

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Mayor Carlos Horacio ARGENTE, quien se desempeñó como Jefe del Escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Malvinas durante el Conflicto de Malvinas

HISTORIAS CON SABOR A KEROSENE

Copyright © Carlos Horacio Argente (Emilio Duca)



Resumen del Sr. Emilio Duca, del Departamento de Estudios Históricos de Fuerza Aérea, publicado en *La Gaceta Malvinense* 10 y 11 de AVEGUEMA www.aveguema.org

El relato está relacionado con la entrevista al entonces Mayor Argente publicada en el libro *Malvinas Otras Historias* del Brigadier Rubén Oscar Palazzi.

HISTORIAS CON SABOR A KEROSENE

Durante el conflicto de Malvinas, el entonces Mayor Carlos Horacio Argente se desempeñó como Jefe del Escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Malvinas.

Hoy, parte del tiempo que le brinda su situación de Comodoro retirado lo ha empleado en volcar, en texto, algunos de sus recuerdos y, con el título *Historias con Sabor a Kerosene*, nos ha hecho llegar algunas de sus vivencias. Su relato fresco y sin tecnicismos, nos ayuda a conocer esas pequeñas circunstancias que, sumadas, han hecho tan grande el desempeño de los hombres que defendieron Malvinas.

¿Por qué *con sabor a kerosene*? El Comodoro nos ilustra: - *Kerosene es el combustible exclusivo para uso aeronáutico destinado a aviones y helicópteros a turbina. La denominación Repsol YPF, es: "Aerokerosene Jet A-1"*.

Tal como nos cuenta, *Logística es el conjunto de actividades necesarias para crear, abastecer y mantener las fuerzas. Su objetivo es proporcionar los medios materiales y humanos, las instalaciones y los servicios que posibiliten la realización de las operaciones militares previstas por la estrategia y la táctica. (RAG 21 Diccionario de la Fuerza Aérea Argentina).*

En esta primera entrega de sus relatos, el Comodoro Argente nos cuenta cómo se organizó el abastecimiento de combustible para las aeronaves que operaron en Malvinas, las dificultades enfrentadas y las soluciones, algunas muy criollas, que se encontraron:

El abastecimiento de combustible para aeronaves (aviones y helicópteros), en los Teatros de Operaciones, ha constituido, históricamente, uno de los problemas más difíciles de resolver, para quienes deben planificar las operaciones militares. El Teatro de Operaciones Malvinas, no fue una excepción. Casi la totalidad del combustible Jet A-1 que tentativamente se consumiría fue transportado, en tambores de 200 litros, por vía marítima.

Desde su inauguración en 1975, el aeródromo de Malvinas contaba con una planta de combustible con dos tanques aéreos, y una capacidad total de almacenamiento de 30.000 litros.

Durante el mes de abril de 1982, arribaron a las islas buques mercantes con tambores de combustible que, desde el muelle principal de Puerto Argentino, se trasladaron en camiones a la zona del aeropuerto y se depositaron en un sector adyacente a las instalaciones de la planta.

Como esta ubicación no era la adecuada, con el correr de los días, algunos fueron colocados en hilera, a lo largo de los canales de desagüe de la pista principal y el resto, dispersados dentro del perímetro del aeródromo, en pequeños lotes, tapados con lona a modo de enmascaramiento.

El jefe de la Base Aérea Militar Malvinas, Comodoro Héctor Luis Destri, tenía la firme convicción de que uno de los objetivos del enemigo, sería destruir la planta de combustible del aeródromo; por eso, a mediados de abril, ordenó dejar vacíos los grandes tanques aéreos. Pese a los inconvenientes que acarreaba, comprendimos que la medida negaría al enemigo un blanco sumamente rentable. Para atender la habitual demanda de combustible para aeronaves en Puerto Stanley, la empresa YPF contaba con una abastecedora de 8000 litros de capacidad, marca MACK HEIL, modelo 1965.

Al comenzar el conflicto, a solicitud de la Fuerza Aérea, la empresa trasladó, por barco, otra abastecedora marca FIAT, de igual capacidad y reforzó la dotación de personal con dos operadores pertenecientes a la aeroplanta YPF, del Aeroparque Metropolitano Jorge Newbery.

Cuando los 30.000 litros de los tanques aéreos se agotaron, para no consumir los tambores, se decidió llenar las abastecedoras de una forma tan ingeniosa como laboriosa: al aterrizar los C-130 afectados al puente aéreo en lugar de cargar, descargaban combustible. La operación conocida como alije (ordeño en la jerga de los mecánicos) permitió asegurar el abastecimiento de combustible.

Con esta finalidad y para tener autonomía para el regreso al continente, se ordenó que los C-130 decolaran de Comodoro Rivadavia, rumbo a la isla, con un excedente en sus tanques. Así, las abastecedoras completaban paulatinamente sus tanques y podían satisfacer la demanda de los aviones de ataque IA.58 Pucará y helicópteros.

Para esa época, los Pucará efectuaban vuelos de adiestramiento y comprobación de los sistemas de armamento, desde que amanecía hasta el atardecer. Cuando finalizaba la actividad, amparados por la oscuridad continuaban las tareas de mantenimiento que incluían la recarga, completando al tope el tanque de todos los aviones.

Día y noche, con avidez, como unos vampiros de kerosene, cuando las abastecedoras se vaciaban parcial o totalmente, retornaban a la plataforma a buscar un C-130 recién llegado y *ordeñarlo*. De esa forma, se estableció un carrusel de cargas, alijos, trasvases y recargas sucesivas que se mantuvo hasta el inicio de las hostilidades.

Los operadores civiles de YPF, Luis Héctor Giménez y Santos Pirrotta, quedaron a mis órdenes y permanecieron todo el tiempo en el aeródromo, cargando combustible en las aeronaves o esperando, estacionados en las proximidades de la plataforma, la llegada de los Hércules.

Así llegamos a conocer y a valorizar el desempeño de quienes, sin claudicar en su incesante actividad, brindaron su total colaboración, tanto en la época previa, como durante todo el conflicto y se integraron al grupo de mecánicos y especialistas de Pucará, y al resto del personal componente de la Base Aérea Militar Malvinas.

Tal como prometimos en el número anterior, publicamos ahora la segunda parte de esas *Historias con Sabor a Kerosene* en las que el Comodoro Carlos Horacio Argente sintetizó algunas de sus experiencias mientras se desempeñó como Jefe del Escuadrón Técnico de la Base Aérea Militar Malvinas.

Esta vez, hace a un lado el relato de las acciones netamente operativas y nos habla de la especial relación que una persona puede llegar a establecer con un objeto mecánico, hasta del afecto que se puede sentir por él, esta es la historia de *LA MACETITA*.

El 3 de mayo comenzó poco apacible, con bombardeos esporádicos y avisos de condición de alarmas. El Centro de Información y Control (CIC) de Puerto Argentino solicitó que la abastecedora de combustible, se trasladara con premura al pueblo, para reabastecer un helicóptero Chinook, recién aterrizado y a modo de comprendido, se contestó escuetamente, “sale inmediatamente”.

Los operadores (Giménez y Pirrotta) se encontraban en el pueblo; eso significaba que deberían trasladarse hasta el aeródromo, hacerse cargo del equipo y retornar al pueblo para cargar el helicóptero lo que demandaría más de dos horas. Decidimos que fuera yo, el operador calificado para poder dar una rápida respuesta al pedido del CIC. Me cercioré que la FIAT tuviera suficiente combustible y emprendí el viaje con mucha precaución; a medida que avanzaba por el camino, fui tomándole confianza al vehículo e incrementé un poco la velocidad.

Al entrar al pueblo aminoré la marcha pues sabía que después de girar, tendría que descender por una calle con pendiente pronunciada (“Philomel Street”) hasta llegar a la avenida costanera, frente a la bahía de Puerto Argentino.

Luego de sortear algunos obstáculos, alcancé a llegar a la cancha de fútbol frente al hospital, donde se suponía que estaría aterrizado el Chinook. Al no divisarlo, consulté a un grupo de soldados, apostados en las cercanías, que me contestaron al unísono que un helicóptero grande había decolado hacía apenas un rato. Decidí continuar por el pueblo y llegar al hipódromo, pues pensaba que probablemente hubiese cambiado su posición y se encontraría allí, a la espera de cargar combustible, pero no fue así.

Regresé al Centro de Información y Control para solicitar alguna precisión u orden al respecto y qué hacer con el vehículo que había quedado pésimamente estacionado en un pequeño claro, fuera de la angosta calle, para no bloquear la presurosa e incesante circulación de otros vehículos militares.

En el CIC, el Vicecomodoro Oscar Luis Aranda Durañona, me confirmó que el Chinook efectivamente había decolado, pero que regresaría a la madrugada para cumplir una misión importante. Me indicó que debía regresar con la abastecedora al aeropuerto y permanecer en alerta pues la carga se efectuaría en un sector próximo a la pista, no determinado aún, y en el momento que se ordenase. En la Sala de Situación, y sobre una carta ampliada de la zona del aeropuerto, me señaló el lugar donde tentativamente se posaría el helicóptero para reabastecerse de combustible.

El camino de regreso lo cubrí con las últimas luces del atardecer y al ingresar al aeródromo, ya entrada la noche, lo hice a muy baja velocidad con la ventanilla abierta a pesar del frío reinante, las luces encendidas y la baliza superior de color amarilla activada. Consideré necesarias estas precauciones para escuchar desde la cabina el grito de algún centinela solicitando “el santo y seña”. No deseaba correr el riesgo de que la propia tropa me disparara en medio de la oscuridad, al confundir la llegada del vehículo con un intento de desembarco inglés.

No tuve problemas e ingresé por el camino consolidado que recorrían las ambulancias cuando trasladaban heridos, crucé la pista y, sin saber a ciencia cierta donde estacionar, elegí un descampado a la altura de la cabecera más cercana al Puesto de Comando. Allí detuve la marcha, apagué la baliza, pero olvidé levantar el vidrio de la ventanilla.

Caminé los doscientos metros que me separaban del refugio principal (Puesto de Comando), e informé al Comodoro Destri lo acontecido, anticipándole los movimientos previstos para esa noche. Después de compartir un plato de buena sopa y agradecerle la hospitalidad, me retiré a pernoctar en uno de los refugios cercanos.

A la madrugada, el estrépito de una seguidilla de detonaciones de bombas nos hizo vibrar por completo, al tiempo que nos sacaba violentamente del sueño. Era una nueva descarga de los tetrareactores estratégicos Vulcan que, en un pasaje sesgado al eje de la pista, dejó caer un reguero de

diecisiete bombas de quinientos kilos, con la intención de terminar la tarea empezada el 1° de mayo de destruir la pista. La primera carga impactó entre la cabecera de pista y el descampado donde había quedado estacionada mi abastecedora. Las últimas se perdieron en el campo con tan buena suerte para nosotros, que no causaron ningún daño material, ni bajas personales.

Con las primeras luces, llegó desde Puerto Argentino, el Comodoro Guillermo Mendiberri, oficial de inteligencia, para relevar los daños y evaluar el efecto del bombardeo. Lo acompañé en la recorrida y quedé perplejo al observar, cerca de uno de los cráteres producido por una de las bombas, la silueta de la abastecedora FIAT, totalmente desdibujada por un manto terroso que la cubría por completo. El estallido debajo de la superficie del terreno, había provocado que un verdadero alud de tierra, arena, tosca, y turba, le cayera encima y que, por la ventanilla abierta, otro tanto se le introdujera dentro de la cabina.

Cuando concurrieron al aeródromo los operadores de YPF y observaron el dantesco panorama prefirieron guardar silencio, sólo atinaron a decir que la llevarían a remolque al pueblo, a la planta de YPF, donde contaban con más comodidades para lavarla e inspeccionarla, todo en presunción de que necesitaría una reparación.

Grande fue mi sorpresa cuando, esa misma tarde vi que la FIAT, conducida por Giménez y Pirrotta, regresaba al aeropuerto en servicio, lavada, aspirada, y sin acreditar un solo rasguño, aunque con una novedad permanente: una abolladura en el techo de la cabina, producida por la caída de un pesado cascote de tosca, elevado por la explosión. La chapa se había deformado y, como estampada, había quedado calcada la forma de una maceta grande. El daño, no la afectaba en su normal funcionamiento; tan solo incomodaba un poco al operador y a su acompañante pues al haberse reducido la altura interior de la cabina, las cabezas hacían tope contra el techo.

A pesar de este inconveniente, la FIAT siguió operando normalmente e inspiró a uno de los mecánicos del Sistema de Armas Pucará, por supuesto que oriundo de Córdoba, a bautizarla con el apodo de “LA MACETITA”, nombre con el cual se la identificaría hasta el final de la guerra.

13 de junio de 1982 (el último día)

A escasos kilómetros de Puerto Argentino, los combates terrestres se sucedieron durante toda la noche. Desde nuestros puestos asistíamos a una película en vivo; la artillería inglesa tenía el pueblo a su alcance y los impactos de los cañones eran cada vez más precisos. El sector del aeropuerto, por estar más distante, era un lugar relativamente más apacible.

Durante la mañana de ese domingo, se llevaron a cabo una serie de actividades para el alistamiento de los aviones I.A.58 Pucará, en previsión un empleo inminente. Entre las tareas llevadas a cabo por los mecánicos, se inspeccionó condición y estado de los tanques de combustible externos utilizados en la versión ferry y quedaron depositados en el terreno, de a pares, próximos a donde se encontraban las aeronaves.

Al igual que el día en que arribó a la isla, “LA MACETITA”, continuó operando sin ningún problema, siempre a cargo de Giménez y Pirrotta, a quienes, la guerra no había modificado sus espíritus joviales, ni su natural vocación de servicio. Sin importar el color de la alarma, cuando tenían que efectuar una carga de combustible, lo hacían con una sonrisa pues constituía la oportunidad para estrechar las manos de los especialistas y mecánicos y renovar los lazos de amistad que los unía, después de que el destino los había reunido en ese lugar.

Esa mañana habían completado la capacidad del tanque con combustible trasvasado de los tambores, luego cargaron los aviones en lo que sería la última actividad que cumpliría la abastecedora. Al atardecer, tal como lo hacía habitualmente quedó estacionada en el descampado cercano al camino de ingreso al aeropuerto, lista para responder a cualquier demanda.

Al abandonar el aeropuerto después de la rendición, brindé un silencioso adiós, a modo de agradecimiento, a “LA MACETITA” que permanecía firme en su puesto dispuesta a brindar su pronto servicio.