego había que evacuarla.

A alguien se le ocurrió que el mejor modo de sacar a la gente de las balsas sería el siguiente: un grupo ubicado en la cubierta de Exocet (o cubierta 01, la inmediatamente arriba de la cubierta principal) manejaría los cabos mediante los cuales se izaría a la gente desde las balsas. Otro grupo, en la cubierta principal, es decir “un piso más abajo” que los anteriores, esperaría que los náufragos pasaran a la altura de esa cubierta y tirarían de ellos para meterlos adentro del buque. El mejor lugar para esta maniobra era a la altura de los tubos lanzatorpedos y los misiles, más o menos en el centro de la eslora del buque.

Otra buena idea fue la de utilizar los arneses de seguridad que se emplean para que el personal pueda trabajar en lugares altos (chimeneas, palos etc.) sin riesgo de caerse. Son los mismos que usan los gavieros de la Fragata *Libertad*. Estos arneses, colocados en el extremo de los cabos de izado de personas, les permitiría a los náufragos un rápido pasado por sobre la cabeza y debajo de las axilas, de modo de tener el cabo de izado frente a la cara y tomarse de él con ambas manos. De ese modo, luego de una rápida colocación (individual o si era necesario auxiliado por otros tripulantes de la balsa) estaba en condiciones de ser extraído, colgando del arnés.

La preparación de varios de estos cabos permitiría lanzarlos sin tener que esperar que el náufrago anterior se sacara su arnés. Es decir, había varios cabos con varios arneses lo que permitiría extraer un tripulante por cada una de las dos aberturas de la balsa y lanzar el próximo cabo antes de terminar de sacar a un hombre, para que se preparara el siguiente.

Esta maniobra empezó a bosquejarse a partir de la segunda balsa y se fue “puliendo” con las sucesivas, de modo tal que sobre el final el equipo era una maravilla de eficiencia y rapidez.

Con la sucesión de balsas (se rescataron en total 18 con 278 personas a bordo, es decir más de un tercio del total de los 770 rescatados que sobrevivieron) se fueron adoptando soluciones improvisadas pero efectivas, a los problemas que se iban presentando sobre la marcha.

Cabe mencionar que, a partir del arribo a la zona de las balsas, el día 3 de mayo a la tarde, nos encontramos con muchas de ellas boyando a la deriva y había que ir “atendiéndolas” una por una. Uno de los primeros problemas fue que, luego de vaciar a la balsa de todos sus tripulantes, la misma quedaba a flote. Cuando el buque se alejaba, esa balsa se confundía con el resto de modo que sucedió que se efectuaron maniobras de aproximación a alguna balsa que ya había sido previamente vaciada de sus tripulantes.

La maniobra de aproximación no era sencilla. El mar estaba cada vez más arbolado y aquellos buques no tenían control de máquinas remoto como los de hoy en día. La transmisión de la orden se hacía con el telégrafo de máquinas, una palanca que indicaba la velocidad y sentido de giro de la hélice que el maniobrista deseaba aplicar. La inversión de marcha, es decir el giro invertido de la hélice para detener la inercia del buque, significaba efectuar complejas maniobras al pie de las turbinas, con apertura y cierre de grandes válvulas. En síntesis, no era en absoluto deseable perder tiempo y esfuerzo en este tipo de maniobras, inútiles si en la balsa no había nadie.

Era menester sin embargo asegurarse de que la ausencia de personas en las salidas de la balsa luego del toque de sirena del buque no se debiera a que sus tripulantes estuvieran imposibilitados de salir por sus propios medios, por hipotermia, quemaduras u otro motivo.

En síntesis, resultaba obvio que había que hacer algo con las balsas vacías. Con la primera o segunda balsa rescatada se intentó una recuperación, vale decir izar la balsa a bordo. El motivo exacto de este intento me resulta algo difuso, pero o bien obedeció a la idea de quitar la balsa vacía del escenario para no volver sobre ella, o bien estuvo relacionado con la idea que si rescatábamos gente del agua en cantidad (como afortunadamente ocurrió) y luego nosotros éramos atacados y hundidos, las balsas propias resultarían insuficientes para la tripulación y los rescatados. Esto suena algo bizantino, pero creo que fue este el motivo del intento de izado.

En todo caso, esta maniobra falló y se rompió la pluma ubicada en cubierta de vuelo o próxima a ella que se empleó para la frustrada maniobra.

Por lo tanto, resultó evidente que había que hundir las balsas ya evacuadas. Pero una cosa es decirlo y otra hacerlo. Las balsas son de goma y flotan aun totalmente desinfladas. Pronto resultó obvio que sólo sería factible desinflarlas, pero no hundirlas. Esta alternativa no era adecuada, primero porque había balsas con náufragos que tenían el techo anaranjado semi desinflado. Ver una balsa desinflada no era garantía de que estuviera vacía, al menos hasta que nos acercáramos y comprobáramos mejor.

Inicialmente, luego de vaciar la balsa, se la pinchaba con un cuchillo. Dado que el buque se movía y la balsa también, aunque estuviese amarrada a bordo, esta maniobra era riesgosa para el “cuchillero”. Finalmente, la solución surgió de la mano de algunos artilleros ingeniosos: Apareció una pistola ametralladora PAM. Cuando el último náufrago era evacuado y confirmaba que nadie quedaba en la balsa, se cortaban los cabos que la amarraban al buque y cuando la balsa comenzaba a separarse se disparaba sobre ella una ráfaga de ametralladora. De este modo se desinflaba rápidamente y sin riesgo.

Pero este artilugio tampoco fue la solución definitiva, porque como ya expliqué, desde la distancia de 100 o 200 metros donde se iniciaba la aproximación, era muy difícil saber si la balsa estaba desinflada “por el uso” o por los tiros. Efectivamente, el techo anaranjado se continuaba viendo a la distancia y era menester acercarse un poco para definir la situación.

Finalmente, apareció la solución definitiva, en forma de una lata de pintura blanca. Antes de largar la balsa se arrojaba sobre su techo una buena cantidad de pintura blanca, directamente desde la lata. Esto significaba “balsa vacía” y era visible desde lejos. Balsa desinflada y con chorreaduras blancas ya había sido evacuada.

Cuando todos estos artilugios estuvieron desarrollados e implementados, el trabajo se volvió rápido y eficiente y convertimos la pesadilla de la primera balsa en una maniobra orgánica y organizada, donde el operador megáfono, el grupo “amarrado”, el grupo “extracción de gente” (los que operaban los cabos y los que introducían a los náufragos a bordo), el grupo “desinflado artillado” y el grupo “pintura” tenían sus roles perfectamente establecidos y sincronizados. Calculo que a la altura de la cuarta o quinta balsa rescatada esta estructura ya estaba operando a pleno.

Evidentemente, una vez que los náufragos estaban a bordo, comenzaba su atención médica. Cada uno de ellos era evaluado y si era necesario se le asignaba una cama, que obviamente correspondía a un tripulante del buque. Las camas se les asignaban a los más fatigados o víctimas de hipotermia o quemaduras. La cámara de oficiales se convirtió en el “hospital de sangre”, vale decir el hospital de campaña del buque. Allí se atendía especialmente a los más afectados.

A llegar la noche la situación se complicó por la oscuridad y el estado de mar. Las balsas eran buscadas con los reflectores del buque y a veces resultaban visibles, merced

a las linternas con que los náufragos hacían señales. Afortunadamente, para ese momento ya teníamos establecido un procedimiento de rescate ajustado y practicado, y el esfuerzo adicional originado por aquellos factores adversos, resultó manejable.

Durante la noche (nuestra tercera noche consecutiva de vigilia) el esfuerzo continuó de manera ininterrumpida. Recuerdo haber tenido períodos de media hora de dudoso sueño, tirado en el piso de la cámara, entre balsa y balsa. Cuando el buque se aproximaba a alguna, el “grupo de cubierta” era llamado por el sistema de parlantes internos del buque: “Personal de Cubierta, balsa por la banda de estribor” ... y allí corríamos otra vez hacia fuera.

La atención de cada balsa nos demandaba una media hora, entre la aproximación, el amarre, la evacuación y el “tratamiento final” de la balsa vacía.

Esta rutina se extendió durante toda la noche y la toda la mañana siguiente, hasta que el 4 de mayo, alrededor del mediodía, el buque se destacó a Ushuaia.

Relatos

A continuación, agrego una serie de relatos. No necesariamente los escribo en orden cronológico, pero eso no le quita el valor de la anécdota.

El hombre verde



Luego del azaroso rescate de la primera balsa se implementó el procedimiento de evacuación de náufragos que fuera descrito previamente. Lo que relato ahora, sucedió en una de las primeras balsas que atendimos después de la primera.

Durante las penosas horas que transcurrieron entre el abandono y el rescate, los náufragos trataron de aplicar todo lo que habían aprendido en zafarranchos y ejercicios. No siempre fue posible, por las circunstancias particulares que la meteorología impuso, y por la enorme diferencia que media entre una clase instructiva y el mundo real, (mar 5 incluido).

Sea por lo que fuere, esta balsa, como muchas otras, se convirtió luego de 30 horas en el mar, en un revoltijo de ropa mojada y diversos artículos mezclados entre sí, cuya función era la de facilitar la supervivencia. Entre estos

implementos se encontraba un recipiente conteniendo un producto provisto para crear una mancha verde fluorescente en el agua, con la finalidad de facilitar la localización de la balsa a la deriva. Por algún motivo ese producto se derramó dentro de la balsa, de modo tal que cuando comenzamos a evacuar a sus ocupantes, nos encontramos con varios individuos teñidos de un verde brillante, de la cintura para abajo... Igual los abrazamos con fuerza...

El radiograbador

En aquellos años, los inmensos radiograbadores que se compraban en los negocios de electrodomésticos de Punta Alta eran un símbolo de status. Circular por la calle con uno de esos mamotretos al hombro, machacando alguna melodía pegadiza, imbuía al portador de una particular aura a los ojos de sus pares.

Un tripulante joven del Crucero, tal vez conscripto o acaso Cabo Segundo, decidió que sólo abandonaría el buque llevando su radiograbador. Seguramente entorpeció sus intentos por salvar la vida, pero así y todo lo llevó consigo a la balsa. Cuando llegó el momento del rescate, el *Piedrabuena* se movía y la extracción de cada sobreviviente era una operación delicada.

Sin embargo, este hombre hizo saber desde el principio que no abandonaría la balsa si antes no poníamos a salvo a su amado aparato. De nada valieron las duras palabras que le fueron dirigidas desde el buque. Siguiendo el mismo procedimiento que el ideado para salvar a los hombres, hubo que salvar al radiograbador, que fue extraído de la balsa mediante la maniobra estándar ideada poco antes para evacuar náufragos. Recién después nuestro joven camarada se avino a ser rescatado.

Las fotos

El joven Teniente acababa de ser rescatado y estaba en excelente estado. Tan entero estaba que hacía su catarsis a través del enojo. “- Quisiera tener un inglés a mano...” repetía una y otra vez. Cuando se calmó, hizo un comentario que recuerdo especialmente: “- Antes de abandonar tuve tiempo de manotear la cámara. Desde la balsa, saqué unas cuantas fotos. Si llegan a salir, va a hacer historia...”

Y las fotos salieron. E hicieron efectivamente historia. Son las que dieron la vuelta al mundo, mostrando la triste pero grandiosa secuencia del hundimiento del Crucero.

El maletín

El Jefe del Departamento Abastecimientos del Crucero había logrado salvar su vida. No sólo eso. Tuvo la presencia de ánimo suficiente para abrir la caja fuerte de la contaduría, sacar el dinero que había en ella, colocarlo en un maletín y subirse a la balsa con él. En aquellos años, solía haber sumas considerables de dinero a bordo.

Los procedimientos administrativos eran otros y por esa razón no era infrecuente que las cajas fuertes de los buques guardaran pequeñas fortunas.

El Jefe de Departamento custodió celosamente el maletín durante la epopeya de su balsa y cuando llegó el momento del rescate, quiso asegurarse de que estuviera a salvo. Sin embargo, y debido probablemente a la fatiga, la hipotermia y el resto de las privaciones, no tenía fuerzas suficientes para encargarse personalmente de su salvaguarda. Lo entregó entonces a un Cabo Principal que compartía la balsa con él, para que se hiciera cargo de hacerlo poner a buen recaudo.

Sin embargo, este hombre también había pasado muchas horas a la deriva. Llegado el momento, con la balsa amarrada al costado del buque y sacudiéndose, no pidió que le pasaran un cabo para afirmar el maletín y hacerlo subir a bordo. Simplemente intentó revolearlo desde la balsa al buque. El maletín describió una perezosa parábola, pasó cerca de la barandilla...y se fue al agua.

Al Jefe del Departamento Abastecimientos del Crucero le habían asignado mi cama. Lo fui a visitar brevemente para conocer su estado.

Pese a haber salvado su vida, sacudía la cabeza y repetía “- ¡Que boludo! ...”

Álvaro

El Teniente de Corbeta Álvaro González Lonzieme era uno de mis dos compañeros de promoción que tripulaban el Crucero A.R.A “*General Belgrano*” en 1982. El otro era el Teniente de Corbeta Carlos Castro Madero.

Cuando el buque fue atacado, y durante las horas de profunda incertidumbre que siguieron a ese ataque, pensé largamente en ellos. A Álvaro lo rescató el *Piedrabuena*. De Carlos no supe nada hasta que lo abracé en el muelle de Ushuaia cuando bajó del *Gurruchaga*. Sólo después conocí lo cerca que había estado de no poder salvar su vida.

Durante nuestros años de Escuela Naval, Álvaro se hizo famoso por lo friolento. Cuando las formaciones generales se ordenaban sin ropa de abrigo y algún cadete el último año gritaba “- ¡Formación SIN gabán!”, Álvaro refunfuñaba. Cuando nos tocó a nosotros estar en el último año, él se anticipaba a todos y ordenaba “- ¡Formación CON gabán!”.

Ya recibidos de Guardiamarinas, compartimos nuestro primer destino en el Portaa-viones. Él se empecinaba en usar el capote naval apenas la temperatura bajaba de los 20 grados. La alta figura de Álvaro con el capote puesto era, por lo tanto, un clásico de casi todo el año.

La noche del 3 al 4 de mayo de 1982 fue la más intensa de mi vida. Las balsas se sucedían una tras otra. Junto con mi personal del Cargo Material Naval, yo tenía la obligación de atender cada rescate. Esto nos dejaba muy poco tiempo para comer y dormir, apenas media hora o a lo sumo una hora entera entre balsa y balsa.

Como el buque se movía mucho, durante estas pausas todo el personal debía colocarse a reparo y aprovechar para comer lo que pudiera y descabezar un sueñito, hasta que el difusor ordenara “- Personal de Cubierta, balsa por la banda de babor”

En algún momento de la noche aparecieron dos balsas juntas. Fue el único caso, porque, aunque luego del abandono muchas balsas se unieron entre sí mediante los cabos correspondientes como indica el procedimiento de supervivencia, el mar embravecido había cortado estas amarras y dispersado las balsas.

Pero como fuere, estas dos balsas venían juntas y aparecieron por la popa del buque, en medio de la noche.

Y parado, asomando por una de ellas estaba Álvaro, con su capote puesto.

No sé por qué nos saludamos como si nos hubiéramos encontrado en Florida y Córdoba, con esos insultos amistosos con los que a veces se saludan los amigos.

En este único caso, el personal de cubierta debió dividirse para atender dos balsas simultáneamente. Me quedé con la de Álvaro. La imagen que tengo profundamente grabada en la memoria es la de la balsa amarrada al costado del buque, que se había atravesado a la onda de mar y rolaba mucho. Cuando se inclinaba hacia el lado de la balsa, lo veía a Álvaro por arriba del nivel de mis ojos. Cuando rolaba para el lado contrario, casi desaparecía por debajo del costado del buque...

Pero pudimos rescatarlo a él y a sus compañeros de balsa. Pudimos sacárselos al mar.

Felipe Gallo



Sólo después supe que se trataba del Cabo Primero Electricista Felipe Gallo. Mucho después supe que era de Santa Fe. Pero la primera vez que lo vi, estaba en una balsa al costado del *Piedrabuena*. Y no quería bajar. Estaba muy quemado y creo que había perdido las ganas de vivir. Le dábamos las instrucciones para que se pasara el cinturón de seguridad por alrededor del torso y debajo de los brazos, pero en medio de los sacudones de la balsa, murmuraba “- No, déjenme, déjenme...”.

Ayudado por otro náufrago, se colocó finalmente el cinturón de seguridad y pudimos izarlo a

bordo. Creo que las quemaduras lo habían dejado ciego. La piel de sus dedos colgaba de las yemas. “- *Como dedos de guante*”, recuerdo haber pensado... Fue llevado a la Cámara de Oficiales, donde funcionaba el Hospital de Sangre. Allí se le colocó un tubo en las venas del brazo para hidratarlo.

Uno no sabe cómo son las prioridades de la vida. Como yo no tenía otro lugar donde estar, miraba la pequeña operación que le efectuaban al Cabo Primero Electricista Felipe Gallo mientras comía un tazón de guiso para entrar en calor luego de un largo rato en cubierta. Creo que la sola idea de comer mirando una operación me hubiera descompuesto unas horas antes, pero yo tenía que entrar en calor y a él lo tenían que canalizar y no había otro lugar...

Después lo tendieron en el piso de la cámara, para tenerlo controlado, porque su estado era muy grave.

Mi cama estaba ocupada por un naufrago. Por eso me recosté en el piso, al lado del Cabo Primero Electricista Felipe Gallo, para tratar de descansar un rato. Él se quejaba suavemente, casi sin molestar.

A la mañana siguiente, fue evacuado al “*Bahía Paraíso*”. Allí falleció.

Él no me conocía y yo no lo conocía a él. Sólo ayudé a sacarlo del agua y lo acompañé un rato, durante sus últimas horas. No creo que se haya dado cuenta de mi presencia a su lado, pero siempre sentí que había sido muy importante para mí conocer que su nombre era Felipe Gallo. Y que era de Santa Fe.

Desde el presente

Desde 1982 sostengo que, fuera de lo estrictamente familiar, el episodio del hundimiento de Crucero A.R.A. “*General Belgrano*” y la operación de rescate que le sucedió, fue lo más importante que me tocó vivir. No muchas veces he relatado lo que relaté aquí. Al principio lo contaba con cierto entusiasmo. Con los años lo fui contando menos. Mis hijos apenas conocen las pinceladas generales de lo que viví. Alguna vez escribí algún artículo. Otra vez di una conferencia. Y alguna vez discutí ferozmente con algún estratega de café que “hubiera atacado al submarino inglés”, en lugar de evadirlo. Sostengo con vehemencia que, si tal cosa hubiera ocurrido, la Argentina tendría algunos héroes más y muchos veteranos menos. Y honestamente, no creo que hubiese valido la pena.

Esas discusiones son irrelevantes, no es posible saber “lo que hubiera ocurrido si...”.

Creo, sin embargo, que de haber intentado atacar al submarino, los dos destructores habríamos corrido la misma suerte del Crucero. Además de las pérdidas que esto hubiese significado, los sobrevivientes del Crucero hubieran sido menos, porque sus buques de rescate no hubieran estado allí. Por otra parte, en el momento del ataque al

Crucero, todo fue confusión e incertidumbre. No se prendió ninguna luz mágica que indicara “Ataque Submarino”. Los sonares eran operados en pasivo, lo cual constituyó un severo error operativo. Era sin embargo la orden que se había dado.

El operarlos en modo activo no hubiera cambiado las cosas. El estado de mar y la vetustez de los equipos hubieran impedido cualquier probabilidad de detectar al atacante, aún después del ataque y sabiendo que había allí un submarino. Sin embargo, el único reproche que me hago es el de no haber operado el sonar como indicaba la buena praxis operativa. No era mi decisión, pero me lo reprocho.

Los que ganan las carreras del domingo con el diario del lunes, por supuesto tienen varias recriminaciones que hacer. Las acepto, en tanto se traten de cuestiones de índole táctico – operativa. Alguna vez me deslizaron algún comentario de otra índole, cuestionando el valor personal de los que tomaron las difíciles decisiones del momento. No lo toleré y como dije, discutí encarnizadamente, más allá de la antigüedad relativa de mi interlocutor.

La actuación de la Armada en la Guerra de Malvinas puede ser objeto de muchísimas críticas, casi todas fundadas.

Yo respondo por lo que me tocó vivir, solamente por eso, y es algo que atesoro.

En 2007, luego de 25 años volví a reunirme con mis camaradas del *Piedrabuena*. Yo era el Oficial más antiguo que quedaba en actividad. Me reencontré con mis antiguos jefes y con mis antiguos subordinados.

Recién en ese momento tomé plena conciencia de que, para todos esos hombres, al igual que para mí, esos días en el Atlántico Sur embravecido y al límite de nuestras fuerzas, fueron de una formidable trascendencia.

En los últimos años pensé mucho en los que murieron, probablemente porque la mayoría de ellos eran más jóvenes de lo que mis hijos son hoy. Pensé especialmente en los que pudimos también haber salvado, del puñado de aquellos para los que “no llegamos a tiempo”.

En la película “*The Guardian*”, Kevin Costner personifica a un legendario nadador de rescate. Uno de sus jóvenes compañeros le pregunta varias veces cuántas vidas ha salvado en su carrera. Él no responde. Al final, le da un número: “22”. Su compañero le confiesa que pensó que serían más. Y él responde “22 son los que no pude salvar, los que perdí”.

Nuestra respuesta debería ser “23”. Esa cantidad de camaradas consiguió abandonar el Crucero, pero murió después. Para ellos, no llegamos a tiempo. Sin embargo, aunque esos muertos duelen más, prefiero pensar en otro número, en los 273 hombres que mi buque sacó del agua, en las vidas que pudieron vivir y en los hijos que pudieron tener y concluyo que el esfuerzo para rescatarlos es lo mejor que hice en mi vida.

Destructor ARA “Bouchard”

Agenda de travesía

Capitán de Navío VGM (R.E) Miguel Gardiner



En 1982 era Teniente de Corbeta, contaba con 28 años y estaba embarcado en el Destructor A.R.A. “Bouchard”. Estaba asignado al Departamento Máquinas como Jefe de Electricidad. Mi división tenía aproximadamente 19 hombres, todos profesionales excepto un conscripto.

El buque era un viejo destructor de la Segunda Guerra. Su armamento estaba constituido por tres torres de 105 mm, cargas de profundidad, erizos, torpedos y cuatro misiles Exocet. Todo muy viejo, ya para la época, excepto los torpedos y los misiles que eran de reciente adquisición.

Los sensores no eran mejores, lo más moderno era el radar Decca de navegación, uno de búsqueda SPS-10, y uno de control tiro. El sonar era de alcance limitado y funcionaba mal.

Marzo de 1982

Luego de una muy buena licencia y de una estadía en Mar del Plata me presenté en el buque y nos alistamos para zarpar a un operativo con buques uruguayos. Casi toda la Plana Mayor éramos nuevos incluyendo el Comandante, Capitán de Fragata Bárcena, recién llegado de Bolivia donde había estado en comisión por dos años.

Viernes 29 de marzo (Día D-4)

0600 hs zarpamos de nuestro apostadero en Puerto Belgrano. Estaba de guardia en

máquinas junto con “Tito” Ortiz (Teniente de Corbeta Eduardo Ortiz). Inmediatamente nos reunimos con el Segundo Comandante (Capitán de Corbeta Fontanarrosa) y el Jefe de Operaciones (Capitán de Corbeta Castrilli) en la Cámara de oficiales.

Nos explican que conformamos el Grupo de Tareas 20.0 y nuestra misión es brindar protección a la fuerza de desembarco, interceptando todo buque que se dirija a las Islas Malvinas. La idea es que no llegue a las Islas ni siquiera un pan de manteca. Si alguno no acata nuestras órdenes deberemos hundirlo. Nuestra zona de operaciones está ubicada al N de las Islas el GT 20.0 está constituido por el Portaaviones A.R.A. “25 de Mayo”, los Destruyores A.R.A. “Seguí”, “Py” y nosotros (el Intrépido *Bouchard*).

El GT 40 tiene por objetivo ocupar militarmente las Islas para lo cual se dirigen al objetivo los Destruyores A.R.A. “Hércules” y “Santísima Trinidad” con una Compañía de Comandos Anfibios, el Transporte A.R.A. “Cabo San Antonio” con un batallón de Infantería de Marina, el Rompehielos A.R.A. “Almirante Irizar” con un Batallón de Ejército. Creo que también va a haber paracaidistas y tropas de ejército que van a ser transportados en un Hércules C-130, utilizando la pista de aluminio que existe allí.

En las Islas hay 40 Infantes británicos que esperamos que se rindan, de lo contrario los vamos a arrasar.

(En realidad, no sabíamos que la orden era no derramar sangre inglesa)

Hoy tuvimos zafarrancho de combate. Mi puesto es en Máquinas de Popa. Es muy aburrido. La planta propulsora anda OK.

Sábado 30 de marzo (Día D-3)

Estuve de guardia todo el día en máquinas. A 0930 nos estábamos a la altura de la Península de Valdez. Me entero que el “Seguí” no zarpó, tuvo problemas, y el “Py” tiene problemas en el giro. Nos avisan que el HMS “Exeter” zarpó del algún lado del Caribe, pero, aunque meta máquinas, no llega a tiempo.

Domingo 31 de marzo (Día D-2)

A 0800 le paso la guardia de Máquinas a Tito. A 0930 hago la formación para el Departamento Máquinas y le comunico al personal que a partir de ahora cuando se ordene cubrir puestos de combate, será real. La gente está inquieta y hace preguntas.

A 1200 tomo guardia en el Puente. A 1300 comienza un reabastecimiento de combustible con el Buque Tanque A.R.A. “Punta Médanos”, hay mucho mar, la maniobra se complica y se corta la manguera cuando faltan 10 Tn. de Fuel Oil Naval (FON). También perdimos la guía de distancia.

Estamos a 160 Ms. Al NO de Malvinas. Sin noticias de “Exeter”. Hoy o mañana se incorpora el Destructor A.R.A. “Piedrabuena”.

Lunes 01 de abril (Día D-1)

El día transcurrió tranquilo excepto durante la mañana en que se ordenó cubrir combate. Fue por un pesquero llamado “*Mienlo*” de bandera polaca. Se le ordena permanecer al N del paralelo 50. Ya estamos dentro de la zona de operaciones.

Durante el anochecer nos acercamos al “*Mienlo*” porque pidió agua. Mandamos el Zodiac con los Guardiamarinas Rey Álvarez y Borgogno para determinar las reales necesidades. Determinamos que no necesitan agua.

Al regreso se para el motor del Zodiac ya cerca del buque, había un oleaje bastante fuerte así que se vivió un momento de tensión hasta que llegaron al costado del buque remando. Me dio mucha bronca que se haya arriesgado la vida de un grupo de hombres por un barco que en definitiva necesitaba el agua para lavar los platos. Ya anteriormente había intentado fugarse, pero le dimos alcance y no molestó más.

Durante la noche nos quedamos levantados con “Tito” porque una radio había dicho que el presidente iba a hablar, pero no fue así. Escuché el panorama de la 1230 por LU2. Nos tranquilizamos un poco. Ninguna noticia importante.

Comienza una tensa espera. ¿Qué pasará mañana?

Martes 02 de abril (Día D)

Me levanto a las 0700 para tomar guardia en el puente. Cuando llego veo que nos estamos acercando al “*Mienlo*” y al “*Narwal*”, otro pesquero polaco. Piden agua, pero con lo de anoche nuestra paciencia está agotada y accedimos.

Ponemos rumbo 180° y nos alejamos. Estamos a 70 Ms. de Malvinas. Nuestras tropas han desembarcado a las 0600 hs, hay pequeños focos de resistencia.

Escucho por el canal 10-A que transportan un herido con un pulmón perforado. Después me entero que era el Teniente García Quiroga, lo conozco, era mi Encargado de división cuando éramos cadetes. Piden atención urgente en el continente.

El Capitán Gómez, está muy dolido porque murió en combate un compañero de promoción (Capitán de Corbeta de Infantería de Marina Pedro Giachino). Aparentemente no hay más bajas.

Durante la mañana me da mucha alegría escuchar Radio Malvinas en castellano. Otra gran alegría fue escuchar al Santísima Trinidad llamar al Apostadero Naval Malvinas, eso me daba una sensación de que ya eran nuestras y que todo iba bien.

A las 1125 fue izado el Pabellón Nacional en las islas.

Me quedé un largo rato mirando el contorno de las islas en el radar Decca. La bahía de Puerto Stanley se recortaba perfecta en cada barrido del radar. Estábamos a tan solo

12 Ms. Me pregunta ¿algún día volveré a ver esta costa?

Ahora estamos sumamente preocupados por la amenaza de un submarino nuclear. No tenemos armas para batirlo, la única alternativa es ir a aguas poco profundas. Apparentemente iríamos a puerto. Me preocupa la posibilidad de que nos hundan y en general a todos, aunque no lo digan. Todo el personal que toma guardia debe hacerlo con salvavidas.

Hoy estoy sumamente orgulloso porque como militares justificamos nuestra razón de ser y personalmente por ser uno de los que participó en la toma de Malvinas.

Ahora le voy a poder decir a mis hijos “Papá estuvo allá”.

Miércoles 03 de abril (Día D+1)

Tomé guardia de máquinas a 0800 hs. Durante el día no pasó nada especial. Se ha decidido nuestro repliegue a zonas más seguras por la amenaza del submarino nuclear.

(Un submarino nuclear tiene más de 30 Ns. de velocidad en inmersión y supera la velocidad de nuestro buque. Esto le permite posicionarse para disparar sin dificultades. El armamento y los sensores que posee le permiten batirnos sin que siquiera podamos detectarlo)

Abril de 1982

Finalizada La “Operación Rosario” volvimos a Puerto Belgrano lo más rápido posible para alistarnos para la próxima misión. Cuando desembarcamos encontré a la gente en un estado de euforia generalizado. El quiosquero (Gino) me abrazó emocionado felicitándome efusivamente. Yo observaba todo esto y pensaba para mi “más vale que negociemos porque los ingleses no se van a dejar humillar por un país como el nuestro y menos gobernado por un General”. Con Mary, mi esposa, miraba las imágenes de Galtieri en el balcón de la Rosada y me parecieron lamentables. Fui a visitar a mi viejo que también se daba cuenta y me preguntó ¿y si vienen, que van a hacer? Le respondí “y si vienen tendremos que pelear”. Los rostros serios, ambos sabíamos que la cosa no iba a andar bien desde el punto de vista militar.

A los pocos días estábamos zarpando hacia el Sur. El Jefe de Propulsión estaba internado con hepatitis y fue reemplazado por el Teniente Picardi. Durante las siguientes dos semanas efectuamos patrullado por el litoral.

Hicimos una entrada a Deseado donde pudimos bajar a estirar las piernas. En Prefectura nos facilitaron el teléfono y pude comunicarme con Mary. En el puerto estaban cargando un transporte con pertrechos de Ejército. Después me enteré que nunca cruzaron.

Como la cosa venía en serio, se alisto el buque para combatir, pero en serio. Una de las cosas que habilitamos fue el escape de la central de Control Tiro que estaba debajo de la Cámara. Hacía años que estaba tapada por la alfombra, por allí un día se asomó el

Suboficial que cubría, con los teléfonos puestos, anteojos y con los dientes paleta que tenía. Inmediatamente fue bautizado como “El Topo”. También se efectuaban ejercicios antimisiles que consistían en ordenar a la torre de guardia disparar a un azimut (dirección) al azar. Varias veces me hacían saltar de la cama los disparos de la torre de proa que tenía al lado de mi camarote.

Jueves 29 de abril

Zarpamos de Deseado y navegamos durante todo el día hacia Isla de los Estados a reunirnos con el Crucero A.R.A. “General Belgrano” y el *Piedrabuena* para formar una fuerza de tarea.

Encontramos al Crucero fondeado en Bahía San Antonio, el *Puerto Rosales* (buque tanque de YPF) estaba en Bahía Flinders, y el *Piedrabuena* haciendo un “circuito hipódromo” (navegando en patrulla de un punto a otro regresando por el mismo camino) al N. de la Isla de los Estados.

Luego de habernos identificado nos dirigimos a fondear a 500 Yardas ($1\text{ yd} = 0.9\text{ m}$) del Crucero. Arriamos el bote para llevar al Comandante a una reunión con el Comandante del Crucero que es el Oficial Comandante Táctico (Comandante de la Fuerza de Tareas). Aproveché para mandar un cabo a pedir que nos manden un salinómetro (instrumento para medir la salinidad del agua de alimentación de las calderas) porque el nuestro se había roto y no admitía reparación.

Dejo la guardia de Puente a las 2400 sin novedad. El salinómetro a bordo.

Viernes 30 de abril

Durante la mañana luego de zarpar de Bahía San Antonio ocupamos estación a popa del Puerto Rosales a 1000 yardas, haciendo de Destructor de Rescate del *Piedrabuena* mientras embarcaba combustible. A las 1000 hs nos toca a nosotros, embarcamos 144 Tn de FON.

Durante la tarde le toca embarcar combustible al crucero la maniobra el larga porque carga mucho, se interrumpió para continuar mañana.

En la noche navegamos en formación con el Crucero con arrumbamiento general “Este”. Formamos una “Cortina de Sector” (método de protección antisubmarina) junto con el *Piedrabuena*. Como vamos en silencio radar hay que estar atento para no salirse del sector. Cada tanto se da un giro de antena emitiendo para ajustar las posiciones. Dejo la guardia a 2400 sin novedad.

Sábado 01 de mayo (la noche más larga)

Durante la mañana permanecemos de Destructor de Rescate a 1000 yardas a popa

del Crucero y del *Puerto Rosales* que están haciendo combustible. Con el guardiamarina Rey Álvarez vemos la gran cantidad de basura que tiran los del Crucero que queda flotando en la superficie. Comentábamos que un submarino simplemente debía seguir el reguero de desperdicios para encontrarnos. Nos daba la impresión que no estaban muy en guerra, o que estaban demasiado confiados. A media mañana suena la alarma antiaérea, se ordena puestos de combate. El *Puerto Rosales* se separa bruscamente del Crucero, se corta la manguera de combustible con el consiguiente enchastre. Dejo el puente y voy a popa por cubierta, cuando llego veo dos Cabos correr hacia adentro. Me quedo un rato para ver si veía algo, esto me valió el reto del Jefe de Máquinas por tardar en ir a mi aburrido puesto de combate. Finalmente resultó ser un avión propio. Pero esto no impidió el susto ya que no tenemos armamento antiaéreo, nuestro buque es netamente antisubmarino y antisuperficie.

Durante la noche navegamos con arrumbamiento E en formación con el Crucero y el *Piedrabuena*.

El Comandante llama a reunión de Plana Mayor en la Cámara, allí nos explica la misión que se nos ha impuesto. Deberemos navegar con rumbo E y luego caer al N pasando sobre el Banco Burdwoods (zona de bajo fondo no apta para la operación con submarinos nucleares) e introducirnos en la zona de exclusión para medir la reacción del enemigo y luego volver. Esto nos cae muy mal a todos porque nos parece ridículo exponernos en una misión de alto riesgo sin un objetivo concreto. El Teniente Ferrari le dice al Comandante que eso es brindarles posibilidades al enemigo, otros Oficiales concuerdan. Los argumentos del Comandante no nos satisfacen.

Pero por supuesto si esa es la orden la vamos a cumplir. Todo se desarrolló en un clima de respeto profesional. Posteriormente la misión es cambiada; deberemos introducirnos en la zona de exclusión y batir blancos de oportunidad (al primero que se nos cruce), si alguno de los buques era averiado los otros debían continuar sin prestarle apoyo.

A medianoche navegando en medio de una calma chicha nos reunimos en la cubierta de señales todos los Oficiales y parte del Personal de Suboficiales. Izamos el Pabellón de Guerra, el Guardiamarina Borgogno y el Teniente Zaragoza efectuaron unos disparos al aire con sus pistolas. Lugo cantamos el Himno Nacional y gritamos tres voces de “**Viva la Patria**”. Todos sumidos en la más completa oscuridad. La luz de tope de navegación iluminaba muy tenuemente el Pabellón que flameaba pesadamente.

Todos nos preparamos nuestras bolsas de supervivencia que no eran más que bolsos particulares con agua, paquetes de curación individual y algo de ropa.

La Cámara es un desorden total ya que en combate se transforma en banco de sangre,

todas las sillas amontonadas en un costado y las mesas preparadas como mesas de curaciones, el médico (Teniente Amatore) y el enfermero estaban recostados en los sillones.

Cubrimos Crucero de Combate, condición Z establecida (guardias reforzadas y artillería parcialmente lista). La gente se recuesta en los pasillos y dormita un poco. Los artilleros en las torres. Cubro máquinas con el Teniente Picardi y el Tito turnándonos.

El Teniente Bogliolo pasa por mi camarote y me despide como si fuera la última vez que nos vamos a ver. No es para menos, en caso de ataque con torpedos los maquinistas llevamos las de perder. Además, hoy escuché decir al Teniente Castrilli que durante todo el día estuvimos recibiendo emisiones radar en el contramedidas, y según él, la frecuencia pertenece al radar de búsqueda de los submarinos ingleses, así que es muy posible que nos tengan detectados.

Creemos que de esta no salimos sanos, pero nadie afloja. Como a las dos de la mañana no encuentro un lugar cómodo para dormir así que me voy a recostar a mi camarote. Paso por un pasillo lleno de personal de las calderas que están durmiendo tirados en el piso. Como aflojaron la lámpara de las luces de sueño no veo nada, nunca deseé tanto una linterna, piso a varios por lo que recibí todo tipo de puteadas. Me recuesto vestido, con los zapatos, el salvavidas y la pistola puestos. Dejo la puerta abierta porque en caso de ataque se puede trabar y quedarme encerrado.

El cantinero deja la cantina abierta para que el que necesite algo vaya y se sirva. Se va a cubrir su puesto de combate que es de camillero. También en la cocina queda comida en las marmitas (rancho de combate) para que se sirva el que quiera.

Domingo 02 de mayo (el peor día)

Me levanto a las 0600 hs para tomar guardia en máquinas, a 0700 hs se levanta el crucero de combate y se continúa cubriendo crucero de guerra (máxima condición de clausura, sólo se pasa por tambuchos pasahombre). Durante la noche se había anulado la misión y estábamos regresando a Isla de los Estados.

Voy a mi camarote, me afeito, me pongo el uniforme gris y me voy a tomar guardia al puente. Afuera el temporal comienza a hacerse sentir. El viento es del Av 355, 28 Ns. y hay mar 4. Navegamos con rumbo Rv 268, velocidad Vd 13 Ns. Mantenemos al Crucero a aproximadamente a 8000 Ys por el través de babor (costado izquierdo). En determinado momento el sonar me pide acercarme a menor distancia para ver si se escuchaba el batido de hélice del Crucero. Lo hago, me acerco a unas 4.000 Ys pero me informan que no se escucha nada, las condiciones de propagación eran pésimas. Vuelvo a mi posición anterior. Antes de dejar la guardia le tomo marcación, lo veo por última vez por la aleta de babor imagen que jamás se borrará de mi mente. Adrizado, entre la borrasca, el temporal que ya arreciaba parecía no afectarlo. El Punto Estimado satélite

al fin del cuarto es φ (latitud)= $55^{\circ} 15'$, ω (longitud)= $60^{\circ} 35'$.

Bajo hasta la Cámara me sirvo un poco de polenta y me voy a dormir. Estoy fundido así que cierro la puerta me desvisto y me acuesto.

Exactamente a las 1610 hs me despierta una explosión muy violenta y seca, me incorporo y todavía medio dormido pienso “disparó la torre de proa, eso significa que viene un misil. En pocos segundos hará impacto”, me dejo caer sobre la cama y espero el golpe. Escucho por el difusor que llaman a la Patrulla de Control de Averías y simultáneamente suena la alarma antisubmarina, me despabilo y me doy cuenta que fue un ataque con torpedos. Cuando me vuelvo a incorporar irrumpe el Tito en el camarote, mientras agarra el salvavidas me dice “nos pegó un torpedo” y sale corriendo. Todo lo contado en éste párrafo transcurrió en menos de dos minutos. Me tiro de la cama, yo dormía en la de arriba, no me alcanzan las manos para vestirme todo desabrochado tomo el salvavidas y corro por el pasillo hacia la máquina de popa, me zambullo por el tambucho. Hemos aplicado máxima velocidad. Aparentemente el buque no tiene daños. Posteriormente el guindola de guardia contó que vio al buque levantarse de popa, deducimos que el torpedo explotó en la estela del buque muy cerca del casco y que la explosión levantó el buque (traducido de “*Guardian*”)

Mientras lo inspeccionábamos me cruzo con el Jefe de Máquinas en el pasillo y me comenta que se siente un olor raro como a pólvora, en ese momento me doy cuenta que se siente por todas las cubiertas bajas. Lo asocié al olor que queda cuando dispara la artillería.

Perdimos toda comunicación con el Crucero, el Comandante trata de comunicarse en vano, informa que el hemos sido tocados y que verificamos daños. Ambos destructores aplican máxima velocidad. El Crucero lanza dos bengalas blancas. Rey Álvarez que lo vio por última vez dice que tenía la proa “como caída”. Comienza a quedarse, a 16 Ms (1 milla náutica = 1852 metros) lo perdemos en el radar. Una hora más tarde volvemos haciendo búsqueda radar, no lo encontramos, deducimos que es muy posible que un torpedo le haya dado en las hélices y que se quedó sin propulsión.

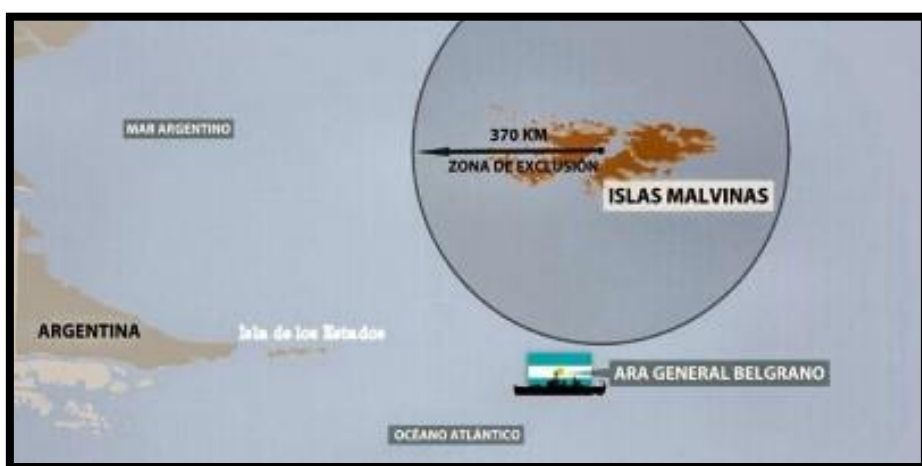
A las 2000 hs tomo guardia en el puente. Lo encuentro totalmente fuera de servicio, el Teniente Ferrari que estaba con Borgogno me dice que no sabe dónde estamos y que no hay punto al fin del cuarto porque un bandazo aflojó las ventanas del puente y el agua barrió la mesa de cartas y dejó fuera de servicio el Decca. Por si fuera poco, el navegador satélite hacía mucho que no actualizaba y creo que no estimaba.

Le pido a Rey Álvarez que se quede en la timonera con lo que queda de la carta y averigüe donde estamos.

Estamos haciendo un circuito hipódromo al “E” de Isla de los Estados en espera de saber qué pasó con el Crucero.

El mar golpea con mucha fuerza contra los vidrios del puente, entra agua por todos lados; los limpiaparabrisas desaparecieron. Trato de sentarme un rato en el sillón del comandante, pero me mojó todo. Finalmente me quedo apoyado contra el mamparo de la timonera y aun así el agua me salpicaba. El viento es de 35 Ns y mar 7. Rey Álvarez logra obtener una posición satélite, puedo pasar la guardia como Dios manda. A las 2400 seguimos sin noticias del crucero.

“El *Bouchard* escoltaba al *Belgrano* en el momento de su hundimiento, y se informó después de la guerra que el tercer torpedo lanzado por el *HMS Conqueror* había en realidad hecho impacto contra el *Bouchard*, pero que falló su detonación. Más adelante se descubrió que el casco sufrió cuatro rajaduras de unos trece centímetros; luego, Bárcena relató que el torpedo sí había explotado cerca del destructor, pero sin hallarse en contacto”.



Lunes 03 de mayo (la peor parte de toda guerra)

Tomo guardia a 0800 hs, Tito me ataja al entrar al puente y me dice “el Crucero está hundido, estamos recibiendo señales de emergencia de las balsas y también le dieron al *Sobral*” (Aviso A.R.A. *Sobral*).

Navegamos hacia el lugar donde se hundió el Crucero. A media mañana llegamos al lugar, el derrame de combustible tiene 10 Ms de largo por unos 300 Mts de ancho. Comenzamos a navegar por ella. Nos quedamos todos en silencio. Al rato el Comandante dice que le da la impresión que es la sangre de un buque, que tantas veces vimos manchas de aceite sin prestarle atención y ahora... A mí me parece lo mismo.

Recibimos un llamado de auxilio de una de las balsas por la frecuencia de socorro. La señal es muy débil.

El Capitán Ferrer está con unas tablas de cálculo de abatimiento. Deduce que las balsas deben estar a unas 30 Ms del punto del hundimiento.

Un avión antisubmarino informa tener un eco sonar en la zona así que debemos esperar mientras investigan.

Dejo la guardia a las 1200 con vientos de 30 Ns del W y sin noticias de las balsas.

Durante la tarde el avión detecta un grupo grande de balsas, nos da un inmenso alivio. Nos dirigimos a la zona que se encuentra a 60 Ms al SSE del punto del hundimiento que se calculó al 115/85 (Azimut 115°, distancia 85 Ms) del Cabo San Juan.

Vamos preparando toda la maniobra para el rescate de los náufragos.

La primera balsa es avistada a aproximadamente las 1600, el buque toca varias pitadas, pero en el interior no hay sobrevivientes, viene vacía. Nos quedamos todos en silencio viéndola pasar por el costado.



Avistamos al rato la segunda, se vuelven a tocar las pitadas y por la entrada de la balsa aparece el Teniente Sánchez. Hay gritos de alegría en la dotación.

Son doce en la balsa. Las tareas de rescate se hacen muy dificultosas porque el buque rola de tal manera que en determinado momento el agua helada entra

por la borda y me llega a los tobillos. En cada rolido la balsa estaba al alcance de la mano o a varios metros más abajo.

Los llevamos a proa donde está la red de desembarco, les cuesta bastante trepar y los tenemos que ayudar en cuanto los tenemos a mano.

Luego los llevamos a la cámara donde se desvisten y toman una taza de caldo o café. Este grupo está bastante bien. Me tomo una taza de caldo y salgo nuevamente a cubierta. El buque se está acercando a un grupo de tres balsas maniobrando para recibirlas por babor, pero se nos van por estribor. Les arrojamamos cabos para que se aferren y así los poder



traerlos hacia el costado, pero están como congelados, los agarran, pero se les van de las manos. Entonces le digo a un buzo que está al lado mío que se tire y nade hasta las balsas con un cabo. Se lo paso por entre el hombro y la cintura y se tira al agua, pero se le sale, me pregunta que hace y le digo que nade hasta las balsas. El contramaestre que estaba al lado mío putea contra el boludo que ató al buzo, que, por supuesto era yo, pero no era momento para discusiones. Finalmente, el buzo sube a una balsa que está con el techo destrozado.

Ahora el buque está parado y pasan por la proa, se pueden ver bien de cerca. Una está entera, la otra semihundida y con el techo destrozado con seis o siete náufragos a la intemperie la tercera esta semisumergida con el techo destrozado y tres cadáveres flotando en el interior, uno tiene el salvavidas en la cabeza, el otro solo se le ven los pies y el tercero está boca abajo (esta imagen permanece inalterable en mi recuerdo y me vuelve en forma recurrente cada vez que mencionan la guerra. Es el trago más amargo).

El Guardiamarina Ulloa me dice que le parece que uno es un compañero de él. Le digo al buzo que los identifique, miró hacia atrás, creo que hasta ese momento no se había dado cuenta que estaba rodeado de cadáveres, no me hace caso, se tira el agua y se va a la balsa de al lado. Se empiezan a alejar, les arrojamamos varios viradores, pero el buzo nos grita que no los puede agarrar porque se le congelaron las manos. Preguntamos al puente que hacer con los muertos y nos responden “subir solo los heridos y los vivos”.

El Comando ha decidido dirigirse a otra balsa que está mejor presentada, nos alejamos de este grupo y de nuestro buzo, posteriormente fueron recogidos por el Aviso *A.R.A. Gurruchaga* que estaba cerca.

Nos acercamos a una balsa que está entera, en el interior hay 32 náufragos que vienen con el Teniente Torrontegui.



Balsa del Tte. Torrontegui

Los llevamos hacia popa, y los subimos con el guinche, de a dos por vez. Algunos vienen tan congelados que no pueden caminar, hay que cargarlos entre varios, todos están cubiertos de petróleo. Uno de los náufragos estaba recién operado del apéndice, estaba internado y abandonó en calzoncillos, no sé cómo aguantó sin congelarse. Ha-

bía un conscripto que había abandonado con su bien máspreciado, un radio grabador recién comprado en Ushuaia, cuando lo subimos iba aferrándolo y le dificultaba los movimientos así que el Jefe de Balsa le gritó “¡larga eso gordo!”, lo soltó y cayó sobre la balsa.

En un rolido muy pronunciado los turbos de circulación principal se chupan trozos de balsas y cabullería que se enroscan en el eje y se traban. Esto hace que la velocidad del buque y mínima para que actúe la “cuchara” que levanta el agua y la hace circular por el condensador principal, sea de 8 Ns. Esto obliga a suspender el rescate. Nos dedicamos a avistar balsas e informar a las otras Unidades de la zona. En la cámara el Teniente Sánchez y otros oficiales comenzaron a contar sus experiencias. Recuerdo que decían que los había hundido un submarino chileno porque los torpedos eran de corrida recta y los ingleses no los usan. Contaron que el primer torpedo dio en la proa y el otro en la popa después del blindaje lo que explica el gran daño que causó. Inmediatamente después del segundo se apagaron las luces en todo el buque, lo que explica el hecho que no se hayan podido comunicar. En toda la zona de los sollados de popa se declaró un incendio, el mamparo de la cantina estaba al rojo. El personal formó en cubierta en forma muy disciplinada. Tardaron 20 minutos en dar la orden de abandono. El buque tardó 40 minutos en hundirse.

Le presté ropa al Capitán Mamede. En mi camarote habían desaparecido mis frazadas, algún náufrago las tendría.

Me voy a tomar guardia a las 2000 hs, durante la noche navegamos en proximidades de las balsas. Durante toda la guardia veo luces de bengala por todos lados y señales de todo tipo, pero no los podemos ayudar porque no podemos parar máquinas. Debemos alejarnos de la zona ante el temor de embestir alguna balsa. Dejo la guardia a las 2400 sin novedad.

Martes 04 de mayo

Tomo guardia de puente a las 0800 hs, continuamos con la búsqueda de balsas, pasamos cerca de varias y les decimos con megáfono que tengan calma que ya pasan a recogerlos. Desde una de las balsas gritan “¡Viva la patria!” y nosotros les contestamos “¡viva!”. Esto nos deja conmovidos a todos. El Segundo me da la orden de no tocar pitadas cuando pasábamos cerca de las balsas, cumplí la orden, pero observé que en las balsas parecían interpretar al vernos pasar que no los habíamos visto, esto me impulsó a continuar con las pitadas. El Segundo se enojó mucho y yo le expliqué en tono vehemente mis razones para no cumplir con la directiva. Finalmente ordené al timonel que no toque más pitadas y me fui a enfriarme al otro alerón.

Como el mar estaba más calmado se decidió efectuar el rescate con el zodiac y los buzos. Vemos una balsa con el techo y el piso desinflado. Uno de los náufragos pese a nuestras señas apenas si se mueve, le informo al Comandante que apreciaba que estaban en muy mal estado. Comenzamos el rescate con el zodiac, son 22, casi todos conscriptos recién incorporados, entre ellos viene el doctor Bustamante. Estos llegan bastante mal. Dejo la guardia a las 1200, durante la tarde seguimos las tareas de búsqueda. Después se nos ordenó marcar las balsas ya rescatadas ya que existía el temor de pasar por alto alguna. Primero los buzos comenzaron a romperlas haciéndoles tajos para que se hundan, pero la maniobra se tornó muy engorrosa, alguien sugirió dispararles con las ametralladoras de 12,7 pero era peligroso, finalmente se decidió marcarlas con pintura en el techo, pero se acabó la pintura rápidamente.

Estaban en eso cuando tuve que ir al sonar bajo que estaba fuera de servicio porque fallaban los convertidores. Mientras estábamos investigando la falla con el ingeniero el Suboficial Figueroa le ordenó al Cabo Innamoratti poner una bomba sumergible en el boyante de proa para sacar agua dulce y mandarla a los tanques de servicio (de esto me enteré

después). Se hizo la maniobra sin avisar al sonar por lo que el sonarista interpreto sonidos de hélice rápida e hizo sonar la alarma antisubmarina.

Maldije mi suerte por encontrarme justo en el fondo del buque. Subo por la escala y al pasar por el comedor del personal encuentro un caos. Muchos de los náufragos se



encontraban ahí y pugnaban por salir obstruyendo la escala de subida. Les ordeno apartarse para dejar pasar al personal que se dirige a puesto de combate, para mi sorpresa cumplen la orden.

En eso veo venir al Cabo Castrogiovanni, electricista de mi división, corriendo con sus 145 Kg de peso hacia la escala y subir con una agilidad sorprendente. Creo que si alguien se interponía en su camino moría aplastado. Y no es para menos, debía pasar antes de que el personal de la Estación de Control Averías cierre la tapa ya que por el tambucho pasahombre no pasaba y la tapa una vez cerrada no se abría. La alarma duró muy poco, cuando regreso me cruzo con el enfermero que lleva cargando al doctor Bustamante, tenía las piernas muy lastimadas y no podía caminar. Estaba muy mal anímicamente, después a la noche lo convencí de que fuera a la Cámara a despabilarse un poco.



A las 2000 hs tomo guardia en el puente, navegamos hacia Ushuaia. Las tareas de búsqueda y rescate las sigue el *Bahía Paraíso*. También se incorporó un buque chileno, el cual se identificó insistentemente y pedía permiso para acercarse, pero el Comandante ordenó no contestarle. De todos modos, ya no encontraría a nadie con

vida, los pocos que quedaron para ser rescatados al día siguiente no resistieron y murieron, 19 en total.

Miércoles 05 de mayo

Como no podíamos para máquinas el Comandante tuvo que maniobrar con pericia para amarrar en el puerto de Ushuaia. Cuando íbamos acercándonos y la velocidad bajó a menos de 8 Ns la planta se vino abajo traté de mantener los turbogeneradores funcionando el mayor tiempo posible. El Cabo Aubrun me gritaba “¡lo salto Jefe!” pero lo aguanté hasta que perdió potencia y cuando la cosa no dio para más lo sacamos de barras. Inmediatamente la temperatura subió a más de 50 grados así que salimos a cubierta en busca de aire fresco. Ya estábamos casi en el muelle.

Estadía en Ushuaia

Desembarcados los náufragos amarramos en andana con el *Piedrabuena*. Me encontré

con mi compañero de promoción, Pato Doldán (Teniente de Corbeta) y me llevó a ver los daños que habían sufrido el 2 de mayo por efecto de la velocidad que habían aplicado y el temporal.

El buque había sido muy duramente castigado por el temporal, tanto que hundía la proa y en determinado momento creían que se iban “por ojo”. La torre de proa estaba fuera de servicio porque se había desencajado de la pista, los candeleros de proa habían sido arrancados de cuajo, la toma de incendio de proa estaba doblada contra un mamparo y la escala vertical de subida a la cubierta de erizos estaba doblada como una medialuna.

La primera noche que estábamos nos encontrábamos cenando todos en la Cámara, habíamos pasado una línea de teléfono al camarote del Segundo Comandante que estaba al lado. A cada rato sonaba y la mayoría de las veces eran familiares en busca de noticias. Todos tratábamos de llevar tranquilidad a nuestros hogares. Me costó convencer a mi Viejo que no nos había pasado nada, le había llegado la noticia que teníamos un torpedo en la sala de máquinas. Una de las llamadas fue para el Teniente “Carlitos” Bogliolo, comenzó el diálogo con su esposa así: “Gordita!! Casi nos matan a todos, reza mucho”, fue inevitable que todos escucháramos así que a partir de ese momento lo nombramos encargado de llevar “tranquilidad” a nuestras familias.

En este período el Comandante del Área Naval Austral (Almirante Zaratiegui) nos dejó interdictos, es decir, prohibió desembarcar a la dotación incluyendo Oficiales, para evitar todo tipo de contacto con el ámbito civil. Nunca supimos la causa de tan estúpida orden. Con el Guardiamarina Rey Álvarez nos inventábamos comisiones “indispensables e impostergables” para salir a caminar un poco. Por supuesto nunca encontrábamos nada de lo que buscábamos.

A poco de estar el Comandante ordenó probar una balsa, a modo de clase nos reunimos todos en la banda que daba a la bahía y arrojamos una balsa al agua, accionaron el botellón de CO₂, pero no se infló, los buzos se subieron e intentaron inflarla, pero no pudieron. Se arrojó otra balsa y pasó lo mismo. Un escalofrío nos corrió por la espalda, no lo podíamos creer, si nos hubieran hundido no habría sobrevivido nadie. A los pocos días teníamos todas las balsas nuevas e instaladas.

Todos nos preguntábamos el motivo por el cual las lanchas rápidas *A.R.A. Indómita* e *Intrépida* no estaban en las islas, ya que era el medio adecuado para ese tipo de unidades. Un día nos reunieron en la Cámara a las Planas Mayores de los dos destructores y nos expusieron las causales. Entre todas las excusas, dos me llamaron la atención, que no existía cartografía adecuada de la zona y que los torpedos no servían.

Me preguntaba por qué después de varios años de tener las lanchas nos dábamos cuenta recién ahora de estos problemas. Pero era evidente que no había determinación

ni coraje para asumir riesgos.

Durante éste período se nos incorporó el Comandante de la 2da. División de Destrucción, el Capitán Calmón.

Viernes 14 de mayo

Zarpamos a las 0600, ni bien salimos tenemos problemas en las máquinas, debemos fondear en Puerto Español. En este período estoy cubro guardia de 6 horas con el Teniente Picardi.

Sábado 15 de mayo

Zarpamos de Puerto Español y hacemos derrota costera por la Isla Grande de Tierra de Fuego. Durante la noche fondeamos pasando Río Grande

Domingo 16 de mayo (la noche de las granadas)

Permanecemos fondeados todo el día, anochece temprano, hay una calma “chicha” y neblina. A las 19 hacemos una misa en el hangar, cuando salimos voy para el CIC y al llegar me encuentro con que tenemos un rumor hidrofónico. Mandan a cubrir puestos de combate. Corro a mi puesto en máquinas de popa. Se comienza a levar el ancla para zarpar. Escucho a la torre de proa abrir fuego, estamos en combate y la artillería propia disparando, esto tiene un efecto espectacular sobre la moral propia.

A cada salva nos mirábamos con el Suboficial de guardia y en nuestros rostros podíamos leer un “¡vamos carajo!”. Esperábamos que donde estén cayendo nuestros proyectiles estén haciendo mucho daño. Duró muy poco porque solo se dispararon unas pocas salvas.

Después investigamos el lugar donde habíamos disparado y donde se suponía que podía haber botes de grupos comando ingleses que habíamos detectado con el radar. Pero no encontramos nada.

Durante la noche el Teniente Fachin ve en el radar un contacto que aparenta ser un helicóptero, se posa dos veces y luego se va para el lado de Chile. Se informó de esto al *Piedrabuena* y a la Base Aeronaval Río Grande. Después descubrimos que se trató de una incursión inglesa que resultó abortada.

Dejamos apostados rondines armados. Me voy a dormir porque la guardia es de 6x6 y se hace pesada. Al rato siento explotar granadas cerca del casco, después al Segundo que por difusor pide a los rondines informar novedades.

Me levanto para ver qué pasa, aparentemente dicen haber visto burbujas. Me voy a acostar nuevamente y al rato otra vez lo mismo.

Mayo/junio

Durante lo que queda del mes de mayo y junio alternamos zarpadas, patrullas y regreso en períodos que no superaban la semana ya que no teníamos petrolero que nos diera combustible.

Tuvimos muchos problemas de máquinas, pérdidas de vacío y de agua de alimentación. Cubrir combate ya se había hecho una costumbre, en mi puesto de Máquina de Popa desde el hundimiento del Crucero había tomado por costumbre mandar al Cabo que cubría en la planta baja y al electricista, uno a cada banda, al pie del tambucho, pero sobre cubierta, con la misión de sacarnos de abajo en caso de que nos ataquen y debamos desalojar urgente, ya que la rotura de una tubería de vapor principal nos quema en cuestión de minutos. También les había pedido que se consigan unos cabos para poder izarlos en caso de que vuele la escala o para subir a algún herido.

Se había comentado que en el Crucero la explosión voló una escala y el personal que estaba abajo no había podido desalojar. Durante las navegaciones no había baño por falta de agua ya que todo lo que se destilaba iba para alimentación. No obstante, yo me iba a las duchas y con 5 litros de agua me bañaba cada dos o tres días.

Las guardias se tornaron muy aburridas, lo mismo que las navegaciones. En máquinas había un Cabo a quien le gustaba cocinar. Generalmente a eso de las 2 de la mañana estaba listo el tentempié. El menú iba desde el infaltable pollo al turbo, pasando por bifés a la cebolla con huevos fritos llegando al extremo de cocinar buñuelos. Esto me valió unos cuantos kilos de más.

Regreso sin gloria

Durante el mes de Julio regresamos a nuestro apostadero en Puerto Belgrano. Nadie nos recibió. En el muelle algunos familiares y algún Oficial de Guardia formaban el comité de bienvenida. El silencio y la indiferencia predominaron. Después de todo, solo habíamos arriesgado nuestras vidas para defender nuestra Nación. A quien le importaba.

Submarino A.R.A. “San Luis”

Teniente de Navío VGM (R.E) Luis Seghezzi (†)



Antes de desgranar mis recuerdos sobre aquellos días a bordo del submarino San Luis, quisiera aclarar que este relato corresponde a una persona que abandonó la Armada Argentina hace más de treinta años. Creo que es válido mencionarlo, porque quizás los matices del relato no suenen en la misma sintonía con otros camaradas que han continuado sus carreras navales, en continuo con-

tacto con el medio, viviendo en lo cotidiano, los vaivenes que el devenir de nuestra sociedad le deparó y le depara a una pertenencia tan particular como lo es el mundo militar.

Fui militar por error y, además, submarinista por azar. Por alguna razón el destino me puso en la circunstancia de tripular el submarino *San Luis* en ese año tan particular. Muchas veces me he preguntado si esa circunstancia no hubiera sido mejor aprovechada por algún otro camarada que realmente sentía verdadera vocación por el arma. Por eso, pido las disculpas del caso. Creo que, si cometí errores en ese sentido, con mi salida de la Armada intenté enmendarlos.

Malvinas y el San Luis fueron una enseñanza fundacional que giro mi vida y la de mi insipiente familia. Por esa razón, sepan los lectores disculpar los relatos de este civil, desde las entrañas lejanas de una vivencia de guerra.

En el año 1982 me encuentro destinado al Submarino *ARA San Luis*, mi primer destino en la fuerza, luego de haber egresado de la Escuela de Submarinos un año atrás. Había tenido un paréntesis de un año para cursa la Escuela de Oficiales. O sea que a diferencia de lo que ocurría generalmente con los flamantes egresados submarinistas, volvía al submarino que tan bien habíamos estudiado, un año más tarde.

Recuerdo la ansiedad que me había provocado conocer el listado de pases para ese futuro año. Cuáles eran los nombres del resto de la oficialidad con quienes compartiría

el destino, las siglas comunes que nos identificaban como tripulantes: *SUSL*. Solía suceder que muchos camaradas, ya tenían alguna referencia sobre tal o cual apellido y podían darnos alguna pauta de cómo sería, en términos generales, el año de servicio a transitar, en especial teniendo en cuenta los dos cargos superiores de las unidades. Debo confesar que mi pronóstico no fue para nada alentador. Lejos estábamos de saber que esta práctica, repetida rutinariamente año tras año, sería una anécdota en comparación a lo que realmente se me reservaba para ese 1982.

Los relevos en la tripulación del San Luis habían sido importantes en todos los departamentos siendo pocos los tripulantes que repetían su estadía. El flamante jefe de Comunicaciones era uno de esos pocos. Alejandro Maegli, de él hablo, dejaba el cargo de Navegación y Servicios en mis manos y me alertaba sobre la necesidad de ser muy creativo con el menú de abordó, durante los periodos de navegación.

Así fue que en el mes de abril me encontraba aprendiendo algunos detalles que no fueron del todo satisfactorios para el Segundo Comandante. En particular en lo referente al postre que había podido prever durante la única navegación que tuvimos previa a la guerra que ya estaba gestándose sin que tuviéramos la más mínima idea.

Tanto fue así, que el día 2 de ese mes nos despertamos en casa, sabiendo una sola cosa; que el despertador había fallado y que estaba llegando tarde a la base. Probablemente nos traiciono el hecho que era viernes, que el fin de semana estaba próximo y que podíamos dormir un poco más. Camino a la base, ya preocupado por la tardanza, recorriendo la avenida costanera de la ciudad de Mar del Plata, me llamo la atención escuchar en la radio de nuestro Citroën Ami8, una especie de marcha militar. No era habitual escuchar algo así a esa hora, aunque no era un detalle menor. Lo extraño era la marcha en sí, que me resultaba totalmente novedosa, por lo menos a mí, que no podía identificarla con ninguna de las que históricamente habían acompañado mis años de institutos y desfiles varios. ¡Y eran unos cuantos sumando el Liceo y la Escuela Naval! ¿Qué estaba sucediendo?

La incógnita me duro hasta que pude llegar a la oficina que ocupábamos en dependencias del Taller Integrado de Submarinos. Dada la hora, no había encontrado a nadie en el edificio de Oficiales. Me cambie rápidamente, casi olvidando el detalle de la extraña marcha y pensando más bien en las excusas que podrían mitigar el desliz de esa mañana. Con el primero que me crucé fue el Tte. Maegli que no me dio ni tiempo para comenzar mi descargo. Me miró y me dijo: “Tomamos las Malvinas!”. Todavía estaba armando mis pensamientos, me quedé tildado. El, seguramente viendo mi cara de asombro, me repitió enfáticamente “Luis, tomamos las Malvinas, tomamos las islas Malvinas”.

A mí me demandó un momento comprender sus palabras. ¿Cómo que tomamos las Malvinas? ¿Usted se refiere a las Islas Malvinas? ¿Pero, cuando pasó eso? Maegli comenzó a ponerme en situación sobre lo sucedido esa madrugada y que a esa hora de la mañana ya era una noticia que manejaba todo el país, menos yo y algunos otros que estuvieran aun durmiendo. Comencé a observar a mí alrededor, por primera vez y me di cuenta de que todo el mundo estaba en un evidente estado de exaltación. Todos opinaban, todos aportaban datos, algunos ya lo sabían anticipadamente pero no habían podido compartirlo, porque obviamente, se había manejado en el máximo de los secretos. La fuente habían sido algunos colegas del submarino Santa Fe, que formaba parte de la fuerza de invasión que se utilizó para concretar la operación.

¿Y ahora qué? Esa fue la pregunta que me surgió en ese momento. Algo me decía que toda esa efervescencia y excitación, nos iba a tener, de un modo u otro, en la primera línea de aquellos que serían protagonistas. No creo que hubiera sido el único en pensarlo, ya que todos los que tripulaban o integraban unidades de combate, habrán imaginado inmediatamente que era potencialmente probable que se llegara a un enfrentamiento, aunque en ese momento pareciera algo muy lejano. Por lo pronto, noté que algún Jefe de cargo más que otro, intuía que los trabajos que tenía entre manos, en lo referente al estado del material de su responsabilidad, sin dudas pasaría a estar al tope de las prioridades. Era una especie de noticia extraordinaria, pero con algunas reservas en cuanto al efecto concreto de su impacto, en particular en nuestro pequeño mundo sumergible.

A medida que fue transcurriendo la mañana queda claro que efectivamente la situación había cambiado radicalmente para nosotros, como para muchos otros, supuse. Las rutinas diarias que empujábamos en cada sector quedaron como alteradas, en principio por el carácter excepcional de la noticia, e inmediatamente después porque el Segundo Comandante convocó a una reunión de todos los Oficiales con el Comandante, quien a su vez ya había tenido la suya con el Comandante de la fuerza.

En esa reunión, el Comandante nos informó de la situación, con algún detalle sobre lo hecho hasta ese momento por las Fuerzas Armadas, en particular en lo referente a la actuación del *Submarino Santa Fe* en la operación de desembarco en las islas Nos comunicó que la Fuerza pretendía disponer lo antes posible de la capacidad ofensiva de sus dos submarinos más modernos, el *Salta* y nuestro *San Luis*.

Para ello, todo lo que tuviéramos entre manos y que tuviera que ver con la operación de los sistemas debía ser concluido lo antes posible, y lo que no, debía ser pospuesto por el momento y hasta nuevo aviso. En forma paralela, todos los jefes de departamentos, tomarían del Manual de Alistamiento para Patrulla Prolongada, el capítulo que les correspondía y se abocarían inmediatamente a cumplir todos los requerimientos que ahí se consignaban. Como todos nos miramos unos a otros, el Comandante se adelantó a aclarar que el alistamiento era una forma de anticiparse a lo que pudiera suceder, solo una

prevención que nos dejara listos a navegar con nuestro máximo potencial, en el menor tiempo posible. “Señores, la orden comienza a cumplirse en este preciso momento”.

Recordemos que el preciso momento al que se refería el Comandante era un día viernes, lo cual dejaba bien claro que el fin de semana ya no sería un fin de semana, sino más bien una continuidad de la semana. Pero antes de referirme a lo que sucedió de ahí en más con nuestra rutina, voy a aclarar que significo para el *San Luis* la orden que se recibió de la Fuerza de Submarinos.

La realidad nos mostraba que una cosa era lo que se pretendía que fuera, y otra muy distinta lo que realmente se podía esperar que resultara. Los submarinos de la clase 209, como el nuestro y su gemelo, el *Salta*, a pesar de tener menos de diez años de servicio, sumaban una larga lista de dificultades y falencias en varios de sus sistemas operativos, los cuales, si bien no impedían la navegación, si dejaban dudas sobre los resultados en el caso de estar empeñado en reales tareas operativas, que por otro lado nunca se habían vivido. Desde incrustaciones de bivalvos en el casco y los sistemas de refrigeración, hasta la pérdida de un motor diésel completo, más otro limitado en su potencia, pasando por la infinidad de circuitos y equipos que de una u otra manera fallaban en su operación “normal” y requerían constante atención, en especial del Taller Integrado que operaba en la Base Naval.

Supongo que eso debe haber pesado en el ánimo de aquellos que tenían que luchar constantemente con esas dificultades, más aún si en su intimidad se proyectaban hacia un hipotético escenario de conflicto real que, aunque en ese momento era muy hipotético, no podía dejar de tenerse en cuenta.

En mi caso, lejos estaba de preocuparme por el futuro, cuando mi problema concreto era el presente y todo lo que me trajo aparejado el mencionado Manual de alistamiento. En mi cargo no había muchos mecanismos que vigilar más allá de los instrumentos de navegación, la dotación de cartas y publicaciones, cronómetros y demás. El grueso de mi tarea se iba a centrar en satisfacer todos los requerimientos que el manual había recogido como “necesarios” en el rubro culinario, para esos cincuenta días de navegación que las unidades habían ejecutado años atrás. La lista de víveres era a todas luces notable. De una elaboración tal, que por un lado me produjo una íntima felicidad dado que liberó completamente mi lucha con el presupuesto y mis pobres resultados en la milagrosa multiplicación de los panes, pero por otro me enfrentó a perseguir y encontrar todos y cada uno de los ingredientes que el variado menú preveía. Recuerdo el caso de las alcaparras, que en esa época ni sabía que eran un ingrediente del vitel tone, pero que fue necesario comprar en algún comercio, ya que en almacenes no se disponía de ellas. Otro interesante problema se me presentó con los pollos congelados. Ahí el Segundo Comandante me dio una lección que siempre recordare. Al tratarse de víveres frescos habían quedado para el final del embarque junto con algunos otros, como la carne y las

verduras. La Intendencia de la base había previsto la maniobra para uno de los últimos días de permanencia previo a la zarpada. Ya estaba oscuro cuando el camión que se presentó comenzó a desparramar los pollos congelados directamente en el muelle, al pie del submarino. Yo mismo, con todo el personal a mi cargo, más la guardia de ese día, comenzamos a embarcarlos directamente a la cámara frigorífica. ¡¡Era una pila enorme!! Lo mismo estaba haciendo mi compañero de promoción, Eduardo Archerizo unos metros más allá en el Submarino *Salta*. En un momento aparece el Segundo Comandante y me pregunta si había verificado correctamente que esos pollos realmente estuvieran congelados. Mi primera impresión fue pensar que el hombre me estaba gastando una broma. Aunque me parecía raro, me reí como para seguirle la corriente. De hecho, parecía una broma porque hubieran hecho falta botines de seguridad, para estar más protegido frente a la amenaza de caída de uno de esos bloques helados. El “Segundo” me miró y me pregunto concretamente si había tomado la temperatura interior de esos pollos. ¿Y cómo se tomaba la temperatura interior? Fácil. Un taladro, una mecha, un termómetro y un muestreo al azar. Resultado: ¡todos los testeados con temperaturas sobre cero en su centro! Abajo con todos los pollos. Cuando lo llame al contador con la novedad, pensó que le estaba tomando el pelo. Eduardo directamente me quería matar. No había alternativa. Había que llevar los pollos a un túnel de frío para garantizar que estuvieran realmente congelados y así evitar que se pudrieran de adentro hacia afuera como seguramente hubiera sucedido en un tiempo prolongado. Era curioso porque ese detalle, no figuraba en el Manual de Patrulla Prolongada. Había un montón de otras cosas, pero ese detalle no.

Podría relatar un sinnúmero de anécdotas relacionadas con el apresurado alistamiento que todos los sectores debimos realizar, para cumplir lo mejor posible con una idea de “estar cien por cien operativos”. Pero... ¿que era estar cien por cien operativos? La realidad era que el submarino navegaba. Con sus defectos y limitaciones, igual podía sumergirse, podía comunicarse, podía usar sus sistemas de detección y control tiro, y hasta podía lanzar torpedos y señuelos. En fin, dependiendo de cómo se viera la realidad, ¡cualquiera podría decir que estábamos muy bien! Pero una cosa es estar bien para hacer un ejercicio rutinario y otra es estar bien como para tener algo un poco más comprometido que eso. No era específicamente mi caso, pero cuando se fijó la fecha del domingo siguiente, o sea el 11 de abril, como fecha de zarpada, me atrevo a opinar que alguno de mis superiores colegas jefes de departamento, hubieran querido tener un poco más de tiempo para mejorar sus cosas. Digo que no era mi caso porque yo solo competiría contra un problema de espacio y estiba y eso era nada comparado con otros inconvenientes mucho más importantes. Recuérdese que lo mío era la oficina, la enfermería, la comida y para salvar el honor, el Cargo de navegación, con todos sus nobles instrumentos.

No creo que haga falta detallar la cronología de los acontecimientos que se dieron en esos días previos a la zarpada. Solo recordar que no se hablaba abiertamente de una guerra. Los hechos marcaban que alguien, algunos, en fin, las autoridades estaban manejando la situación como para que ese excepcional hecho vivido por el país, se resolviera de la mejor manera para los intereses nacionales. En ese marco, el submarino *San Luis* debía zarpar, debía hacerse a la mar y ocupar una posición de espera en algún lugar de nuestro litoral sur. Al fin de cuentas, donde podía estar mejor un submarino, y más un submarino como este de la clase 209, moderno, con experiencia probada en campaña de inmersión prolongada. Donde podía estar mejor que flotando tranquilamente, de incognito, y escuchando desde ahí el desarrollo de los acontecimientos. Porque si bien era cierto que no había una guerra, no estaba de más tomar alguna previsión.

Ese domingo de abril era Pascua de Resurrección. Contrastando porfiadamente con la alegría de la festividad de la fe católica, el día era gris y triste. O por lo menos ese es el recuerdo que yo tengo de esa jornada que compartí con mi pequeña y naciente familia. En septiembre del año anterior había nacido nuestro primer hijo Luigi y con María Silvia, recién habíamos instalado nuestro hogar en Mar del Plata. Teníamos un departamento a estrenar en el recientemente concluido nuevo edificio de viviendas para Oficiales y era una experiencia novedosa, luego de haber vivido el año anterior, una prolongada luna de miel en el hotel de Puerto Belgrano. Si mal no recuerdo, se había fijado para las seis o siete de la tarde la hora de presentación a bordo. Contrariamente a lo que se puede suponer, siendo el Oficial más moderno, no fui afectado al servicio de guardia para ese fin de semana. Disfrute hasta último momento la compañía de María y Luigi. Ya estaba bastante oscuro cuando a bordo de nuestro autito tomábamos la bajada del golf en la recta final antes de entrar a la Base. De ese trayecto tengo un fuerte recuerdo. Ahí, por un instante, tome conciencia de que quizás ese sería el último momento que compartiría con esos dos seres, tan cercanos a mis sentimientos. Me invadió una angustia repentina que no supe cómo expresarla. Un pensamiento cruzó mi mente como una ráfaga, debía dejar mi reloj en manos de María, como un recuerdo para ese chiquito, suponiendo que quizás ese fuese realmente el último contacto que tendríamos por siempre. Pero ella con gran entereza rechaza mi propuesta y me contrapropone que lo conserve y que, en todo caso, sea yo mismo el que lo traiga de regreso. Y así fue, después de tantos años aún conservo, como un símbolo, el viejo *Omega Speedmaster* que alguna vez me habían regalado mis padres.

Sin embargo, las veces que lo he consultado con ella, en los años siguientes, repetidamente me dice que no recuerda esta situación. Entonces, coincidido totalmente de esta manera, con algo que alguna vez le escuché a García Márquez. Él decía que la historia no es en realidad lo que sucedió de un hecho, sino lo que uno recuerda del mismo. Y agregaría, lo que uno quiere recordar de esa experiencia. Confieso con total sinceridad,

que no soy el mismo personaje que aparece en algunas de esas fotos que me asocian a los días de la campaña de Malvinas.

Dicho esto, sería conveniente que los lectores no pierdan de vista que cualquier expresión vertida, nunca podrá representar el sentir de aquellos que compartieron el mismo espacio físico y la misma abarcadora vivencia histórica. Todas deberían ser válidas y sobre todo valiosas.

Volviendo un poco al relato que nos ocupa, diría que luego de haber tenido esa fugaz visión de un escenario con un desafortunado final, todo lo que se me iba presentando, lo encontraba lejos de una rutina y lo sentía como algo extraordinario. Comencé a sentirme como dentro de una película. La formación en el muelle, con la arenga del Comandante de Fuerza, con la presencia del Estado Mayor, ya insinuaba algo de una epopeya en potencial, propio de un guion cinematográfico.

Recuerdo que, providencialmente se había posado un manto neblinoso sobre la ciudad. Desde el muelle no era posible divisar las luces de los edificios cercanos al golf. El Comandante de Fuerza mencionó este detalle en sus palabras, asociándolo a un evidente buen comienzo de operaciones para la unidad. Zarpábamos, discretamente, sin poder ser detectados por las vistas de nuestros potenciales enemigos. Permanecí en el puente luego de cruzar las escolleras exteriores del puerto. Habíamos zarpado con órdenes secretas y solo unos minutos antes de embarcar, el señor Comandante recibió un sobre sellado con instrucciones detalladas y la posición que deberíamos ocupar en el litoral a la espera del desarrollo de los acontecimientos. No fue necesario ni que bajara del puente para trabajar en la carta. Alguien se encargó por mí de poner ese punto en el mar. En la jerga se denomina santuario al área conocida donde se despliega un submarino propio, que por alguna razón debe permanecer ahí a la espera de instrucciones. Ya ni recuerdo a qué altura de nuestro litoral sur fuimos a parar. Aunque debía estar cerca de Puerto Madryn ya que ese fue el destino que se mencionó repetidamente, mientras permanecimos en el área. La razón era más que importante ya que casi inmediatamente a nuestra zarpada, la computadora para lanzamiento y control de torpedos quedó fuera de servicio. A pesar del esfuerzo del personal a cargo, con su jefe a la cabeza, el Tte. Alessandrini, no fue posible solucionar el inconveniente. El submarino podía lanzar torpedos, pero solo en una modalidad llamada de emergencia, la cual era apenas una sombra de lo que la computadora permitía hacer.

Podemos decir que a partir de este momento el submarino se adentró en una profunda incertidumbre que de una manera u otra envolvió a todos sus tripulantes. A mí por lo menos y seguramente a otros más, comenzó a hacerse evidente que la situación era grave y que tendía a agravarse aún más día a día. Las noticias que llegaban apenas se asomó la antena en nuestra primera carga de baterías eran inquietantes.

Recuérdese que, al día siguiente de nuestra zarpada, o sea el 12 de abril, los británicos imponen un bloqueo alrededor de las islas y eso claramente no era una buena noticia. ¿Se debería haber roto el silencio de radio para informar de esta avería? ¿Había que darles más tiempo a los encargados de repararla? ¿Cuánto tiempo? Todas estas preguntas y muchas otras deben haber pasado por la mente del Comandante. Se hizo bien, se hizo mal, quien podría juzgar lo hecho, y más en una dinámica nunca experimentada. Una realidad que desbordaba cualquier idea que uno tuviera sobre un dilema como ese. Porque lo que sucedía no era un cuadro fijo, era dinámico y sumaba complejidades momento a momento, ya que los acontecimientos fuera de nuestro encierro, escalaban con su propia naturaleza, no estaban bajo nuestro control, pero nos afectaban directamente. En un momento, la duda sobre la computadora fue desbordada por la orden de desplegar el submarino a un área muy próxima a Malvinas, con la consigna de atacar a todo el tráfico naval. Ya no había marcha atrás, para nosotros había una guerra declarada.

Que se siente cuando uno marcha a una guerra. Esa es una pregunta clásica que cada tanto, cuando en una conversación se desliza que uno participó en el conflicto, indefectiblemente de una u otra forma se formula. Y diría que, a lo largo de los años, por lo menos en mi caso, me he descubierto ensayando variadas respuestas.

Tal vez hay personas que quieren, que desean participar de una guerra. Pero es muy seguro que la mayoría de los que participan de un conflicto, lo hacen como un deber. Por diferentes razones, de variada índole, consciente de esa posibilidad, movido por una vocación, o inconscientemente, por cuestiones de tradición familiar, por cuestiones de empleo, por falta de información o de alternativas, o por lo que sea, un militar de carrera debe, si es necesario, marchar a la guerra. No hay posibilidad, desde una actitud ética, de eludir ese deber. Por esa razón elemental, no recuerdo haber vivido un conflicto ético, cuando la realidad concreta me presentó como algo factico un combate efectivo con una potencia antisubmarina. Algo similar me había ocurrido durante el conflicto Austral de 1978.

En esa oportunidad era tripulante del Buque Tanque *ARA "Punta Médanos"*. Recuerdo que el 19 de diciembre, imposible olvidarme porque era el día de mi cumpleaños, hacia la media mañana de un día luminoso y calmo, algo inusual para la extrema latitud en la que navegábamos en solitario, un avión chileno de patrulla marítima nos había sobrevolado dando cuenta con seguridad de nuestra posición a algún submarino. Todos recuerdan lo cercano que se estuvo del inicio de las hostilidades, donde seguramente el "Médanos" habría encabezado la lista de blancos a batir. Ciertamente era más joven, sin responsabilidad de familia, sin nostalgia por lo que se puede perder y sin fuertes apegos, ni siquiera a la vida, que, a esa altura, no puede terminar nunca.

Mucho se dijo sobre el nivel de recambio que había tenido la tripulación del submarino en su conjunto. Que era una tripulación con poca experiencia. Ciertamente, la gran

mayoría apenas tenían tres meses de arribados. Y algunos, entre los cuales me incluyo, tenían en aquel destino su primera experiencia en el arma. En el fondo eso no era una novedad para las tripulaciones de esa clase de submarinos. Un alto recambio aseguraba mayor cantidad de tripulantes capacitados en nuevas tecnologías, teniendo en cuenta que se estaba en plena etapa de incorporación de unidades aún más modernas, que se construían en esos momentos en Alemania. Pero una mayor experiencia, en esta situación, creo que no garantizaba una mejor respuesta porque nadie antes había vivido una experiencia como la que se presentaba. Y en ese sentido afirmo que esa tripulación del '82, a pesar de su inexperiencia, a pesar del marco desfavorable por el estado general de la unidad y sobre todo a pesar del increíble desafío que significaba enfrentar a una flota como la inglesa, apretó los dientes y marchó con decisión y compromiso a cumplir con la orden recibida.

Treinta y cinco años han pasado desde ese momento. Hoy por hoy, tengo la impresión de que me he alejado lo suficiente de los hechos, como para tener una perspectiva que me permita recordar con tranquilidad esos días turbulentos.

No sé cuál será la real impresión de mis antiguos camaradas, comprensiblemente cuando se regresa de cualquier experiencia fuerte, es mejor no ahondar en detalles, especialmente si no aportan algo para celebrar ese regreso. En lo que a mí respecta, mi sentimiento desde ese momento hasta ahora, no ha variado prácticamente en nada. Me había prometido que, si lograba sobrevivir a esa experiencia, haría todo lo posible para que una situación similar no se repitiera y más aún, con las correspondientes mayores responsabilidades que los ascensos acarrearían. En definitiva, debía asumir que el único camino posible era abandonar la Armada.

Es increíble cómo funciona el destino. Cuando yo le comuniqué a mis padres que había decidido seguir la carrera naval, mi papá, que normalmente era de pocas palabras, no gastó ni una sola para felicitarme. Sabía que su propia experiencia como combatiente en la Segunda Guerra mundial había sido muy traumática. Él era un auténtico sobreviviente, de alguna forma insensibilizado por esas vivencias, y de natural, sin ninguna sutileza para presentar los hechos. No sería este el lugar adecuado para relatar su historia, solo mencionar que estuvo varias veces al borde de la muerte, en los más variados escenarios, inclusive como naufrago en el Adriático, producto del hundimiento de su transporte, a causa de un submarino inglés.

Quizás, si se hubiera involucrado un poco más compartiendo su experiencia, tal vez, hubiera analizado con más atención el compromiso que asumía. Tampoco es este el lugar para explicar las razones que me empujaron a seguir ese camino, solo decir que mi opción por la Armada era casi natural, más teniendo en cuenta que egresaba del Liceo. Mis padres obviamente no eran profesionales y a diferencia de lo que se podía pensar, no tenían el sueño de “mi hijo el doctor”.

Volviendo a sumergirnos en la vivencia del *San Luis*, creo recordar que la orden que nos desplegó definitivamente en el área de patrulla frente a Malvinas fue recibida luego de los acontecimientos ocurridos en las islas Georgias, de los cuales también recibíamos información a través las estaciones de radio que se podían sintonizar en cada periodo de snorkel.

Recordemos que las informaciones, a pesar de tener múltiples posibilidades de evolución por la cantidad de actores que intervenían en la esfera internacional, nunca dejaron de transmitir, en el fondo, la manifiesta voluntad de los ingleses de recuperar las islas. La rutina durante esos periodos de carga de baterías, era prender la radio en el sector del comedor de personal, en proa, ponerlo un poco alto, y amontonarnos sin más, para escuchar a radio Colonia. Y en ese sentido, cada día se percibía claramente que era inevitable, en algún momento, el enfrentamiento con los ingleses. En esos días, ya el menú que se había previsto seguir diariamente, había quedado en el recuerdo. La ansiedad nos había vuelto prácticos y muchas de las elaboraciones de nuestro “chef”, hubieron de ser eliminadas por falta de entusiasmo. Un punto interesante que, en su momento, me encargue de informar.

El enfrentamiento finalmente se dio el sábado 1° de mayo. El submarino estaba a punto de entrar al área asignada al norte de la isla Soledad. Eran casi las ocho de la mañana y yo estaba dejando la guardia en el cuarto de control. Las guardias de Oficiales se hacían en parejas fijas, uno en control y otro en comando. El teniente Maegli, que era mi compañero, había recibido en la hora final del turno de nuestra guardia, información sonar sobre un contacto firme en aproximación. Unos minutos después de las ocho, yo estaba transitando el corto espacio que separa el puesto de guardia de la cámara de oficiales. Como era habitual había sido relevado por el teniente Dacharry, quien, a su vez, ya me había alertado sobre un contacto ploteándose en Comando, con lo cual me detuve un momento en torno a la mesa de navegación y ploteo, donde Maegli le explicaba a su relevo, el teniente Alessandrini, cuál era la situación con el contacto que se había detectado un tiempo atrás. Era un buque, liviano, con desplazamiento rápido, con rumbo general norte sur y en aproximación. Seguí mi camino con la intención de desayunar algo antes de que la situación se complicara más. Desayuné solo ya que Maegli no me acompañó como normalmente ocurría en ese horario. No recuerdo exactamente qué pasaba por mi cabeza en ese momento, pero sí recuerdo que luego de tomar algo, rápidamente me fui a recostar, así vestido como estaba. Lo recuerdo porque me quede dormido, no sé por cuanto tiempo, pero me despertó la orden de cubrir puestos de combate. Salté de mi estrecho espacio y caí literalmente sobre el Segundo Comandante, el capitán Macias, que también se incorporaba en ese momento. Le pedí disculpas todavía dormido, pero no hubiera hecho ni falta porque ambos salimos disparados hacia la zona de Comando donde ya se encontraba casi todo el mundo.

Las cosas habían cambiado en muy corto tiempo. Cuando me detuve en la mesa de navegación, apenas pasadas las ocho de ese día, la guardia planteaba un contacto sospechoso. En menos de una hora el panorama era muy distinto. Lo que se presentaba ahora eran múltiples contactos, con emisión de sonares de búsqueda submarina. Finalmente estábamos frente a la flota británica. Lo que comenzó como una posibilidad remota, ya era una certeza. En un abrir y cerrar de ojos, me encontré conectado con el circuito de seguimiento que coordinaba el Segundo y que, junto con otras estaciones, cumplía la función de filtrar y pulir datos que nos llevaran a determinar una distancia lo más ajustada posible de potenciales blancos.

Yo era operador regletas sobre la mesa de navegación, en solitario, Maegli supervisaba un par de técnicas más, en grupo, en la mesa de la cámara de oficiales, Alessandrini ocupaba su puesto sobre la computadora de control, el Segundo, como ordenador de la línea, recibía información de todos, más la del sonar pasivo y otros sensores.

El Comandante se mantenía alerta, observando, evaluando, moviéndose de un lugar a otro. La imagen del conjunto parecía la escena de una película. Yo trabajaba sobre la carta, pero no podía dejar de pensar en lo irreal que me parecía todo. En un momento giro un poco y veo a un Cabo Segundo maquinista, muy joven, egresado un par de meses antes, que, sin un puesto asignado en el rol de combate, se había acercado lo más que pudo a Comando para observar, para tratar de entender cuál era la situación. Lo miré a los ojos y creo que su cara me devolvió, como en espejo, la imagen de mi propia imagen, la del estupor.

Es increíble ver las diferentes reacciones humanas. Un submarino es de por sí un hábitat estrecho, pero este en particular, descontando las divisiones de Control y Máquinas, es un solo espacio desde los tubos de lanzamiento hasta el primero de estos simples tabiques. Todos, quieran o no, viven la misma realidad sin posibilidad de evasión. No hay manera de desentenderse, y no solamente por lo que sucede dentro del submarino, sino además y, sobre todo, por lo que sucede fuera de él. Y digo, sobre todo, porque es probable que no se pueda escuchar una conversación entre esas dos posiciones, pero es imposible no escuchar lo que el mar transmite tan eficientemente en las profundidades.

Explosiones, sonares, batido de aspas de helicópteros, corridas de torpedos, todo se escucha perfectamente, ahí nomás, apenas detrás de esos dos centímetros de acero que dividen los dos mundos posibles. Y digo que es increíble ver esas reacciones, porque mientras unos, movidos por la ansiedad y la sumatoria creciente de circunstancias, se mantenían cercanos y expectantes, otros, como mi cocinero entre otros supongo, se acostaban en sus literas, cerraban la cortina y dormían como si nada sucediera.

Había un hecho inquietante que nos desconcertaba, y era a la vez perturbador. En determinado momento, luego de identificar un blanco a seguir por todos los equipos, el

sonarista informa que se podían escuchar explosiones lejanas y de alguna manera regulares, cuya fuente era difícil de definir. También podía escuchar el batido de hélices de helicópteros cercanos a la superficie. En algún momento las explosiones comienzan a escucharse simplemente a través del casco, al punto de generar una evidente zozobra en todos nosotros. Uno de esos estallidos sonó violentamente sobre nuestras cabezas. Era evidente que, si querían ponernos nerviosos, esa técnica de lanzar cargas explosivas pequeñas al azar, era efectiva.

El frenesí de los acontecimientos nos llevó sin respiro al primer lanzamiento. Era el primer lanzamiento de un torpedo de combate sobre un blanco real. Previo a ello, el Comandante había ordenado un plano de periscopio para intentar descifrar lo que sucedía en la superficie, ante ese mar de ruido que eran los blancos, las explosiones, los helicópteros y nuestros propios pensamientos. Ese había sido un momento como para dejar de respirar, sabiendo a lo que nos exponíamos. La observación fue un fracaso. Nada se pudo sacar en limpio. En un momento el ajuste de distancia sobre un blanco se hizo coincidente, y el Comandante decide lanzar ese primer torpedo. Para mí, que no había experimentado nunca la vivencia de un lanzamiento de ejercicio desde un submarino, ese lanzamiento tenía la novedad de lo desconocido. Así que por un momento dejé de poner atención a mi trabajo, y me centré en lo que estaba a punto de suceder. Desde un tono profundo que fue aumentando en intensidad, las hélices del torpedo comenzaron a batir el agua confinada en el pequeño espacio del tubo lanzador. Una vibración trepidante se fue amplificando, y alcanzo rápidamente a extenderse por toda la estructura del submarino. Fueron unos segundos, hasta que el torpedo dejó de sostenerse en las guías y abandono su encierro corriendo en libertad.

Parecía ya suficiente con aquellas emociones. Pero no, aquello fue solo el aperitivo, porque las emociones comenzaban recién en ese momento. Una vez que el torpedo propio fue lanzado, la situación del submarino cambio radicalmente. El torpedo era un elemento ofensivo, pero al mismo tiempo era la confirmación evidente de nuestra presencia. Luego de dos minutos de corrida el cable de guiado da señal de corte y nos ahorra la especulación de darle el mejor tratamiento posible a la integridad física del mismo, evitando maniobras bruscas que lo pudieran comprometer. Más aun teniendo en cuenta que la computadora operaba en modo de emergencia, no permitía otro lanzamiento hasta tanto no se completara la corrida del primero.

Casi inmediatamente el sonarista informa que había helicópteros en aproximación. Había que comenzar a maniobrar sin pérdida de tiempo porque con seguridad los helicópteros estarían triangulándonos, ansiosos por lanzar ellos sus armas. Recuerdo que en un momento lo escucho al Comandante detrás mío preguntando quien había dado la orden de ponerse los equipos de escape. Y había sucedido que espontáneamente, los tripulantes sin puesto de combate, dado el cariz que tomaba el asunto, pensaron que no

era mala idea tener los equipos puestos, por si las cosas se complicaban. El Comandante había detectado a un par de ellos que se había acercado ansiosos a los límites de Comando, a ver y escuchar por ellos mismos. De todas maneras, lo del Comandante fue solo un comentario, no hubo ninguna contraorden al respecto.

Comenzamos a escapar. En determinado momento el sonarista informa haber escuchado el “*splash*” de un torpedo entrando al mar. Siento como la adrenalina comienza a acelerar mis pulsaciones. El sonarista que sigue hablando por el circuito de ploteo nos informa que el torpedo está en aproximación. Se me hieló la sangre y ya no puedo escuchar más nada. Me detengo a observar un pequeño espacio del casco que hay frente a mí, entre la maraña de cables, sabiendo que detrás de esa pulgada de acero está el mar impiadoso. Minutos antes, luego de la primera alerta de torpedo el Comandante había ordenado unas rápidas maniobras de evasión que incluían un cambio brusco de plano, con giro cerrado sobre estribor, banda donde se encontraba el eyector de señuelos. En ese momento crucial, el submarino estaba alejándose con muy bajas revoluciones de la formidable columna de burbujas que había construido con sus maniobras. Había que cruzar los dedos y estar listo para lo que fuera. Mientras los segundos corrían, yo pensaba en las posibilidades. Miraba el casco y suponía que un impacto frente a mí será lo mejor. La segunda me aterrorizaba porque, quizás, sería asfixia por inmersión. ¿Cuánto duraría la agonía? Hoy, cuando han pasado treinta y cinco años de aquellos hechos, cada vez que me detengo a recordar este momento, siento que me fundo en un océano de dolor, un dolor que ha licuado la vida de millones de seres humanos, seres que han vivido una vida y han experimentado esa angustia del último minuto, ese último minuto de los sentidos, antes del fin.

El torpedo que nos buscaba pasó sobre nuestra popa. Un Suboficial de máquinas se llegó hasta el cuarto de Comando y exaltado informaba si habíamos escuchado al torpedo. ¡Se escuchó clarito!, decía emocionado. Alguien lo calmó y le dijo que sí, que lo habíamos escuchado, que retornara a su puesto que todo estaba bajo control. Ese torpedo debía haber pasado muy cerca de nuestro casco y en el silencio del cuarto de control, lejos del frenesí que se vivía en comando, el rumor creciente de ese artefacto los habrá sorprendido hasta el punto de suponer que el impacto era seguro e inminente.

Desde ese momento el Comandante, Capitán Azcueta, se abocó a desplegar todas las maniobras necesarias para concretar una evasión que nos permitiera salir del foco de atención que se había encendido sobre nosotros y que nos hostigó persistentemente, con esas extrañas explosiones, helicópteros en cercanía y algún que otro lanzamiento de torpedos, aunque nunca tan cercano como ese primero ya mencionado. La idea era intentar volver a tener alguna posibilidad de armar un seguimiento sobre algún otro blanco, con la intención de efectuar un nuevo ataque. Pero la realidad marcó que todo

el tiempo el submarino se mantuvo en constante maniobra evasiva, cambiando de rumbo y de plano en una repetición sin descanso.

En esas circunstancias era imposible trabajar sobre algún contacto y en mi caso, mi tarea principal dejaba de ser el ploteo de blancos, para transformarse en el que mantenía lo más segura posible la posición real del buque en el marco geográfico dado. Más luego de horas de estar sumando cambios y más cambios de rumbo y profundidad, mi estima de esa posición era realmente muy poco segura. En un punto, estábamos literalmente moviéndonos a ciegas ya que el círculo probable que nos podía contener, graficado en la carta, era muy grande y sobre todo dada la proximidad a la costa que nuestra posición original tenía.

La gran incógnita era saber cuánta profundidad había realmente bajo nuestro casco como para seguir maniobrando. La única solución posible era realizar una emisión simple de la sonda de eco. Pero esa solución acarreaba un grave problema, como es sabido, dado que la emisión de ese instrumento tan valioso, delataría inmediatamente nuestra posición al enemigo. No había alternativa, había que emitir y confiar que, en el caos general, la señal pasara desapercibida. Ilusión vana por otra parte, conociendo los sofisticados medios de identificación acústica que el adversario disponía.

Se preparó la sonda, muy cercana a mi mesa de trabajo, y con la vista puesta en el papel sensible que se iba desplegando, solemnemente el Comandante pulsa el botón de emisión simple. Todos los ojos intentan percibir esa fugaz marca que nos pondría en algún plano real de la existencia, porque, aunque era cierto que existíamos, no sabíamos dónde estábamos realmente. ¡Y nada! ¡No había marca en el papel! Intentemos una vez más dice el Comandante, y hacia allí iba su mano, cuando en ese preciso momento se disipa totalmente una parte de nuestras dudas, solo la referida al margen de agua que teníamos debajo de nosotros, que era exactamente de cero metros.

Si, en ese preciso momento en que el submarino aún se desplazaba a una velocidad de seis nudos, con maquina detenida, encuentra el fondo marino y comienza a trazar, supongo, un gigantesco surco a lo largo de su recorrido. Por esa razón no había marca en el papel. Estábamos próximos a impactar con el lecho.

La reacción de Jefe de Máquinas fue inmediata. Mientras el buque comenzaba a arrastrarse, el Tte. Somonte ordenó inundar los tanques que compensan la pérdida de peso que se obtiene cuando se lanza un torpedo. Esos tanques están a la proa del buque y en este caso, aseguraron que la nariz del buque no rebotara y, por ende, pusiera en peligro la integridad de la hélice. Brillante y rápida maniobra, cuya efectividad se vería el día que saliéramos de esa circunstancia. Como explicar la sensación de ir “arando” el fondo con un instrumento de casi mil doscientas toneladas. Es un poco intimidante teniendo en cuenta que uno va dentro del mismo y además está sumergido.

Por otro lado, podría ser comparado a la sensación que se tiene estando en un avión en medio de una gran turbulencia, con bastante más ruido y una desagradable sensación de que algo se está rompiendo en alguna parte.

Segundos interminables hasta que el buque se detuvo completamente. La orden inmediata del Comandante para verificar los posibles daños ocurridos y la respuesta también inmediata de que no se observaba nada fuera de su lugar habitual o con pérdidas extrañas. Más adelante, en una futura reparación, se observaría cierta deformación en algunas chapas del casco no resistente, en la zona de los tubos de lanzamiento de torpedos, que se le atribuirían a esta circunstancia.

Una maniobra para asentar un submarino en el lecho marino es lenta y cuidadosa. No lo digo yo. El Contraalmirante Pertusio, publicó en 1992 un libro de su autoría llamado "Submarinos, su historia, relatos y curiosidades". En el capítulo 8 hay un apartado titulado "Malvinas, posados en el fondo del mar". Dice el Alte. Pertusio, "... lo inquietante era posarse en el fondo del mar. Si bien era una maniobra rutinaria, requiere mucho cuidado en su ejecución, evitando que el buque golpee contra el lecho lo que podría ocasionarle daños. Una avería por una desafortunada maniobra sería un buen dolor de cabeza". Más adelante dice: "... llamé a mi Jefe de inmersión y le di las últimas instrucciones. Quiero que nos posemos suavemente, no estoy seguro que tipo de fondo encontraremos". Sigue el relato: "... unos quinientos metros antes del punto en el que deseaba posarme empezamos la maniobra...", "... el submarino comenzó a planear en búsqueda del fondo, nunca supo porque, pero con una velocidad de descenso mayor que la recomendable...". "Fue así como la proa al llegar al lecho, se posó golpeando, quizá no haya sido un golpe fuerte, pero a mí me pareció horrible..." "Parecía que el fondo era de arena, al menos no se oía fricción externa que indicara piedras..."

El Almirante Pertusio realizó esta maniobra en el año 1975 con el mismo submarino, el *San Luis*, del cual era su Comandante. Estoy convencido que, si el mismo hubiera estado siete años después, en la escena que se desarrolló cuando el buque encontró el fondo, hubiese repensado el relato.

¿Pero qué sucedió con los ingleses que nos perseguían? Sucedió que quedaron desconcertados, ya que el encuentro providencial con el fondo marino, hizo que el blanco que perseguían literalmente desapareciera de sus pantallas, se mimetizara con ese fondo y fuera ya imposible de identificar. Así que luego de permanecer un tiempo en la zona, comenzaron a alejarse, ampliando su radio de búsqueda y tomando cada vez más distancia de nuestra posición. No recuerdo cuanto tiempo habremos permanecido apoyados en el fondo, ya para ese tiempo habíamos pasado más de diez horas de lucha, así que el Comandante vio la oportunidad que todos se tomaran un descanso, se comiera algo, se recuperara un poco el ánimo y ya en horas de la madrugada del nuevo día,

constatada la ausencia de buques en la zona, se comenzara la maniobra de despegar del fondo para verificar si podíamos operar normalmente.

Durante el intervalo de tiempo que duro ese impasse, literalmente impensado y no calculado, particularmente me dediqué a ordenar un poco mis ideas. Los acontecimientos se habían precipitado de tal manera que era imposible no estar conmovido con lo que había sucedido. Pero ahí estábamos y había que seguir adelante porque, en definitiva, nada había cambiado. La orden original se mantenía vigente y nuestra superioridad no tenía noticia de nosotros ni las tendría porque el Comandante no manejaba la intención de romper el silencio de radio. Por mucho que uno se lamentara, había una diferencia enorme entre informar la situación o quedar callado, intentando batir un blanco, aun con las limitaciones que se habían manifestado en esas primeras acciones. Era indudable que los buques de superficie habían detectado un submarino en la zona, muy probablemente supieran que era el *San Luis* y no otro el que operaba ahí, pero ese 1° de mayo, al fin de la jornada, se habían alejado con la duda de cuál habría sido nuestro destino final. El Comandante podía evaluar esto y por ende podía ver que el *San Luis* todavía era una potencial amenaza.

Nadie más que nosotros mismos conocía de nuestras limitaciones. Recuerdo que cargar con esa mochila fue pesado, por lo menos para mí. Creo haber cumplido con mi deber, pero a la vez, con ciertas personas y en oportunidades muy específicas, nunca oculté mi real deseo de estar, si hubiera podido, a mil kilómetros de donde estaba. No recuerdo haber hecho una promesa de algún tipo, aunque no lo juraría. De hecho el único y espontaneo acto que recuerdo haber hecho, fue varios meses después, una tarde en el parque Camet, que me encontraba tumbado en el césped, con ese primer hijo muy pequeño que agarrándose de mi intentaba ponerse de pie, mirando al cielo, con unas hermosas nubes que viajaban sobre un fondo celeste inmenso, con el aroma de los eucaliptos, con la alegría de esa criatura que intentaba esforzadamente dar sus primeros pasos, en suma, con la vida que me rodeaba, naturalmente dije Gracias, desde el fondo de mi corazón y de mi latente recuerdo de esos días.

Cuando la calma comenzó a manifestarse en el ambiente luego de un tiempo de estar asentados en el fondo, la mayoría de los tripulantes buscó el refugio de sus literas intentando descansar. A contramano de ello, algunos de los que habían estado “descansando”, se pusieron a trabajar. Tal es el caso del cocinero que ocupó su puesto y se puso a preparar algo que comer, para el que lo deseara. Yo preferí acostarme directamente y en camino a mi litera encuentro en la cámara de oficiales, sobre la mesa que había oficiado de ámbito para el ploteo de blancos, una botella casi vacía de whisky. Luego me vengo a enterar que el camarero, también a mi cargo, y que era integrante por rol de ese equipo de ploteo, la había aportado para darle un poco de ánimo al grupo que ahí se

concentraba y que no podía hacer otra cosa más que esperar el desarrollo de los acontecimientos. Nunca supe si había sido un acto de propia motivación, o si había recibido la sugerencia de alguna otra persona. Nunca lo averigüé.

Permanecimos diez días más en el área asignada. El inicio de ese periodo se dio en coincidencia con la noticia del hundimiento del crucero *General Belgrano*, una noticia que no hizo más que magnificar esa sensación de zozobra que yo percibía. Sin duda, con el paso del tiempo y dada la ausencia de emisiones propias, más teniendo en cuenta que la mayor actividad de la flota enemiga se concentraba en el norte de las islas, poco a poco la comandancia superior habrá comenzado a hacerse con la idea de que habíamos sido hundidos.

No creo sea necesario explayarme más sobre las emociones que me animaron en esos días, además, solo puedo referirme a lo que a mí respecta, por lo que sería un atrevimiento sugerir que mis percepciones hayan sido compartidas por otros. Por lo demás, la cronología conocida sobre esos días de permanencia en el área, son bien conocidas por todos, ya que fueron expuestas en diferentes relatos ya publicados. Lo concreto fue que, al no mejorar la condición de efectividad en el sistema de control de lanzamiento, luego sendos ataques fallidos, la permanencia en el área ya se hizo insostenible desde el puro sentido común. Los acontecimientos mencionados hacen referencia primero a la explosión detectada luego de un lanzamiento de un torpedo antisubmarino, sobre un posible blanco submarino en aproximación. En apariencia el blanco mencionado era un gran cardumen, con lo cual no había explicación lógica por la explosión del artefacto. Y luego, una nueva señal de cable cortado, en un lanzamiento muy cercano sobre un buque casi detenido que resultó ser una de las dos fragatas que había atacado y hundido al transporte Isla de los Estados, en el interior del estrecho San Carlos. Podría decir, desde mi personal punto de vista, que ese último hecho ocurrido le dejó muy poco margen de maniobra al Comandante para sostener la idea de no informar nuestra situación a la Fuerza de Submarinos.

Supongo que habrá sido una gran sorpresa recibir una transmisión de nuestro submarino en la madrugada del 10 de mayo. Sin demora, en el tren de mensajes que se recibió en el siguiente periodo de snorkel, se recibió la orden de replegar la unidad siguiendo una ruta que a su vez vino determinada en el mismo mensaje. No había forma de ocultar la alegría que eso represento para la tripulación, era una nueva oportunidad. Y así la primera impresión que se tuvo dado que en los siguientes informes de inteligencia se mencionaba que unas horas después de abandonar el área que se había ocupado hasta ese momento, los ingleses desplegaron una fuerza antisubmarina que se abocó a intentar dar con el persistente *San Luis*, ante la confirmación de un lanzamiento efectivo sobre una fragata en las primeras horas del día diez, en las proximidades de la entrada al estrecho de San Carlos. Sin duda habíamos salido del área con muy estrecho margen.

Increíblemente, muchos años después me anoticié que el movimiento del *San Luis* no había sido un secreto para la inteligencia enemiga. Cuando se liberaron a la información los archivos secretos de los ingleses, en el diario de guerra del submarino de ataque *Valiant*, se pudo apreciar que el mismo había sido destacado en forma inmediata desde un punto del Atlántico, con la orden de interceptar la derrota del *San Luis* en el mar adyacente del sur de la provincia de Buenos Aires, en su paso hacia Puerto Belgrano, nuestro destino final.

En el relato que el Comandante de ese submarino hace de la situación, refiere que habiendo llegado un día antes que el *San Luis*, se dedicó a permanecer en escucha a la espera de una firma sonora que lo identificara. En algún momento confirma que la señal que un blanco le devolvía, se correspondía con la de un submarino. Se preparó para lanzar un torpedo mientras se ajustaban los datos de distancia. Sorprendentemente, de la nada, se manifestó un ruido de naturaleza definida como biológico, que ocultó el seguimiento del blanco, o sea del *San Luis*. Posteriormente, el relator menciona que cuando el ruido cesó, el blanco ya había transitado lo suficiente como para hacer dudar sobre la efectividad de un lanzamiento en persecución y desistió del mismo.

Cuando arribamos a la dársena en Puerto Belgrano, era noche cerrada. Nos costó un poco acomodar la vista a la oscuridad total que reinaba y recuerdo que discutíamos en cubierta sobre cuál podría ser el submarino que estaba amarrado a popa nuestra, ya que parecía ser uno igual al nuestro. ¿Sería un submarino peruano? ¡¡No!! Era el *Salta*. Gran sorpresa.

Por mi parte sentí un gran alivio. Me hubiera sentido muy responsable si el *Salta* hubiera tenido un triste final. La razón era que Eduardo Archerrizo, estando en la Escuela de Submarinos, había decidido abandonar antes de finalizar el curso. Con Raúl Viñas lo convencimos de que era una picardía abandonar estando tan cerca del fin. Hubiera sido una pesada carga sin duda.

Muchos camaradas se acercaron a saludarme esa misma noche de nuestro arribo. No quisiera mencionar algún apellido porque sé que me olvidaría de otros. Pero lo que sí recuerdo fue el afecto que todos me transmitieron por vernos de vuelta de regreso. Ciertamente, a excepción de nuestras familias, los camaradas sabían que nuestra existencia en esos días de patrulla, era una incógnita. Con los años se me ocurrió asociar esa realidad nuestra, con la singular paradoja de Schrodinger, de física cuántica. La paradoja que menciono, resumidamente, busca el objetivo de explicar cómo podría ser posible que la superposición de dos estados, estén siendo simultáneamente, potencialmente reales.

El segundo vivo recuerdo de aquel arribo y esos primeros encuentros, fue que todos los camaradas, luego de las muestras de afecto y alegría por el inesperado regreso, abandonaran muy rápidamente el submarino. Mucho después pude anoticiarme de cuál era la verdadera razón de tan precipitada partida. Algunos me confesaron que les impacto

la hediondez que se respiraba en el interior de la nave. Algo que a nosotros nos pasaba, obviamente, totalmente inadvertido. Y en realidad podría decir que, de alguna manera no debería haberme llamado la atención tal confesión, teniendo en cuenta que yo mismo me sorprendí un día, mediando la patrulla, al descubrir que una clara línea a la altura de las muñecas, en ambas manos, separaba la zona que se lavaba de aquella que había dejado de recibir el agua y jabón.

La estadía de Puerto Belgrano se extendió más allá de la fecha que marcó el fin del conflicto. La computadora de control de lanzamiento, no pudo ser reparada convenientemente en todo ese tiempo. Dado que ese objetivo era determinante, se aprovechó el paréntesis para incluir unos cuantos trabajos de reparación y mantenimiento en una amplia gama de mecanismos y equipos. Por lo tanto, en algún momento, se decidió que la tripulación completa tuviera una breve estadía en Mar del Plata, previendo la oportunidad de volver a zarpar en forma inmediata, una vez logrado un razonable grado de alistamiento. Y así fue como una noche, en un simple colectivo verde de recorrido, cruzamos los 450 Km que nos separaban de nuestros hogares, con apenas lo puesto, sin documentos personales, algunos sin siquiera las llaves de sus casas, para darles la sorpresa de nuestra presencia a las familias, que desconocían aun donde estábamos realmente. Recuerdo que llegamos al edificio de la calle Hipólito Irigoyen antes que amaneciera. En mi caso, yo no tenía documentos, pero sí las llaves de nuestro departamento. Así que me encamine decididamente al encuentro de los míos, con la idea de que realmente le daría una sorpresa a María Silvia. Y así fue realmente, ya que los desperté a ambos, a ella y a Luigi de sus sueños.

Fue algo increíble, que en algún momento llegué a pensar que no volvería a suceder. ¡Imaginen la emoción del reencuentro! Lo inusitado de la situación, fue que, en un momento, cuando María Silvia va hasta la cocina a prepararle la mamadera al bebe, Luigi tenía ocho meses para entonces, brevemente nos quedamos solos ambos dos. Naturalmente intento volver a retomar el diálogo tan prolongadamente interrumpido, aunque, lógicamente, con una criatura que no tenía ningún recuerdo cercano de ese personaje que yo representaba y con el cual inexplicablemente su madre lo había abandonado para ir a hacer no se sabe qué cosa. Así que Luigi se pone a hacer pucheros, en principio, luego decididamente a llorar hasta que por fin lo puede rescatar esa mamá desalmada que no se dio cuenta que ese señor era un perfecto extraño para él.

Para finalizar, mi recuerdo y aprecio para quienes fueron mis suboficiales, a saber: Suboficial Furriel Alberto Poskin, Suboficial Camarero José Shea, Suboficial Cocinero Raúl Loza, Suboficial de Cargo Navegación Delfino Vargas y Suboficial Enfermero Rafael Guaraz.

Isla Borbón – Encuentro con mi atacante

Capitán de Navío VGM (R.E) Daniel Manzella

En el '82 estaba destinado como Instructor de Vuelo en la Escuela de Aviación Naval, destino al que había llegado el año anterior. Era Teniente de Corbeta, vivía en la Base Aeronaval Punta Indio y como la mayoría de la Promoción tenía 25 años.



El 2 de abril nos despertamos y escuchamos la noticia por la radio. Nadie en la dotación sabía nada al respecto. A partir de ese momento, vivimos una situación vertiginosa. Todos queríamos ir a Malvinas, con mucho entusiasmo, razonamiento lógico, siendo Oficiales jóvenes, por lo que significaba la recuperación de un territorio propio tan emblemático como las Malvinas.

La decisión de destacar aeronaves como los T-34 al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur, obedeció a su capacidad de operaciones desde pistas rudimentarias, no asfaltadas, para cumplir misiones de apoyo aéreo. La única pista importante de las islas era la de Puerto Argentino.

En el despliegue sobre la geografía insular, la Fuerza Aérea se instaló en la zona de Pradera del Ganso (cuyas instalaciones fueron bautizadas como Base Aérea Militar Cóndor), y la Armada hizo lo propio en la Isla Borbón, al norte de la isla Gran Malвина.

Allí se creó la Estación Aeronaval Bahía Elefante, más conocida luego como Estación Calderón, o simplemente como Borbón. La dotación aérea de la Armada en esa Base fue de cuatro Turbo Mentor: 1-A-401, 408, 411 y 412. La capacidad armada que tenían los T-34 era de dos cohetas de 3,75" (con siete proyectiles cada uno) y dos ametralladoras calibre 7.62 mm. La Misión básicamente era de Reconocimiento Armado y Apoyo Aéreo a la Infantería de Marina y/o el Ejército Argentino.

Yo crucé a las islas el 29 de abril, despegando desde Río Grande. Fue un vuelo bastante complicado, utilizando el criterio de “punto de no retorno” en donde si había dificultades para aterrizar (ya fuera en Borbón como en Puerto Argentino) no podíamos volver al continente. En la planificación previmos una meteorología aceptable, que se cumplió parcialmente. Todo el trayecto sobre el agua lo hicimos sobre capa de nubes. Ya sobre las islas se aclaró. La navegación del vuelo la hizo un B-200 de apoyo, ya que los Turbo Mentor tienen un sistema de navegación básico.

Mi primera sorpresa fue el tamaño de las Islas, las creía pequeñas, pero vistas desde el aire son notablemente más grandes. El estrecho de San Carlos, por caso, tiene espacios amplios, en donde hay puntos en los que no se llega a ver la costa de enfrente.

¿Cómo se organizó la Base Borbón?

El Jefe de la Base era el entonces Teniente de Navío Pereyra Bozo, quien lamentablemente falleció en un accidente automovilístico años más tarde. La Escuadrilla formaba parte de un Grupo Aeronaval que dependía del Comando Aeronaval de Puerto Argentino. Pero como había serios problemas de comunicaciones en las islas, muchas veces las órdenes venían directamente desde Río Grande.

Inicialmente, la dotación aérea estaba conformada por los cuatro T-34 y un Skyvan de Prefectura, que hacía las veces de apoyo logístico. Más adelante, como consecuencias de dificultades meteorológicas y de problemas operativos en otros aeródromos de Malvinas, actuó como pista de alternativa para la Fuerza Aérea. Así fue que llegaron, paulatinamente, cinco Pucarás de la que terminaron siendo parte del elenco estable de la Base.

La pista tenía entre 700 y 800 metros, y normalmente se usaba para tráfico local de abastecimiento y comunicación para las estancias. El suelo del archipiélago es la turba, muy esponjoso, que no tiene capacidad de absorción de humedad. Tal es así que tuvimos algunas misiones hasta el 7 de mayo y luego de tres días seguidos de lluvia la pista quedó totalmente fuera de servicio. En los días previos en los que operábamos tampoco fue sencillo, ponías máxima potencia de motor para el despegue, pero el avión quedaba clavado y al correr en la pista la turba generaba un coeficiente de fricción muy alto y al avión le costaba una enormidad acelerarse.

La Base y los Kelpers

La población local (Estancia Peeble Island) era de unas 40 personas. Para decirlo en términos sencillos, con la mitad, la relación era buena, y con la otra mitad era mala. En general, quienes tenían un trato más amigable habían tenido (ellos o algún allegado) una experiencia buena con la Argentina a raíz de los acuerdos de 1971, en donde tenían muchas facilidades de comunicación de relación con nuestro país.

Nuestro trato con ellos, igualmente, era mínimo. El Jefe de la Base les impuso reglas claras, en cuanto a horarios y movimientos. Estaba claro que ellos hacían inteligencia para las fuerzas inglesas, por lo que hubo requisas de equipos de radio. Pero en general, la relación era buena.

Con algunos más simpática, con otros más cortante. Los pilotos nos alojábamos en una escuela, separados de la estancia y de la población civil. Como albergue era muy cómodo, por lo que no sufrimos tanto la dureza del clima. Los Suboficiales y los efectivos de Infantería de Marina se distribuían en el resto de las casas.

El bautismo de fuego

El 1º de mayo amanecimos temprano, a eso de las 6 y media de la mañana. A las 9, aproximadamente, nos ordenaron desde Puerto Argentino despegar para interceptar un helicóptero que presumiblemente desembarcaba tropas inglesas en sus proximidades. Salimos tres aeronaves, y yo era el número 2. Los aviones salieron pesados, cargados con ametralladoras y cohetas. El despegue fue utilizando toda la pista, sin que sobrara nada.

Despegamos de Borbón, seguimos la línea de la costa hasta Puerto Argentino y comenzamos un patrullaje un poco al noroeste de la ciudad, durante unos 20 minutos. En ese momento, yo observé un helicóptero de color claro, que no respondía a las características de los helicópteros propios. Le indiqué al líder lo que había visto y se lo marqué. Ordenó adoptar formación de ataque y aceleramos. Casi instantáneamente después, el número 3 (el entonces Teniente de Fragata Uberti) nos informa: “¡Lobos a las seis!”.

La formación de ataque es una columna flexible, con el líder adelante y los dos numerales atrás. Uberti, que venía atrás nuestro, vio dos Harrier que nos estaban atacando. Yo rompí por derecha, y al mismo tiempo sentí los disparos de cañones de 30 milímetros de los Harrier que pasaban a muy poca distancia. El ruido producido por los cañones de 30 mm tan cercano fue tan importante que pensé que me habían dado, A tal punto que dije: “Me dieron”.

Luego de romper, miré hacia mi izquierda, y ahí vi al Harrier ascendiendo. Puse la proa de mi avión en su dirección, pero en un punto el Harrier –utilizando sus toberas de orientación de flujo- logró instantáneamente ponerse frente a frente conmigo. Nos cruzamos, yo subiendo y él bajando, sin tirarnos. Cuando estaba en el pico de una nueva “tijera”, observé una nube cumulus que parecía un buen lugar en donde enmascararme.

Nos volvimos a cruzar, esta vez en un plano un poco más horizontal, y entré a la nube. El me perdió, y me quedé volando ahí dentro. En un momento me fijé y vi la sombra del Harrier que estaba también dentro de la nube por sobre mi nivel. Salí de allí, y vi al otro T-34 con el otro Harrier haciendo exactamente lo mismo que nosotros, en otro cumulus cercano.

Luego del primer cruce, el líder ordenó eyectar cargas. El avión no es de combate aéreo, y no está preparado para llevar tanto peso bajo las alas. Con todo ese peso, vuela al borde de la pérdida, porque además le cambia la forma del ala. Puede servir para atacar un helicóptero, o un grupo de infantería en tierra. Pero no para maniobrar contra otro avión, y mucho menos contra uno de semejante diferencia de performance como el Sea Harrier. Entonces no había otra opción que lanzar las cargas para tratar que el avión volara un poco más.

Al eyectar las cargas, nos quedamos desarmados en cuanto a armamentos, pero armados en lo que se refiere a capacidad de maniobra. Nuestra posibilidad de supervivencia era mucho mayor basándonos en la maniobrabilidad del avión ligero, que apostando a los disparos de una “mini gun” de 7.62 mm.

¿Muchos me preguntaron si Podrían los Harrier haber disparado un misil? Creo que evaluaron que eran blancos no rentables para un misil. Además, un turbohélice como el Mentor genera una firma infrarroja chica a diferencia de un reactor y es probable que con una simple maniobra el misil siga de largo. En una carta que me mandó unos años más tarde el piloto británico que me atacó, Lt Cdr Mike Watson, me dijo que en realidad ellos se sorprendieron de encontrarnos. Esperaban, como mínimo, un AerMacchi, nunca dos T-34.

¿Cómo se resolvió la situación?

Estábamos Pereyra Dozo y Yo en dos nubes distintas, en parejas de Harrier – T34, sin coordinación entre todos. En un momento dejé de ver la sombra de mi oponente, salí de la nube, no vi al Sea Harrier, me planché al mar y volví a la Base de Borbón. El líder ya había hecho lo mismo que yo, pero antes. Lo mío fue bastante más largo, al punto que en la Base pensaron que me habían derribado.

¡Todo el combate habrá durado no más de cinco minutos, que parecieron una eternidad!

Entre el lugar del combate y la Base habría unos 20 minutos de vuelo, que también parecieron horas. Cuando aterricé me di cuenta de lo que había vivido. La adrenalina y el entrenamiento lo llevan a uno a pensar y actuar a una velocidad tremenda.

En tierra me estaba esperando toda la Dotación. Recuerdo claramente que me abrazo cada uno de ellos festejando mi supervivencia. Incluso abrimos una botella de whisky que alguien había llevado.

Aviadores sin aviones ¿Qué pasó el 15 de mayo?

Durante la noche del 14, un componente del SAS (tropas comando de la Fuerza Aérea Británica) realizó una incursión a la base. Antes de eso habíamos sufrido ataque de fuego naval y también algún ataque desde el aire. Los comandos pusieron cargas

explosivas bajo nuestros aviones y se trabaron en combate con los Infantes de Marina que estaban protegiendo la Base.

Los pilotos estábamos durmiendo en la escuela, a unos 150 metros de la pista. Salimos con nuestras armas reglamentarias (un revólver calibre 38), pero obviamente sin muchas chances de hacer nada.

Cada movimiento nuestro, era seguido por un disparo de ellos en la misma dirección, producto de los equipos de visión nocturna que tenían.

Los Infantes de Marina tenían como consigna que antes de entregar la guarnición, debían volar la pista para dejarla inoperativa. Dada la indudable superioridad de medios y tecnología el TN IM Marega, a cargo de la Sección ordenó la voladura. Suponemos que esa maniobra pudo haber dejado heridos entre las filas británicas, porque con la luz del día vimos apósitos con sangre en el lugar. Casi instantáneamente luego de esa explosión cesó el fuego enemigo.

Luego de ese ataque con la pista y las aeronaves inoperativas tratamos de ser proactivos, y darle alguna utilidad a lo que había quedado. Intentamos usar las coheteras de los aviones como elementos de artillería tierra-tierra, pero nunca llegaron a funcionar. Recibimos varios ataques de Harrier, que lanzaron bombas Beluga.

Los intentábamos repeler de manera primitiva, con disparos de armas portátiles.

El 21 o 22 de mayo rescatamos al Mayor Puga y al Capitán Díaz, de la Fuerza Aérea Argentina. A Díaz lo rescatamos inmediatamente después de su eyección. Puga, en cambio, fue derribado a la tarde. Pasó toda la noche a la intemperie y lo rescatamos a la mañana siguiente, casi congelado.

Apoyo al ataque del destructor *HMS Coventry*

El 25 de mayo un destructor británico, a las 6 o 7 de la mañana comenzó a realizar fuego naval sobre nosotros. Pasamos el dato de su presencia a Río Grande y sobre las primeras horas de la tarde nos informan que iban a atacarlo. Nos ordenaron desplegar-nos sobre posiciones elevadas para vectorear a los A-4 Skyhawk de la Fuerza Aérea. que iban a efectuar el ataque y a reportar la actividad aérea enemiga.

Nos dividimos. Fui a una elevación para informar sobre posibles patrullas de Harrier en la zona y un Infante de Marina, el Guardiamarina Montalvo, tomó otra posición para informar sobre el buque. Nosotros le transmitíamos a un LearJet de la FAA, que a su vez le retransmitía a los A-4. El *HMS Coventry* (nosotros en ese momento no sabíamos que buque era) ya estaba bien lejos, sobre la línea del horizonte. A las 5 de la tarde, más o menos, pudimos ver los aviones nuestros, la figura del buque y una nube de humo

blanco producto del ataque. La confirmación del éxito del ataque la tuvimos unos minutos después, cuando sobre la zona confluyeron unos cuantos helicópteros ingleses que salieron de San Carlos, para las tareas de rescate.

El Lear Jet retransmisor era el LR-35A, indicativo "Ranquel". Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:45 hs y regresó tres horas más tarde. Los ataques al *Coventry* y al *Broadsword* fueron realizados por sendas escuadrillas de tres A-4B cada una, que se vieron disminuidas porque un avión de cada escuadrilla debió regresar al continente por problemas técnicos. El *HMS Coventry* fue hundido, mientras que el *Broadsword* recibió el impacto de una bomba sin mayores consecuencias.

¿Se vivía con la misma intensidad la guerra desde tierra?

Totalmente. Lo vivíamos con mucha intensidad y estábamos eufóricos sabiendo que había sido exitoso. De la misma manera, era terrible cuando derribaban aviones propios. Influyó mucho en el factor psicológico. Cuando rescatábamos a los pilotos con vida, sentíamos alivio. Pero en el caso del Primer Teniente Volponi, que fue derribado delante nuestro, encontramos sus restos junto con los del avión. Esos casos tiraban la moral abajo. En ese caso particular, lo que hicimos fue recuperar su cuerpo y enviarlo de regreso al continente.

Final anticipado de la guerra

El 1° de junio fuimos destacados desde Borbón a Puerto Deseado en un Twin Otter, el TF Fernández Vidal y yo junto a los dos pilotos eyectados de la FAA ese día la Guerra finalizó para nosotros.

Atrás habían quedado una treintena de días intensos con alta adrenalina. Habíamos participado activamente del único conflicto bélico de la Argentina del Siglo XX, superamos miedos, desventajas tácticas y tecnológicas y mucho frío, pero puedo decir sin dudas que la guerra fue una experiencia tremenda para mí como militar y como ser humano. Me permitió trabajar codo a codo con nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y de Prefectura Naval Argentina. Integramos un verdadero equipo en tierra con nuestros Infantes de Marina y por último y no menos importante, la Escuadrilla mientras pudo volar esos pocos días de principios de mayo, lo hizo con un medio muy poco apto para el combate, pero al que le sacamos todo el provecho que los Aviadores Navales sabemos rescatar en base a espíritu y profesionalismo que nos dio el intenso adiestramiento.

Me siento un privilegiado por haber ido a Malvinas y muy afortunado por volver, cuando tantos otros camaradas no pudieron hacerlo. Mi respeto y recuerdo hacia ellos.

La hermandad del aire

Enemigos en mayo de 1982, el suscripto y Mike Watson, tuvimos la posibilidad de escribir un capítulo diferente y humano en la historia de la guerra. En diciembre de 1987, merced a la intermediación del historiador británico Martin Middlebrook, Watson me envió una carta contándome su versión de los hechos de aquel 1º de mayo.

Fue una muy linda carta, en donde contaba desde su punto de vista el combate y sus vivencias, sus miedos e incertidumbres. Termina la carta muy conceptuosamente diciendo: ‘Espero que la próxima vez que nos encontremos sea chocando dos vasos de cerveza y no entre fuego de cañones’”.

En el 2.000 acompañé en un viaje a Londres al Jefe de la Armada. Le pedí al oficial de enlace de esa visita si podía contactar a Watson. Luego de rastrearlo, coordinamos el encuentro (Watson estaba a tres horas de tren de Londres). Nos encontramos en la estación Victoria Station, nos abrazamos y bebimos cerveza durante dos horas, compartiendo experiencias y vivencias.

Esta es una muestra de la faceta humana de la guerra. El foco en derrotar al oponente, no en matar a una persona. No hay odio alguno.

Al agua con el helicóptero Sea Lynx

Teniente de Navío VGM (R.E) Pablo Loubet

Los pilotos de los Sea Lynx cumplíamos 12 horas de guardia permanente. Nos turnábamos entre las dos tripulaciones para mantener el helicóptero operativo las 24hs del día.

Algunos minutos antes de pasar la guardia, nos informan que debíamos despejar la cubierta de vuelo porque el otro helicóptero, con el Comandante de División Capitán de Navío Julio Chaluleu, venía hacia nuestro buque. Era más rápido poner en marcha y salir que toda la maniobra de hangaraje. En lugar de aguardar a nuestros relevos, El Teniente Rodolfo Perciacanto, Comandante de la aeronave, decidió que lo hiciéramos nosotros en lugar de avisarles a nuestros relevos que pronto debían reemplazarnos. El Suboficial Luis González formaba parte de la tripulación, como mecánico de vuelo.

Nos cruzamos en vuelo con el otro helicóptero, anavizamos en el *ARA Hércules* y aprovechamos el tiempo para hacer combustible. Cuando nos confirmaron que el otro WG13 estaba listo a despegar, nos dieron cubierta libre y salimos. Esta vez, Perciacanto me dejó sentarme en el lado derecho de la aeronave, que es el puesto del Comandante, mientras él cumplía las funciones de copiloto.

Rápidamente alcanzamos los 500 pies de altura, nivelamos y pusimos rumbo al *ARA Santísima Trinidad*. A los pocos minutos, vimos que los indicadores de presión de aceite oscilaban y casi instantáneamente el indicador de torque de un motor bajaba, mientras el indicador de la otra turbina asumía el 100% de la potencia. Teníamos una emergencia importante: detención de un motor en vuelo.

Casi inmediatamente escuchamos un fuerte ruido y un humo espeso invadió la cabina, dejándonos prácticamente ciegos. No solo no podía ver el tablero de instrumentos, sino que no veía mis manos y menos a Perciacanto. Escuché su voz diciéndome "yo lo tengo" y se hizo cargo de los comandos de vuelo.

Después nos enteramos que estábamos volando con fuego en uno de los motores, como consecuencia de una rotura de un cojinete de bancada. Eso hizo que la turbina tuviera una detención brusca con corte de todos los circuitos de aceite, hidráulico y combustible. Esos elementos en contacto con la alta temperatura se quemaron y produjeron el fuego. Debajo de la cama de turbinas había un compartimento de carga.

El humo, forzado por el rotor principal, tomó un camino descendente e ingresó a la cabina de vuelo a través del mamparo que la separaba del compartimento de carga. Nos costaba respirar. El suboficial González abrió una de las puertas corredizas traseras para tratar de disiparlo, pero no sirvió.

Necesitaba aire fresco. Abrí mi ventanilla y asomé parte de mi cabeza para que mis pulmones recibieran el tan necesario oxígeno. Grande fue mi sorpresa cuando vi que el helicóptero estaba realizando un descenso con giro hacia la derecha. Le advertí a Perciacanto lo que estaba haciendo -teníamos en cuenta que él volaba sin referencias de ningún tipo y respirando ese humo espantoso- y trató de enderezarlo y bajarle velocidad.

Mantuve mi cabeza afuera hasta pocos segundos antes de golpear la superficie del mar y gritarles a mis compañeros que estábamos por chocar. Cerré mis ojos y un chorro de agua muy fría ingresó por la ventanilla. Sentí sacudidas fuertes, algunos ruidos y de repente, silencio absoluto.

Debido al entrenamiento que teníamos, y las numerosas prácticas realizadas, comprendí que estaba bajo el agua e invertido. El helicóptero tenía el piso hacia la superficie. Gracias a ese entrenamiento, la situación era familiar y sabía lo que tenía que hacer.

Mi preocupación primaria era que la aeronave no se hundiera en forma inmediata. Esos helicópteros contaban con flotadores de emergencia que se activaban en forma manual o por impacto. Desconocía si se había abierto o no. También estaba preocupado por no quedarme enganchado con algo que me arrastrara hacia el fondo y finalmente, como teníamos una bomba de profundidad y un torpedo armado y con seguro, en ese momento de incertidumbre no sabía la situación del armamento.

Mi cabeza funcionaba a mucha velocidad. Todos mis pensamientos eran de microsegundos y los acontecimientos que estoy relatando que parecen una eternidad, en realidad podrían medirse con segundos, solamente.

Decidí salir por mi puerta. Intenté abrirla en emergencia a través de un dispositivo diseñado para tal fin, pero no lo logré. Tampoco pude abrirla en forma normal. Miré hacia atrás y noté un lugar con un poco de claridad, me quité el cinturón de seguridad y nadé hacia ese lugar. Siempre mi cabeza daba vueltas el tema del hundimiento del helicóptero.

Cuando estaba saliendo, sentí que mi pie se trababa con algo. Mientras nadaba hacia arriba, con el otro, golpeaba sin cesar lo que me trataba de retener. Finalmente llegué a la superficie del mar y casi inmediatamente a mi lado el suboficial González.

Resulta que cuando el mecánico abrió la puerta trasera, se quedó al lado para tratar de respirar. El helicóptero chocó girando por derecha y volcó hacia ese lado y quedó con el rotor principal apuntando al fondo del mar. González, desorientado, cuando el Sea Lynx se quedó quieto, quiso salir por el lado que él suponía que había abierto, sin percatarse que la aeronave se había dado vuelta. Luego de varios intentos de tratar de salir y encontrar la puerta cerrada y al borde de la desesperación, vio pasar un par de pies nadando y se aferró a uno de ellos (el mío) y salimos prácticamente juntos. Debo

aclarar que en ese entonces pesaba unos 80 kilos y era muy flaco, mientras que el mecánico era un poco más grande que yo. ¡La adrenalina del momento me permitió que lo pudiera arrastrar sin problemas!

En superficie abrí mi chaleco de supervivencia y nos juntamos con González para no separarnos. Inmediatamente vi a mi derecha a Perciacanto que estaba nadando en plancha muy tranquilo. Me miró como diciéndome "tardaste un poco" y nos preguntó si estábamos bien.



También vi parte del Sea Lynx. La cabina estaba bajo el agua y apenas sobresalía parte de la cola. Uno de los flotadores estaba abierto y distinguí la parte posterior del torpedo. El helicóptero había cumplido con su misión de permanecer en superficie y permitirnos salir.

Al poco tiempo, el otro helicóptero con el Teniente Espilondo nos sobrevoló. Le hicimos señas que estábamos bien y nos arrojó un bote salvavidas que cayó muy cerca de donde estaba. Pensé entonces... "Me salvé del accidente, me salvé de no hundirme; lo único que falta es que me maté un bote arrojado desde el aire". Me acerque al bote, intenté abrirlo y fue tanta la fuerza que hice, que lo único que logré, fue que el bote se alejara sin poder abrirlo ni alcanzarlo. Ironía del destino.

Vimos en el horizonte a uno de los buques, que finalmente se puso a nuestro lado. Con nuestros pies apoyados en el casco, esperamos que arriaran una embarcación y a través de ella nos subieron a bordo. De allí rápidamente a enfermería. Nos quitaron la ropa y a la ducha. De agua fría a la caliente para que el cuerpo no tomara frío y a una camilla, cubierto de mantas. Ese era el momento más peligroso, porque la adrenalina deja de actuar y el cuerpo puede entrar en hipotermia. Recuerdo estar sacudiéndome en la camilla sin poder controlarme.

Vimos en el horizonte a uno de los buques, que finalmente se puso a nuestro lado. Con nuestros pies apoyados en el casco, esperamos que arriaran una embarcación y a través de ella nos subieron a bordo. De allí rápidamente a enfermería. Nos quitaron la ropa y a la ducha. De agua fría a la caliente para que el cuerpo no tomara frío y a una camilla, cubierto de mantas. Ese era el momento más peligroso, porque la adrenalina deja de actuar y el cuerpo puede entrar en hipotermia. Recuerdo estar sacudiéndome en la camilla sin poder controlarme.

Al poco tiempo apareció el Capitán Chaluleu para ver como estábamos. La situación era casi una comedia porque parecía que él había sufrido un accidente y no nosotros. Lo consolábamos y le decíamos que no se preocupara. Recuerdo que estaba muy pálido y le costaba asimilar la situación. Nosotros estábamos un poco más acostumbrados a este tipo de eventos.

La vida quiso que con el Capitán Chaluleu nos cruzáramos en varias oportunidades y ya, como civiles, hicimos algunos trabajos juntos. Una excelente persona y brillante profesional. Siempre que tenía la oportunidad recordaba ese accidente y me decía "Uds. me hicieron envejecer 20 años". Lamentablemente falleció hace unos años. Mi recuerdo permanente.

No quisiera dejar de recordar también a mi querido amigo Rodolfo Perciacanto, que más allá de haber sido mi superior y mi Comandante de Escuadrilla, algunos años más tarde, siempre tuvo un trato preferencial hacia mi persona y familia. Terminamos siendo excelentes amigos, junto con su esposa María Angélica. Rodolfo falleció también hace algunos años, víctima de una enfermedad, aguardando su viaje a París como Agregado Naval. Destino que siempre soñó y que Dios no quiso que fuera. Mi eterno recuerdo a Rodolfo y su familia.

Luego de pasar por enfermería nos fuimos a la cámara de oficiales para intercambiar vivencias con mi Comandante y la gente del buque. El Oficial de Guardia en el puente de mando estaba casi al borde del colapso. Él había visto como primero el humo y luego el fuego, formaban parte del helicóptero. Fue testigo de cómo impactamos en el agua y fue el protagonista de nuestro rescate. Lamentablemente no recuerdo su nombre, que merece ser mencionado.

A los pocos días nos evacuaron con el otro helicóptero a nuestra Base para realizarnos un estudio médico completo e inspeccionar el helicóptero para asegurarnos que no tuviéramos otro evento similar. No sabíamos que es lo que había pasado y el helicóptero accidentado yacía en el fondo del mar. Semanas más tarde fue rescatado y trasladado para su examen e investigación del accidente.

El destino quiso que la historia casi se repitiera de nuevo. Pero eso sigue en el próximo relato.

Casi un nuevo accidente con helicóptero Sea Lynx

Luego de realizarnos el examen médico completo que le corresponde a toda tripulación que sufrió un accidente, me reuní con el Oficial a cargo de la investigación para hacerle mi relato de los acontecimientos y aclarar algunas dudas.

Mientras tanto, el otro helicóptero Sea Lynx era sometido a una exhaustiva inspección tratando de detectar alguna falla o indicio que nos diera alguna idea de lo que había sucedido. Algunos hablaban de sabotaje porque hasta fines de marzo, había estado con nosotros un técnico de la Westland preparando el viaje de la comisión a Inglaterra para hacer el curso de los helicópteros en fábrica. La Armada había adquirido 10 helicópteros nuevos. Por supuesto que la comisión nunca se hizo y los helicópteros nunca llegaron.

Se me ordenó preparar mi nuevo embarque, para llevar a un Oficial de la Fuerza Aérea que iría como observador, para ver el desempeño de los aviones Pucará lanzando torpedos. Fue así que con el Teniente de Navío Marcelo Miranda como Comandante y una semana más tarde del accidente anterior, despegamos de la Base Aeronaval Comandante Espora con rumbo a la costa, en donde nos contactaríamos con nuestro buque. También me tocó volar a la derecha, en el puesto del Comandante.

La zona en donde hacíamos “pies húmedos” (que significa ingresando al mar, o “pies secos” ingresando en tierra firme”) era cercana a la Base de Infantería de Marina Baterías, alejada unas cuantas millas al este de la Base Aeronaval Comandante Espora.

Con rumbo a Baterías y a mitad de camino las revoluciones de una turbina comenzaron a oscilar y la presión de aceite a caer. Como el síntoma era igual al accidente que habíamos tenido siete días atrás, decidimos cortar el motor en problemas y dejar que la otra nos llevara de regreso a la Base. El Teniente Miranda me dejó los comandos mientras él realizaba la comunicación a Espora avisando de nuestra emergencia.

El regreso, que parecía una eternidad, fue normal, dentro de la gravedad de la situación. Íbamos controlando los instrumentos del motor en marcha y buscando lugares propicios para entrar en autorrotación si la situación lo requiriera. Recuerdo que durante todo el viaje mi tendencia era a descender mientras Miranda me decía “mantené altura, no bajes” Mi subconsciente todavía tenía el recuerdo de mi caída al agua.

Hicimos un aterrizaje con carrera paralelo a la pista principal sobre el pasto, sin ningún tipo de inconvenientes. Este fue el último vuelo de un helicóptero Sea Lynx en nuestro país.

Semanas más tarde, junto con el Teniente Perciacanto, regresamos del sur en pleno conflicto para realizar un vuelo de prueba del helicóptero para ver si quedaba en servicio, luego de una inspección y recorrido general realizada en el Arsenal Aeronaval. El vuelo nunca se concretó, por problemas administrativos, dado que ninguno de los responsables del mantenimiento quiso firmar en conformidad porque según ellos, no tenían forma de determinar ni saber qué es lo que podría suceder en el vuelo de prueba. Recuerdo que Perciacanto tuvo varias discusiones muy fuertes, inclusive con oficiales más antiguos, pero siempre se mantuvo en su postura: no saldría a volar si la documentación del helicóptero no estaba en orden.

Mi posición era la misma. Comprendía que estábamos inmersos en una guerra, pero a pesar de ello, debíamos cubrir un nivel de seguridad mínimo, sobre todo, teniendo los antecedentes de los dos vuelos anteriores.

Ese helicóptero quedó guardado hasta su posterior venta, mucho tiempo después.

Rescate en Puerto Argentino

Capitán de Navío VGM (R.E) Miguel Fajre

El día 2 de abril de 1982, era el copiloto del helicóptero Sea Lynx (3H-142) al mando del Capitán de Corbeta Rodolfo Perciacanto, listos a despegar en la cubierta de vuelo del Destructor *ARA Hércules* desde las primeras horas del día.

Estábamos ansiosos, con los cascos colocados y el Lynx conectado con el grupo de arranque, en condiciones de poner en marcha de inmediato.

Sintonizamos radio Malvinas, para tener una primera indicación en nuestro ADF (*Automatic Direction Finder*), adonde dirigirnos en caso de ser destacados. Mientras tanto escuchábamos al locutor inglés, quien con voz melodramática alertaba a la población... “*estamos siendo invadidos por tropas conducidas por un general ... García*”. Interpreté esta última pronunciación como con un dejo de desprecio. Tal vez por el apellido español. Pero esa pronunciación no me la he olvidado.

Recién a las 0930 hs el buque recibió un pedido de ayuda desde las fuerzas terrestres, porque había heridos, como consecuencia de un enfrentamiento con los Royal Marines. A las 0940 hs despegamos. Completaba nuestra tripulación de a bordo el mecánico de vuelo, Suboficial Segundo Claudio Luis Pérez y como agregado al apoyo sanitario solidificado, embarcaron el médico, Teniente de Navío Jorge Dardo Rozas, el bioquímico, Teniente de Navío Roque W Cvitanovich y el enfermero y anestesista, Suboficial Segundo Alberto Moyano.

La situación en tierra era muy confusa. Nuestra misión consistía en rescatar al personal herido en proximidades de la casa del gobernador británico en Puerto Argentino. Despegamos sin tener en claro donde debíamos aterrizar, utilizamos una carta aeronáutica de vuelo visual, pero a escala muy grande, que se fue haciendo más precisa a medida que recibíamos información desde la Central de informaciones de combate de nuestro buque.

En un principio, nos dijeron que fuéramos a la casa del gobernador. Como no teníamos claro donde quedaba, solicitamos mayores referencias. Obtuvimos como respuesta “al lado de la cancha de fútbol”. Ya era una ayuda importante. Eso sabíamos distinguirlo claramente. También teníamos comunicación por otra frecuencia, con un grupo en tierra, quienes al observar nuestra aproximación nos alertaron sobre los tiroteos que se estaban produciendo y que ocurrían próximos al lugar hacia donde nos dirigíamos. Pérez nuestro mecánico, supervisaba los instrumentos mientras ambos motores entregaban máxima potencia. Desde tierra nos informaron que en nuestra ruta de vuelo había posibles francotiradores y nos pidieron tener cuidado al pasar por el Faro, en referencia

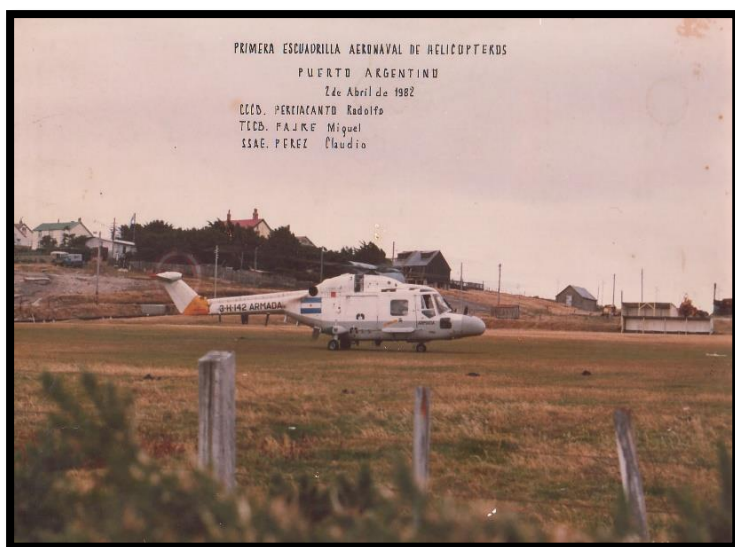
al San Felipe, próximo a la cabecera del aeropuerto. Iniciamos un giro de 90°, Perciacanto lanzó en picada el Lynx hacia el mar y al cabo de unos minutos, entramos volando bien bajo sobre la Bahía. Luego de alcanzar tierra y sobrevolar el área, tuvimos que evadir algunos lugares donde aún había escaramuzas.

Orbitamos en una zona libre de fuego y luego nos dirigimos a un lugar de aterrizaje, ubicado en la cancha de fútbol que, efectivamente estaba muy próxima a la casa del gobernador. Allí fuimos guiados por una marca “T” blanca, enclavada en el pasto que nos indicaba la dirección del viento. Más tarde supimos que dicha marca fue colocada por un grupo de comandos anfibios, que nos señalaron correctamente la zona, mediante el uso de un calzoncillo largo.

La primera impresión al tocar tierra no fue para nada buena. En ese momento no lo sabíamos, los comandos anfibios estaban a cubierto, o se habían ido, y tomamos consciencia que estábamos solos y expuestos ante el fuego enemigo. Nuestro moderno Sea Lynx, de origen británico, no tenía aún, armamento para autodefensa. La

única posibilidad de defendernos eran las armas de puño que teníamos Perciacanto y yo, más el fusil Garand Beretta que empuñaba Pérez. Por las dudas tomé mi revólver calibre 38 de supervivencia y lo tuve a mano, para el caso de tener que utilizarlo. Aunque más que efectividad, buscaba sentirme acompañado y seguro ante un posible ataque.

El tiempo transcurrido hasta que se aproximaron efectivos de Infantería de Marina pareció una eternidad. Nos informaron que el Capitán de Corbeta Giachino había fallecido y nos ordenaron la evacuación de un herido grave hacia el rompehielos *Almirante Irizgar*. Trajeron al herido, subido rápidamente al helicóptero en una camilla y lo reconocí de inmediato, aunque estaba cubierto de sangre y su cara estaba enmascarada de negro... era el buzo Táctico Diego García Quiroga, oficial de una promoción anterior a la mía, a quien siempre aprecié por ser un excelente profesional y excepcional persona. Con él habíamos compartido muchas actividades en la Escuela Naval Militar siendo cadetes en Río Santiago.



Asistido rápida y eficazmente por el personal de Sanidad que teníamos a bordo, despegamos tan pronto pudimos hacia el buque hospital. Anavizamos en el *Iriñary* el herido fue llevado al quirófano, donde completaron la atención médica que le permitió seguir disfrutando de la vida.

Así terminaba la primera misión con la que nuestra escuadrilla entraba en la historia, mediante la participación en la “*Operación Rosario*” y luego con las posteriores acciones que transcurrieron en la guerra.

Experiencias vividas durante el conflicto del Atlántico Sur



Cuando decidí escribir mi participación en la Guerra de Malvinas, traté de hacerlo con la mayor veracidad y exclusivamente desde mis vivencias. Mucho se ha escrito sobre el tema, lo que narro son mis experiencias y dado que han pasado ya 35 años, ruego a Dios que la memoria no me traicione y quede esta historia para las generaciones por venir y básicamente para que mis hijas y nietos puedan leer en primera persona los hechos que con gran orgullo me tocó vivir.



Teniente de Navío I.M. VGM (R.E) Juan Carlos Martinelli

La cronología necesariamente debo iniciarla en diciembre de 1981. En ese entonces me desempeñaba como Jefe de Cía. Comando y Apoyo Logístico y Jefe de Sección Morteros 106 mm en el Batallón de I.M. N° 5 Ec en Río Grande (Tierra del Fuego).

Para sorpresa de muchos, la Armada decide adelantar los traslados anuales y se efectivizan precisamente en ese mes.

Cumpliendo con las directivas impuestas, en enero de 1982, me presento a mi nuevo destino: Batallón de Infantería de Marina N°2 Ec.

En esa época, la Unidad se encontraba en pleno receso, por ser un mes en que la mayoría de los Oficiales y Suboficiales se encontraba en uso de licencia anual.

Inicialmente mi nuevo puesto era Jefe de la Cía. de Tiradores Foxtrot, pero dado que venía de ser Jefe de Cía. en el BIM5 y nunca había tenido funciones en el Estado Mayor de una Unidad de Combate, coincidiendo que a nuestro Compañero de Promoción Carlos Ramón Schweizer, había sido asignado como N-1 (Jefe de Personal) y él nunca había sido Jefe de Cía., nos pusimos de acuerdo en plantear un cambio de puesto entre ambos para así seguir desarrollando nuestras carreras profesionales. Esta situación fue aceptada por el Comando y así intercambiamos nuestros puestos dentro de la Unidad.

¿Cuál fue la importancia para mí del anterior hecho mencionado? Haber estado más cerca de lo que empezaría a gestarse como la planificación de Operación Rosario, que si bien se mantuvo en secreto por casi 75 días, el hecho de ser Jefe de Personal y por ende Ayudante del Comandante de la Unidad; bastante tiempo antes empecé a ver movimientos y escuchar comentarios que hacían prever que algo más que adiestramiento se estaba planificando, hasta que en un momento escucho la palabra Malvinas y a partir de ese momento ya no tuve dudas qué era lo que se estaba gestando.

Para mayor precisión, el Planeamiento de la Operación Rosario se llevó a cabo en la Sala de Situación del BIM2.

Planeamiento

El 29 de enero de 1982, todavía no eran las 08:00 de la mañana y recibo una llamada del Ayudante del Comandante de la I.M. que me ordena le transmita a mi Comandante CFIM Alfredo Raúl Weinstabl, que el Almirante Büsser lo esperaba para una reunión a la 10:00 en el Comando de la Infantería de Marina.

Esa reunión, fue el inicio de la preparación del BIM2 como Núcleo de la Fuerza de Desembarco en la Operación Anfibia para recuperación de Islas Malvinas. La Operación Anfibia se denominó Operación Rosario en honor a Nuestra Señora del Rosario de San Nicolás.

Mi participación en el planeamiento, no se efectivizó hasta bien avanzado el mismo y a partir del momento en que comencé a trabajar en el Plan de Embarco, en apoyo del Oficial del Embarco de la Fuerza de Tareas Anfibia (FTA) cargo para el que había sido designado el TNIM Cittá, quien a su vez era el Jefe de Logística (N-4) del BIM2.

Hoy, cuando relato estas vivencias han pasado 35 años y hay fechas que me resultan difíciles de ubicar, pero creo que unos 15/20 días antes de la fecha prevista para el embarco, yo ya tenía participación en la preparación de las listas del personal para ir completando el Plan de Embarco (PE).

En ese ínterin, seguían llegando tandas de Conscriptos que se incorporaron a la Unidad y a otras de la Unidades que tenían asiento en la Base de I.M. Baterías.

En relación a ello, recuerdo que en una oportunidad tuve que ir a buscar una tanda que se incorporaría al BIM2 hasta la estación de trenes Puerto Belgrano y allí me encontré con otro Compañero de Promoción, el Teniente Mario Crapanzano, que estaba destinado en la Base de I.M. Baterías que iba con la misma tarea y nos pusimos a hablar sobre lo que estaba sucediendo, ambos sabíamos algo, pero ninguno le decía al otro lo que sabía sobre la Operación que se estaba planificando.

Nuestro profesionalismo hacía que guardáramos el secreto aún entre amigos, cosa que éramos y somos con Mario.

Como “nota de color”, recuerdo que en esa época, con mi familia vivíamos en Punta Alta y mientras esperaba la llegada del tren, pasa mi esposa en automóvil y al verme se detiene y me pregunta qué estaba haciendo en ese lugar, a lo que le respondo que estaba esperando un contingente de Conscriptos para la Unidad.

Ella me pregunta si necesito algo y recuerdo como si fuera hoy que le dije: “solo necesito que me compres crema para afeitarse porque la necesito para estar bien presentado frente a la historia” ...parecen palabras sacadas de alguna obra literaria, pero no, fueron las que pronuncié sin pensarlo, ante las cuales mi esposa quedó atónita y sin

entender nada, pero yo rubriqué diciéndole...”es una broma, solo necesito crema para afeitar”.

Por supuesto que yo ya sabía que iríamos a recuperar las Islas Malvinas.

El Embarco

El día previsto para embarcar en el BDT *ARA Cabo San Antonio* era el 28 de marzo de 1982 en horas de la mañana.

Recuerdo que me quedé trabajando en el Batallón con las tareas previas al embarco hasta las 04:00 del día 28. Como no tenía en que ir hasta mi casa a despedirme de mi esposa e hijas (por supuesto que para ellas iba a un ejercicio en el terreno de los habituales), le pedí al Guardiamarina Javier Sánchez su automóvil, quien vivía en la Casa de Oficiales.

Fui hasta mi casa, la familia dormía, pero mi esposa igualmente se despertó. Me duché, compartimos un café, tomé un uniforme de combate nuevo que tenía en casa, la crema de afeitar que le había pedido, besé a mis hijas que dormían plácidamente y que en ese entonces tenían 2 años (María Soledad) y 6 meses (María Victoria); con el tiempo llegaría María Luján. Besé a mi esposa, pidiéndole que se cuidara mucho y lo hiciera con nuestras hijas (qué recomendación de Perogrullo, pedirle a una Madre que cuide a sus hijas, pero así lo hice), subí al automóvil y a las 06:00 del 28 de marzo San de 1982, estaba nuevamente en la Unidad.

El embarco de las Unidades que componían la FD que iban en el BDT *ARA Cabo San Antonio* se realizó de manera prevista, sin contratiempos y de forma ordenada.

La travesía

El día 28 de marzo la FTA zarpó rumbo al Sur. El primer día de navegación no hubo nada especial para ser destacado. Los infantes de marina trataban de ubicarse lo mejor que podían en los sollados excesivamente congestionados en su capacidad de alojamiento.

El buque transportaba cerca de 800 hombres, incluyendo 25 soldados del RI 25. Todos buscaban tratar de acostumbrarse a esta nueva rutina totalmente diferente a la de un cuartel o cuando se está en campaña en el terreno. Los Jefes de cada una de las fracciones buscaron algún local en donde reunirse para repasar o corregir sus respectivos planes. Todo, dentro de esa incomodidad nueva para el personal embarcado, fue sobrellevado sin mayores problemas el primer y segundo día.

Se practicaron los zafarranchos clásicos en los buques – incendio, abandono – y se dictaron clases y procedimientos al respecto. Pero esa tranquilidad se empezó a complicar a fines del atardecer del segundo día.

A la incomodidad se sumó un día tormentoso con pesadas nubes y un mar cada vez más encrespado con grandes olas. El mal tiempo dificultó no solo la navegación, sino que afectó fuertemente a la mayoría de los Infantes de Marina e inclusive a parte de la tripulación. Por no tener quilla sino un fondo plano para poder embicar en las playas, el BDT rolaba mucho más que un buque convencional.

El rolido y el cabeceo del buque exigieron ingentes y permanentes esfuerzos de la tripulación para asegurar el material y la carga y al personal de los vehículos anfibios para evitar que éstos se moviesen de sus lugares en la bodega del buque. El jefe de los Vehículos Anfibios, TNIM Mario Forbice, dispuso un permanente control y ajuste de las trincas que mantenían los vehículos en su lugar. El fuerte temporal se ponía cada vez más violento y la mayoría del personal del Batallón, en todos los niveles, estaba prácticamente fuera de servicio por descompostura y mareos. El famoso mal de mar hizo estragos y muchas veces no daba tiempo para vomitar por la banda del buque, por lo cual en los pasillos, sollados, locales y baños se encontraban vómitos por doquier. En esa situación, sin duda alguna, el Batallón no estaba en aptitud para el combate. Pero peor aún, las Operaciones Anfibias, así como las Operaciones Aerotransportadas, están absoluta y totalmente condicionadas por los factores meteorológicos. Si el mar se mantenía de esa manera el día D habría que abortar la operación. El día 1 de abril se hicieron algunos cambios de planes, pero los mismos no afectaban al BIM2. Antes del anochecer el Almirante Büsser pronunció una vibrante arenga a la FD por los altavoces del buque.



Antes del toque de silencio, el Comandante del BIM2 bajó al sollado (yo lo acompañé) en el cual se encontraban los conscriptos del Batallón entre nerviosos y entusiasmados, comentando aun lo que habían escuchado por los altavoces. No había temor, ni miedo ni nada parecido. Muy por el contrario, ansiosos y expectantes.

Después de unas pocas palabras con un grupo que se le había acercado, pronunció a viva voz su propia arenga. Quedó impresionado cuando concluyó la misma. Todos los presentes, varias centenas de gargantas, le respondieron con un fuerte y varonil **¡Viva la Patria!**

Era como la exteriorización del patriotismo materializado por ese rugido de las Panteras Negras como se autodenominaban, haciendo alusión a la pantera del distintivo del Batallón.

“Definitivamente no eran los chicos de la guerra, eran los Panteras Negras del BIM2 Ec.”

El BIM2 EC en el Primer Conflicto Bélico Argentino del Siglo XX
Mis Vivencias como Comandante del BIM 2 en la Operación Rosario
Alfredo R. Weinstabl CNIM VGM (RE) – Revista de Publicaciones Navales

Desembarco y conquista de la cabecera de playa

Eran la 04:00 del día 02 de abril de 1982 y se tocó diana. Recuerdo que me desperté y me dirigí al baño para ducharme y colocarme el uniforme de combate nuevo que tenía en la mochila y que había traído especialmente para el día más glorioso de mi carrera militar, iba a entrar en combate para cumplir el juramento que le hiciera a nuestra bandera un 20 de junio de 1974: ¡defenderla hasta perder la vida!

El horario de embarcar en los Vehículos Anfibios a Oruga (VAO) era 05:45 y así lo hicimos, en orden, en silencio (independientemente de las voces de mando que pudieran oírse).

A las 06:00 salieron los 4 primeros VAOs a cargo del CCIM Hugo Jorge Santillán, formando parte de esa primera oleada nuestro Compañero de Promoción TCIM Carlos Ramón Schweizer.

En el VAO Comando, que iba a cargo del Comandante del BIM2 y Comandante de la FT 40.1. CFIM Alfredo Raúl Weinstabl, desembarqué yo. Los primeros tramos de la travesía hasta la playa de desembarco se hicieron con las escotillas del VAO cerradas.



Vehículo Anfibio a Oruga (VAO) similar al utilizado en el desembarco del 02 de abril de 1982

Tengan en cuenta aquellos que nunca desembarcaron en un vehículo anfibio que, en esas condiciones, la aproximación a la playa es altamente peligrosa. De haber tenido las tropas británicas posibilidades de hacer fuego sobre los mismos, nosotros nos hubiéramos convertido en “tiro al patito” y seguramente muchos hubiéramos quedado en las frías aguas del Atlántico Sur, dado que un vehículo anfibio como el que estábamos navegando, no dispone de blindaje.

Antes de tocar tierra en la playa de desembarco, las escotillas superiores se abrieron y pudimos asomarnos y ver en la inmensidad de la noche (a esa hora todavía no había amanecido) los “hilos de fuego” que deja la munición trazante, señal que en tierra se estaba combatiendo. Lógicamente la sangre en mi interior fluye con mayor rapidez ante la inminencia de tocar tierra y entrar en combate. Miedo: NO, Incertidumbre: TODA.

Por fin tocamos tierra sin tener que lamentar ningún perjuicio en personal ni vehículos.

Rápidamente nos dirigimos hacia el aeropuerto de (hasta ese momento) Port Stanley y sin resistencia enemiga pudimos observar que el mismo tenía la pista de aterrizaje obstruida por vehículos y otros obstáculos, lo que hubiera impedido en esas condiciones el aterrizaje de cualquier aeronave. El Comandante dio la orden de despejarla y en esos momentos llega la información que los vehículos del CCIM Santillán habían sido detenidos por fuego enemigo, habiendo recibido uno de ellos varios impactos de proyectiles de ametralladora y una esquirla había herido levemente a un Conscripto en una mano.

Rápidamente el CFIM Weinstabl, ordena al conductor del VAO Comando dirigirse hacia ese lugar, junto a la Cía. Delta a cargo del TNIM Di Paola. Llegamos hasta donde estaba la vanguardia y desmontamos de los vehículos anfibios. En este momento recuerdo una anécdota vivida junto a Carlos Schweizer: cuando desmontamos de los VAOs, veo a Carlos de pie y acomodando los talones de sus Conscriptos para evitar una común herida de guerra que precisamente es ser herido en los talones por no hacer correctamente cuerpo a tierra. En ese momento le grito “Bizcocho, planchate que nos están tirando”, él se da vuelta riéndose y me hace caso. Aprovecho y le digo, “qué ruido hacen los cañones sin retroceso de Di Filippo (SSIM Jefe de Cañones sin Retroceso del BIM 2) y resulta que me contesta: “son los morteros de los ingleses que nos están tirando”. En ese momento pensé “uno se muere en la guerra sin darse cuenta”. Lo que pensé que eran nuestros cañones, en realidad era fuego enemigo sobre nosotros.

Fundamentalmente con un eficaz disparo de uno de los cañones sin retroceso, hizo que los ingleses cesaran en su acción retirándose al interior de la localidad.

La vanguardia volvió a montar en los vehículos y buscó reforzar la acción de los Comandos Anfibios en Moody Brook. Sin embargo, éstos ya habían cumplido su misión y se encontraban próximos a Port Stanley por el lado opuesto al avance del BIM2, por

lo cual el Capitán Santillán continuó su avance para completar su misión de aseguramiento de la península Camber.

Mientras tanto las Compañías del Batallón entraron sin resistencia en la ciudad, ocupando sus zonas de responsabilidad (ZR) y tenían absoluto control sobre la población y los servicios públicos esenciales.

Mientras entrábamos en la zona urbana de Port Stanley, recibimos fuego de francotirador.

Rápidamente nos tiramos cuerpo a tierra y veo una ventana donde la cortina era movida por el viento.

Le pido autorización al Capitán Weinstabl para abrir fuego sobre ese lugar, pero dada la orden inicial de recuperar de manera incruenta las Islas, no me autoriza a disparar.



Pasado el momento y dado que no se repitió el suceso; nos ponemos nuevamente en marcha y llegamos hasta un lugar donde el Comandante nos reúne a los Oficiales de la Vanguardia.

En ese momento percibo que estamos frente a una construcción que parece ser un gimnasio de 2 pisos.

Ante la posibilidad que pudiera haber Royal Marines ocultos, le pido autorización para entrar a registrarlo.

El capitán Weinstabl me autoriza a llevar al TCIM Gazzolo y 2 Suboficiales. Ingresamos y nos encontramos con que para subir al primer piso había dos escaleras laterales, para lo cual le digo a Gazzolo que junto a uno de los Suboficiales utilice el flanco derecho y junto al otro Suboficial, subiríamos por el flanco izquierdo.

Así lo hacemos y con los cuidados del caso ya que estábamos demasiados expuestos, llegamos hasta una habitación donde encontramos a 5 Royal Marines en actitud de haberse rendido ya que habían dejado sus armas (5 ametralladoras Sterling) sobre una mesa con sus cargadores separados de las armas y una agente de policía femenina.

Realizamos el cacheo de rigor a los soldados ingleses y no tocamos a la agente femenina.

Comprobado que los militares no tenían más armamento, quedaron en custodia hasta remitirlos al Punto de Reunión de Prisioneros (PRP).



Pero la gran sorpresa se produce cuando abrimos la puerta de un salón más grande y encontramos a los habitantes de nacionalidad argentina que habían sido encerrados a manera de prisioneros.

Los liberamos y enviamos a los prisioneros al

PRP.

El gobernador pidió parlamentar y aproximadamente a las 09:30 hs, la guarnición militar británica depuso sus armas y se rindió, excepto un pequeño grupo en la península Camber que lo hizo poco después.

A partir de este momento, el Comandante del BIM2 reúne a la Plana Mayor y pide novedades, recibiendo la excelente noticia que la misión estaba cumplida y no había bajas ni heridos que lamentar.

A posteriori, acompañó al Capitán Weinstabl a reunirse con el Almirante Büsser, darle las novedades y recorrer e inspeccionar la zona de responsabilidad del Batallón.



Fin de la operación

A partir de aprox. 16:00 del día 02 de abril de 1982, el Comandante del BIM2, me designa para representar a la Unidad en la conferencia de prensa que se haría el día 03 de abril en la Base Naval de Puerto Belgrano, donde estarían representadas todas las Unidades de I.M. que participaron de la Operación Rosario, conjuntamente con un representante del RI 25 del Ejército Argentino.

Los designados, embarcamos en un avión Hércules del E.A. que había traído las tropas de ocupación y nos replegamos al territorio, haciendo escala en el aeropuerto de Río Gallegos para luego continuar hacia nuestro destino final.



Llegamos a la Base Aeronaval Cte. Espora y me lleva el CCIM Roberto Rosales quien prestaba funciones en el Comando de Operaciones Navales, a hablar con un Almirante (si no recuerdo mal, era el Alte. Zacarías) para que le contara lo vivido durante la Operación Rosario.

Aproximadamente a las 02:00 y habiendo finalizado el informe, el Capitán Rosales que se encontraba vestido con uniforme Saco Naval, me lleva hasta mi domicilio.

Él conocía a mi Familia porque habíamos estado destinados hasta antes de la guerra en el BIM 5. Toca el timbre de mi casa y mi esposa al verlo con ese uniforme se larga a llorar pensando que venía a comunicarle, fiel a la tradición, que yo había perecido en

Malvinas, dado que las radios transmitían que había un oficial caído en Malvinas, pero todavía no decían su nombre. En realidad, el muerto en combate había sido el CFIM post mortem Dn. Pedro Giachino (todo esto me entero después).

Al observar esta escena, rápidamente el Capitán Rosales tranquilizó a mi esposa y le dijo que me traía de regreso a casa.

Al día siguiente se realizó la conferencia de prensa y a posteriori fuimos recibidos por el Comandante de la Armada, Alte. Anaya.

Fragmentos de la Revista Gente del 03 de abril de 1982 – Conferencia de prensa

Dos días después del desembarco, GENTE dialogó en Bahía Blanca —adonde habían regresado momentáneamente— con oficiales y suboficiales que participaron en el operativo. Ellos son: Bernardo Schweitzer (teniente de corbeta de Infantería); Arturo Caticca (teniente de navío médico); Roberto Reyes (subteniente de Infantería); Gustavo Laro (teniente de fragata de Infantería); Juan C. Martinelli (teniente de corbeta de Infantería); Ramón López (suboficial segundo de Infantería de Marina). Esto es el relato.

ESTE ES EL TESTIMONIO DE LOS OFICIALES Y SUBOFICIALES QUE EL 2 DE ABRIL DESEMBARCARON EN LAS ISLAS. ESTO ES LO QUE VIVIERON. ESTO ES LO QUE CUENTAN.

HABLAN LOS QUE RECUPERARON LAS MALVINAS

MARTINELLI: —El grueso de la fuerza de desembarco se encontraba todavía a bordo del buque que la había transportado. A las 6.30 horas la fuerza de desembarco tocó playa en las Islas Malvinas. Debemos acotar que la misma se movió desde el buque de desembarco hasta la playa en vehículos anfíbios a oruga. Los objetivos que tenían dichas fuerzas eran tomar puntos vitales. El primero fue el aeropuerto, de tal manera que en el menor tiempo posible las tropas de ocupación del Ejército Argentino pudieran descender en las pistas de Puerto Stanley.

MARTINELLI: —Me voy a ser destacado asimismo el accionar de la Fuerza Aérea Argentina dado que, como expliqué anteriormente, una de las misiones de las fuerzas de desembarco era poner en condiciones de operabilidad el aeropuerto de Puerto Stanley de tal manera que las tropas de ocupación del Ejército Argentino pudieran desembarcar. La Fuerza Aérea tuvo durante toda la operación, la misión de operar el aeropuerto de Puerto Stanley. Si bien las tropas de desembarco pusieron la pista rápidamente en condiciones de ser operada, asimismo la Fuerza Aérea Argentina en forma rápida hizo toda su labor, de tal manera que en muy poco tiempo los aviones Hercules comenzaron a descender trayendo las tropas del Ejército Argentino.



—Cuando estamos por arribar a las primeras casas de Stanley, el enemigo nos disparó. El coraje y la decisión de los conscriptos son dignos de destacar. —

(Martinelli)

Regreso a la Unidad

A partir del 04 de abril, la totalidad del Batallón ya estaba de regreso en el cuartel. En Malvinas había quedado una fracción a cargo del TCIM Gazzolo, para dar seguridad al Apostadero Naval.

La Operación Rosario fue la primera operación de guerra argentina del siglo XX contra un enemigo extranjero y resultó exitosa. Habíamos cumplido exactamente lo que estaba previsto y planificado y adecuadamente ensayado. Cuando regresamos a nuestro cuartel en Baterías todos nos sentíamos realizados, orgullosos y satisfechos por haber alcanzado y cumplido con todo éxito los objetivos fijados.

La Operación Anfibia, es la operación militar más dificultosa de planificar y ejecutar por estar formada por los tres Componentes que posee la Armada Argentina (Mar, Aire y Tierra) y desde el punto de vista militar, la Operación Rosario fue un ejemplo exitoso, que a lo largo de los años fue material de estudio en varios países del mundo.

Posteriormente, iniciadas las operaciones de defensa de las Islas Malvinas, el BIM 2 Ec fue destacado a Tierra del Fuego cumpliendo con su rol de Reserva Estratégica Nacional y allí permanecimos hasta el fin del Conflicto del Atlántico Sur.

En regreso al “continente” (en aquellos años Tierra del Fuego era Territorio Nacional y no Provincia como en la actualidad) fue muy triste y humillante. Pero quizás esta parte de la historia no me corresponda calificarla (aunque ya lo hice).

Me quedo con el grato recuerdo de los vítores, lágrimas y aplausos que recibimos los Veteranos de Guerra de Malvinas, al cumplirse 200 años de nuestra Independencia. Fuimos convocados 34 años después para desfilar frente a nuestros compatriotas.

¡Emoción, Orgullo y Sentimiento Patriótico, justificaron esos 34 años de espera!



Bibliografía Complementaria

- Büsser, Carlos A. C. (1984) Operación Rosario. Buenos Aires: Editorial Atlántida S.A.
- Büsser, Carlos A.C. (1987) Malvinas, la Guerra Inconclusa. Buenos Aires: Editorial Fernández Reguera.
- Robles, Sergio G. (2011) 29 - El Asalto Anfibio a Malvinas (29 Años, 29 Testimonios). Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales.
- Separatas de la Revista Desembarco.
- Revista GENTE – 03 de abril de 1982
- Realizó el Curso de Capacitación para Oficiales de I.M. en 1984.

1ª Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros

Capitán de Corbeta VGM (R.E) Eduardo ESCRIÑA

Al 2 de abril de 1982, estaba de pase en la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales (EAPG) en Trelew. Por los vuelos asentados en mi libro, entre el 7 y el 11 abril (no puedo precisar el día), una mañana llegó a la Escuadrilla un Mensaje Naval (GFH) que ordenaba mi presentación inmediata, en la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros N° 1 (EAH1) con equipo de vuelo, para lo cual debía abordar el avión de línea aeronaval de esa misma tarde.

Sorpresa para todos y corridas para mí, preparando equipaje sin saber para cuanto tiempo y un poco de incertidumbre compartida.

Presentado en la Escuadrilla, todos eran preparativos apresurados para asignar los helicópteros y dotaciones a los distintos buques. Hice mi vuelo de readaptación el día 13 de abril, tres vuelos de adiestramiento el 14 y ya el 15 embarcamos en vuelo en el Portaaviones *A.R.A. "25 de Mayo"* (POMA), donde navegaríamos en operaciones hasta el 10 de Mayo.

Los pilotos pasábamos la mayor parte del día en la sala de pilotos, alternando con las guardias de "pecera" en cubierta, acompañando a los Interceptores Listos en Cubierta (ILC). A los clásicos vuelos de estación de rescate, se sumaban adiestramientos para las cubiertas de vuelo de los buques, traslados entre buques y los llamados de "calibración radar", a los que, con más realismo, le decíamos de "señuelo misil".

Estos vuelos se hacían a proa de la flota, volando a unos 50 / 100 pies y a velocidad de buque; en caso de recibir la información del acercamiento de un misil, debíamos lanzar un sistema casero de chaff y hacer maniobras evasivas, ambas cosas de muy dudosa efectividad.

Por todo esto, para ponerle un poco de humor, nos colocábamos una vincha "*Banzai*" (confeccionada a bordo) al salir de la sala de pilotos hacia cubierta.

El pico de tensión fue para el frustrado ataque del 1° de mayo y la mayor angustia al tomar conocimiento del hundimiento del Crucero *Belgrano*.

Mi actividad de vuelo a bordo se resume en poco más de 20 horas y 45 anavizajes.

Finalizada la operación en el Portaaviones, ya de vuelta en Espora, hicimos intenso adiestramiento en armas y vuelos tácticos, mientras se preparaba la logística para el traslado a la Base Aeronaval Río Grande, donde daríamos seguridad a la misma con vuelos de reconocimiento armado que hacíamos usando chalecos antibalas. Al mismo tiempo se analizaba continuamente la posibilidad de cruzar helicópteros a las islas mediante

vuelos de los Hércules de la Fuerza Aérea Argentina. La geografía, en particular en el Estrecho de San Carlos, era muy propicia para el ataque utilizando los torpedos AS12.

Las dificultades para bajar los helicópteros (y sus sistemas de armas y repuestos) del avión, demandarían demasiado tiempo, siendo muy riesgosa la operación, por lo cual se desistió de la misma.

Permanecimos en Río Grande hasta el final de la guerra. El 20 de junio iniciamos el repliegue en vuelo a Espora, llegando el 21 del mismo mes y al día siguiente regresé a Trelew y el 23 ya estaba volando nuevamente en la EAPG.

Vuelos de reconocimiento fotográfico sobre Malvinas

Capitán de Fragata VGM (R.E) Guillermo Méndez



En el año 1982, al momento de la Guerra por nuestras Islas Malvinas, la unidad estaba integrada por 1 Oficial Jefe – El Comandante de la Escuadrilla, 14 Oficiales y una dotación de 31 Suboficiales.

Los Medios aéreos de la Escuadrilla eran: cuatro (4) aviones Beechcraft B-200 “King Air” y dos (2) aviones Beechcraft B-80F “Queen Air”.

La Misión de la Unidad fue entonces:

“Ejecutar Operaciones Aéreas Navales, facilitando el enlace entre el continente y las Islas Malvinas, apoyar a cruces de otras aeronaves, mediante el enlace de comunicaciones e información meteorológica, Reconocimiento Aerofotográfico, Reconocimiento de Frontera y Vuelos de Búsqueda y Rescate, con el fin de contribuir al desarrollo de las operaciones en el conflicto del Atlántico Sur”.

De acuerdo con el Capítulo 25 del Libro “Historia de la Aviación Naval Argentina” (Conflicto del Atlántico Sur) – Tomo III, compilada por el Contraalmirante H. Martini, la unidad cumplió durante los días de la Guerra:

- 37 vuelos en tareas de Reconocimiento (Insular – Marítimo - Frontera).
- 31 vuelos en Apoyo a Cruces de aviones F-28, L-188, MC-32, T-34 y SH-3 entre la ciudad de Río Grande y Malvinas, como así también, para los vuelos de regreso al continente.
- 2 vuelos en la Búsqueda de Náufragos del Crucero ARA “General Belgrano”.
- 43 vuelos de Traslado de Personal y Material entre las Bases del Sur.
- (USU – GRA – GAL – ADO – LEW – CRV)
- 4 vuelos de Reconocimiento Aerofotográfico en las Islas Malvinas.

Luego del conflicto, sin sufrir bajas de personal ni material, su Bandera de Guerra fue condecorada por **“Operaciones de Combate”**.



Vuelos fotográficos



La Escuadrilla Aero-naval de Reconocimiento (EA4R) cumplió con todo profesionalismo y compromiso; propio de las Unidades de la Aviación Naval, las tareas relacionadas con la Misión impuesta para el conflicto.

En esta oportunidad, voy a relatar en detalle, una tarea particular relacionada con Fotografías

Aéreas efectuadas sobre las Islas Malvinas durante el conflicto.

La operación se inició cuando recibimos la orden del Señor Comandante de la Escuadrilla, Capitán de Corbeta Fernando J. Solá de desplegar a Puerto Argentino el día 26 de abril de 1982, para efectuar vuelos de Reconocimiento Aéreo Fotográfico Vertical y Oblicuas Bajas Cercanas de Puerto Argentino, zonas aledañas de interés operacional y particularmente la reciente establecida Estación Aeronaval Borbón, en Bahía Elefante, al Norte de la Isla Gran Malvinas.

El avión que utilizamos para la operación, era un Beechcraft “Queen Air” BE-80F, Matrícula 4-F-22.



BE80F - Matrícula 4-F-22

La joven tripulación estaba integrada por:

Comandante:	TCCB Guillermo MÉNDEZ	– 24 años
Copiloto:	TCCB Alberto GIAVARINI	– 24 años
Mecánico:	SSAE Antonio LIO	– 34 años
Mecánico:	SSAE Luis DEANTONI	– 32 años



El despegue de la Base Aeronaval Rio Grande se efectuó por la mañana y el tiempo de vuelo hasta Puerto Argentino, volando todo el trayecto rasante sobre el mar, fue de 2.5 horas. Tuvimos muy buenas condiciones meteorológicas y viento favorable para el traslado. La navegación fue facilitada en toda su

derrota por los recientes equipos VLF - Omega, incorporados a algunas unidades de la Aviación Naval y que “festejábamos” por su prestación y precisión de más/menos tres (3) millas náuticas.

El avión, sin calefacción encendida, tenía una autonomía de vuelo de aproximadamente cinco (5) horas, así es que llegamos con medio tanque de combustible 100/130 (aeronafta) por ala. Ese remanente, pudimos aprovecharlo para el siguiente vuelo en las Islas. Nos favoreció, para no usar la calefacción del avión, la posibilidad de usar en vuelo el Traje Anti-Exposición de “Postura Lenta” colocado, ya que teníamos que volar sobre el mar.

Luego del arribo a Puerto Argentino y las presentaciones formales correspondientes a las autoridades navales del lugar, aprovechamos las buenas condiciones meteorológicas y efectuamos el primer vuelo de Reconocimiento Fotográfico sobre las zonas de interés, volando hasta el límite posible del combustible, aterrizando en Puerto Argentino luego de 2.0 hs.

Al regreso de los vuelos, se levantaban las eventuales novedades técnicas de la aeronave, se reaprovisionaba de combustible 100/130 con la bomba mecánica manual y se preparaba el avión para el pernocte, sobre el pasto, al costado de la pista.

Recibíamos el combustible proveniente del continente, en tambores metálicos de 100 litros que traían los vuelos del Fokker -28 Naval. El avión llegaba a la plataforma y los bajaban por rampas de madera entre el piso del avión y la plataforma. En el mismo vuelo mandábamos a la Base Aeronaval Río Grande, los rollos fotográficos obtenidos durante el día de operación. Rollos que cuidábamos mucho, por el valor que nosotros le dábamos luego del intenso día de actividad y por tener en “Nitrato de Plata” el resultado de la tarea que nos habían encomendado al salir de Río Grande.

El día 27 de abril hicimos, luego de cumplir con la maniobra de reaprovisionamiento de combustible y las interminables coordinaciones con la Torre de Control de Puerto Argentino y la Central de Operaciones del Ejército Argentino, un vuelo sobre Borbón, al Norte de la Isla Gran Malvin, de 2.0 horas ya que las condiciones de vuelo desmejoraron notablemente y no eran las apropiadas para continuar con la tarea fotográfica.

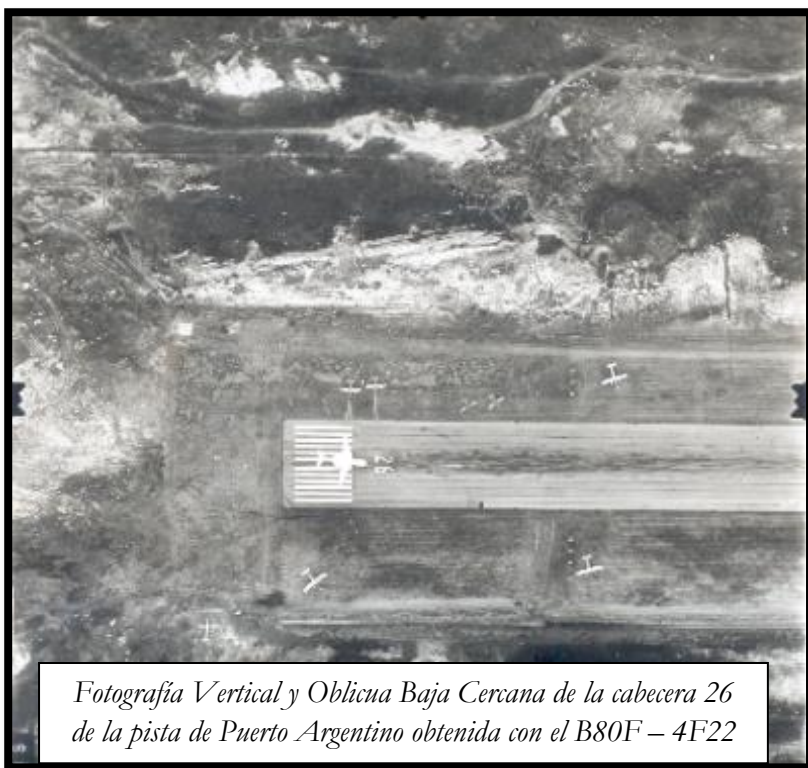
La largas y minuciosas coordinaciones con el Ejército Argentino, que se encontraba a unos 10 km del hangar y las efectuadas con la Torre de Control de Puerto Argentino, las cumplíamos para efectuar los vuelos fotográficos en las diferentes zonas de las Islas. Estos enlaces eran muy importantes para no ser derribados por la artillería propia. Era significativo definirles los lugares de sobrevuelo, los horarios y los circuitos de comunicaciones que cubriríamos a lo largo de la operación. Debíamos trasladarnos por sectores asignados como, por ejemplo, el “Corredor de los Helicópteros” para el egreso y posterior ingreso al aeropuerto.

El día 28 de abril no volamos por las malas condiciones meteorológicas existentes para vuelos de Reconocimiento Fotográfico. Las islas tienen una particular meteorología que, si bien estaba habilitada para operaciones de vuelo en general, los vuelos nuestros

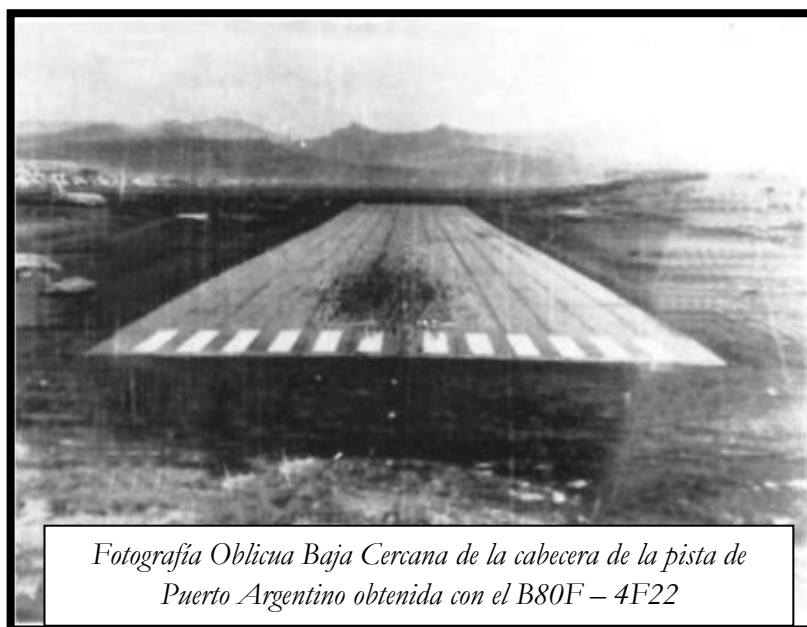


requerían de una altura de nubes y una cantidad de sol apropiado como para poder hacer las fotografías.

El día 29 de abril se efectuó un vuelo de Reconocimiento Aerofotográfico sobre la Isla de Borbón (se puede ver en la foto vertical a continuación) y Puerto Argentino, aterrizando luego de 3.4 horas de vuelo.



Fotografía Vertical y Oblicua Baja Cercana de la cabecera 26 de la pista de Puerto Argentino obtenida con el B80F – 4F22



Fotografía Oblicua Baja Cercana de la cabecera de la pista de Puerto Argentino obtenida con el B80F – 4F22

Vivencias en Puerto Argentino

Planificábamos los vuelos de Reconocimiento Fotográfico en el hangar de la Aviación Naval en el aeropuerto, lugar desde donde, además, coordinábamos con el continente el reaprovisionamiento de combustible para el avión y el envío de los rollos fotográficos obtenidos durante las operaciones del día.



*Hangar de la Estación Aeronaval Malvinas
(Fotografía gentileza del Señor Capitán de Navío Carlos Molteni)*

Pernoctábamos en la ciudad, precisamente en el hangar donde había dos (2) aviones De Havilland Canada DHC-2 Beaver que se usaban para el movimiento inter-isleño. En el hangar permanecíamos únicamente para dormir por lo cual, durante las

horas de la mañana coordinábamos una camioneta que nos llevaba hasta el Aeropuerto y al finalizar el día, luego de cenar en el hangar de la Aviación Naval, volvíamos para descansar.

Dormíamos en el piso del taller, en bolsas de dormir, con un único calefactor eléctrico que estaba colgado de una pared. El insignificante calentador tenía unos 15 cm de ancho, improvisado con un ventilador y una resistencia eléctrica por delante. Este aparato primario era más que nada, en realidad, una ilusión.



Avión de Havilland Canada DHC-2 Beaver Hangarado

El inconveniente surgía avanzada la noche cuando entre los aproximadamente 30 pilotos empezaban los “roncadores” que te cortaban definitivamente el sueño (había varios). Las consecuencias las tenías al día siguiente ya que este pequeño y pocas veces considerado problema se intensificaba con el pasar de las noches.

El día 30 de abril, por orden del Comandante de la Escuadrilla, el Capitán de Corbeta Fernando Solá, regresamos a la Isla Grande Tierra del Fuego, precisamente a la Base Aeronaval, volando rasante durante 3.0 hs.

El vuelo de regreso se efectuó por los corredores previamente coordinados con la Torre de Control del aeropuerto y la Unidad de Comando del Ejército Argentino. Volamos sobre la costa de las Islas y luego hacia el mar, con rumbo a nuestra Base de Asiento en Río Grande, por supuesto, agarrados de nuestro siempre valorado navegador VLF-Omega.

Las horas totales voladas en la misión de Reconocimiento Fotográfico a las Islas Malvinas, fueron: 12.9 Hs.

Arribados en Río Grande continuamos integrando sin pausas y hasta el fin del conflicto, las tripulaciones de vuelo en el BE-80F Queen Air y en el BE-200 King Air, con el fin de cumplir los vuelos que exigían las múltiples tareas de la misión impuesta a la Escuadrilla.

Experiencia a bordo de un pesquero

Capitán de Navío VGM (R.E) Alberto Tarazona



Aquel 2 de abril de 1982 me encontré cursando la Escuela de Oficiales de la Armada (ESOA) haciendo el curso de la especialidad como Teniente de Corbeta. Como a todos, o mejor dicho a la gran mayoría de la Armada, nos sorprendió la noticia de la recuperación de las Islas Malvinas. Recuerdo que a partir de ese momento se hizo bastante difícil concentrarse para estudiar. Tenía amigos, compañeros y camaradas muy cercanos que estaban en la recuperación de las islas y con un futuro incierto en el devenir de los acontecimientos.

Algunos días me quedaba en Puerto Belgrano, en la Casa de Jefes y Oficiales con mis compañeros y por supuesto la búsqueda de información, especulaciones, teorías y análisis de lo que nos íbamos enterando día a día iban consumiendo parte del tiempo destinado al estudio.

A medida que se desarrollaba el conflicto veíamos como iban convocando a los Oficiales cursantes para ser trasladados a las islas y/o a cumplir tareas en otros destinos en el continente. Todos los días se ausentaban uno o dos de distintos cursos. Un día llegó mi turno.

Un sábado por la mañana, 1 de mayo, me llaman vía teléfono de la ESOA y escuetamente me dicen que me presente de inmediato en la misma. En realidad, en mi fuero íntimo, sabía que eso tarde o temprano iba a suceder. Será por eso que la noticia no me

sorprendió demasiado. Me presenté de acuerdo a la orden recibida y me encontré con un número importante de Oficiales convocados de varios destinos de la zona, sin poder precisar exactamente la cantidad. Nos dividieron por grupos y se impartieron algunas directivas. En realidad, no nos demoraron demasiado, recuerdo que llegue para almorzar en Bahía Blanca con mi familia. Luego de las directivas recibidas nos retiramos a nuestros domicilios hasta la noche cuando debíamos presentarnos en la Terminal de Ómnibus de Punta Alta. Mi grupo estaba formado por cuatro Oficiales, compañeros de la ESOA, y nos dieron pasajes para esa noche con destino a Buenos Aires con la directiva de presentarnos en el Edificio Libertad, con ropa de civil y con atuendo simulando ser tripulantes de algún buque pesquero.

Recuerdo que me llevaron a Punta Alta mi señora y sus padres. Allí nos despedimos sin saber muy bien como seguirían mis días. Como una nota simpática, me regalaron una caja de chocolate blanco para saborear en noches de soledad, cuando era sabido que yo normalmente no como chocolate. Como habrá sido la expresión en mi cara que María José, mi señora, se dio cuenta y de inmediato comenzamos a reírnos nerviosamente. Salimos esa noche hacia Buenos Aires con el firme convencimiento que allí seríamos trasladados a algún lugar del Atlántico Sur.

El domingo por la mañana llegamos a Buenos Aires y antes de ir al Edificio Libertad, desayunamos en la terminal de micros de Retiro dado que no sabíamos cómo seguirían las actividades. Nos presentamos en el Comando Naval de Transito Marítimo y lo que son las cosas, paradójicamente ese fue mi último destino antes de pasar a situación de Retiro.

Allí nos encontramos con Oficiales de distintas jerarquías y destinos conformando un solo grupo. Nos dieron algunas instrucciones generales, nos entregaron documentación y retiramos armamento y munición. En ese momento, ya sabíamos que conformábamos cuatro dotaciones para igual número de pesqueros. A las 11:00 de la mañana nos dan libertad de maniobra hasta las 14:00 que debíamos estar de regreso. Por supuesto, desde ese momento teníamos prohibido decir absolutamente nada sobre nuestra actividad y a dónde nos dirigíamos. “Vayan a despedirse de sus familiares y regresen a las 14:00”, fue la última y lacónica directiva de la mañana. En ese momento, sentí que nos estaban dando una suerte de extremaunción.

El entonces Capitán de Corbeta Diego Leivas, con quien me une una profunda amistad desde mi juventud, se encontraba también en comisión en el Comando Naval de Transito Marítimo, quien me prestó su auto particular para que pudiera ir a donde quisiera y despedirme de mis afectos. Prácticamente yo tenía poca familia en Buenos Aires y dadas las distancias no iba a disponer de mucho tiempo, de manera tal que salí con un amigo y fuimos a su casa a almorzar con la madre.

A las 14:00 estábamos de regreso en el Edificio. Como dije anteriormente había cuatro dotaciones para igual número de barcos. Sabía que iba a embarcar en algún pesquero, pero no en cuál ni a dónde. Estando todos reunidos esperando directivas, noté que había cierto movimiento y conversaciones que llamaban la atención. En algún momento de esa espera, me enteró que faltaba regresar un Oficial. Ese Oficial faltante estaba designado como uno de los cuatro Comandantes de los pesqueros. Confirmada esa información, se dio inicio a un cambio en la conformación de las Planas Mayores. Por tal motivo, fui reasignado al Pesquero Capitán Cánepa con asiento en Mar del Plata, como Segundo Comandante. En reemplazo del Oficial faltante, fue designado el entonces Teniente de Fragata Claudio Cavina.

Me permito hacer una reflexión sobre el Teniente Cavina. Ese domingo al que estoy haciendo mención, el Teniente Cavina tenía a su esposa internada en el Hospital Naval Buenos Aires. Cuando nos dieron franco, pidió autorización al entonces CN Emilio José Osses, Comandante Naval de Tránsito Marítimo (CNTM), para visitar a su esposa en el Hospital y presentarse más tarde. El Capitán Osses, enterado de la situación personal del Teniente Cavina, lo autorizó para que se quede cuidando de ella. El teniente Cavina le pidió encarecidamente continuar con su obligación. Más tarde y ya en el mar, me comentó lo conversado con el CN Osses, donde entre otras cosas le manifestó que, si lo eximía de su responsabilidad para ir a la guerra, con el transcurrir del tiempo, quien le iba a creer que no participó de la misma porque su mujer estaba internada o por alguna otra razón que cada uno pudiera pensar.

Finalmente, esa noche, salimos en ómnibus hacia Mar del Plata y el Teniente Cavina dejó a su esposa en terapia intensiva, sin saber si la volvería a ver. Con el correr del tiempo me confesó que su señora no le perdona que cuando tuvo que elegir entre ella y la Marina optó por ésta última. Vaya todo mi respeto y afecto al Señor Teniente Cavina.

Esa misma noche salimos en micro chárter hacia la ciudad feliz el Teniente Cavina, el suscripto, un Cabo Principal electricista, un Cabo Primero de mar, un Cabo Primero Enfermero y un Cabo Segundo Cocinero.

Llegada a Mar del Plata

Arribamos el día 3. Nos dirigimos directamente a la Base Naval Mar del Plata (BNMP). Desde que nos asignaron el buque estuvimos esperando que nos comunicaran nuestra misión, sin tener una respuesta concreta. Durante el viaje hablábamos con el Teniente Cavina planteándonos un sinnúmero de teorías y especulaciones con muy pocas respuestas. Sólo nos decían que cuando llegáramos a Mar del Plata nos dirían nuestra misión y directivas particulares. Al llegar nos presentamos ante el Segundo Jefe de la Base Naval, que según nos habían informado, nos daría las directivas pertinentes. Como

llegamos demasiado temprano, tuvimos que hacer tiempo hasta que las autoridades comenzaran su horario normal de actividad. Se imaginarán cómo nos observaban en la base a medida que circulábamos por la misma, vestidos con ropa que nada hacía suponer que éramos personal de la Armada.

Finalmente fuimos recibidos, el Capitán Cavina y yo, por el Subjefe de la Base, Capitán de Fragata Alberto Ricardo Manfrino. Luego de los saludos protocolares de rigor, nos manifestó su asombro y desconcierto ante nuestra presencia. Le explicamos sintéticamente qué estábamos haciendo en Mar del Plata y cuál era nuestra tarea y el apoyo que necesitábamos de la Base. Si bien se sintió sorprendido ante la falta de información que disponía, nos brindó todo el apoyo posible y se puso a nuestra disposición para todo lo que fuera necesario.

Una vez que alojamos a nuestro personal en las instalaciones asignadas, nos encaminamos a iniciar nuestro trabajo dirigiéndonos directamente a bordo del Buque Pesquero Capitán Canepa donde nos reunimos con el Capitán Jorge Grimaldi y el Primer Oficial Carlos Rubino, quienes nos recibieron excepcionalmente bien. Les explicamos de la mejor manera que por necesidades de la guerra teníamos que expropiar el buque y hacernos cargo de él. Por supuesto que la tripulación del mismo podía permanecer a bordo y colaborar con nosotros.

El Buque pesquero Capitán Canepa pertenecía al Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP). La primera respuesta que obtuvimos luego de varios cafés y anécdotas fue entregarnos el buque sin tripulación. Eso representaba un contratiempo para nosotros dado que no éramos suficientes para tripular el pesquero.

Allí encontramos nuestra primera dificultad, dado que siempre creímos que la disponibilidad del barco y su tripulación estaban coordinadas y solucionadas. Se hicieron llamados y reuniones de consulta antes de volver a reunirnos con el Capitán Grimaldi.

En la siguiente reunión, le manifestamos que su actividad específica podía ser realizada de manera simultánea y paralela con la nuestra, pero dejando muy bien aclarado que la autoridad sobre el buque, era absoluta del Comando Militar y ellos tenían la responsabilidad de la conducción náutica y técnica del pesquero. Una vez puestos de acuerdo en este tema se le dio al Capitán, la facultad de elegir a sus hombres dada la imposibilidad de embarcar a todos. Solucionados estos inconvenientes personal militar y civil comenzamos a trabajar juntos.

Comenzando el alistamiento

Nos pusimos en contacto con el CF Manfrino, para informarle el resultado de nuestra negociación con el personal del pesquero. Debo decir que el Capitán Manfrino nos prestó todo su apoyo y colaboración para que podamos llevar adelante nuestra misión,

más importante aun cuando disponía de poca información y los requerimientos provenían de un Teniente de Fragata y un Teniente de Corbeta. A esta altura se incorpora a la dotación del Canepa un Capitán de Corbeta Médico perteneciente a la Base Naval Mar del Plata.

Dimos inicio a la preparación del buque, embarque de víveres, combustible, agua, elementos de sanidad, material de reparaciones y buceo y todo lo que consideramos podía sernos de utilidad.

Recuerdo que, en los días finales del alistamiento, tuve un cuadro gripal con 39° de fiebre. El Comandante, TF Cavina, me dijo que me vaya a descansar y recuperar. Yo no me quería ir del buque, pero ante la insistencia y orden del Comandante, me retiré, pero no sin antes comprometerlo a que si llegaba la orden de zarpada me avisaría y que no me dejaría en tierra. Mi temor en ese momento era no zarpar para la guerra, más allá de mi responsabilidad como Oficial de Marina y Segundo Comandante Militar del buque, sentía un gran orgullo y flotaba en mi conciencia de cómo explicaría si no me embarcaba para ir a la guerra debido a que tenía un cuadro gripal. Fue entonces que me retiré a casa de mis padres, que vivían en Mar del Plata y gracias a los cuidados de mi madre y de mi señora, me pude recuperar a los pocos días y estar en perfecto estado de salud para cuando tuvimos que zarpar.

La zarpada

Ya habíamos finalizado con el alistamiento, no sólo del buque sino también de personal. El Capitán Grimaldi nos había dado el listado del personal seleccionado para que nos acompañe en esta aventura. Mientras esperábamos la orden de zarpada el personal militar y civil ya habían comenzado a trabajar juntos formando un sólido equipo.

Con el Teniente Cavina íbamos todos los días a la oficina del CF Manfrino para consultar por novedades. Al no tener una respuesta adecuada nos facilitaba su teléfono para que nosotros llamáramos directamente al Edificio Libertad. Básicamente la respuesta era esperen listos que ya le vamos a avisar y ante nuestra pregunta de cuál era nuestra misión, la respuesta fue que la íbamos a saber previo a la zarpada.

Como la zarpada se demoraba tuvimos que ir completando y reponiendo los víveres y agua que se consumían para salir al 100%. En una de las maniobras de embarque de víveres me sorprende por la presencia de un amigo de la secundaria que hacía 11 años no veía. Realmente fue un lindo encuentro con muchas historias, recuerdos y mucha emoción.

Los días de espera se tornaban tediosos, trabajábamos todo el día, el Capitán Grimaldi y el Teniente Cavina con el primer Oficial Carlos Rubino y el suscripto coordinábamos todo lo referente a la navegación, guardias, consignas y todo lo que pensamos se

podía prever y organizar en un buque pesquero. Recordemos que al no ser un buque de guerra no está preparado, organizado ni tiene previsto todos los elementos necesarios que hacen al alistamiento para ir a la guerra.

Finalmente llego el tan ansiado día de la zarpada. El 17 de mayo, día de la Armada, zarpamos de manera muy discreta con muy poca gente para despedirnos en el muelle.

Rumbo al área de operaciones

Una vez en aguas libres y realizados los ajustes de rutina, pusimos proa al área de operaciones y nos dirigimos a cumplir con nuestra misión. La misma consistía en patrullar un área establecida haciendo inteligencia y tareas de rescate. Teníamos prohibido realizar cualquier tipo de comunicación radial y sólo podíamos romper el silencio ante información vital del enemigo o alguna emergencia. Las órdenes las recibiríamos a través de una frecuencia de radio comercial previamente establecida y con palabras código. Implementamos una nueva guardia de escucha en esa frecuencia. Obviamente no llevábamos a bordo ninguna publicación reglamentaria ni equipos de criptografía.

Las tareas de inteligencia consistían en observar y detectar cualquier movimiento sobre la Flota Inglesa. Nos encontrábamos a unas 300 millas al sud este de Mar del Plata y con una profundidad de 5000 metros. Nuestra presencia en esa posición no dejaba de llamar la atención debido a la lejanía con tierra y a una profundidad no adecuada para actividad de pesca. La preocupación se incrementó cuando nos enteramos que un helicóptero inglés hundió al pesquero *Narwal* suponiendo que a bordo había Oficiales navales recopilando información sobre el enemigo.

Respecto a la tarea de rescate obedecía a que los aviones Super Etendard de la Armada y las unidades de la Fuerza Aérea en su camino en la búsqueda y ataque de las unidades inglesas, necesitaban reaprovisionarse tanto de ida como de regreso y requerían alguna unidad de rescate por si algo fallaba y no podían concretar el reaprovisionamiento. El saber que había una unidad de superficie en la zona era psicológicamente muy importante para los pilotos.

Durante todo el período que estuvimos en la zona asignada, nos cruzamos en reiteradas ocasiones con el buque hospital Ingles *Uganda*, que hacía una derrota Malvinas - Montevideo trasladando a los heridos y regresando a Malvinas. Este buque en su derrota pasaba muy cerca de nuestra posición. Luego de los primeros cruces no teníamos dudas que nuestra presencia en la zona ya no era desconocida. Esta circunstancia motivó que reviéramos nuestras medidas de protección y acciones a emprender ante la presencia y/o acercamiento de alguna unidad inglesa. Entre otras, comenzamos a incrementar la búsqueda manual de radio para intentar obtener información, sabiendo que era una tarea casi imposible debido a no disponer de los equipos de guerra electrónica adecuados.

Una vez arribados al área de patrulla comenzamos con nuestra tarea. La misma se hacía bastante tediosa y monótona. Éramos los únicos que estábamos por esas latitudes y salvo las veces que nos cruzábamos con el buque hospital inglés Uganda, el resto del tiempo lo ocupábamos buscando por radio alguna noticia, leyendo, ayudando en la cocina, preparando platos de la especialidad de cada uno y conversando mucho con la dotación civil. Ellos nos explicaban el arte de la pesca y nosotros le comentábamos nuestra vivencia y experiencias en la Armada. Todo ese tiempo permitió que nos pudiéramos ir conociendo y de esa manera fuimos forjando una excelente relación de amistad que dura hasta el día de hoy.

Aquí me gustaría hacer un paréntesis para destacar efusivamente que la excelente relación profesional que mantuvimos todos los que estábamos en el Cánepa, se debió básicamente al Capitán Jorge Grimaldi, excelente persona que supo conducir a su gente y colaborar intensamente con el Comando Militar del buque. Lamentablemente zarpó el año pasado a su apostadero definitivo. Vaya mi homenaje, reconocimiento y respeto hacia él.

Quiero destacar también al Primer Oficial Carlos Rubino, Teniente de Fragata (RE) de la Promoción 101 de la Escuela Naval Militar (ESNM), hermano de otro Oficial Aviador Naval, quien tuvo una directa participación y nexo entre todos los tripulantes que permitió congeniar todas las ansiedades y problemas del personal. En lo que a mi compete debo agradecerle el apoyo brindado y la experiencia compartida durante todo el tiempo que estuvimos embarcados.

Los días pasaban y los embates del mar se iban sintiendo cada día más. Desde que salimos a aguas libres y llegando al área de operaciones en aguas profundas, el movimiento era cada vez mayor. La realidad que no estábamos acostumbrados al movimiento de un pesquero de 39 mts. de eslora, 7,35 mts. de manga y un calado de 3,90 mts. Pese a ello, la actividad abordó seguía siendo normal y cada uno cumplía con su responsabilidad.

Cierto día me llama el Cabo Enfermero, preocupado por el estado de salud de un integrante de nuestra dotación. Estaba muy descompuesto y no toleraba nada en el estómago pese a la medicación que se le estaba suministrando. Lo mantuvimos en permanente observación esperando que el movimiento del buque disminuyera lo suficiente para que pudiera comenzar a recuperarse. Esto no sucedió. Una mañana me vuelve a llamar preocupado el Cabo Enfermero para decirme que veía al enfermo en muy mal estado. Cuando lo veo realmente me preocupé seriamente. En mis años embarcados nunca había visto una persona en ese estado. Subo al puente de mando de inmediato a hablar con el Comandante y le expongo la situación. Tanto la recomendación del médico, del enfermero, lo que vimos el Comandante y yo, sin ser expertos en esa materia,

consideramos la situación muy grave y que si no regresábamos a puerto era muy probable que el cabo no sobreviviera. Lo consultamos con el Cap. Grimaldi y el Primer oficial Rubino y llegaron a la misma conclusión.

Estábamos en un dilema que no sabíamos cómo resolver. Si nos quedábamos en zona el Cabo tenía muchas probabilidades de no sobrevivir. Al no poder comunicarnos con nuestras autoridades en tierra no podíamos solicitar ayuda ni instrucciones. En otras circunstancias no hubiéramos tenido ninguna duda de lo que teníamos que hacer, pero ahora estábamos en guerra y con una misión que cumplir. Desde que ingrese en la ESNM me inculcaron la responsabilidad de nuestro proceder y que en época de guerra los límites de seguridad se reducen y que en líneas generales se pueden asumir riesgos que en la paz serían inaceptables.

Analizando la situación, comprobamos que desde que arribamos al área de operaciones no habíamos detectado ninguna unidad inglesa, salvo el buque hospital inglés Uganda. El Teniente Cavina toma la decisión de regresar a puerto para salvar la vida del Cabo. Esta decisión fue apoyada por el suscripto, el capitán Grimaldi y el Primer Oficial Rubino.

Nos dirigimos a puerto a máxima velocidad posible, recordemos que la velocidad crucero del pesquero era de 9,5 nudos y en silencio de radio. Cuando estuvimos cerca de la Base Naval Mar del Plata y en alcance VHF, nos comunicamos con las autoridades de la Base, solicitando a nuestro arribo un médico y una ambulancia. No se imaginan el revuelo que ocasionó nuestra llegada. Era 1 de junio.

El Teniente Cavina fue a la oficina del CF Manfrino y se comunicó con nuestras autoridades en Buenos Aires para informar lo sucedido. La idea de maniobra era desembarcar al Cabo y zarpar de inmediato de regreso a la zona de operaciones.

Mientras el Teniente Cavina informaba a Buenos Aires, me encargue de hacer víveres, agua y combustible para recuperar lo que habíamos consumido y estar listos a zarpar nuevamente, el 3 de junio.

Cuando arriba el Tte Cavina, zarpamos nuevamente para el área de operaciones. Recién cuando estuvimos en aguas libres y tomando un café en el puente de mando me comentó que nos habían dicho de todo menos bonitos por regresar sin autorización. Una vez finalizada la guerra, nos enteramos que el Cabo había sido internado de emergencia con un cuadro de deshidratación grave y que había sobrevivido gracias a que recibió la atención necesaria a tiempo.

Esta decisión, confieso que la tuve en mi mente durante toda mi carrera. Dadas las circunstancias que estábamos viviendo, la situación táctica, la distancia a tierra y el desplazamiento del buque considero que fue la decisión correcta de acuerdo a la situación, experiencia y jerarquía de ese momento. Esta acción tomada permitió salvar una vida.

Desde que regresamos al área de operaciones retomamos la actividad indicada. Seguíamos patrullando de acuerdo a lo previsto y lo único que alteraba nuestra rutina era la detección del buque inglés Uganda pasando cada vez más cerca de nuestra posición.

Así fueron transcurriendo los días hasta que el 14 de junio nos enteramos por Radio Colonia de Uruguay que había finalizado la guerra. Yo me encontraba en el puente del pesquero cuando salió la noticia y llamé al Comandante para informarle de tal novedad. De a poco fue llegando toda la tripulación para saber qué pasaba. Recuerdo que inicialmente la noticia fue tomada con mucha alegría y felicidad, pero al mismo tiempo sentí una profunda tristeza por haber perdido la guerra y las consecuencias que ello traería aparejado a nuestro país.

No sabíamos muy bien qué hacer con esa información, esperábamos tener algún contacto radial con nuestros superiores que nos confirmaran la noticia y nos dieran alguna directiva. Como eso no ocurrió luego de 36 horas iniciamos nuestro regreso a la Base Naval Mar del Plata, donde arribamos el día 16.

Comenzamos a devolver todo el material pedido a la base y a preparar nuestro regreso a Buenos Aires. Al día siguiente nos reunimos la dotación militar con la dotación del pesquero Capitán Canepa y nos despedimos con historias, anécdotas, intercambio de teléfonos, direcciones y por supuesto como no podía ser de otra manera compartiendo un almuerzo con exquisitos productos del mar.

Finalizado este evento, y luego de saludar a las autoridades de la Base Naval Mar del Plata, el Tte. Cavina me autorizó a regresar directamente a Bahía Blanca para reunirme con mi familia, mientras él se dirigía de regreso al Edificio Libertad.

Así finalizó mi experiencia en la Guerra de Malvinas embarcado en el Pesquero Capitán Canepa.

Quiero finalizar con un reconocimiento al Capitán Jorge Grimaldi, Carlos Rubino y toda la dotación del Cánepa con los cuales forjamos una linda amistad cimentada a través de circunstancias muy difíciles y que aún perdura.

Asimismo, el reconocimiento al personal militar que formó parte de esta dotación por el profesionalismo y comportamiento a lo largo del conflicto.

Para el entonces Teniente de Fragata Cavina todo mi reconocimiento, respeto y aprecio personal por todo lo vivido y compartido con él durante el conflicto y en los encuentros posteriores que tuvieron lugar a lo largo de nuestras carreras.

Epílogo

Contraalmirante (RS) Raúl Francisco Viñas

El 40° Aniversario de la Guerra de Malvinas, con las celebraciones por un lado y la profusión de artículos, videos documentales y testimonios difundidos por el otro, nos permitió refrescar la memoria y también descubrir nuevos hechos y protagonistas que ampliaron nuestro conocimiento de ese breve, pero a la vez intenso conflicto bélico.

A comienzos de 1982 un núcleo numeroso de “barqueros” y “submarinistas” de la Promoción pocos meses antes había finalizado sus cursos en la Escuela de Oficiales de la Armada y estaban recién llegados de pase a sus nuevos destinos, los aviadores navales en promedio se encontraban con poco tiempo de servicio en las diversas escuadrillas y muchos infantes también estaban recién incorporados a sus nuevas unidades. El desafío por delante, al igual que para otros muchos oficiales de la Armada, no podía ser mayor.

A ello debe agregarse que muchos de esos jóvenes tenientes estábamos recién casados, algunos con hijos muy pequeños, por lo cual, a la incertidumbre propia de las operaciones a realizar, se sumaba el trago amargo de las despedidas con desenlaces inciertos.

Con este marco de referencia, al completar la lectura de las “anécdotas” de algunos compañeros, experimenté un doble sentimiento de orgullo y gratitud.

Orgullo al confirmar que cada uno en el lugar y situación que le tocó vivir, con la corta experiencia de un Teniente de Corbeta, estuvo a la altura de la mayor exigencia que podría depararnos la carrera, dando claras muestras de valor, profesionalidad, abnegación y patriotismo.

Gratitud porque a través de sus vivencias, en muchos casos íntimas y narradas con total franqueza, nos acercaron con genuino valor testimonial, el lado humano de la guerra. Cada uno a su manera, supo agregar a la descripción profesional de los hechos, el dramatismo propio de las situaciones de peligro, inclusive con algún toque de humor y sin ocultar los temores que se presentaron y que debieron superar.

Así, en los relatos más de una vez afloran referencias a la delgada línea entre la vida y la muerte, a la capacidad de decisión para maniobrar certeramente, a la fortaleza para superar el cansancio o la inclemencia del tiempo, al ingenio como recurso para sortear las contrariedades, al ejemplo del líder para levantar la moral de un grupo anímicamente abatido, a la actitud humanitaria para acompañar al camarada herido o a punto de fallecer, a la esperanza que renace ante el avistaje del buque o el avión que viene en ayuda de los náufragos, al brazo que nos salva, al “espíritu de cuerpo”

que cohesiona y estimula, al recuerdo de los seres queridos para no claudicar cuando las fuerzas parecen acabarse, a la conciencia de fragilidad sustentada en la confianza en un Dios que también es marino.

No podemos sino coincidir con muchos de los testimonios, que nos aseguran que Malvinas fue para ellos, un punto de inflexión en su vida personal y profesional.

Finalizo estas reflexiones con el recuerdo de un hito que, repetido anualmente en la tradición de la Escuela Naval Militar, tiene para todo Oficial de la Armada una importancia medular. Cuando los cadetes bisoños profesan el juramento de fidelidad a la bandera, por su juventud e inexperiencia, difícilmente llegan a comprender en su cabal dimensión, la trascendencia del compromiso que asumen, pero ciertamente ese acto produce una transformación interior. Uno no es el mismo luego de realizarlo.

En nuestro caso, el 20 de junio de 1974, el por entonces Jefe de Cuerpo de Cadetes Capitán de Fragata Héctor Elías Bonzo (años más tarde, justamente en Malvinas el último Comandante del Crucero *A.R.A. "General Belgrano"*) al pronunciar su alocución y tomarnos el juramento, hizo una clara referencia al “valor” como virtud militar fundamental y nos exhortó a esforzarnos para crecer en ese sentido. Concluyó con una referencia a la tradición de los caballeros medievales españoles, que en sus espadas de acero toledano llevaban inscripta la leyenda: “...*mal puedo servirte si el corazón te falla*”.

Ciertamente sin imaginarlo sus palabras fueron premonitorias. Todos los integrantes de la Promoción 106 que combatieron y participaron de las operaciones en Malvinas, supieron honrar dignamente ese mandato.