

El siguiente relato se encuentra en el sitio www.laperlaaustral.com.ar, en donde usted puede leerlo directamente en su formato original y acceder al resto del sitio.

Copyright © 2008 JOSÉ N. PAGANO/LA PERLA AUSTRAL

Es la descripción de lo vivido en algunas operaciones realizadas por los aviones Canberra de la Fuerza Aérea Argentina, relatadas por el entonces Primer Teniente José Nicolás Pagano, quien se desempeñó como navegador de Canberra.

A efectos de preservarlo como documento histórico para el caso en que el archivo original o el sitio que lo contiene no figurasen más en internet, a continuación se ha realizado una copia.

BOMBARDEANDO DURO

Este es el relato de un Oficial de la Ciudad de Güemes, noruego y navegador, a quien le debo disculpas por no incluir la totalidad de su relato, pues falta libro para tantas vivencias.

RELATA: Capitán PAGANO (Navegador de Canberra). Día 4 de Junio de 1982.

¡Ya hace casi un año y medio! tan lejos y tan cerca de aquellos días que no podemos olvidar, aunque algunos tratan de "desmalvinizarnos".

La mañana de la base estaba fría y después del desayuno, costaba salir del alojamiento para ir al hangar en donde estaba la salita de tripulantes, pasando del café con leche o el mate cocido, a través del fresquete y la llovizna, al mate cebado por el Supervisor SEPPEY ("Carlitos") o el Soldadito CORONA y a los cigarrillos hilvanados uno tras otro en humeante sucesión.

La salida era más bien "chicona", rodeada de mapas "amurados", fotos de los barcos piratones, caricaturas de los tripulantes del Primer Teniente Médico "Tucu" GONZALEZ y las cartas del tiempo del Teniente Meteorológico "Marchi". Andábamos, pilotos y navegadores "apretados" como piojo en costura, chocando "el monumento al cardo, el "Boxer" o la pancita del "Corcho (apodos e indicativos puestos respetuosamente a algunos miembros del Escuadrón). Allí pasábamos las interminables horas de alerta, con el deseo por un lado de que no nos tocara salir (debido a los ruegos del pellejo o porque la carne es flaca) y por otra las ganas, tantas veces declamadas a la ligera y ahora puesta a prueba, de materializar el juramento hecho a la bandera, de ir a dar una mano, de día o de noche, a esos criollos que en la Isla a veces no podían tomar ni un "yerbeao" caliente y de hacer realidad el lema de nuestra escuela del Grupo 2 de Bombardeo: "Pulsat audaciter die noctuque (Que golpee con audacia de día y de noche).

Con nosotros convivían los "gauchos salvajes del Vicecomodoro (R) CIMADEVILLA, Alfereces de la Reserva CUPELIN y FORMICA con el serio mecánico WIDDER, y siempre pasaba algún amigo a compartir nuestra vida de desplegados, como el Vicecomodoro DEMARCO o el Mayor MACKLAY, que tenían la "lucrativa tarea de romper el bloqueo con su "Chancha", a pesar de los Harriers, las fragatas y la mar en coche.

Ese día estaba "fiera" la cosa, algunos con la cara un poco larga, escuchaban los informes que llegaban a la Base.

Ya habían caído muchos Argentinos, entre ellos algunos del Escuadrón, como el Primer Teniente GONZALEZ y el Teniente DE IBAÑEZ de mi promoción 38, el Primer Teniente BUSTOS en su A-4B y el Primer Teniente CASTAGNARI en tierra. Habían empezado su guardia permanente por nuestra Soberanía, hipotecando con sus vidas y las de todos los caídos el "Volveremos".

La rutina, como "polilla angurrieta nos iba comiendo, cuando el detonante de una orden fragmentaria (orden de cumplimiento de una misión de combate) nos pateó el hormiguero.

Nosotros estábamos tomando unos amargos con los del técnico, quienes se salían de la vaina por participar de una misión y que también trabajaban de día y de noche, con tremendas heladas, bajo el aguanieve, o el viento que latigueaba cara y manos, para alistar nuestras montas, esos Canberra "made in England, que tantos dolores de cabeza les dio a sus constructores y que a esa altura ya habían bautizado a San Carlos como la Avenida de las bombas (Brigadier de ellos Thompson).

Un grito de "Chajá" quebró la rutina, cinco aviones a una base de redespliegue con el apoyo de una "Chancha para lo indispensable. Me tuve que separar de mi escuadrilla, el Capitán MARTINEZ VILLADA, los Primeros Tenientes "Camba" RIVOLIER, "Flecha Veloz" ANNINO, el otro "Coya" ROCCO y el Teniente D Juan Carlos COOKE (flor de changueo, a quien recuerdo junto con el Teniente D. Hurgo TEJADA, todas las noches en mis oraciones, desde que murieron el 13 de Julio de 1982)

Ese día volaba con el Capitán FREIJO, hombre de peso y no por los kilos, sino por su experiencia y las

horas voladas juntos.

Llegamos a la nueva base e ingresamos a un comedor repleto de amigos, un "rejunte de pilotos de A-4B, C-130, Artilleros, Radaristas...algunos llegaron al postre, otros al segundo plato; yo, vaya a saber si por lerdo, o por estirar la charla con alguien, o por mal ubicado, alcancé a tomar un vaso de agua y comer tres cucharadas de sopa fría, paseada y traída por un mozo requerido desde todos los puntos cardinales, cuando alguien llamó a los de Canberra - ¡ Ya !, ¡ urgente! - a la sala de pilotos de MIRAGE, para recibir la orden de misión. Había que despegar enseguida, por una ruta así o asá que yo, navegador guía, copié a los apurones enredado entre un café de último momento y el traje antiexposición que parecía achicarse con el apuro.

El objetivo material era el monte Kent (cuyo nombre yo cambiaría por el de algún cigarrillo argentino). Debíamos atacar después de los Mirare V "DAGGER", aunque se nos demoró un poco por meteorología dudosa, sintiendo cada uno de nosotros esa mezcla de alivio y frustración, mientras se deshace el "moñito" en la garganta, porque uno sabía porqué peleaba, pero de suicida ¡Ni un pelo!, a pesar de todas las locuras aeronáuticas.

Mientras duraba ese "relax, tenso pues la misión había sido suspendida y no congelada, nos llenamos hasta el tope de combustible verde (mate), con algunos pilotos de A-4B que se arrimaron, entre los que faltaba el Capitán VELASCO, eyectado días antes, que compartía sus alimentos con los ratones en un refugio kelper de la Gran Malvina.

Estaba linda la tarde para matear en compañía, alguien había arrimado unas galletitas y para mi solo faltaba la música "progresiva" de los Chalchalersos.

Mientras le pasaba unos mates al "Dino" HRUBIK y al Vicecomodoro SERVATICO de C-130, nos levantaron la suspensión para que le agarremos la vuelta.

Mientras leía la hoja pensé: ¡Estamos todos locos!

Debíamos ir como a 12.000 metros de altura hasta la isla San José (WEDELL para la cartografía gringa), de allí a 30 millas al norte del estrecho San Carlos, o sea unos 110 kilómetros de "YAPA".

Compartían conmigo esa misión los Capitanes "Odín FREIJO, "Palito NOGUEIRA y el Mayor RQDEYRO, entre otros.

Fuimos a las máquinas los diez tripulantes de esa misión, más los comedidos que venían a ayudar en la inspección exterior, o a recibir la billetera, la cédula o el carnet de conductor (por las dudas... vio?).

Nos atamos la correa del arnés del paracaídas, los del asiento eyectable, las retractoras de piernas, las anti "G" negativa (16 en total), nos pusimos el casco, conectamos el cable del micrófono, las mangueras de oxígeno, "pelamos" elementos de navegación.

- Hola, Hola.

- Fuerte y claro.

- Navegador: Corriente continua.

- Piloto: 28 voltios.

- N: Luces advertencia de generador.

- P: Encendidas, pantalla levantada.

- N: Luces internas, atrás controladas.

- P: Adelante, controladas.

Al fin los controles rutinarios! y aflojaba la tensión, la letanía que se repetía en cada salida.

Un último saludo y cerramos las puertas, a confiar cada uno en el otro, piloto en navegador y viceversa, y los dos en las manos de la "Providencia", porque aunque hubiese misiles y Harriers, la parca no llega "ni un minuto antes, ni un minuto después, de los que El dispone.

Rodamos a cabecera los "Puma, detrás de los "Lince". Ibamos en silencio profundísimo silencio, de pronto dijimos casi al unísono

- ¿Nos encomendamos a la Virgen? - y así bajo ese cielo de nubes color plomo, empezamos a rezar: Dios te salve María, dejando por su santo intermedio, nuestras vidas en manos del Señor.

El chorro de los seis motores de los que estaban adelante hicieron bellaquear nuestros aviones, que no se querían quedar quietos.

En segundos el "Palito se pierde entre las nubes seguido por los Canberras de los Tenientes BAEZA, CARDO, SPROVIERO y MORENO; fuimos trás ellos.

Arriba de las nubes había una luna grandota y un cielo azul oscuro; nivelamos. Yo seguía la navegación minuto a minuto, con algunos "viajes hacia mi mujer y los chicos.

- N: Oxígeno.

- P y N: Suficiente, dos conexiones fluyendo normal.

- N: Eléctricos.

- P: 28 voltios, en negro, luces de generador apagadas.

- N: Motores.

- P: R.P.M., presiones y temperaturas normales.

En medio del silencio posterior a los controles el radar de Puerto Argentino, operado por el Mayor SILVA, llamándonos. Él sería nuestro guía hacia el blanco y el alerta si éramos interceptados.

- No hay moscardones (cazas enemigos).

Una preocupación menos, sólo nos amenazaban los Sea Dart de las fragatas.

Quizás el que no hubiese "moscardones se debía a la acción de desgaste que provocaba el querido Escuadrón "FENIX.

Navegábamos sobre el colchón de nubes muy abajo nuestro.

Entramos en la isla por la Península Federal.

- Abrir puertas de bombas.

- PUMA - RADAR, confirme rumbo corrida final, parece que se abren un poco.

- Afirmativo, corrida final con rumbo 1400.

- LINCES - RADAR atentos,... 1 y 2 distancia de tiro YA! el 3 corrija 50 por derecha al pelo ... atento.. - ¡YA!

80 segundos de vuelo y salieron las dieciocho bombas de las LINCE, detrás cayeron las de los "PUMA".

Debajo nuestro el gran colchón de nubes se iluminó con el resplandor de las bombas.

- LINCES y PUMAS - RADAR - ¡ BUEN IMPACTO !, tranquilos no hay moscardones y gracias.

- Gracias a ustedes por el apoyo.

(Una voz coya) - ¡Gracias le demos a Tata Dios!

Empezaba a encomendar al Señor las bajas enemigas producidas y a sus familiares, porque realmente tirábamos sin odio, cuando la voz tranquila y fogueada del radarista nos advirtió.

- Atentos "LINCES" y "PUMAS" moscardones a la cola de los "PUMAS", a 25 millas ... 23 ... denle "chaucha" a pleno y traten de trepar, si pueden.

- Los PUMAS a pleno.

- A 20 millas ... a 19 - -. tranquilos, creo que se van a volver - a 18 millas - -- ya no descuentan distancia, se van a volver, ahí se vuelven.

Diez resoplidos aliviados dentro de las máscaras de oxígeno; desde su bautismo de fuego nuestros nobles pajarracos habían limpiado su "Pecado Original" de haber nacido en tierra de usurpadores.

Otra vez la voz de alarma!

- Atento el LINCE que vuelve solo, tiene un eco al frente a 15 millas, vire ya por derecha para 290 grados.

Todos viramos apurados y yo calculando errónea y nerviosamente arrojé el "chaff "(rudimentaria contramedida electrónica y una bengala la que al estallar, le produjo al piloto la idea de que era un misil, lo que me valió una serie de felicitaciones por no avisar.

Nuevamente el radar en esos momentos de nervios.

- Ahí desapareció, debe haber sido un misil - seguimos volando, ahora más tranquilos.

- LINCE "UNO" al "DOS llama, se me plantó (se detuvo un motor).

Debido a su pérdida de potencia lo fuimos pasando todos y quedó como "furgón" de cola, pero todavía volaba.

Aterrizamos; los Canberra habían cumplido una misión más; me estreché en un abrazo con el Suboficial Auxiliar LUIS SANCHEZ viejo armero, mientras la noche se poblaba de gritos y gorras que volaban por el aire.

Antes de dormir con el rosario entre los dedos, pensé en los que luchaban, en los que donaban lo que no tenían, en el orgullo de las familias de los que peleaban con honor, en la casa de unos amigos cuyos hijos rezaban todas las noches por nuestros muertos y los muertos de ellos y que pedían a Dios "para que los Ingleses no nos roben de nuevo las Malvinas".

Pensaba en nuestros hermanos hispanoamericanos; en Perú, Venezuela, Bolivia y entre tantos pensamientos, recordé una coplita salteña de mi tierra gaucha:

"No hay que temerle a la muerte

aunque se encuentre de frente

Sin la voluntad de Dios

La muerte no mata gente"