

RECUERDOS DEL VIENTO
MEMORIAS DE UN PILOTO DE LADE EN LA PATAGONIA

Marcelo Augusto Conte

RECUERDOS DEL VIENTO

MEMORIAS DE UN PILOTO DE LADE EN LA PATAGONIA

EDICIONES ARGENTINIDAD

CATALOGACIÓN

Diseño de cubierta: Ignacio Molina

Ediciones Argentinidad
www.ediciones.argentinidad.com
ediciones@argentinidad.com

Título original: RECUERDOS DEL VIENTO
Copyright © Ediciones Argentinidad – Juan Francisco de Sousa.
Derechos exclusivos de edición reservados en todo el mundo.
Primera edición.
Queda hecho el depósito que establece la ley 11.723.

ISBN: **COMPLETAR NUMERO DE TRAMITE**

Libro de edición argentina.
Impreso en Argentina. Printed in Argentina.

No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por las leyes 11.723 y 25.446.

ÍNDICE

Introducción	1
Capítulo I	
La fascinación del desierto	3
Capítulo II	
La época del DC-3	9
Capítulo III	
La era del Twin Otter	25
Capítulo IV	
Personal de LADE “No pilotos”	50
Capítulo V	
Los años de oro	56
Capítulo VI	
LADE en las Islas Malvinas	68
Capítulo aparte	82
Epílogo	89
Apéndice	
Los Protagonistas	392

Dedico este libro a...

La Patagonia argentina y a todos sus habitantes, a quienes considero fieles custodios de la soberanía nacional en esa región, sin más apoyo, la mayoría de las veces, que su propia fe y su amor a la tierra.

A todo el personal de LÍNEAS AÉREAS DEL ESTADO, especialmente a sus tripulaciones, a las cuales tuve el privilegio de pertenecer durante muchos años, con la premisa de “llegar, donde nadie llega”.

A mi esposa Mirta, quien, aparte de ser madre de mis hijos, tuvo que hacer también las veces de padre de ellos, durante mis frecuentes y prolongadas ausencias. A mis hijos Silvina, Viviana, Pablo y Andrea, con una recomendación especial para Viviana: que siempre lleve dentro de ella, una parte de la Patagonia que la vio nacer.

A mis nietos Franco y Luca.

“¿Cómo explicar esa extraña sensación, donde lo fascinante le gana a lo racional, que ejerce esta tierra perdida en el extremo del Occidente, tierra castigada por crueles vientos? Visitada primero por aventureros y luego por exploradores científicos, antes de tornarse la tierra preferida por los pacifistas ecológicos, tierra rica en leyendas, quimeras y otros espejismos, en la que la decepción juega un papel nada despreciable...”

–Jean Canesi

INTRODUCCIÓN

Este título surgió espontáneamente cuando, después de teclear unas cuantas páginas, como hilvanando recuerdos, me puse a pensar en la eventualidad de que estos simples apuntes de mi vida cuajaran en un libro, cómo podría llamarse ese supuesto libro. Estas páginas resumen la importantísima parte de mi vida de aviador que transcurrió en la Patagonia. Patagonia es sinónimo entre otras cosas, de frío, soledad, nieve, pero fundamentalmente de viento. Así comenzó a tomar forma el título, ya que yo pretendía transmitir al lector en dos o tres palabras, pero en la forma más abarcativa posible, las sensaciones y profundas huellas que han dejado en mi espíritu aquellos años vividos y volados en esa región de nuestra patria.

Entonces me pareció sentir que, como empujados por el viento, acudían los recuerdos en tropel a mi memoria sin darse tregua: amaneceres helados, nevadas copiosas, la inmensa soledad de las mesetas y noches de oscuridad absoluta donde las estrellas titilaban como si temblaran de frío. Quizás el hecho de haber conocido la Patagonia desde los comienzos mismos de mi carrera como aviador, y haber tenido un estrecho y prolongado contacto con sus habitantes, me llevó a querer a esa región y a esas personas, que nada más que con su fe y su amor a la tierra, se convirtieron en custodios permanentes de nuestra soberanía, en aquellas **latitudes, aún** hoy muy poco tenidas en cuenta por gobiernos, y casi ignorados por pobladores de otras zonas del país.

Esto no pretende ser una historia en el sentido cabal de la palabra, sino una sucesión de vivencias que han quedado en mi memoria marcadas a fuego, con sensación de presencia, en donde se mezclan alegrías, penas, dudas, zozobra y temores, que fueron cincelandó mi perfil de aviador convirtiéndose en experiencia, invaluable para el resto de mi vida.

Es también conveniente aclarar que, por haber estado en contacto con Líneas Aéreas Del Estado **durante catorce** años, ya sea como tripulante, Jefe de Departamento Comercial y Operaciones y posteriormente como Subdirector, máxima autoridad orgánica en ese entonces, no puedo desprenderme en mis relatos de la gran carga afectiva hacia la actividad de ese Organismo.

Espero se sepa disimular cualquier exageración **que pueda** haberse deslizado en uno que otro párrafo, producto, a veces no de la rigurosidad histórica sino de los sentimientos.

En la extensión y detalles de los relatos, he ahondado y abordado con más detalles mis años destinado en la entonces Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia, la BAM Comodoro, ya que considero que el hecho de ser esta localidad el lugar donde se radicó la primera unidad aérea con asiento en la Patagonia, el Escuadrón de Transporte de Línea, fue el germen de la creación de la IX Brigada Aérea, y también por haber estado personalmente **ligado a los** orígenes mismos de la actividad de los Twin Otter en la Fuerza Aérea. No obstante, **habiéndome desempeñado** como comandante en distintos tipos de aviones de transporte cuya actividad principal eran los vuelos de LADE, en el avance de mis relatos me pareció conveniente tomar como columna vertebral de los mismos, el desarrollo y crecimiento de este organismo, como así también considero un deber mencionar aquellas personas que con su dedicación, trabajo anónimo y silencioso llevaron a LADE a ser lo que fue desde su irrupción en la Patagonia, especialmente durante los años setenta y ochenta, período de su máxima expansión.

En estas páginas el lector encontrará algunos nombres y fechas jalonando sucesos y anécdotas. De los primeros, cuando los **menciono, estoy** seguro, no así en cuanto a las fechas, por lo cual alguna persona más memoriosa que yo o cercana a los **acontecimientos relatados**, pueda descubrir diferencias con algunas de las fechas mencionadas. Es muy posible que esto sea así, pero he querido priorizar los hechos en sí, no dándole tanta importancia a las fechas, ya que estas son irrelevantes a la ocurrencia de los relatos, cuya exactitud sí considero realmente importante. Dicho esto, dejo al lector con estos simples *Recuerdos del Viento*.

CAPÍTULO I

LA FASCINACIÓN DEL DESIERTO

VA PORTADA CAPITULO I

Patagonia: su propio nombre causa cierta inquietud. Suena a misterio, a desolación, a páramo, a paisajes desolados y agresivos. “Tierra maldita”, al decir de unos, “tierra de hombres” la llamaron otros, donde se entrecruzan mitos como los misteriosos fuegos que se observaban en la noche, de origen desconocido, con hombres de gran talla y grandes **pies, tribus** que poblaban las costas, fundamentalmente de Santa Cruz y Tierra del Fuego, todo inmerso en el entorno de un paisaje aterrador pero de una belleza realmente difícil de asimilar y describir... yo diría de una belleza salvaje, casi irreal.

Pienso que tal vez por estas mismas características esta región, desde tiempos inmemoriales ha ejercido sobre los hombres una atracción enorme, a veces imposible de evitar, como la atracción de un remolino en medio de un lago. Yo he dado en llamar a este fenómeno la “fascinación del desierto”, equiparable a la llamada “fascinación del blanco” entre los viejos pilotos de caza de las dos grandes guerras. Así, por esta atracción a veces difícil de comprender, esta región de nuestro país se fue poblando de aventureros, bandidos, individuos que buscaban un rápido enriquecimiento, alentados por las fantasías que se transmitían entre gente que iba y venía, delincuentes, prófugos, y aquellos que por su audacia se convirtieron en poderosos señores, que fueron tomando posesión a sangre y fuego, ya que en pocas regiones pudo darse más acertadamente aquello de la ley del más fuerte. Hasta hubo un hombre, entre los años 1889 a 1891, llamado Julio Popper, quien organizó la explotación aurífera en Tierra del Fuego, que desarrolló varios proyectos para la Patagonia y hasta **creó ejército** y moneda propios, siendo considerado en esa época “El Dictador de la Tierra del Fuego”.

Durante el siglo XIX la gente se fue asomando a la Patagonia eminentemente por vía marítima, o a través de Chile cruzando los Andes por su parte más baja, observados con miedo y curiosidad por los habitantes **naturales: los indios. Los sufridos** Yaganes y Alacalufes en las riberas del canal de Beagle y en los innumerables islotes al sur de dicho canal, los Onas, en la parte central de Tierra del fuego, y los Tehuelches al norte del Estrecho de Magallanes, en la provincia de Santa

Cruz. Todos ellos, a la postre serían los grandes perdedores en la historia patagónica. Siempre se trató de una región inhóspita, dura y cruel, con uno de los climas más agresivos del mundo, que fue formando a su imagen y semejanza el carácter de su muy escasa población. Sus pobladores tuvieron que superar infinidad de penurias para poder sobrevivir y realmente lo hicieron aquellos que estaban hechos de una madera muy especial, y el que así no lo estaba sucumbía inexorablemente. La Patagonia premia el esfuerzo y la perseverancia, pero es cruel con los débiles: simplemente, los devora.

Pero el caso es que a principios del siglo XX, sucedió un hecho que marcaría un hito y un cambio tremendo en la humanidad y en el mundo: el hombre aprendió a volar. Y esto marcaría una etapa de desarrollo vertiginoso que no se ha dado jamás desde que el mundo es mundo en ninguna actividad desarrollada por el hombre. El 17 de diciembre de 1903, aquellos hermanos fabricantes de bicicletas, Wilbur y Orville Wright, cuando en las planicies de Kill Devil Hill, cerca de Kitty Hawk, se elevaron por primera vez en un aparato más pesado que el aire y propulsado por un motor, el Flyer 1, volando a la altura y velocidad de una perdiz por unos segundos y unos cuantos metros, no podían imaginar que en sólo un poco más de sesenta años, un avión en forma de dardo estaría cruzando el atlántico a setenta mil pies de altura y a una velocidad dos veces superior a la del sonido con más de cien pasajeros a bordo, o que un hombre estaría saltando como un canguro en la superficie de la luna, depositado allí por un artefacto llamado “Módulo lunar”... ¡Cosa de locos!, seguramente hubiesen dicho. Sin embargo, así fue.

Y la Patagonia, eterno imán, atrajo enseguida las miradas de aquellos aventureros que encontraron un doble desafío: la fascinación del desierto sumada a la vieja ambición del hombre de tratar de volar como los pájaros. Este desafío, bendito desafío, llevó a aquella gente a lanzarse hacia la Patagonia en las primitivas y frágiles máquinas voladoras de entonces. Así fue como en las primeras décadas del siglo XX, un grupo de personas muy particulares, mezcla de bohemios, poetas y soñadores, pero sobre todo provistos de un gran valor y de una voluntad indomable, se prendieron en esta aventura. Hombres que, algunos aun sin ser argentinos, sintieron el llamado del desierto y aceptaron ese desafío de horizonte, viento y nieve, rescatando a la Patagonia argentina de los límites del olvido.

Un buen día, el 1º de noviembre de 1929, dos aviones se preparaban para un vuelo, el cual quizás ni sus pilotos imaginaron nunca, y que marcaría el inicio de una actividad insólita para esa época con el final del aislamiento de una casi desconocida región de nuestra patria.

En el aeródromo de Pacheco, Buenos Aires, ponía en marcha su motor un Laté 28, conducido por Jean Mermoz y llevando como copiloto al argentino Ricardo Gross y algunos pasajeros, entre ellos al Capitán Vicente Almandos Almonacid, y despegaba rumbo a Bahía Blanca. En ese aeródromo lo esperaba un Laté 25, cuyo piloto era Antoine de Saint-Exupéry, desempeñándose como copiloto el argentino Próspero Palazzo, que debía trasladar carga y correo. Ambos aviones realizaron ese día el vuelo inaugural regular de *Aeroposta Argentina*, Saint-Exupéry con correo y Jean Mermoz con pasajeros, desde Bahía Blanca a Comodoro Rivadavia, con escalas en San Antonio Oeste y Trelew. De esta manera se concretaba entonces aquella autorización obtenida por la empresa el 3 de junio de 1927 mediante un decreto del gobierno argentino, para realizar el servicio aéreo regular de traslado de pasajeros y correo.

Se cumpliría así aquel sueño del fundador de la aviación comercial argentina, el capitán Vicente Almandos Almonacid, quien fuera el director gerente y director técnico a la vez de *Aeroposta Argentina*, creada gracias a su iniciativa y perseverancia, el día 5 de setiembre de 1927, como la filial argentina de la francesa *Aeropostale*. Desde aquel histórico vuelo, la Patagonia incorporó a su eterna soledad, además del bramar de los vientos, el ruido de motores que, a partir de entonces y hasta el día de hoy suena como una melodía a los oídos de sus sufridos pobladores.

El vuelo a que me refería anteriormente fue, en realidad, culminación en algunos casos y comienzos en otros, como si se tratara de una bisagra, de una sucesión de hechos que configuraron la epopeya total de la incorporación del sur argentino al quehacer de la nación. Estos hechos fueron

protagonizados por un grupo de hombres, argentinos y extranjeros, entre estos la mayoría franceses, y de civiles y militares, que **tuvieron en** común el amor sin límites a esa región al parecer abandonada de la mano de Dios. Desde el **capitán** Parodi quien en 1922 comandara la escuadrilla que llegó hasta Río Gallegos, pasando por el aviador alemán Günther Von Plüschow, quien deslumbrado por una fotografía de un barco en la bahía de Ushuaia que vio en su niñez, no pararía hasta ver realizado el sueño de volar hasta ese lugar que lo obsesionaba, en su famoso anfibio “Cóndor de Plata” lográndolo el día 3 de diciembre de 1928, hasta pilotos tales como Rufino Luro Cambaceres, quien fue el primer piloto en aterrizar con un avión en Ushuaia el 28 de diciembre de 1931, **Joaquín** Irigoyen, Leonardo Selvetti, Pedro Artigau, el teniente Marcos Zar, Pedro Ficarelli y mecánicos como Pancho Rossi, Luis Quirolo, Arozemena, Juan Rodríguez, Gori, Vitolo, Paolini, Vito Martínez y Alberto Papa entre otros.

También hombres que, sin formar parte de las huestes del aire, como el gobernador de la provincia de Santa Cruz, el teniente de navío Juan Manuel Gregores y el ministro de guerra general Manuel A. Rodríguez, tuvieron la visión necesaria para brindar su apoyo a la patriada en momentos en que todo parecía fracasar. Todos ellos, con su esfuerzo, supieron sentar las bases y tender puentes a quienes los siguieron, que completaron su tarea llegando a la realidad actual en que la Patagonia parece finalmente haber sido integrada al resto del país.

Durante el año 1977 se cumplieron los cincuenta años de la creación de la **Aeroposta Argentina**, precursora de **Aerolíneas Argentinas**. En esa oportunidad, y como celebración de la fecha, **Aerolíneas Argentinas** organizó un vuelo simbólico en un B-737 a Comodoro Rivadavia para trasladar a todos los pilotos de **Aeroposta** de esa época, con una escala en Bahía Blanca. En **ese** año **me desempeñaba** como Jefe del Departamento Comercial de LADE, y fui invitado a formar parte de ese vuelo. Esta invitación fue realmente un privilegio ya que, como comentábamos con uno de los invitados, en cada fila de asientos del B-737 no se contaban menos de treinta mil horas de vuelo, por lo bajo.

En épocas de **Aeroposta**, se operaba en el aeródromo viejo de Bahía Blanca, llamado Harding Green, y en la oportunidad de ese vuelo, los pilotos invitados que viajaban en el B-737 fueron recibidos por mecánicos y personal técnico que atendían a la vieja Aeroposta, circunstancia que los viajeros ignoraban, generándose una **escena por** demás emotiva al encontrarse con sus viejos colaboradores de tantos años.

Ese histórico vuelo finalizó con una cena en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, donde se entregaron presentes a los invitados. Yo fui designado, en representación de LADE, para entregar una plaqueta recordatoria de esa fecha, a una persona muy especial: se trataba del primer pasajero que viajó en un vuelo regular de **Aeroposta**, en un Laté 25 en el tramo **Trelew - Comodoro Rivadavia**. Lo más significativo es que este pasajero, cuyo nombre lamentablemente no recuerdo, conservaba un boleto o ticket de ese vuelo, firmado **por el** piloto Antoine de **Saint-Exupéry**. Toda una reliquia.

Así como todos estos hombres, en su momento, sintieron la fascinación del desierto, salvando las abismales diferencias existentes y sin pretender de manera alguna convertirme en referente ni precursor, yo también fui, unos cuarenta años después de ellos, víctima de esa misma fascinación. Nunca olvidaré la primera vez que volé a la Patagonia. Fue en ocasión de la finalización del Curso de Aviadores Militares (CAM) en la Escuela de Aviación **Militar**, a fines de un ya muy lejano año 1962. Como parte de dicho curso, se incluían dos vuelos **de navegación** para aplicar los conocimientos adquiridos: uno hacia el sur en aviones Mentor T-34 y el otro hacia el norte en aeronaves NAT-28. Una mañana del mes de noviembre, en cuatro escuadrillas de Mentor, todos los futuros pilotos partimos hacia lo que sería nuestra “graduación” como “profesionales del aire”, término muy utilizado por el entonces capitán José Apolo **González**, uno de nuestros profesores.

Abandonamos la Escuela que nos había cobijado los últimos cinco años, con destino final la ciudad de Comodoro Rivadavia. Presa de una gran excitación, me sentía como aquel día en que,

mandado por mi madre, por primera vez me alejé solo de mi casa rumbo a un almacén, distante una cuadra para hacer una compra, mientras ella me esperaba en la puerta, como testigo de mi primera salida...

La Patagonia era una región que conocíamos únicamente por comentarios: era hablar de viento, frío, soledad y de una meteorología sumamente hostil. Acostumbrado como estaba a volar siempre a la vista de las sierras de Córdoba y en un entorno reducido y conocido, el vuelo que emprendíamos me sonaba a una aventura total, por lo cual no estaba **exento** de dudas y temores, a pesar de que íbamos bajo la tutela de nuestros instructores. Un Douglas DC-3 se sumó a nuestro viaje trasladando mecánicos de apoyo técnico y logístico.

Para reaprovisionar combustible y controlar técnicamente a los aviones, estaba previsto efectuar escalas en Santa Rosa y Bahía Blanca. Después de Bahía Blanca, el panorama comenzó a cambiar como anticipando la desolación, y la ansiedad ante lo desconocido hacía que no me alcanzaran los sentidos para abarcar y asimilar el paisaje que iba absorbiendo por los ojos. Así llegamos a Trelew, ciudad **a la que años después**, ya veterano en la región, consideraría el “balcón de la Patagonia”. Aquí realmente comienza la Patagonia. Se terminan los verdes, salvo los pequeños árboles y yuyales que se concentran a lo largo del curso del río Chubut. De aquí en más, el suelo adopta **progresivamente toda** la gama de los marrones, ocres y **amarillos, creando** un paisaje monótono, salpicado por algunos manchones verdosos formados por vegetación baja y achaparrada. Era como si al volar sobre la vertical de Trelew rumbo al sur, uno pudiera contemplar los comienzos del reinado del viento que azota casi siempre la meseta, atrapada irremediamente entre el mar y la precordillera. Miraba con ojos azorados el mar patagónico, de un azul profundo poblado de “ovejitas” (**en** la jerga llamábamos así a la sucesión de pequeñas olas coronadas de espuma blanca que originaba el viento sobre el mar), al cual veía por primera vez.

Tal como una pequeña cinta de tramos rectos y algunos ángulos suaves, como dibujada en la tierra, se divisaba la **Ruta Nacional 3**, por entonces casi totalmente de ripio. A su vera, se encuentran los pequeños pueblos de Uzcudun, Garayalde y Malaspina. A la derecha, pude divisar la confluencia de **los ríos** Chubut y el Chico Norte que, cual una inmensa **i griega** plateada acumulan sus aguas contra el paredón del dique, formando así el embalse Florentino Ameghino. Luego apareció el Golfo de San Jorge y casi en su costa, el cerro Salamanca muy próximo a Comodoro Rivadavia, y allá lejos, hacia el oeste, las primeras estribaciones de la precordillera. Enseguida el aeropuerto, no muy lejos de la ciudad, pequeña en ese entonces, la cual se cobijaba contra los faldeos del Chenque como protegiéndose del viento. En lo alto, los infaltables cirrus y algunas nubes lenticulares. Todo este paisaje lo pude contemplar, absorto, desde mi **Mentor**. El avión y yo éramos un punto suspendido en el aire y la tierra abajo, lejana, parecía inmóvil.

Estuvimos un par de días en Comodoro Rivadavia. El lugar me atrapó de inmediato. Su desolación y su configuración agreste, lejos de intimidarme, se me metió por los poros. Un poco más allá del pequeño cerro Bella Vista, que se encuentra cerca de la cabecera de pista 07, y después del pueblo de Diadema Argentina, el terreno sube y se aplanan, en sucesivos niveles, dando comienzo a la meseta central de la Patagonia. **Normalmente barrida** por el viento, cubierta por vegetación dura y achaparrada, que crecía entre piedras y caminos de ripio, poblada por maras (**la liebre patagónica**), guanacos, algunos zorros **y avestruces**, amén de aves como la avutarda y la martineta. Tuve ocasión ese día de ver mi primera puesta del sol en la Patagonia, y nunca se me borró la impresión que me produjo. Mientras el viento me daba en la cara, provocándome una nueva y extraña sensación de gozo, vi como el sol se perdía gradualmente tras el horizonte, mientras el cielo parecía estallar en llamaradas rojas y anaranjadas que se fueron suavizando de a poco, para dar lugar a la oscuridad creciente con que el cielo se despedía del día. Luego, la oscuridad total. Ya no había ni paisaje ni horizonte, no existía diferencias entre el cielo y la meseta, solo las estrellas que empezaron a aparecer como agujeros luminosos en un toldo completamente negro. Con el viento y la soledad como compañía, experimenté mi primera noche patagónica, cargada de misterio y leyendas.

Al día siguiente conocí la localidad balnearia de Rada Tilly, unos pocos kilómetros al sur por la **RN 3**. Entonces era un pequeño caserío al borde de la playa, que se extendía por unas pocas cuadras, desde el mar hasta el precario hipódromo. Las calles eran de tierra y había un restaurante, el más conocido, sino el único de la villa, que se llamaba *Los Troncos*. Después de pasar el Hospital Regional de Comodoro Rivadavia, saliendo por la **RN 3** al sur, se terminaba la parte urbanizada de la ciudad. Luego, por la ruta serpenteante enmarcada por pequeños acantilados, entre los cuales se divisaba por momentos el mar, se pasaba por el *Aeroclub de Comodoro Rivadavia* al cual se agregó poco después el *Autódromo 13 de Diciembre*, y nada más hasta divisar Rada Tilly, a la cual se accedía por un camino que se desprendía a la izquierda, de la ruta hacia el mar.

Mas luego, sin saberlo, en una pequeña excursión cumplí con las dos condiciones que, según se dice en la Patagonia, cuando una persona las cumple, siempre vuelve: subir al cerro Chenque y comer frutos de calafate. En ese momento lejos estaba de imaginar que mi trayectoria de aviador iba a estar ligada a la Patagonia durante nada menos que catorce años... **en** mi caso, la tradición se cumplió con creces. Y así empezó mi relación, y si se quiere mi romance, con la Patagonia... en la ciudad emblemática, la “Capital del petróleo”, aquella que el 13 de diciembre de 1907, fue testigo de la sorpresa de aquellos hombres que, perforando para buscar agua, **se** encontraron de golpe con aquel líquido negro y viscoso, olor a **querosene**, que, aparte de empaparlos, marcó otro rumbo en el destino de la Patagonia y en la vida de sus habitantes. Esta perforación que permitió el descubrimiento de manera un tanto fortuita, se realizó dado que la fuente de agua dulce más cercana para abastecer la joven ciudad fundada hacía seis años, se encontraba a **ciento sesenta kilómetros** de distancia, en el lago Musters.

LOGOTIPO DISEÑO O QUITAR

Mi vida de aviador comenzó de manera poco auspiciosa para alguien que, como yo, quería ser piloto de caza. Mi destino preferido, cuando tuve que optar a mi egreso como aviador, fue la VII Brigada Aérea, Morón, cuna **de los** legendarios Gloster Meteor. Esto suena extraño cuando mi actividad en la Fuerza Aérea fue netamente transportera. Pero, no nos engañemos: nadie ingresa a la Escuela de Aviación Militar motivado por un avión de transporte o para volar un avión de transporte. Yo me sentí atraído por el vuelo en formación, la acrobacia, el vuelo bajo y los circuitos de tiro. El sólo hecho de colocarme un buzo de vuelo, casco, un paracaídas y subir solo a un avión, aplicar los procedimientos aprendidos, practicar **tiro, combate** aéreo y vuelo en formación, me hacía sentir que estaba preparándome para defender algo, es más, como si ya lo estuviese **haciendo**, y ciertamente no alcanzaba a comprender el por qué de esa sensación, pero tal situación me llenaba de orgullo.

Pero hete aquí que, como dice el refrán popular, el hombre propone y Dios dispone. En este caso Dios era la Fuerza Aérea y esta decidió que yo, en lugar de ir a volar los codiciados Gloster Meteor, debía ir a parar al entonces Destacamento Aeronáutico Militar Aeroparque, DAM Aeroparque, o simplemente “el DAMA”, como se le decía. Con gran frustración me presenté a mi primer destino y sin ninguna expectativa en particular. – *Mala leche – me dije a mi mismo; – no es el mejor inicio de mi carrera*. Creo que mi mayor expectativa en mi destino era comerme unos buenos asados y choripanes, ya que en ambas veredas de la costanera estaban los famosos “carritos”, que en esos tiempos sí eran carritos. A cincuenta metros del viejo casino de oficiales, aquel que un buen día ardió y se consumió en un par de **horas, sobre** la vereda del lado de Aeroparque, estaba el *Carrito 36* al cual concurríamos frecuentemente. Sin embargo, no todo iba a ser malo en mi flamante destino. En el DAMA tenía su asiento el escuadrón de los bimotores **DH 104 Dove**, que dependía de la entonces Secretaría de Aeronáutica, y efectuaba lo que hoy se llaman vuelos VIP y ejecutivos: traslado de funcionarios y personas importantes. Este avión tenía

capacidad **para entre ocho y once pasajeros**, y en versión sanitaria podía acomodar cuatro camillas, médico y enfermera.

Cómo realicé el “curso” de vuelo en Dove, es otra historia y muy pintoresca por cierto, pero escaparía a lo que pretendo de estas páginas. Baste saber que **tripulando ese** avión me vi envuelto en uno de esos llamados “fragotes” de entonces, y anduve errante con otro piloto, el **alférez** Gabriel Vivanco de la reserva incorporada.... (dos **alférezes** juntos y dueños de un avión, sin ningún control, era una mezcla **explosiva**), **por** lugares insospechados, como la **Isla** Martín García, **potrereando** en el **Aeroclub Zárate** y en pistas privadas de estancias en el litoral, pernoctando donde podíamos, amén de reponer el lubricante de nuestro viejo Dove con aceite de tractor que nos facilitó un estanciero. También les diré que, en esa misma “gesta”, fui el precursor del “lanzamiento de granadas desde un T-28 sobre el enemigo”, circunstancia insólita muy divertida, por lo menos ahora me lo parece así, pero que no hace a estos relatos. Nosotros no lo sabíamos, pero en todos los aeropuertos del país, había un mensaje de Circulación Aérea y Aeródromos, solicitando “la inmovilización del avión Dove matrícula LQ-YAS donde se encuentre, y la detención de su tripulación”.

A los tres días, sin saber que teníamos la captura recomendada, y teniendo noticias del fracaso del “fragote”, aterrizamos tímidamente en Aeroparque, donde nos esperaban con los brazos abiertos las nuevas autoridades del Destacamento: de las anteriores no quedaba nadie (“Ni el loro”, como se dice), todos presos. Obviamente, mi copiloto y yo, incomunicados, en una oficina cada uno, y a los tres días al **Taller Regional Quilmes** a purgar dos meses de arresto. Posteriormente fui pasado a disponibilidad, de manera que deduje el futuro que me esperaba no **era muy** brillante ni auspicioso. *“Cuatro años de cadete (en realidad cinco, por cuanto repetí segundo año por “mala conducta habitual”, **sin saber todavía** por qué se cometió esa injusticia...) uno en el curso de aviador, tres meses de egresado, un fragote de por medio y ahora en **disponibilidad... para empezar, no estaba tan mal, no todo el mundo puede tener ese curriculum y menos en el grado de alférez.**”*

Pero, entre tanta malaria para mí, la cosa se revirtió por razones políticas. Ese año asumí como presidente el **Dr. Arturo Illia** y decretó una amplia amnistía para quienes nos habíamos visto involucrados involuntariamente en esos acontecimientos, de manera que mi sanción fue anulada y mi legajo quedó **limpio. Nunca** supe por qué, pero para mi sorpresa quedó mejor que antes. Así fue como comencé mi carrera de transportero, que me gustó desde el primer vuelo. Después de dos años de volar Dove, cuando pude conseguir mi cambio de destino lo hice con todo gusto. No pensarán que pedí Morón, ¿no?... Mis dos años de experiencia en bimotor y volando por todo el país habían despertado mi verdadera vocación: – **¿Morón, Gloster?... No – me dije a mi mismo, – la precisa está en Palomar.** Y así fue, **nomás**. Un día, a comienzos de 1965, tripulando mi Fiat 600 y con una valija, ingresé a **la I** Brigada Aérea por la puerta más cercana a la estación El **Palomar**. **Yo** no lo sabía, pero ese era el lugar donde volaría durante mis próximos veintiséis años de carrera.

Después de pagar el piso casi dos años como instructor de vuelo del primer curso de aviadores de Ejército, dictado por la Fuerza Aérea en el Grupo I de Entrenamiento (cariñosamente denominado por nosotros, como “Grupo I de **Entretenimiento**”) con asiento en Palomar, hice mi irrupción, como primer **teniente** recién ascendido, en el famosísimo y súper codiciado Grupo I de Transporte. ¡Había llegado al DC-3 y al C-47!, había tocado el cielo con las manos. Aún hoy no puedo dejar de bendecir a quien **decidió que** el alférez Conte debería ir destinado **al** DAMA y no a la VII Brigada Aérea de Morón...

Ya en el Grupo I de Transporte y después de hacer el curso, la instrucción teórica **correspondiente, y** habiendo completado los vuelos de doble comando en El Palomar, quedé habilitado como copiloto y comencé con mis vuelos en DC-3 y C-47. En realidad, el primer vuelo después de mi habilitación, tampoco empezó de la mejor forma. Era un vuelo en un avión que pertenecía a un ministerio, pero era operado por los pilotos del Grupo I de Transporte de Palomar. La tarea era ir a Bariloche a trasladar de vuelta a Aeroparque a funcionarios de dicho ministerio,

que se encontraban en comisión en esa ciudad. El Comandante de Aeronave era un **vicecomodoro** de apellido Pereyra Guiñazú que, seguramente para ver como me **desempeñaba en** vuelo, me hizo sentar a la izquierda a pesar de haberle **dicho que** se trataba de mi primer vuelo en ruta.

– *No importa – me dijo – supongo que recibió instrucción ¿no?*

– *Si, por supuesto, estoy habilitado – contesté con seguridad y con un dejo de orgullo.*

El avión estaba estacionado en la plataforma del antiguo Aeroparque **-el** del edificio de madera, con su estructura estilo Bariloche- **eran sus últimas** operaciones, **dado que en ese mismo** año se inauguró la aeroestación nueva de Aeroparque. La plataforma no era muy grande y se encontraba rodeada de una serie de mástiles, supongo que para ubicar banderas en alguna ceremonia, que vaya a saber quien los puso y con qué necesidad. Obviamente, esos mástiles estaban contraviniendo todo lo que establecían las normas aeroportuarias. Después de poner en marcha y estar autorizado a rodar, quizás por la excitación de ser mi primer vuelo y mi poca experiencia en el avión, mi cálculo del radio de viraje al empezar a girar no fue el correcto, y le pegué con la puntera del ala izquierda a uno de los mástiles que cimbró visible y elegantemente ante el estupor del señalero que se agarraba la cabeza. Reduje de inmediato los motores, frené, y apliqué freno de estacionamiento. El vicecomodoro, que desde su posición no podía ver lo que pasaba pero sí al señalero, y además advirtió mi frenada violenta, preguntó:

– *¿Qué pasó?*

– *Me parece que golpeamos un mástil – contesté tímidamente con un hilo de voz.*

Creo que dije “golpeamos”, en plural, de manera inconsciente, para tratar de involucrar a alguien más en el hecho, pero no había caso: por más que mirara para todos lados, el responsable era yo solo.

Lo que me dijo el **vicecomodoro** fue exactamente lo que el lector está pensando...

Pero el golpe no fue fuerte y gracias a los buenos oficios de **nuestro mecánico** ayudado por personal de mantenimiento de **Aerolíneas Argentinas**, rápidamente se reparó la pequeña abolladura y pudimos reiniciar nuestro vuelo. Contrariamente a lo que yo suponía, Pereyra Guiñazú me **indicó** que me sentara nuevamente a la izquierda. Esta vez no hubo inconvenientes y despegamos hacia nuestro destino. Durante el vuelo el comandante se preocupó de brindarme algunas enseñanzas y transmitirme sus experiencias de vuelo, lo cual me vino muy bien y aproveché también para preguntar las dudas que yo tenía, propias de un piloto **principiante**. **Mejor** dicho, tenía un par de certezas, todo lo demás eran dudas. Pero estaba de Dios que tampoco me iba a lucir en el aterrizaje. Después de rebotar siete veces en la pista de Bariloche pude dominar el avión ayudado por el comandante. Menos mal que lo tomó, como se diría ahora “con buena onda”. Mientras rodábamos hacia la plataforma me dijo:

– *Y bueno, por ser el primer vuelo, una puntera de plano abollada y unos botes en el aterrizaje, no está tan mal.*

Y luego, sonriendo, agregó:

– *No es tan tremendo, todo es cuestión de tiempo y práctica.* – Sabias palabras.

Tanto el mecánico como el radiooperador no sonreían: directamente se reían descaradamente y cuchicheaban entre ellos, mientras yo los miraba de reojo, con odio y maldiciéndolos en voz baja. El trato que me dispensó Pereyra Guiñazú fue excelente, más teniendo en cuenta mi actuación no del todo feliz en el vuelo. Pero él lo tomó, gracias a Dios tal como lo que había sido, un vuelo de principiante que tenía todo por **aprender**. **No** se habló más del asunto y terminamos nuestro vuelo en Aeroparque con toda normalidad.

A partir de entonces, comencé realmente mi actividad en los DC-3 del Grupo I de Transporte. Una sucesión de vuelos por todo el país, de día y de noche, con todo tipo de meteorología y llevando pasajeros o carga, me fueron fogueando y otorgándome una experiencia invaluable que sirvió de base a mi desempeño como piloto. Esta **situación también** fue trascendente para mí, ya que en el Grupo I de Transporte, tuve la oportunidad de volar algunos aviones que estaban equipados con piloto automático, aunque muy primario: eran del tipo de la caja metálica

que albergaba el complicado sistema hidráulico que accionaba los comandos, situada debajo del panel de instrumentos. Y así transcurrió casi todo el año, mientras que cada vuelo era una experiencia nueva y el tipo de vuelo que realizaba cada vez me causaba más satisfacción.

Durante cierto vuelo en el cual nos desplazábamos sobre una capa de nimbostratus muy pareja, me quedé un buen tiempo admirando la sombra del avión que nos seguía, desplazándose en el centro de un círculo perfecto, formado por los colores del arco iris, no sé realmente si fue la primera vez que lo vi, pero en realidad fue la primera vez que le presté atención.

Quien iba de comandante, al verme observar con tanto interés, me preguntó si yo sabía como le decían a ese fenómeno.

– *No, señor* – le contesté.

– *Lo llamamos “el fantasma del aviador”.*

Entonces me explicó que es un fenómeno que podría considerarse “óptico/meteorológico”. Se produce cuando se vuela a muy poca altura por encima de una capa de nubes, generalmente estratiformes, y con el sol de costado a unos **cuarenta y cinco** grados o **más sobre** el horizonte. Aparece entonces la sombra bien nítida del avión, más nítida cuanto más cerca de la capa de nubes se vuela, en el centro de un círculo bien definido formado por los colores del **arco iris**. Este “fantasma” acompaña al vuelo hasta que desaparecen las condiciones de luminosidad y nubosidad que lo originaron. Constituye algo interesante para observar, y si uno presta atención, también se lo puede ver en ocasión de atravesar capas de nubes o volando alrededor de pequeños cúmulos.

Así las cosas, volaba bastante y el vuelo de transporte me parecía cada vez más interesante, hasta que en un momento dado sucedió un acontecimiento que marcaría definitivamente mi trayectoria como aviador. Un acontecimiento en cierta manera producto de las circunstancias, pero que me encontró preparado para aprovecharlo.

CAPÍTULO II LA EPOCA DEL DC-3

VA PORTADA CAPITULO II

Corría la década de los sesenta y *Aerolíneas Argentinas* cubría varias rutas de la Patagonia argentina con una serie de vuelos en aviones DC-3, que ya tenían varios años volando en diferentes regiones del país, al servicio de esa empresa. En la Patagonia, el hecho de su poca población, gran parte repartida en las ciudades mayores de la costa, como Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Trelew, y Bariloche en la cordillera, unido a la poca actividad turística de la zona provocada en parte **por la** falta de infraestructura hotelera y de promoción turística, **contribuyó a** que cada vez los vuelos se tornaran menos rentables e insostenibles económicamente, volviéndose deficitarios y antieconómicos para la empresa. El rendimiento de las rutas era muy bajo y el porcentaje de entradas a Ushuaia en invierno, por razones meteorológicas, apenas alcanzaba una cantidad aceptable. Aun así, estos vuelos eran necesarios, es **más, indispensables** para el poblador patagónico que en la mayor parte del año dependía exclusivamente del avión para romper su aislamiento.

Aerolíneas, entonces, en una gestión conjunta con la Fuerza Aérea comienzan la tarea de evaluar la posibilidad de transferir estos servicios deficitarios a Líneas Aéreas del Estado, LADE, cuya misión y el objetivo de su creación fue el fomento de la aviación de transporte y la promoción de las zonas más alejadas y necesitadas del país. La misión le caería como anillo al dedo. La idea era, de ser factible, lograr que LADE tomara bajo su responsabilidad la cobertura de esas rutas no rentables para una empresa aerocomercial, pero que encajaban perfectamente en sus objetivos. Fue así como comenzó a estudiarse seriamente el tema de la transferencia, estando a cargo de las negociaciones en representación de LADE su Subdirector, el comodoro Juan Carlos Favergioti y el Jefe de Operaciones, vicecomodoro Raúl Barcala. El mayor Carlos Bloomer-Reeve, quien había asumido la jefatura del incipiente Departamento Comercial de LADE, mantuvo contactos con el jefe de sucursales de *Aerolíneas Argentinas*, señor Smart, con quien efectuó una recorrida por las escalas, cuyo aporte y asesoramiento posterior fueron invalorable. También comenzó a planificar la transferencia desde el punto de vista comercial y económico.

Por ese entonces *Aerolíneas Argentinas* mantenía en servicio los turbohélices ingleses Avro 748 para sus vuelos de cabotaje, los cuales cubrían entre otras, las rutas al sur del país. Sin embargo, estos aviones, por razones técnicas y por su diseño (ala baja y la puntera de las hélices cercanas al piso), eran poco aptos para la operación en pistas de ripio. El problema del ripio es, en general, común a todos los aviones que tengan las punteras de las hélices muy cerca del suelo. Si bien el torbellino provocado por los motores en marcha, de por sí puede levantar pequeñas piedras y dañar las hélices, el problema se agrava durante la carrera de despegue, por cuanto es frecuente que piedras de mayor tamaño que sean levantadas por la rueda de nariz, impacten en el disco de giro de las hélices y el nivel de daño puede ser importante.

Surgió entonces la conveniencia de que LADE se hiciera cargo de las rutas por la precordillera y hacia Tierra del Fuego con los DC-3, y que *Aerolíneas* continuara con la costa, es decir las escalas de Puerto Deseado, San Julián, Santa Cruz y Río Gallegos, operando con los Avro 748 como hasta ese momento, dado que estos lugares tenían las pistas en mejores condiciones. Se preveía también alguna extensión eventual a Ushuaia en caso de ser necesario.

Para el cumplimiento de esta nueva tarea de LADE, sería menester que *Aerolíneas* transfiriera los DC-3 que operaba en el sur, y, progresivamente, toda la infraestructura de soporte logístico y técnico de las escalas, así como el personal, a LADE, a fin de que esta dispusiera de material de vuelo adicional para satisfacer estas nuevas rutas y de personal para su atención en tierra. El 22 de junio de 1966 se transfirieron de *Aerolíneas* a la FAA doce aeronaves, de las cuales ocho eran DC-3 y cuatro C-47. Es de hacer notar que las aeronaves de *Aerolíneas* estaban bastante baqueteadas, es decir, no eran ninguna joya, y tenían algunas diferencias con las de la Fuerza Aérea, como la cantidad de indicadores de combustible, y la presentación de los instrumentos, como por ejemplos los velocímetros, no estaban todos en la misma unidad de medida: algunos tenían la escala numérica en nudos, otros en millas terrestres y otros en kilómetros. La versión en cabina de pasajeros, era de veintiocho asientos, aunque hubo algunos en versión mixta, con menos asientos que, mamparo de por medio, configuraban un compartimiento carguero. **De todas maneras, mientras se esperaba la transferencia de los aviones de Aerolíneas, la Fuerza Aérea contaba con DC-3, en condiciones no mucho mejores que los de Aerolíneas, pero como para sumarlos a los transferiría la empresa, y asumió entonces la responsabilidad de las nuevas rutas con aeronaves pertenecientes a la Fuerza Aérea. Mientras esto sucedía, se sometieron los aviones transferidos por Aerolíneas a un proceso de mantenimiento en el Grupo Técnico de Palomar para estandarizar el equipamiento mencionado anterioremente.**

Aparte de las rutas, era también necesario que *Aerolíneas Argentinas* transfiriera el personal y los equipos para los servicio de rampa en las escalas a servir por LADE. En cuanto al personal, algunos gerentes de sucursales de *Aerolíneas*, sobre todo los que estaban afincados en determinado lugar desde hacía muchos años, optaron por quedarse en LADE, mientras que otros, la mayoría, fueron reubicados por *Aerolíneas*. Para cubrir los cargos en algunas sucursales, se recurrió a

Suboficiales Mayores retirados, ex mecánicos de DC-3, DC-4 y DC-6, para hacerse cargo de esta nueva actividad, y también a personal civil. Para superar la falta de experiencia en el manejo comercial de la línea, se montaron cursos en LADE central, a cargo de los Supervisores Domingo Petronio y Héctor Sassi.

Las negociaciones dieron su fruto, y a partir del 22 de marzo de 1966 los vuelos quedaron a cargo de LADE. Durante un tiempo la operación era mixta, es decir, los vuelos eran efectuados por tripulaciones de Palomar, pero fueron atendidos y despachados por personal todavía dependiente de Aerolíneas, ya que sus sucursales aún le pertenecían. Poco a poco, se fue efectuando la transferencia a LADE de toda la infraestructura de Aerolíneas, locales comerciales en las ciudades y pueblos, y operativos en los aeropuertos, así como también todos los equipos de apoyo y al personal que así lo deseaba. A los vuelos que quedaron entonces a cargo de LADE se los agrupó genéricamente bajo la denominación de “LADE SUR”, y en ese momento, quedaron divididos en dos líneas llamadas: la “precordillera” y la “isla”, a las cuales se agregaban algunos vuelos locales desde Comodoro Rivadavia a Colonia Las Heras, Colonia Sarmiento y Perito Moreno. La “precordillera” partía de Comodoro Rivadavia, recorriendo las escalas de Perito Moreno, Gobernador Gregores (Cañadón León), Lago Argentino (El Calafate), finalizando en Río Gallegos. Desde ese mismo lugar también se realizaban vuelos locales a Río Turbio y a Lago Argentino.

La “isla” consistía en vuelos que, partiendo de Río Gallegos, servían a Río Grande y Ushuaia, pernoctando en esta última ciudad. Si bien normalmente el pernocte era en Ushuaia, a veces, dependiendo de la época del año, se fijaba el pernocte en Río Grande y eventualmente en Río Gallegos, de acuerdo a las condiciones meteorológicas estacionales. Las frecuencias de estos vuelos eran diarias, desde Ushuaia, Río Grande, Río Gallegos y vuelta a Ushuaia. Los de la precordillera eran también diarios pero un día en sentido hacia Río Gallegos, con pernocte, y al día siguiente con sentido hacia Comodoro Rivadavia, pernoctando también y repitiendo la secuencia al día siguiente.

En resumen, siempre había dos DC-3 de LADE en la Patagonia: uno en la precordillera, pernoctando una vez en Comodoro Rivadavia y otra en Río Gallegos alternativamente, y el otro basado en forma permanente en Ushuaia o Río Grande. La parte operativa, en cuanto a tripulaciones no ofrecía ninguna dificultad, dado que los pilotos que volarían estas rutas, ya estaban volando el mismo tipo de aeronave en la I Brigada Aérea El Palomar desde hacía años. Habría que adaptarse al tipo de vuelo con pasajeros, a la modalidad de una línea aérea y a reconocer ciertas escalas y pistas no operadas normalmente en tareas de transporte militar propiamente dicho. También aprender a manejar documentación nueva, despachos operativos, conocimiento del Código Aeronáutico, alguna reglamentación aerocomercial, tareas que no ofrecían problemas. Además, el hecho de contar en las escalas con la colaboración de personal que todavía pertenecía a Aerolíneas, fue sumamente importante para nosotros ya que recibimos asesoramiento y colaboración por parte de ellos sin retaceos de ninguna índole. Este personal fue absorbido progresivamente por LADE, salvo aquellos que fueran reubicados por Aerolíneas a su solicitud, en otras sucursales. Fue así como a partir del segundo semestre del año 1966, los DC-3 de LADE pasaron definitivamente a formar parte del paisaje y la rutina de la Patagonia.

Con mucho entusiasmo se inició la operación de las nuevas rutas de LADE, contando con el beneplácito de toda la población de la región que, a decir verdad, hasta ese momento tenía sus dudas sobre la continuidad de los vuelos una vez que se retirara Aerolíneas Argentinas de la Patagonia. Tanto los aviones como las tripulaciones de LADE estaban basados en El Palomar, debiendo cumplir los vuelos con un sistema de postas (relevos semanales de tripulaciones), reemplazando las aeronaves de acuerdo a los planes de mantenimiento. Si bien el entusiasmo no decayó nunca, con el correr de los meses la operación comenzó a complicarse un tanto. La duración de las postas afectaba a los pilotos que volaban en calidad de adscriptos, ya que dificultaba el desempeño en sus obligaciones principales recayendo entonces el peso del esfuerzo en los pilotos destinados en Palomar.

Estos pilotos, entre los cuales después me contaba, digo después porque yo debí efectuar los suficientes vuelos para adaptarme al avión antes de integrar alguna **posta, por** depender de la I Brigada, éramos quienes estábamos siempre disponibles y reemplazábamos frecuentemente a pilotos “adscriptos” que tenían otra dependencia. Sucedió en ocasiones que los adscriptos no eran autorizados por sus destinos a estar tanto tiempo ausentes de sus obligaciones, y muchas veces nuestras postas se extendían el doble de lo que correspondía, quince días por ejemplo, por no contar con el relevo previsto por alguna tarea “impostergable” de algún piloto adscripto. Esto llevaba a un desgaste muy grande entre las tripulaciones que pertenecíamos a Palomar. El clásico sistema de adscriptos al Grupo I de Transporte vigente por tantos años, comenzó a no servir para el funcionamiento de la línea aérea regular en que se había convertido LADE.

El hecho de asumir LADE la responsabilidad de operar los vuelos como una empresa aerocomercial regular, requería un nivel de entrenamiento superior al que los pilotos adscriptos podían mantener, debido a que su tarea principal no era el vuelo, sino más bien funciones de comando en la sede del Comando de la Fuerza Aérea.

Simultáneamente, a partir de la operación de los servicios por parte de LADE, se crearon algunas escalas nuevas por lo general a requerimiento de los gobiernos provinciales. El 13 de enero de 1968, se inauguró la escala de José de San Martín, y el día 4 de mayo del mismo año, las escalas de Río Mayo y Esquel, todas estas en la provincia de Chubut. Estas poblaciones fueron servidas todavía por las aeronaves DC-3. También durante el año 1968 se desactivaron las escalas de Colonia **Las Heras** y Colonia Sarmiento, debido a que la poca demanda por su cercanía a Comodoro Rivadavia, y unidas por los únicos dos caminos asfaltados de la zona, no justificaba su mantenimiento.

Los aeropuertos que debía servir LADE, tenían algunas características en común. Las pistas en su mayoría, salvo excepciones, eran medianamente largas, entre **mil cien y mil trescientos** metros, superficie de ripio e irregular. Las instalaciones eran precarias, pequeñas y cumplían la misión de servir de sala de espera a los pasajeros, efectuar el despacho de las aeronaves y los trámites administrativos de los vuelos. Por lo general tenían un equipo de VHF y otro de HF, utilizados para comunicarse con las aeronaves y para transmitir los partes meteorológicos, tarea esta última que estaba a cargo de personal de la Fuerza Aérea basado en el lugar, y que muchas veces tenía el pomposo título de jefe de aeropuerto. Generalmente la geografía siempre contribuía a complicar la operación y casi no tenían procedimientos por instrumentos. Algunos tenían un radiofaro o una radiobaliza que servía más para orientación de los pilotos que para una aproximación. Todas sin excepción sufrían nevadas en invierno y eran azotados por vientos muy fuertes.

Se podían contar con los dedos de una mano las pistas asfaltadas, con comunicaciones, radioayudas y señalizadas **aeronáuticamente, como** las de Comodoro Rivadavia, Río Gallegos, Trelew y **Bariloche**. El resto, ubicadas en la meseta y precordillera, puro ripio y tierra. Si bien estas últimas eran pistas de buena longitud, su superficie áspera era una gran enemiga de cubiertas y hélices, obligando a una operación sumamente cuidadosa, que debido a las condiciones meteorológicas no era siempre posible de realizar, con gran desgaste de los elementos mencionados anteriormente.

Era famosa la escala de Río Grande, con su pista todavía de tierra y ripio, con una precaria casilla de madera, que oficiaba a la vez de sala de pasajeros, despacho de LADE y sector operativo, todo calefaccionado con una salamandra. En otro sector, **en** una especie de habitación aparte, existía una cocina a leña, de hierro, de las llamadas “económicas”, donde un personaje, creo recordar que era de origen chileno, preparaba para las tripulaciones unas exquisitas chuletas de cordero, con las cuales reponíamos energía en el tiempo que duraba la escala, a la hora que fuera.

Con respecto a las comunicaciones, al comenzar su operación, LADE fue dotando progresivamente a todas las escalas existentes en ese momento, con equipos de comunicaciones BLU (Banda Lateral Única), con lo que se facilitaron enormemente las comunicaciones y se

agilizaron las reservas de pasajes. Además, esos equipos tenían posibilidad de hacer “Phone Patch”, es decir, acoplarse a una línea telefónica y hacer comunicaciones por este medio, incluso durante el vuelo, lo cual, con el tipo de comunicaciones telefónicas existentes en esa época, significó un gran paso adelante. La central de este sistema se ubicó en Buenos Aires, en la casa central de LADE, calle Perú 710, en el barrio de San Telmo. Durante las décadas del setenta y del ochenta, se completaron las treinta y tres escalas de LADE con este sistema de comunicaciones, que se constituyó, básicamente, en el sistema de reservas de LADE.

En la instalación de los equipos de BLU y de comunicaciones en general, en todas las escalas, es ineludible destacar la ímproba tarea desarrollada por el Suboficial Mayor Rogelio López, jefe de la división comunicaciones de LADE, a quien llamábamos simplemente por las iniciales de su grado: “Sierra-Mike” o “Sierra-Mike López”. El personalmente intervino en la instalación, supervisión y mantenimiento de todas las comunicaciones de LADE. No era extraño verlo trepado en lo alto de las antenas, en cualquier lugar de la Patagonia, instalando o efectuando tareas de mantenimiento desafiando fuertes vientos y fríos intensos para mantener las comunicaciones en servicio.

En cuanto a nosotros, los tripulantes, si bien en la operación de los aviones no había ninguna dificultad, tuvimos que adaptarnos a la operación comercial. Aprender a tratar con los despachantes, volar con comisarios de a bordo y auxiliares y el cumplimiento de horarios. En los comienzos, todavía existían ciertos vestigios y costumbres de la época romántica de la aviación en la región, que otorgaban cierto sabor particular a los vuelos de LADE. Cuando en determinada escala se carecía de comunicaciones por VHF, se apelaba a señales convencionales poco ortodoxas donde se ponía de manifiesto el ingenio. Uno de los casos era Colonia Las Heras: cuando el avión llegaba a la vertical de la pista, si la tripulación veía **que la** escalera para ascenso y descenso de pasajeros estaba parada, era señal de que embarcaban pasajeros, caso contrario, escalera acostada en el suelo, no había pasajeros y el vuelo podía sobrevolar la **escala para** ese destino. A veces, era necesario acudir a procedimientos primarios como **este, para** facilitar la operación de la línea aérea en la inmensidad de la estepa.

Cualquier procedimiento que se utilizara para cumplir con los vuelos, era valedero, dado que la Patagonia en esa época sufría un aislamiento de grandes proporciones. La precariedad de las rutas, la ausencia de ferrocarril y las grandes distancias, unidos a la rigurosidad del clima que complicaba siempre la situación, hacían del medio aéreo el instrumento ideal e imprescindible para los **desplazamientos entre** la zona cordillerana, la meseta central y la costa. Cosa muy fácil de enunciar pero no tan sencilla de llevar a la práctica. La infraestructura aeronáutica de los años sesenta era muy distinta a la actual. Las radioayudas prácticamente no existían y las más precisas consistían en algunos radiofaros y radiobalizas, utilizándose frecuentemente como apoyo las radioemisoras de las distintas ciudades. Afortunadamente, en esa misma década se comenzó con la instalación de equipos VOR e ILS, siendo los primeros instalados en Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Bariloche.

Tampoco faltaron los hechos macabros en la vida del DC-3. En un vuelo de la precordillera viajaban dos mujeres juntas: una mujer grande y otra joven que parecía ser la hija. En un momento **dado**, la joven se levanta y se dirige al baño al fondo del avión. Pasaron varios minutos y el Comisario, preocupado por si a la mujer le pasaba algo, golpeó la puerta del baño y le preguntó si estaba bien.

– Si, gracias – dijo ella – pero por favor llámela a mi mamá.

El comisario hizo lo que ella le pidió. Sin embargo, le llamó la atención ver unas gotas de sangre que estaban justo al borde de la puerta por lo que continuó observando los movimientos de las dos mujeres. Cuando estas abandonaron el baño, la joven estaba muy pálida y demacrada. “Una descompostura, seguramente”, pensó él.

Se ubicaron en sus asientos y el vuelo aterrizó al poco tiempo en Río Gallegos. Todos los pasajeros bajaron y nadie se preocupó más por las mujeres que habían llegado ya, a su destino.

La sorpresa fue para el personal que limpiaba los baños. En el DC-3, los baños eran unos receptáculos con el fondo metálico en forma similar a la de un embudo. Este recipiente contenía un líquido químico de color azulado, disolvente, que se cambiaba al final del último vuelo del día, cuando se reponía el líquido. Al pretender extraer el líquido, quien lo intentaba tuvo cierta dificultad en hacerlo, como si el receptáculo estuviese bloqueado... y lo estaba, pero con un feto de unos cinco o seis meses de gestación metido a presión en el depósito, producto del parto de la mujer joven que estaba en el baño. Aparentemente, ninguna de las dos mujeres tuvo dudas de lo que querían hacer, cometiendo aquel acto criminal, que dejó sin poder comer ni dormir por un par de días a quienes hicieron semejante descubrimiento. Se hizo la denuncia a la policía, pero jamás se supo nada más de ellas. El comandante de ese vuelo tan particular, fue el entonces comandante Muñoz, aquel que años después, volando en una empresa carguera, se extraviara en un vuelo cruzando la cordillera hacia Chile sin que nunca se encontrara el avión.

Finalmente, después de haber volado más de cincuenta horas y haberme familiarizado con el avión, fui programado para mi primera posta en un vuelo de LADE. Esta situación la asumí con enorme satisfacción, ya que para mi, revistar en el Grupo I de Transporte y no volar en las postas de LADE, era casi, casi, como no estar en el Grupo. Fue un vuelo atípico y que me vino muy bien, por cuanto después de llegar a Comodoro Rivadavia como servicio STAM (Servicios de Transporte Aéreo Militares), al día siguiente despegamos como LADE 180 por la precordillera, pero por razones de programación técnica del avión que estaba en la isla, en vez de regresar al día siguiente de nuevo por la precordillera como estaba programado, continuamos hasta Ushuaia, de manera que en mi primera posta volé “la precordillera” y “la isla”. Si mal no recuerdo, fue a fines de 1966 ó comienzos de 1967, y el comandante era el entonces Capitán Jorge Benavente, no puedo recordar al mecánico pero sí al radiooperador, suboficial Juan Carlos Rivero y al Comisario de a bordo, señor Ricardo Abelleyro.

Para mí todo era nuevo en la Patagonia, de tal manera que todos mis sentidos se vieron desbordados de sensaciones y de vivencias no experimentadas anteriormente. Desde el momento en que despegamos de Comodoro Rivadavia con rumbo a Perito Moreno, me di cuenta que ante mí se abría lo desconocido, y me propuse absorber todas las experiencias nuevas que me pudieran ofrecer los vuelos en la Patagonia, con una ansiedad como si esa fuera, en vez de la primera, la última posta de mi vida. Así, en esos días conocí lo que era la meseta patagónica, una vasta extensión entre el mar y la precordillera, que abarca la parte sur de la provincia de Río Negro, toda la de Chubut y toda Santa Cruz, jalonada por algunas estancias y unos pocos pueblos en los cuales íbamos a aterrizar en el vuelo de ese día, como Perito Moreno, Gobernador Gregores, Lago Argentino, Río Turbio y, como gran ciudad, Río Gallegos.

Soporté por primera vez la casi permanente turbulencia sobre el cañadón del Río Pinturas, cerca de las cuevas donde se encuentran las pinturas rupestres más famosas del país. Pude observar de cerca las peligrosas nubes lenticulares, no tan peligrosas en sí mismas sino por las condiciones de turbulencia siempre asociadas a su entorno, dado que normalmente se originan en una onda de montaña. Se me encogió un tanto el espíritu al sobrevolar la tremenda soledad y aislamiento en que vivían los habitantes de Gobernador Gregores, prácticamente en el centro de la provincia de Santa Cruz y cercana al lago Cardiel, pero hasta esa misma soledad resultaba magnífica e imponente al observarla desde el aire. El suelo luce de un color que abarca toda la gama de los marrones y terracotas, salpicado de vez en cuando por una suerte de oasis verde oscuro, pertenecientes a cascos de estancias o a puestos, a veces con techos de chapa colorados y rodeados de corrales blancos, que ponen una pizca de color en la monotonía del paisaje. En las elevaciones, la nieve colabora con su toque de blancura, y en algunas partes, hasta las más bajas donde el sol casi no da en todo el día, la nieve parece haber sido espolvoreada por una gran mano, cual si fuera azúcar impalpable.

Me encontré mano a mano con el glaciar Perito Moreno, una maravilla natural que puede hasta quitar el aliento con sólo observarlo. Divisé por primera vez los témpanos a la deriva en la superficie por momentos azul oscura, por momentos gris del lago, dependiendo el color del ángulo

de la luz solar, contrastando con la blancura con toques de celeste, casi transparente de aquellos. Después de un pernocte en Río Gallegos por primera vez en mi vida crucé el Estrecho de Magallanes, y caí en la cuenta que, por esas cosas raras de la geopolítica, para ir por tierra desde una provincia argentina a otra provincia también argentina, hay que cruzar por territorio chileno y en una balsa chilena. Hasta el día de hoy se mantiene esta situación dependiendo el cruce por la primera angostura, que es donde se encuentra la balsa, de la voluntad de los chilenos.

Luego, Río Grande, con su “pista-chiquero” como le decíamos por el barro que normalmente tenía, más aún en época de lluvias, hasta que por fin, sobrevolamos el lago Fagnano, situado allá donde la cordillera se tuerce hacia el este y se hunde en el Atlántico. Entonces se presentó ante mí uno de los espectáculos más grande que puede observar un aviador: la llegada a Ushuaia, a la que me referiré más adelante. Durante los días que duró la posta, por ser la primera, también tuve que soportar algunas bromas y cargadas del resto de los tripulantes que sería muy largo de relatar, pero aguanté a pie firme, y posteriormente tuve suficiente tiempo para tomarme mi revancha...

Lo cierto es que LADE, a partir de hacerse cargo de los vuelos regulares con el DC-3 y un par de años después con el Twin Otter, instaló definitivamente la cultura del transporte aéreo en la Patagonia. Este se volvió en poco menos que imprescindible y no hubo poblador ni turista que debiera movilizarse que no lo hiciera por LADE. De esta forma se contribuyó a la integración, fundamentalmente de la meseta patagónica y la isla de Tierra del Fuego con las ciudades del litoral atlántico que estaban servidas por las líneas troncales, en ese momento operadas únicamente por *Aerolíneas Argentinas*, que acababa de incorporar sus Boeing 737-200, y por *Austral Líneas Aéreas* con sus BAC-111 en reemplazo del Douglas DC-6, empresa que continuó operando por un tiempo más con los YS-11.

LOGOTIPO O QUITAR

El material de vuelo de LADE, si bien era correctamente mantenido en el Grupo Técnico de la I Brigada, sufría mucho desgaste por el estado de las pistas, la adversidad del clima y la duración de los vuelos fuera de su base, por lo cual no era posible un mejor mantenimiento de primera línea. Debido a esto, la duración de las postas se fue volviendo muy irregular, siendo necesario a veces, como ya he comentado, efectuar relevos de tripulaciones en forma anticipada para no entorpecer su actividad en los respectivos destinos, o reemplazar un avión antes de lo previsto para tareas de mantenimiento. Además, el vuelo de traslado del avión desde Palomar hasta Comodoro Rivadavia insumía unas siete horas de vuelo, y siete más cuando el avión regresaba, eran catorce horas aproximadamente que, si bien se cumplían como servicio STAM, no podían ser aplicadas a la tarea específica: los vuelos de LADE.

Un componente técnico, pues, se había sumado a las consideraciones efectuadas anteriormente con respecto a la programación de vuelos de posta con los pilotos adscriptos, es decir, a los que no pertenecían a la I Brigada Aérea. Este componente técnico era lógico: el problema se daba cuando un avión tenía una novedad que, si bien no era privativa de vuelo, merecía ser solucionada cuanto antes para evitar un agravamiento de dicha novedad, y así poder continuar la posta. En estos casos, por falta de apoyo técnico en la zona, no había más remedio que llevarlo a Palomar y reemplazarlo por otro avión, lo cual afectaba no sólo la programación de los vuelos sino la planificación del mantenimiento de los aviones.

Todo esto motivó a los directivos de LADE y de la Fuerza Aérea, después de algo más de un año y medio de operación, a pensar en una solución definitiva que superara estos inconvenientes.

Surgió claramente que lo mejor sería basar las aeronaves, tripulaciones y personal de mantenimiento en Comodoro Rivadavia, con la única misión de realizar los vuelos de LADE. También pudo apreciarse que, a esta altura de la vida de los DC-3, sería no sólo conveniente sino que ya se consideraba necesario, el reemplazo de ellos por otro tipo de aeronave moderna, con

motores turbohélice, equipada con radar, buenos equipos antihielo, instrumental actualizado, y que fuera de gran rusticidad y de operación sencilla.

A partir de ese momento comenzó la evaluación de algunas aeronaves por parte de una comisión especialmente constituida, para determinar cual sería el avión más conveniente para la operación permanente en la Patagonia, de acuerdo a ciertos requerimientos. Después de un tiempo de trabajar y evaluar distintas alternativas (en forma teórica solamente), se optó por el *De Havilland DH-C6 Twinn Otter serie 200*, fabricado por la *De Havilland Aircraft of Canada*.

La otra alternativa analizada fue el NORD 262, un avión francés, con cabina presurizada y con tren retráctil, equipado con los mismos motores del Guaraní, cuya performance era superior al Twin Otter y también una mayor capacidad de asientos, pero pesaron más la robustez, confiabilidad en los sistemas y la sencillez en la operación de este último.

Puede decirse que aquella decisión tomada por la Fuerza Aérea a través de LADE, fue trascendental para las operaciones de transporte de la Fuerza y el puntapié inicial para el desarrollo y el crecimiento de LADE en las siguientes dos décadas, al decidir basar en Comodoro Rivadavia un escuadrón aéreo, el primero en la Patagonia, con la única y exclusiva misión de realizar los vuelos regulares y no regulares programados por LADE, uniendo las escalas existentes en ese momento. Esto motivó la necesidad de la selección de pilotos y mecánicos, la instrucción de los mismos en el avión Twin Otter, prever viviendas para estos y sus familias, prever también la infraestructura para los nuevos aviones, el equipamiento de las viviendas, etc., todo lo cual exigía un gran esfuerzo de organización, que se lanzó con gran entusiasmo del personal involucrado.

La Fuerza Aérea asumió con total seriedad y responsabilidad el hecho de que era necesario un cambio radical para cumplir esta tarea con éxito. Fue necesario montar una organización moderna, con aeronaves nuevas, con un nuevo concepto de operación y una red de comunicaciones eficiente y práctica, cuya implementación debió hacerse en muy poco tiempo y su desarrollo finalizado prácticamente durante el primer año de operación del Twin Otter.

Es conveniente, también, efectuar algunos comentarios del entorno humano y social, con el cual debieron interactuar y relacionarse los tripulantes al comenzar la tarea de LADE en la Patagonia. Si bien al comienzo todo era novedad, con el correr del tiempo y de las postas, puede decirse que, independiente del avión que en determinado momento se tripulaba, la vida de los pilotos no sufría grandes cambios en el aspecto cotidiano y social. Fuimos también trabando relaciones, y en algunos casos amistades con algunas de las personas que frecuentábamos. En mi caso he querido recordar a quienes fui conociendo en mis vuelos, que con su buen trato, don de gentes y amabilidad, supieron brindarme su amistad y hacerme más llevaderas mis estadías en la isla. Hablo en forma personal, pero me animo a decir que es el sentimiento común de todos los tripulantes que alguna vez pasaron por estas latitudes.

La Isla Grande de Tierra del Fuego

La Tierra del Fuego, poblada de misterios y de leyendas desde siempre, era realmente, como toda la Patagonia, pero este un caso más especial, un gran banco de pruebas para pilotos. Si uno superaba los desafíos del clima y la geografía, era muy posible que no encontrara problemas al volar en cualquier otro escenario. A estos elementos se sumaba la precariedad de la infraestructura aeronáutica de la región, agregando un factor más a superar.

La pista de Río Grande, como ya se dijo en otro párrafo, era una de las peores, debido al clima muy lluvioso y con frecuentes nevadas, que convertían su superficie en un barrial, difícil para operar, empeoradas las condiciones por los frecuentes vientos cruzados de gran intensidad.

Para estos últimos casos, cuando el viento cruzado en Río Grande excedía las limitaciones de operación de los aviones, se disponía de otra pista bastante precaria pero de orientación casi norte-sur, denominada a veces *Cabo Domingo* por el lugar donde estaba instalada, y a veces

conocida también como *La Tennessee*, ya que había sido construida por esa empresa petrolera para operaciones aéreas propias. Tenía unas pequeñas instalaciones, también de madera, como para defender a quienes estuvieran en ese lugar de las inclemencias del tiempo, nada más. No obstante, las condiciones del suelo eran similares a las de Río Grande y se utilizaba únicamente por razones de fuerza mayor, cuando el viento era muy fuerte y cruzado para la otra **pista**, lo cual en realidad era **una operación** que siempre se trataba de evitar.

Pero sucedía que en Río Grande había en esa época un despachante operativo perteneciente a *Aerolíneas Argentinas*, popularmente conocido como el “Ruso Vukasovich”, o simplemente “el Vuka”, que era especialista en “enderezar” el viento. Me explico mejor: cuando en Río Grande el viento, ya desde la mañana, estaba fuerte y cruzado a la pista, este buen hombre lo “enderezaba” y lo ponía dentro de norma, a efectos de **pasar información** aceptable a LADE, ya fuera a la escala de Ushuaia o de Río Gallegos. Una vez que el vuelo había despegado hacia Río Grande, comenzaba a emitir avisos al avión manifestando que el viento “se estaba cruzando de a poco” hasta terminar a 90° grados de la pista cuando el vuelo estaba llegando, en realidad, tal como había estado desde la mañana. Era muy difícil que, en estas circunstancias, el comandante del vuelo decidiera regresar al punto de partida u omitir la escala, y entonces se solicitaba operar en *Cabo Domingo*, tal cual era el objetivo del *Vuka* para no tener problemas con el eventual sobrevuelo de la escala, con los pasajeros a embarcar, plantón de horas en el aeropuerto, pago de comidas etc.

En estas ocasiones, él ya tenía preparado un vehículo adecuado para el traslado de personal y pasajeros, una camioneta con elementos de rampa y lo necesario para la atención al vuelo que por “fuerza mayor” iba a operar en *Cabo Domingo*. Había algunos tripulantes que se molestaban con esta maniobra del *Ruso*, no les gustaba mucho, pero en realidad la **pista**, en cuanto a su superficie, estaba en similares condiciones a la de Río Grande, y en caso de viento norte no había dudas que la aventajaba. El *Vuka*, en realidad, era un gran tipo, medio cascarrabias pero un gran tipo. De todas maneras, con esta maniobra, no hacía más que ahorrar dinero a LADE, evitando almuerzos, traslados de pasajeros y eventuales pernóctes de los mismos.

Río Grande en invierno solía ser afectado por nieblas muy densas por períodos prolongados de tiempo, y en las épocas en que las radioayudas eran sólo un faro y una baliza, el personal del aeropuerto en esos días en que se veía poco y nada, apelaba a una solución insólita pero no por eso menos efectiva: encendía una gran fogata aproximadamente a una milla de la cabecera 27. El fuego era de gran ayuda para la aproximación, al igual **que un** criadero de cerdos en el eje longitudinal de la pista y cerca de la cabecera que también, créase o no, el olor que se desprendía ingresaba a la cabina del DC-3, nada hermética por **cierto, servía** de referencia y en base a esa referencia uno suponía estar próximo a la “vertical del chiquero”, o por lo menos, en el entorno cercano a la cabecera.

La pista de *Cabo Domingo* mencionada anteriormente, estaba cercana al accidente geográfico del mismo nombre en el que se erigía un acantilado de proporciones considerables que dominaba un sector de la playa. Me impresionó realmente al enterarme que, según cuenta la historia, el escritor Jose M. Borrero en “**La Patagonia trágica**”, entre otros, en un momento dado, estancieros, aventureros con intereses en las tierras de la región ocupadas por los indígenas, junto a buscadores de oro y otras especies que deambulaban por la Patagonia, organizaron un banquete para los indios. Al parecer, el pretexto fue festejar el hecho de haber pactado con ellos la entrega de “guanacos blancos” como le llamaban a las **ovejas**, a cambio de que dejaran tranquilos a los rebaños que pastaban en los campos. Se hicieron asados sacrificando vacas y ovejas, y se les proveyó de bebidas alcohólicas, como ron y **whisky** en abundancia, lo que motivó un gran jolgorio, una opípara comilona y una fenomenal borrachera entre los participantes. Una vez logrado esto, desde lo alto del acantilado los anfitriones abrieron fuego a discreción terminando con sus invitados. Según se dice, quedaron más de cuatrocientos cadáveres esparcidos por la playa. Esto fue conocido como “la matanza de Cabo Domingo”. Sin embargo, en otras publicaciones se habla de “supuestas matanzas de indios” polemizando con otros textos al respecto con lo cual ha quedado dudas acerca de si estos

acontecimientos sucedieron tal cual, son exagerados o simplemente leyendas... Hay antiguos pobladores que niegan estos sucesos, y atribuyen la mortandad de indios en ese lugar a la ingestión de pescado en descomposición en las **costas**, como explicación de los esqueletos y huesos humanos, que sí existieron en el lugar por un tiempo.

Ushuaia requería de gran cuidado para la operación, dado que su geografía y su microclima, convertían cada aproximación en una maniobra distinta, ya que únicamente podía operarse en condiciones visuales, careciendo de procedimiento por instrumentos. Las tripulaciones llegaron a diseñar un procedimiento basado en su radiofaro apoyado por la emisora de la ciudad, pero, aparte de ofrecer poca o ninguna precisión, no estaba aprobado por la autoridad aeronáutica.

Sin duda, un factor decisivo tuvo mucho que ver con la factibilidad de la operación de LADE en Ushuaia. Existía un hombre llamado Jorge Vrsalovich, un verdadero pionero de la actividad aeronáutica en la Tierra del Fuego, quien era piloto y ostentó los cargos de Director Provincial de Aviación de Tierra del Fuego, Presidente del Aeroclub Ushuaia, Despachante Operativo de Aerolíneas Argentinas y posteriormente de LADE, además de ser un gran radio aficionado. Jorge tenía, además del cabal conocimiento de la geografía y del micro clima de la **isla**, el don especial de poder describir los paisajes con precisión fotográfica. Entonces, en esos días en que la meteorología estaba muy complicada para entrar a Ushuaia, él se hacía cargo del micrófono de su propio equipo de radio, y asesoraba a las tripulaciones en cuanto a las posibilidades de descenso y aproximación. Escuchar su voz pausada y calma describiendo el estado del tiempo en el entorno de Ushuaia, el Canal de Beagle y todo cuanto abarcaba su vista, nos daba una gran seguridad para la operación, ya que nos parecía estar viendo los claros que él mencionaba, así como los chubascos que se avecinaban, la visibilidad hacia la isla Navarino y la boca del canal, el monte Susana y todos los puntos que nos eran tan familiares. **Esto facilitaba** enormemente las maniobras de descenso y aproximación hasta quedar en condiciones visuales, debajo de las nubes, tal cual él las había pintado.

En estas situaciones era inevitable sentir la aceleración de mis pulsaciones y la sequedad en mi garganta en el lapso de tiempo durante el cual, el avión comenzaba a sacudirse tragado por las nubes color gris oscuro, sabiendo lo que teníamos debajo o, mejor dicho, no sabiendo lo que teníamos debajo. Con la cabeza pegada al parabrisas, cuando venía sentado a la derecha, con los ojos abiertos tanto como me lo permitían los párpados, parecía querer taladrar con la mirada los ramalazos de nubes, con lluvia o nieve, hasta por fin ver una porción grande de suelo y ubicarme, generalmente sobre el Beagle...

En cuanto a Jorge, había nacido en Ushuaia el 8 de octubre de 1928. Pasó toda una vida al servicio de la aviación en su querida Tierra del Fuego, y ha plasmado la historia aeronáutica en la isla, amén de sus innumerables anécdotas y experiencias en un libro titulado “Apuntes de Aviación en Ushuaia y Tierra del Fuego”, editado en los primeros años de la década del 2000.

A lo largo de la historia de la aviación de Tierra del Fuego hubo algunos accidentes mayores, amén de varios accidentes que no tuvieron consecuencias personales pero sí materiales. El día 15 de mayo de 1984 fue una fecha trágica para la aviación de Tierra del Fuego. Ese día despegó de Río Grande el Learjet 35 Matrícula LV-TDF, perteneciente a la Dirección Provincial de Tierra del Fuego, conduciendo al gobernador y autoridades del Gabinete provincial. Durante su aproximación a la pista de Ushuaia, ya muy cerca de ella, **en** medio de una copiosa nevada y **posiblemente** tratando de restablecer contacto visual perdido instantes antes, impacta contra el mar, falleciendo sus **doce** ocupantes. Su piloto, el **señor** Mario Marconcini, **veterano** de varios años de vuelo en la región y conocedor de la geografía y el clima de la **isla** como ninguno, persona sumamente querida y respetada en la **comunidad**, y que en ese momento desempeñaba el cargo **de** Director de Aeronáutica Provincial. Volaba ese día como copiloto el **señor** Rodolfo Pourrain, también con varios años de operación en la **isla**. Pourrain procedía de la aviación naval y ostentaba todo un récord: poseía la friolera de **cuatrocientos cincuenta** aterrizajes en portaaviones...

El 21 de noviembre de 1979, al aproximar por **instrumentos desde** el sur en una final larga para la pista 34, el avión Arava matrícula LV-MRX, de propiedad de YPF, desciende antes de sobrepasar el cerro de la isla Navarino, impactando en forma directa con el mismo. En este accidente fallece el entonces Presidente de YPF, señor Ramón Ondarts junto con otras autoridades de la empresa.

Una tarde, sin poder precisar la fecha, una sección de NAT-28 de la Armada efectuaba ejercicios en la zona. En un momento dado, el guía pierde contacto con el numeral el cual no contesta sus repetidos llamados, entonces aterriza en Ushuaia e informa lo sucedido. Inmediatamente se despliegan aviones para la búsqueda, debiendo suspenderse al llegar la noche. Al día siguiente muy temprano, un avión de los que efectuaba la búsqueda, ubica la aeronave desaparecida en las aguas del lago Fagnano, que por su diafanidad a esas horas de la mañana, pudo ser localizada a simple vista debajo de la superficie. En el accidente fallecieron su piloto y un acompañante.

Los dos accidentes enumerados en primer término, **forman** parte de los relatos de Vrsalovich en el libro mencionado anteriormente. El accidente del NAT-28 ocurrió estando yo de posta en Ushuaia, pero no intervinimos en la búsqueda por habérselo encontrado muy temprano en la mañana siguiente.

En esos años ya existía el hotel *Albatros*, el viejo *Albatros*, era de un diseño y una arquitectura muy particular, que lo hacía sumamente agradable, acogedor y servía de punto de reunión social para los habitantes de Ushuaia, aparte del turismo incipiente. El comedor y el lobby, completamente vidriados desde el suelo hasta el techo, con un enorme frente hacia el Canal de Beagle, su estructura de madera y piedra, con cortinados pesados en las aberturas sumado a los pisos de madera tarugados, daban una sensación de calidez y tibieza difícil de describir. La música, siempre suave y adecuada al entorno, invitaba a escucharla saboreando algunos de los tragos que se servían en la barra. No había, prácticamente, un lugar parecido en toda Ushuaia donde se pudiera reunir la gente, especialmente **las personas más conocidas y representativas** del pueblo, digo pueblo porque en esos años la ciudad llegaba escasamente a los tres mil habitantes estables.

Eran habitués del lugar algunos integrantes de la familia Bronzovic, prácticamente un clan formado por inmigrantes nacidos en la isla de Brach, Dalmacia, República de Croacia. Este “clan”, fue producto de dos hermanas casadas con dos hermanos. En principio, uno de ellos trabajó en la estancia Wulaia. Cerca de allí, en un lugar llamado Lehuaia, los misioneros criaron las primeras ovejas, después hubo un asentamiento chileno y estos denominaron al lugar Puerto Navarino, que daría su nombre después a la isla, opuesta a la costa donde está situada Ushuaia. Posteriormente se dedicaron a la industria maderera, siendo su hijo Andrés quien en 1948 fundó un aserradero que en principio estaba localizado en un lugar llamado Río Tristen, aproximadamente entre Las Cotorras y el Cerro Castor, siendo luego trasladado a su definitivo emplazamiento de Lago Escondido entre los años 1959 y 1960.

Los Bronzovich se instalaron definitivamente en la casa situada en la calle San Martín esquina Piedrabuena, casa que hasta hoy existe. Se trataba **de gente** buenísima y eran grandes amigos en general de los tripulantes de LADE. Uno de ellos, Juan Gerónimo, fue integrante de mi promoción de la Escuela de Aviación Militar, habiendo pedido la baja con el grado **de primer teniente**, volando después como piloto en una línea aérea en los Estados Unidos por algunos años, radicándose después en Río Gallegos, **lugar donde** reside actualmente. También concurrían dueños de negocios importadores, como Charles y su sobrino Dary, dueño de *Monsieur Charles Importación*, la gente del *Globo Naranja*, de la casa *Amsel* y varios propietarios de otros negocios, así como funcionarios del Poder Judicial, del Gobierno de la **Provincia en general y** personal de la Armada destacados en las bases de la isla. Solían aparecer a veces, algunos personajes de empresas temporarias, generalmente constructoras, que llegaban al *Albatros* después de un breve pasaje por los dos o tres locales de diversión, locales en los que abundaban las botellas llenas y las mujeres vacías...

En esa época hubo una persona que construyó, no sin sacrificio, un hotel que llegó a ser muy importante en ese tiempo. Ubicado en la parte alta de Ushuaia, prácticamente en donde entonces terminaba el pueblo, con una gran vista hacia el Beagle y su nombre era “Antártida Hotel”, ya que su dueño tenía varias campañas antárticas, siendo fanático de esa región. El artífice de este emprendimiento fue Gustavo Giró, mayor retirado del Ejército, quien junto con su esposa Puchi y su familia se abocaron a llevar adelante su proyecto, como se dice comúnmente “a pulmón”, y lo consiguieron. Gustavo, con el grado de capitán, formó **parte de** la expedición al polo sur en el año 1965, al mando del entonces coronel Leal, **quienes finalmente** arribaron el día 10 de diciembre de ese año, culminando así lo que se dio en llamar “Operación 90”.

También Gustavo creó el complejo de *Tierra Mayor*, camino al lago Fagnano, donde llevaron las primeras motos de nieve de Ushuaia, y desarrollaron actividades **con trineos** y esquí de **fondo**. **Para** orgullo y satisfacción de su familia, la cual actualmente está a cargo del complejo, este lugar es hoy un verdadero icono en el turismo de Tierra del Fuego, donde los visitantes se solazan con las motos de nieve, los trineos tirados por perros, experiencias andinas, esquí de fondo, amén de poder disfrutar de la variada cocina fueguina en su cálido **restaurante**.

No puedo dejar de mencionar a una persona muy cercana a las tripulaciones: don Pedro Brizuela, un riojano casado con una puntana, afincado desde 1960 en la isla. Don Pedro **era** quien nos trasladaba desde el aeropuerto al hotel y desde el hotel al aeropuerto. Sin embargo, **nos llevó más de una vez** a todos los lugares posibles de conocer en Ushuaia, con la mejor voluntad y disposición. Tenía tres hijos: Roberto, Marta y Marcela, **aunque** no puedo precisar si en ese orden, siendo Roberto quien, las pocas veces que él no podía, solía efectuar nuestros traslados en el Ford Falcon de su padre, fanático de la marca. Años después, Marcela se casó con “Cachito” Muriel, fueguino, actual comandante de Airbus 340 en *Aerolíneas Argentinas*. Don Pedro falleció el cinco de octubre de 2006, a los 85 años de edad, dejándonos como recuerdo su hablar tranquilo y su gran simpatía.

Quienes conocen la Tierra del Fuego estarán de acuerdo conmigo que es prácticamente imposible sustraerse a sus encantos y a su magnetismo tan particular. El paisaje es de una belleza impresionante y a veces intimidada a quien llega por primera vez. El arribo a Ushuaia por aire es un espectáculo único, pero siempre distinto a pesar de ser la misma geografía. La nieve permanente en la cordillera norte, sobre los picos del **monte Olivia** con su conocida “ventanita”, el cerro Cinco Hermanos y el **monte Alvear**. La mencionada “ventanita” del monte Olivia, es una abertura en la misma cima del monte, del tamaño de una persona aproximadamente, que se ve a simple vista cuando se vuela cerca del monte y con rumbo hacia el **canal**. El cerro **Cinco Hermanos** toma su nombre de los cinco picos que forman su cima. Aludiendo a este nombre y a las dificultades que había anteriormente para la entrada a Ushuaia con mal tiempo, en la época del DC-3 se bromeaba que en cualquier momento este cerro cambiaría su nombre por el de “cinco hermanos y un DC-3”... humor negro que le dicen.

También los hielos de los glaciares de los cuales el Martial es el más importante, las lengas, que durante el otoño se tornan rojas, las aguas del Beagle, a veces revueltas por el viento y a veces tan calmas que la superficie del canal llega a parecer un espejo, junto con los chubascos frecuentes que avanzan desde el oeste cubriendo el monte Susana y la **isla Navarino**, se suman a las variables con las que puede encontrarse el visitante al mirar por las ventanillas del avión. Al mismo tiempo, el paisaje va cambiando constantemente según el avión desciende, revelando otros escenarios increíbles a medida que recorre las laderas de la cordillera o sobrevuela el canal, hasta llegar al aterrizaje.

A veces, cuando Ushuaia se encontraba completamente cubierta por las nubes, pero con un techo no menor a cuatrocientos metros, nos aventurábamos a entrar por la boca del Beagle, desde la isla de los Estados para mantener las condiciones visuales y entonces el paisaje era realmente distinto, igualmente hermoso, pero preocupante para los tripulantes. Si bien la boca del canal es ancha, al salir del estrecho de Le Maire, había que virar a la derecha dejando a la izquierda las

famosas y polémicas islas Nueva y Lenox. El Beagle comienza a angostarse bastante a la altura de Puerto Harberton, y después hay que sortear un islote que estrecha el canal en ese punto. A partir de Puerto Remolino, el canal comienza a ensancharse nuevamente, en forma parecida a un embudo, hasta la parte más ancha, que es donde el Beagle mete su líquida lengua en la tierra, formando la bahía de Ushuaia. Recreábamos, de alguna manera, las entradas de la fragata Beagle por el canal al que finalmente dio su nombre, la cual estaba al mando del capitán Robert Fitz Roy. En este viaje, que al final se prolongaría por cinco años, el capitán había incluido en la expedición al naturalista, que después se haría famoso, Charles Darwin.

La toponimia de Tierra del Fuego y de la Patagonia en general, se ha encargado de recordar aquellos personajes que, a lo largo de toda su vida exploraron aquel laberinto acuático que es el sur de la isla, instalando misiones y catequizando indígenas, la mayoría de las veces, a costa de sus propias vidas. Desde el ya nombrado Robert Fitz Roy, inmortalizado en un cerro con su nombre, cuyo buque hidrográfico Beagle diera el nombre al canal, recuerdan a otros navegantes y misioneros, el estrecho de Le Maire, el glaciar Martial, el estrecho de Magallanes, los lagos Fagnano y Musters, la localidad de Luis Piedrabuena y tantos otros lugares de la isla y la Patagonia.

En tanto que otros **hombres** que también hicieron mucho por la Patagonia, **como el comodoro** Lasserre, **Tomás** Bridges, Ramón Lista, Luis Piedrabuena y otros, tienen calles con sus nombres en las ciudades de Ushuaia y Río **Grande**.

La visibilidad, cuando nos aventurábamos por el canal, era muy reducida y generalmente se volaba entre una suave nevada que tornaba borrosos los contornos de **ambas costas**. Había que volar sobre el agua y rogar que la visibilidad se mantuviera hasta divisar, al fondo, entre la precipitación, la bahía de **Ushuaia y ubicar** la pista, en estos casos con las luces encendidas. **Por** supuesto que para este tipo de operaciones contábamos con la inestimable e imprescindible colaboración del ya mencionado Jorge Vrsalovich; **sin él** esto hubiera sido imposible. Pero en aquellos días en que Ushuaia se encontraba realmente cubierta, sin visibilidad ni resquicios para entrar y con abundante precipitación de agua o nieve, no quedaba más remedio que volver a Río Grande a esperar una eventual mejora de las condiciones meteorológicas en Ushuaia.

También la época del año pone sus diferentes pinceladas en Ushuaia. Durante el invierno la noche ocupa la mayor parte de las **veinticuatro** horas. El amanecer, alrededor de las nueve y media o diez de la mañana, acota la luz diurna junto con la puesta del sol entre las cuatro y media y cinco de la **tarde. Fuera** de esas horas la oscuridad rápidamente se torna total, generalmente magnificada por la nubosidad casi permanente. La nieve, el viento y algunos reflejos de luces sobre el Beagle dotan al entorno de un aspecto fantasmal. En el verano la cosa es al revés, casi no hay noche cerrada. Amanece muy temprano y el sol se pone después de las diez y media de la noche. No obstante, describe un arco apenas por debajo del horizonte, manteniendo en el ambiente una tenue luminosidad durante las horas en que está oculto, por lo **cual la** noche llega a ser sólo una penumbra. Por supuesto que estas condiciones extremas se dan en los meses de junio y julio, en invierno, y en diciembre y enero en verano. **El** resto del año la duración del día y la noche es una transición lenta y gradual entre estas dos situaciones.

Y así, entre largas noches con días cortos, y largos días con noches cortas, transcurrían mis postas en Ushuaia. Las visiones de la Tierra del Fuego desde el aire, y también metido entre sus montañas y bosques, han quedado grabadas profundamente en mi memoria y mi espíritu.

Recuerdo la primera vez que llegué hasta el lago Roca cuyas aguas se comparten con Chile, en Lapataia, al fondo del Parque Nacional Tierra del Fuego. Al bajar del vehículo que me transportaba, tuve la sensación de haberme quedado sordo de repente, tal era el silencio del entorno. Sólo las pequeñas olas que lamían acompasadamente la playa de ripio del lago, originaban el único sonido que alteraba el imponente silencio... era posible escuchar una conversación a cientos de metros. Al frente, en el lago, **la Isla de Los conejos**, llamada así por la increíble cantidad de conejos que la habitaban. Este espectáculo podía observarse también desde la acogedora hostería *Alakush*, cuyo comedor estaba situado con vista al lago y tenía un gran hogar de piedras en forma

circular, donde permanentemente ardían abundantes leños creando un ambiente sumamente agradable y cálido que invitaba, por qué no, a meditar aislado del mundo o a las confidencias. Lamentablemente, esta hermosa hostería, de una arquitectura muy similar a la hostería *Kaikén*, se incendió tal como el hotel *Albatros*, por causas desconocidas al menos para mí, y no volvió a ser reconstruida.

Personalmente, estuve en todos los lugares interesantes de la isla, facilitado esto por la innumerable cantidad de postas efectuadas a lo largo de tantos años. Tierra mayor, el Parque Nacional, el lago Fagnano, y el camino por tierra hasta Río Grande, que pasa por el pintoresco paraje de Las Cotorras, Rancho Hambre, el famoso Paso Garibaldi y posteriormente la hostería *Kaikén*, y lago Escondido, cerca de cuya cabecera se encuentra el aserradero de los Bronzovich, fueron recorridos por mí con el transcurrir del tiempo. El río Pipo y su famoso parador, el “bosque de los escarbadientes”, el río Olivia, a los pies del monte del mismo nombre y al costado del arroyo, donde estaba en esos años el local *La Mosca Loca*, muy concurrido sobre todo los fines de semanas por habitantes locales y turistas.

También, a veces, durante los meses de verano, concurría a cenar o a tomar algún trago a bordo de los cruceros de la Línea “C” o *Ybarra*, que atracaban frecuentemente en el puerto de Ushuaia, acompañado de un amigo, el práctico del Canal de Beagle Eloy González, con el cual hice una gran amistad, ya fallecido. Todo un personaje, un verdadero “Lobo de Mar”, Eloy fue capitán de ultramar de la Marina Mercante y durante muchos años viajó por todo el mundo. Hombre de una vasta cultura general, poseedor de un humor ácido y de conversación sumamente interesante y agradable, con el cual nos solíamos quedar charlando en el hotel *Albatros* hasta altas horas de la noche. Él, junto con otros tres prácticos formaba un equipo que efectuaba postas de un mes cada uno en Ushuaia para cumplir las tareas de recorrer el canal y atracar los grandes buques de los cruceros en el puerto. Un buque visitante asiduo a la Bahía de Ushuaia era el buque oceanográfico *Hero*, dedicado gran parte del tiempo a sus tareas de investigación. Cada vez que un buque con turistas atracaba en Ushuaia, se producía una pequeña, o no tan pequeña, explosión demográfica, ya que los pasajeros descendían a tierra durante el día, e invadían los negocios y lugares turísticos cercanos. A la noche regresaban al buque donde pernoctaban, ya que ese era su alojamiento.

Las fiestas de fin de año eran especiales para las tripulaciones en Ushuaia, ya que LADE autorizaba a los tripulantes que debían pasar las postas de Navidad y Año Nuevo en la isla o en Bariloche, a llevar a sus familiares directos durante la semana, de manera que casi siempre sobraban candidatos a la hora de la programación de los vuelos en esa época. Los días 25 de diciembre, la familia Bronzovich y allegados celebraban la tradicional fecha con un asado en Ensenada, un lugar a orillas del Beagle con una magnífica vista a la Isla Redonda, al cual estaban siempre invitados los tripulantes de LADE y sus familiares. Los días tan largos contribuían a que tales reuniones se extendieran varias horas aprovechando la luz solar que duraba casi hasta medianoche. Yo personalmente, con mi familia, pasé un año nuevo en Río Grande, una navidad y dos años nuevos en Ushuaia y un par de veces en Bariloche.

Ciertamente, recorriendo estos paisajes de cuento de hadas y si uno mira con los ojos y la imaginación del niño que, quiérase o no, llevamos dentro, puede llegar a encontrarse con Heidi y su perro San Bernardo, con Bambi y su mamá Falina o con el conejo Tambor en algún recodo del camino, en un faldeo con medio metro de nieve o en la profundidad del bosque, entre las lenguas rojas. Y tal vez, todavía con un poco más de imaginación, ver elevarse hacia el cielo el clásico trineo tirado por renos y conducido por un risueño y panzón Papá Noel, en una noche navideña...

Pero no todo es belleza ni encanto en Ushuaia. Hay un lugar que tiene una triste historia, un lugar fundado por los hombres para desagracia de otros hombres: la cárcel de reincidentes. Esta fue creada en el año 1911 por un decreto que fusionó el presidio militar existente con la cárcel de Ushuaia. En un principio el presidio militar funcionó en la isla de los Estados, separada de la isla de Tierra del Fuego por el Estrecho de Le Maire, primero en San Juan de Salvamento y luego en Puerto Cook, donde arribaron en enero de 1896 el primer grupo de penados a bordo del buque “1°

de Mayo”. Así **tuvo su inicio**, habilitada provisoriamente en casas de madera y chapa, hasta que fue trasladada a Ushuaia por razones humanitarias. El lugar elegido para su instalación fue Puerto Golondrina, al oeste de la ciudad.

A esta cárcel fueron enviados delincuentes que tenían en su haber graves delitos, muchos de ellos condenados a cadena perpetua o de larga duración. Un preso famoso fue Cayetano Santos Godino, conocido como el “petiso orejudo”, individuo de verdadera mala entraña, que comenzó su carrera delictiva a los siete años, siendo considerado como el primer asesino serial argentino. De su vida de recluso poco se sabe, pero hay una anécdota, según la cual en el año 1933 detonó la furia de los presos porque mató al gato mascota del penal, arrojándolo al fuego junto con los leños. Le pegaron tanto que tardó veinte días en salir del hospital. Las circunstancias de su muerte, ocurrida en Ushuaia el 15 de noviembre de 1944, siguen en una nebulosa. Supuestamente fue causada por una hemorragia interna originada por un proceso gastroduodenal, pero se sabe que había sido maltratado frecuentemente. Sobrellevó los largos años de prisión sin amigos, sin visitas y sin cartas. Murió sin manifestar remordimientos.

Recorriendo la prisión, convertida en museo, el visitante no puede dejar de sentir un escalofrío al pensar que seres humanos estaban alojados entre sus muros por años, esperando sólo aquella libertad que puede conceder la muerte. Se pueden observar los lúgubres corredores, ubicados superpuestos en planta baja y primer piso, con celdas una a continuación de otra, bastante estrechas, algunas de las cuales alojan figuras de cera de tamaño natural de prisioneros notables, con el característico traje a rayas. Todos estos pasillos o corredores, en total **cinco, convergen** en un gran salón central por donde se efectúa el ingreso a las instalaciones del hoy museo. En cada pasillo se encuentran grandes salamandras, como único medio utilizado entonces para calentar aquel helado ambiente. **Los baños** dan realmente angustia al pensar que fueran utilizados por seres humanos. La fuga de este penal era una utopía: las gruesas paredes, el clima y la geografía, así lo garantizaban. No había posibilidad alguna de supervivencia para un fugitivo sin ayuda, librado a su suerte fuera del penal. Los presos pasaban su vida rogando poder morir dentro del presidio y no en los bosques entre el hielo y la nieve cuando cumplían con sus tareas fuera de la cárcel. Si tenemos en cuenta que el traslado del presidio militar de Puerto Cook, fue, en su oportunidad, llevado a su actual emplazamiento (el museo) por “razones humanitarias”, podemos tener entonces una idea del infierno que debe haber sido la vida en su lugar original.

El régimen aplicado se basó en el trabajo retribuido, enseñanza escolar a nivel primario y una severa disciplina. Existían treinta sectores de trabajo, algunos de los cuales estaban fuera de la prisión. Los talleres instalados atendían las necesidades de la cárcel y prestaron servicios a toda la ciudad de Ushuaia. Estos fueron **algunos tales como** la primera imprenta, electricidad, bomberos, etc. Fuera de la cárcel los penados se utilizaron para trabajos como la construcción de calles, puentes, edificios, además de la explotación de bosques. En 1910 se habilitó el tren más austral del mundo, que llegó a tener **veinticinco** kilómetros y corría al costado de la calle Maipú pasando por el campamento **monte** Susana y continuando hacia lo que hoy es el Parque Nacional. Este tren trasladaba los penados para la tala de bosques cuyas maderas se aprovechaban en distintos tipos de construcciones.

En 1947, siendo ya el Territorio Nacional una Gobernación Marítima, la Presidencia de la Nación dispuso la clausura del penal. Las instalaciones fueron transferidas al Ministerio de Marina y en ellas se instaló la Base en 1950. Anteriormente, en el año 1943 se había inaugurado un hospital en el presidio que luego fue el hospital de la Base Naval, y por mucho tiempo el único hospital de la zona. En el mismo Museo del Presidio, es decir en la ex cárcel, se encuentra el Museo Marítimo, una Galería de Arte, el Museo de Arte Marítimo y el Museo Policial y Penitenciario. Tanto estas instalaciones como el “Tren del fin del Mundo”, constituyen hoy en día una atracción turística más en Ushuaia.

La meseta central patagónica

El clima de la Patagonia es considerado uno de los más crudos y difíciles de soportar del mundo habitado. Vientos muy fuertes, grandes nevadas, formación de hielo y **severas turbulencias, conspiraban** contra la realización de los vuelos, por lo cual tanto aviones como tripulaciones debían estar en las mejores condiciones operativas y psicofísicas para poder superar las peores condiciones, tanto en vuelo como en tierra. Los pueblos de la meseta patagónica y de la precordillera, ubicados generalmente en la provincia **de Chubut** y Santa Cruz, estaban unidos por caminos de tierra y ripio, por lo cual eran siempre afectados en época invernal por lluvias y nevadas que solían tornarlos intransitables por largos períodos de tiempo, convirtiéndose el avión en un auténtico medio de supervivencia.

El último de estos pueblos, en lo que hace a su ubicación geográfica de norte a sur, es Río Turbio. Su fisonomía es totalmente distinta a la de los otros pueblos de la meseta, ya que está ubicado muy cerca de la línea que marca la divisoria de aguas en el límite con la Región de Magallanes, Chile, frente a la localidad chilena de Puerto Natales. El río Turbio, que da origen al nombre del pueblo, corre por un área muy boscosa y de abundantes lluvias, luego se une al río Penitentes para formar el río Gallegos. Esta cuenca es conocida por la importancia de los yacimientos de carbón de tipo lignito en depósitos terciarios. Su explotación ha dado origen a un relativamente importante asentamiento de población, y a la construcción de una línea férrea de **doscientos cincuenta kilómetros** para transportar el carbón hasta el puerto de Río Gallegos.

El lugar es accesible en vuelo solamente en condiciones visuales, siendo la ubicación de la pista bastante problemática. Además, estaba cruzada en su parte media por un camino, al cual era necesario clausurar momentáneamente durante el arribo y partida de los vuelos de LADE. En la época de la continua tensión con Chile por el tema de límites, el ejército basó una importante guarnición en forma permanente en un lugar llamado Rospentek, por el nombre de una estancia cercana, lo cual hacía mucho más importante la regularidad de los vuelos. El lugar en sí, como paisaje es atractivo, pero su clima y la geografía alrededor de la pista, lo hacen un lugar de cuidado para la operación aérea. A Río Turbio estaban programados dos vuelos semanales, y a veces tres, por el aumento de la población a raíz de la guarnición de ejército mencionada anteriormente. En las cercanías existe un pueblo llamado 28 de Noviembre, a la altura del **KM 380 de la RN 40**, que en el año 2001 tenía unos 4.600 habitantes. La población de este lugar también se sirve de los vuelos de LADE.

Los pueblos de la meseta central, con muy escasa población, tenían todas características similares aunque con matices. Todos estaban asentados en la llanura, desprovistos de vegetación, con viento casi permanente, y con frecuentes nevadas en invierno. En Río Mayo tiene su asiento un Escuadrón de Gendarmería cuyos integrantes y sus familias, son asiduos pasajeros de LADE, y toma su nombre de Gregorio Mayo, jefe de una patrulla que recorrió la región en el año 1886. La pista está en una elevación plana cercana al pueblo a la cual se accede por un camino que remonta una pendiente, no muy pronunciada, pero sí difícil de transitar con las grandes nevadas. En algunas oportunidades debimos esperar a que algún Unimog perteneciente a la Gendarmería remolcara al vehículo de LADE o al que transportaba los pasajeros, a los cuales la nieve acumulada en el camino les había dicho “basta” en su intento por llegar al aeropuerto. Esta localidad dista aproximadamente unos doscientos quince kilómetros de Comodoro, y en la ruta se pasa al costado de los lagos Sarmiento y Colhué Huapi, en cuyas aguas, habría un par de aviones desaparecidos años antes.

Según se cuenta, había una persona en Comodoro Rivadavia conocida como el “Tano Masero”, **de quien** me consta su existencia por haber hablado con gente que mantenía amistad con él, que tenía la rara virtud de ser “vidente”, y era bastante consultado en casos en que se agotaban las investigaciones normales. Cierta vez desapareció un avión en la zona cercana a Colonia Sarmiento. Pese a la búsqueda intensiva no se pudieron encontrar ni rastros del avión ni de su único ocupante. Consultado este hombre, su respuesta fue:

– *Cayó en el lago Musters.*

Se centró entonces la búsqueda en dicho lago, que fue recorrido por embarcaciones durante varios días sin resultados positivos: ni avión ni cuerpo. Al ser consultado **nuevamente**, solo dijo:

– *Está en el lago.*

Se reanudó la búsqueda sin tener suerte tampoco esta vez, y se abandonó la tarea. Después de pasar un tiempo, una mañana apareció un cuerpo en la costa del lago Musters: era el aviador perdido. También fue consultado por la señora del **capitán** Juan Carlos García durante la búsqueda del avión accidentado en El Bolsón, ya que el matrimonio era muy amigo de Masero.

Alto Río Senguerr era quizás el más pequeño de los pueblos de la meseta central servido por LADE. Su nombre original era “Paso Schultz” tomado del apellido de la familia que construyó la primera vivienda aproximadamente en **1915**. Su principal actividad, como todos los pueblos de la zona, es la cría del ganado ovino y en menor medida vacuno. Allí vivía en esa época don **Casimiro Slápeliz**, quien con sus casi **ochenta** años todavía volaba en un avión de su propiedad.

Perito Moreno, un pueblo un tanto más grande, ubicado en las cercanías del lago Buenos Aires, en el cruce de la **Ruta Provincial 43 con la Ruta Nacional 40**. Las aguas de este lago se comparten con Chile, y el pueblo está cerca de donde nace, de ese lago precisamente, el río Deseado. Del lado chileno, una localidad similar: Chile Chico, con un aeródromo parecido al de Perito Moreno. Nuestro gerente era el pintoresco Jalil Hamer, hombre vital, muy **activo y** de muy buen humor, dueño de la ferretería del pueblo. Como en muchas de estas localidades, ponía al servicio de LADE su local para ser utilizado como oficina de venta de pasajes, y hasta su familia colaboraba en la atención de los vuelos. Cualquier cosa era preferible antes de que LADE ni siquiera “amagara” con levantar la escala.

En la ruta desde Perito Moreno hasta Gobernador Gregores, se vuela sobre el río Pinturas, llamado así por la cercanía a las cuevas donde todavía se conservan las pinturas rupestres más conocidas de la Patagonia. Esa zona era famosa por la turbulencia orográfica siempre presente, que nos maltrataba con frecuencia. En Gobernador Gregores fue el primer lugar de la meseta central donde se construyó una pista de asfalto, ya que ese lugar estaba previsto como base de despliegue de los aviones A4-B en la hipótesis de guerra con Chile, la cual fue utilizada en el cuasi conflicto con ese país por la disputa de las islas Picton, Lennox y Nueva, al sur del Beagle. Aparentemente, por haber sido construida un tanto de apuro, aunque de asfalto, no era de tan buena calidad, se fue deteriorando con los años y actualmente se encuentra totalmente inutilizada. El pueblo estaba cercano al cauce del **río** Chico de Santa Cruz, y ochenta y cinco kilómetros del lago Cardiel, considerado el mayor espejo de agua en proporción con su riqueza ictícola. Existía un establecimiento que elaboraba y procesaba salmón en lata, producto de la pesca de esa especie en dicho lago.

En todos estos pueblos, por igual, era mejor que el avión no tuviese una falla o la meteorología nos jugara una mala pasada que obligara a pernoctar... No existían prácticamente facilidades para alojamiento, tan es así, que una noche una tripulación que tuvo que pernoctar en Gobernador Gregores, se hospedó por gestión personal del gerente de LADE en los alojamientos del personal de la estación del INTA en ese lugar.

Los pueblos ubicados sobre el litoral marítimo de la meseta, Puerto Deseado, San Julián, y Santa Cruz, tenían un clima un poco menos riguroso por estar ubicados cerca del mar y rara vez cuajaban las grandes nevadas. Sin embargo, en los comienzos de la década de los setenta, recuerdo un invierno crudísimo con grandes y continuas nevadas, que cobró la vida de más de 600.000 ovejas en las provincias de Santa Cruz y Chubut, amén de algunas vidas humanas, dado que hubo vehículos que quedaron atrapados por los bloqueos que produjo la nieve en casi todas las rutas. Fue la única vez, que yo recuerde, que de Comodoro Rivadavia hasta Río Gallegos, el manto blanco de

nieve se extendía prácticamente desde la costa hasta la precordillera: todo era absolutamente blanco. Se llegaron a prever vuelos cargueros para trasladar inclusive forrajes para los animales que no tenían qué comer.

La turbulencia era otro elemento familiar. Debido a la geografía tan particular de la Patagonia, los fuertes vientos originaban una turbulencia orográfica imposible de eludir en los vuelos de línea, por cuanto la relativa cercanía entre los pueblos y la necesidad a veces de volar por debajo de las nubes, en condiciones visuales, era una restricción natural para los niveles de vuelo a alcanzar. Las aeronaves quedaban, entonces, siempre expuestas a la turbulencia cuya intensidad dependía siempre de la velocidad y dirección del viento.

Sin embargo, nadie que haya volado el DC-3 en esa época, dejará de recordarla con nostalgia. Fue como volar los últimos tiempos de la aviación romántica, como en una espera de lo nuevo que estaba por venir. A la luz del avance extraordinario de la nueva tecnología aeronáutica, sobre todo para los vuelos comerciales con pasajeros, el reemplazo del DC-3 era cuestión de tiempo... y así fue, **nomás**. Sin embargo, nunca olvidaré aquellos vuelos en los viejos aviones, despegando, por ejemplo, en alguna mañana ventosa con el cielo poblado de lenticulares, desde Comodoro Rivadavia hacia la precordillera, sabiendo de antemano por el pronóstico, que haría falta hacer maravillas para entrar en Perito Moreno entre la nevada, que posiblemente nos sacudiríamos hasta el alma al compás de la turbulencia **al cruzar** el valle del Río Pinturas, que iba a ser difícil aterrizar en Gobernador Gregores por el viento cruzado a la pista. O cuando a veces nos metíamos en nubes espesas de lluvia, la cual penetraba en la cabina mojando rodillas y pies de los pilotos. En estas ocasiones los motores comenzaban a trepidar por la cantidad de agua que mojaba el cableado eléctrico, cuando alguien se acordaba que las botas desheladoras del plano izquierdo de ese avión estaban fuera de servicio, y algún chistoso sugería:

– No hay problema, volemos con el ala izquierda fuera de las nubes...

Lago Argentino generalmente esperaba con nubosidad baja y nevadas ocasionales, por lo cual era un gran alivio cuando, guiados a veces por el cauce del río Santa Cruz, que nace precisamente en el lago, se podía por fin observar el espejo de agua, de un color plomizo, erizado de espuma y con témpanos azulados flotando a la deriva... faltaba todavía ubicar la pista. En ese tiempo el aeropuerto tenía dos pistas de tierra, cruzadas y una de ellas, la 23/05, que generalmente estaba en uso por la dirección de los vientos predominantes, comenzaba inmediatamente después de una elevación que en la aproximación final ocultaba la pista, y terminaba en una barranca profunda que daba a los comienzos del pueblo. Pero el ingenio y la necesidad habían hecho que, para facilitar esta aproximación, se ubicara una gran flecha construida con piedras pintadas de blanco en lo **más** alto del promontorio que impedía ver la pista, apuntando hacia ella y sobre su eje longitudinal... así podíamos operar “perfectamente”.

Durante una posta en la isla, en el momento de ingresar en final de la pista 34 de Ushuaia, comenzó a sonar en forma estridente el timbre alarma de incendio del motor derecho. Ninguna otra manifestación de fuego, no obstante realizamos rápidamente los procedimientos correspondientes a dicha emergencia y aterrizamos. El comandante de ese vuelo era una persona muy desconfiada y algo dubitativo, yo diría que demasiado cuidadoso y conservador, por lo cual tomó con mucha preocupación este suceso, y le ordenó al mecánico, el S.P. **Arnoldo** Mayer que revisara el sistema para ver que había pasado. Con una escalera el mecánico chequeó el sistema, previo a descapotar el motor, y a la media hora le manifestó al comandante que la novedad estaba solucionada.

Continuamos nuestro vuelo hacia Río Grande y al comenzar a descender después del lago Fagnano, otra vez la alarma y mismo procedimiento. Esta vez el comandante le manifestó a Mayer en tono agrio y tajante que si no podía solucionar el problema no continuaríamos el vuelo. Otra vez escalera, descapotar el motor y las diligentes manos del mecánico manipulando el sistema de alarma de fuego. Casi una hora después despegamos hacia Río Gallegos con la promesa de Mayer que la falsa alarma estaba solucionada. Estábamos cruzando el estrecho de Magallanes, ya relajados porque la alarma no iba a molestar más, cuando el comandante le pregunta a Mayer:

– ¿Qué falla tenía el sistema?
– En realidad – dijo el mecánico – no era una falla, era un falso contacto entre unos cables de la alarma que estaban ocasionando el problema.

– ¿Y como lo solucionó? – preguntó el comandante.

Mayer, muy suelto de cuerpo contestó:

– Desconecté la alarma del motor derecho...

El grito que pegó el comandante se debe haber escuchado hasta en las Malvinas. Para que contar como siguió la cosa, menos mal que era el último día de posta...

En realidad Mayer tenía razón: podría quemarse el avión de punta a punta pero el odioso timbre no iba a sonar más... misión cumplida.

En la ruta desde Río Gallegos a Lago Argentino se sobrevolaba, más o menos a unos **cientos treinta kilómetros** desde Gallegos, una estancia llamada *Esperanza*, en cuyos campos existía una pista de pruebas que era utilizada por la fábrica Fiat de Italia, cuyos automóviles arribaban por avión a Río Gallegos. Por lo general, se trataban de modelos nuevos que eran trasladados por camiones a *Esperanza*, con el objeto de someterlos a severísimas pruebas en la nieve, el barro y terrenos pedregosos, y aparte sustraerse al “espionaje industrial”. También llegando a Lago Argentino desde Río Gallegos, se sobrevolaba una laguna en una pequeña meseta, cuya característica era estar poblada por cientos y cientos de flamencos rosados. Cuando escuchaban al avión y levantaban vuelo, la nube rosada que se formaba era un verdadero espectáculo, desplazándose de manera errática hasta calmarse y regresar a la laguna después de pasado el avión.

En cierto vuelo por la precordillera partiendo de Gallegos, en la primera escala se detectó una carga que estaba embarcada sin la guía correspondiente. Informada la novedad al comandante y comprobando que ninguna documentación amparaba dicha carga, se procedió a abrir el embalaje que era un cajón de madera. Se comprobó que contenía doce pollos congelados, sin especificar su destino ni su procedencia. Evidentemente, una mano anónima había embarcado la carga sin consignarla, y, en conocimiento de antemano de la maniobra, con seguridad otra mano anónima la bajaría en alguna escala, con o sin la complicidad de algún personal de LADE o de *Aerolíneas Argentinas*. Aparentemente se especuló con el poco conocimiento que “deberían tener” los noveles tripulantes de LADE de los **papeles de** una operación comercial.

Entonces el comandante, al no haber ninguna documentación de la carga, optó por el tan mentado criterio de “distribución de la riqueza” y comenzó a regalar pollos al jefe de cada escala, guardando algunos para hacerlos preparar en el hotel *Comodoro*, con los cuales se deleitaría la tripulación. Por supuesto, nadie preguntó por los pollos al otro día en el vuelo de regreso a Gallegos, pero alguien se clavó con el **valor de estos**, y el que pensaba hacer un gran asado, o tal vez pollos al disco, se quedó con las ganas y con la boca cerrada.

En la época del DC-3 y el primer año de operación del Twin Otter, volaban como comisarios de LADE las señoras Marta Escodellaro e Ivonne López, siendo las únicas mujeres que efectuaban postas por aquellos años, no desmereciendo en nada su actuación respecto a sus colegas varones. El almuerzo a bordo de la tripulación consistía en una caja de cartón, blanca y con el logo de LADE, que contenía normalmente un sándwich **de** jamón y queso o milanesa, un par de huevos duros, una fruta y una barra de chocolate, cosas más, cosas menos. Pero la señora Escodellaro, para matizar la monotonía de los vuelos y no pudiendo resistir los mandatos de su personalidad, a veces se tomaba el trabajo de reemplazar uno o los dos huevos duros por huevos crudos. Los tripulantes acostumbraban a romper los huevos duros golpeando suavemente los mismos para quebrar su cáscara, sobre la palanca de comando... no hace falta explicarle al lector que pasaba cuando los huevos estaban crudos. En vista de esta maniobra los pilotos se tomaban sus precauciones para que sus muslos y rodillas no se vieran invadidas por una catarata de yema y clara crudas, cuando Marta Escodellaro era la comisario del **vuelo**.

En los últimos días de enero de 1968, el vuelo regular de despedida del DC-3, antes del primero del Twin Otter en su reemplazo, pudo tener un desenlace grave. El avión despegó de la cabecera 25 de Río Gallegos para efectuar el último vuelo LD 181, por la precordillera. Apenas alcanzado un poco más de cien metros, se detuvo un motor, cuando recién había retraído el tren de aterrizaje. La tripulación efectuó los procedimientos de emergencia correspondientes y un viraje suave de 180° por izquierda, para ingresar en inicial de la misma pista. Por encontrarse con el peso máximo de despegue, era evidente que el avión no volaría con un solo motor operativo, por ende, no alcanzaría a efectuar un circuito completo, de manera que se imponía una decisión urgente. En esa época, estaba construida y operativa la pista actual, en ese momento nueva, con su plataforma y su calle de rodaje a 90° de la misma, casi con rumbo norte, pero no así la aeroestación.

Visto la premura del caso, el comandante ordenó bajar el tren de aterrizaje, e inició un viraje a la izquierda con intenciones de acortar el circuito y utilizar la plataforma y la calle de rodaje para aterrizar, que en realidad, aún sumando las dos, era una longitud bastante corta. Entonces finalizaron el viraje y procedieron para aterrizar en la plataforma, seguida por la calle de rodaje, como si fuera en la final de una pista. Afortunadamente, el tren de aterrizaje alcanzó a trabar segundos antes de tocar en el extremo de la plataforma, continuando la carrera sin poder detener el avión en la longitud de la calle de rodaje. Cruzaron entonces a través de la pista con cierta velocidad y siguieron a campo abierto, hasta que el avión se detuvo entre matas y paja bravas, espantando martinets y avutardas.

Efectuada la evacuación de los pasajeros y su traslado a la vieja terminal, finalizó con suerte la aventura del último vuelo del DC-3. Cuentan que hubo una devolución masiva de pasajes, por lo menos de los pasajeros de ese vuelo... el comandante de ese avión era el entonces mayor Jorge Ricardo Ruiz.

En este estado de cosas, teniendo en cuenta la sumatoria de factores humanos como lo eran las tripulaciones, más la dificultad de poder efectuar un mejor mantenimiento a las aeronaves y equipos, lo que en un momento fue una idea, el reemplazo del DC-3 y su basamento en Comodoro Rivadavia, ya había tomado cuerpo definitivamente y estaba en plena ejecución.

CAPÍTULO III
LA ERA DEL TWIN OTTER

VA PORTADA CAPITULO III

A manera de introducción:

La mañana era helada y desapacible. En un pequeño aeropuerto de la Patagonia, un grupo de personas se **apretujaba** alrededor de una vieja salamandra, en cuyo interior ardían sin distinción, maderas, troncos, cartones, carbón, cardos rusos y cuanto elemento combustible se **había** podido conseguir. El local era muy precario, típica construcción de la zona, con paredes de piedra y ladrillos, una puerta y **una** ventana, en cuyo marco exterior se **amontonaba** la nieve, piso de cemento, y al fondo, un rústico **baño**. Todo el mobiliario lo constituía un pequeño armario, una mesa de madera y un viejo escritorio que servía de apoyo, entre otras cosas, a un antiguo equipo de VHF, mediante el cual una persona, a la vez jefe de aeropuerto, meteorologista, jefe de la sucursal de LADE y operador de comunicaciones, cumplía sus variadas obligaciones. El VHF en ese momento permanecía mudo, desde la última comunicación del avión, en la cual había manifestado estar próximo al aterrizaje.

Todas las personas que se encontraban en el local miraban ansiosamente por la ventana, con un ruego en sus labios hacia la cabecera **de** pista, en ese momento imaginaria, borroneada por la nevada revuelta por el viento, que se arremolinaba contra las paredes. Hacía casi una semana que nevaba y los caminos estaban **bloqueados**... la única esperanza era el avión.

– LADE 180, le informo que la visibilidad es aproximadamente de 1500 a 2000 metros, y continúa nevando. El viento se mantiene de los 270 grados cuarenta nudos – dijo el operador.

– Recibido, en contacto parcial con el terreno, nieva bastante, estamos ubicados con respecto a la pista, pero apenas recibimos el radiofaro. Gracias.

De pronto, una pequeña sombra comenzó a dibujarse en la nevada hacia el fondo del campo, hasta corporizarse, como salida de la nada, en la conocida silueta de un avión. Instantes después, aterrizaba blandamente sobre la superficie de la pista con varios centímetros de nieve, balanceándose al compás de las ráfagas de viento, llenando de alivio y satisfacción a las personas que lo aguardaban. Llegó a la pequeña plataforma y detuvo su motor izquierdo. Bajó uno de sus pilotos y los pasajeros comenzaron a descender ayudados por la auxiliar, tratando de ganar rápidamente la edificación, al trote entre la nevada y el viento. Mientras un empleado sacaba de las bodegas los equipajes, los pasajeros locales embarcaban con presteza. El piloto, después de algunos trámites, saludó al encargado y subió con rapidez al avión.

Dando tumbos por el viento, rodó hasta la cabecera haciéndose cada vez menos visible, giró ciento ochenta grados e inició la carrera de despegue. A los pocos metros estuvo en el aire, siendo devorado por la nevada hasta desaparecer como una sombra, tal cual había llegado. El avión en cuestión era un **Twin Otter**, los aviones nuevos de LADE, el “Citroën del aire” o el “patito feo” como lo llamaban a veces los habitantes de la Patagonia, y el escenario pudo ser cualquier escala de LADE en la Patagonia, en alguno de los 365 días del año.

Esta es la brevísima historia de un pequeño gran avión...

Orígenes y anatomía del Twin Otter

Se trata de un avión de transporte utilitario de características STOL (Short Take off and Landing), para ser operado por dos pilotos, y para trasladar hasta veinte pasajeros. Fue proyectado en el año 1962 para cubrir **la** necesidad existente en varias partes del mundo de un avión utilitario multimotor pequeño, para el transporte de pasajeros y carga en etapas cortas, capaz de operar desde aeropuertos chicos y pistas improvisadas. Es, naturalmente, el desarrollo lógico del DHC-3 “Otter”,

monomotor a **pistón que** al cabo de los años **aún** sigue prestando servicios en numerosos países, y del que se construyeron más de **cuatrocientos** ejemplares. Las experiencias realizadas durante un período de más de dos años con un avión de pruebas equipado con dos turbohélices Canadian Pratt & Whitney PT-6 A 20, demostraron la viabilidad del proyecto, por lo que de inmediato se dio comienzo a la construcción de cinco aparatos y una serie de componentes para ensayos estructurales.

Desde su aparición, el Twin Otter tuvo el éxito de ventas que sus constructores esperaban, y de la primera serie, la número 100, se construyeron aproximadamente **ciento ochenta** unidades hasta comienzos de 1969, siendo adquiridos, entre otros, por las fuerzas aéreas de Chile y Perú, y numerosas compañías en todo el mundo. La serie 200, que se inicia en 1969, se diferencia de la anterior por una mayor capacidad de equipaje y una proa de mayor longitud. De este modelo, la **Fuerza Aérea Argentina** adquirió varias unidades, destinadas casi exclusivamente a los vuelos de LADE. También la aviación de **Ejército** recibió tres aparatos, uno de los cuales se destinó al comando en jefe.

El Twin Otter posee un ala de perfil similar a la del Otter, pero alargada en 2,13 metros y con una cuerda constante de 1,98 metros. El revestimiento exterior está tratado químicamente en la sección central. Los alerones, totalmente metálicos, son 1,05 metros más largos que los del Otter, se mueven conjuntamente con los flaps de doble ranura y ocupan todo el borde de fuga, entre los alerones y el fuselaje. Estructuralmente, el fuselaje es del tipo semimonocasco, metálico. Desde aproximadamente la mitad de la **cabina** hasta el cono de cola es idéntico al del Otter, salvo los necesarios refuerzos para admitir mayor carga operativa. Por delante del ala hay una sección nueva de 1,52 metros de longitud y de perfil constante; la cabina de pilotaje es igual a la del Otter y el carenado del morro, con cabina para el plato del radar, es nuevo.

El diseño del empenaje es completamente nuevo, lo mismo que el tren de aterrizaje, que comprende dos patas principales unidas al fuselaje y con un amplio carenado sobre los amortiguadores de discos de goma, y una rueda delantera de tipo gobernable y con amortiguación oleoneumática. El uso del tren fijo le resta unos **dieciséis** kilómetros de velocidad, pero su poco peso permite una mayor carga útil y su simplicidad mecánica es un factor muy digno de tenerse en cuenta. El montaje de los motores es muy similar al utilizado en el “Turbo Beaver”, con un sistema de suspensión de tres puntos. Para su acceso, la cubierta superior es desmontable y la sección inferior se abre hacia abajo y hacia atrás. Todo el combustible se carga en ocho células ubicadas debajo del piso de la cabina de pasajeros.

Sin embargo, a pesar de las bondades del Twin Otter, surgían algunas desventajas al compararlo con el DC-3, al que debía reemplazar. Al igual que aquel, no poseía cabina presurizada, ofrecía **dieciséis** asientos contra **veintiuno o veintiocho** del DC-3 según la versión, tenía apenas **cinco o diez** nudos más de velocidad y la capacidad en bodegas era menor. Como contrapartida, era un avión sumamente robusto, fuerte y muy sencillo en su operación, motores muy confiables con hélices de paso reversible. Al tener tren fijo sus sistemas se simplificaban, tenía características STOL, con lo cual su carrera de despegue era **sensiblemente** más corta que el DC-3. En suma, entre ventajas y desventajas, las ventajas pesaron más en la conveniencia de su incorporación.

Una vez tomada la decisión de la incorporación del Twin Otter con base en Comodoro Rivadavia, fue necesario tomar algunas previsiones ya que sería la primera unidad aérea con asiento permanente en la Patagonia.

La “aventura” del Twin Otter estaba lanzada... **Y** digo aventura, porque para algunos escépticos inevitables, que siempre los hubo, los hay, y los habrá, el tema Twin Otter basado en Comodoro era una simple aventura. En fin, si fue una aventura, no lo sé, pero lo que si sé que esa “aventura” lleva más de **cuarenta** años operando en forma ininterrumpida...

Todas las fases de la planificación que se detallan a continuación, se cumplieron religiosamente: los cursos de capacitación en el país y en el exterior, la construcción de las viviendas para el personal, la traída en ferry de las seis aeronaves, el basamento de los aviones en

Comodoro Rivadavia y la iniciación de los vuelos regulares. Todo esto se llevó a cabo en los términos previstos oportunamente, de lo cual puedo dar fe por haber sido parte de ello.

Personal de pilotos y mecánicos

Para la selección de pilotos y mecánicos para el nuevo escuadrón, se fijaron algunas pautas y condiciones. En lo posible, deberían ser pilotos con experiencia en vuelo en la Patagonia y mecánicos fogueados en el mantenimiento de aeronaves de transporte, que estuviesen dispuestos a trasladarse a Comodoro Rivadavia y estar basados por lo menos dos años. Se consideró que el número de pilotos necesarios para cubrir todos los servicios era de doce, y se optó también por el mismo número de mecánicos. De los doce pilotos, casi la totalidad fuimos voluntarios para trasladarnos a vivir a la Patagonia, para tripular los nuevos aviones en todos los vuelos de LADE. Cabe acotar que, una vez seleccionados los pilotos en forma voluntaria, hubo suspiros de alivio de otra gente que temía ser designada si no se completaba el cupo con voluntarios. Desde su punto de vista, “zafaron”, pero, a ellos les digo: no tienen ni la menor idea de lo que se perdieron...

Infraestructura

Si bien la infraestructura de la BAM Comodoro Rivadavia en cuanto a pistas, radioayudas y servicios era satisfactoria, poseía un solo hangar de chapas y su tamaño no era muy grande. Además, la BAM tenía un Aerocomander 500-U y un Cessna 182 que se guardaban en ese hangar, de manera que esto constituía un problema a solucionar. Al año siguiente, la Fuerza Aérea encaró el proyecto de la construcción de un hangar de grandes dimensiones, el que actualmente existe, lo cual pareció ser la solución. Por problemas con la empresa constructora, juicios y demás yerbas, el hangar fue terminado de construir recién diez años después, siendo necesario que algunas de las aeronaves pernoctaran siempre a la intemperie, convenientemente amarradas. Como sede del nuevo Escuadrón se le asignó una vivienda sin uso, que convenientemente equipada se adaptó perfectamente a las necesidades administrativas y operativas para su funcionamiento. La cocina ofició de bar, el living como sala de reuniones, una habitación como control operativo y otra para los trámites administrativos. Además el jefe de escuadrón contaba con un vehículo y disponíamos de otro más para el movimiento de tripulaciones. También allí se encontraba instalado el equipo de comunicaciones BLU, que constituía el “cerebro” del escuadrón.

Viviendas

La entonces Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia, no estaba en condiciones de ofrecer viviendas a un grupo de doce oficiales, aunque para los doce suboficiales no había mayores inconvenientes. La Fuerza Aérea se comprometió a construir ocho monoblocks de cuatro departamentos cada uno, en un terreno cercano al Centro Cívico de Comodoro Rivadavia. El equipamiento interno, muebles, electrodomésticos, etcétera, de los doce primeros que se construyeran, estaría a cargo de LADE, ya que estos serían asignados a los doce pilotos nuevos de los Twin Otter. Los demás departamentos, a medida que se fueran terminando, serían ocupados por el resto del personal militar superior de la Base, que hasta entonces vivían en un barrio contiguo al aeropuerto. Se tardó un año más en completar la construcción de los edificios restantes.

Recepción y cursos para pilotos y mecánicos

El adiestramiento se realizaría en las instalaciones de la fábrica *De Havilland*, situada en Donsview, localidad cercana a la ciudad de Toronto, Canadá. Asistirían, en principio, cuatro pilotos y la **totalidad** de los mecánicos de mantenimiento. Consistía en dos semanas de instrucción teórica y las horas necesarias de doble comando en el avión. Los cuatro pilotos tendrían a su cargo el traslado de los dos primeros aviones que salieran de la línea de montaje.

Recepción y traslado de los aviones

El día cinco de septiembre del año 1968, se trasladaron a la fábrica **De Havilland** el **primer teniente** Joaquín Argüelles Bennet, piloto e ingeniero aeronáutico, el **suboficial principal** Miguel Acosta, mecánico de mantenimiento, y el **suboficial mayor** Alfredo Schefer por parte del Comando de Material, **quienes** estarían a cargo de la recepción de las aeronaves a medida que salían de la línea de montaje. Ellos eran los responsables ante la Fuerza Aérea de que el equipamiento y demás especificaciones de los aviones, estuvieran de acuerdo con el requerimiento efectuado. Al mismo tiempo, los pilotos y el resto de los mecánicos nos encontrábamos afectados al Centro de Idiomas de la Fuerza Aérea, realizando un curso intensivo de inglés que duró seis meses, dado que la instrucción en Canadá sería en ese idioma. En realidad, a este curso asistíamos todos los días, lo cual significó, en mi caso, poder volar solamente algunos fines de semana. En el mes de octubre partimos hacia Toronto el **mayor** José María Torrandell, el **capitán** Oscar José Bahamondes, el **primer teniente** Alberto Vianna y yo, quienes integrábamos las tripulaciones del traslado de los dos primeros aviones desde Toronto hasta El Palomar, así como la totalidad de los mecánicos. Estaba **previsto** que los mencionados pilotos, una vez arribados al país, impartiéramos doble comando al resto, cuatro de los cuales viajarían posteriormente a Toronto para trasladar dos aviones más, con los que se integrarían los cuatro primeros.

Existía un quinto avión, pintado totalmente rojo, con la matrícula T-85, y preparado para la **operación** antártica, pero **cuya** tripulación no formaba parte del **escuadrón** Transporte de Línea, sino que pertenecía a la dotación antártica, ya que a su arribo sería trasladado a la Antártida. Los pilotos eran el **mayor** Enrique **Ferrari**, el **primer teniente** Juan Ramón Cambiasso, y el **primer teniente** Julio Florentino Luján. Los mecánicos eran los **suboficiales ayudantes** Ernesto Vázquez y Néstor Jacinto Palacios. La fábrica **De Havilland** compartía una pista con la **Donsview Forces Base**, en la cual, por razones de practicidad teniendo en cuenta su cercanía con las instalaciones de la fábrica, nos alojábamos los pilotos y mecánicos. Los cursos se realizaron sin inconvenientes, como así también los vuelos de recepción de las dos primeras aeronaves, que ostentaron las matrículas T-81 y T-82. De estas dos aeronaves, el día 11 de noviembre de 1968 el T-81 fue recibido formalmente para la Fuerza Aérea por el **primer teniente** Argüelles Bennet. Este oficial, trabajó excelentes relaciones con el personal de la fábrica, que todavía mantiene hasta el día de hoy con algunos de ellos, los cuales, ante la dificultad idiomática para pronunciar su nombre, lo rebautizaron “Joe Bennet”.

Los cuatro pilotos, a cargo de Tony Shrive, un instructor de la fábrica, realizamos vuelos de doble comando por espacio de tres horas cada uno. Por último, el día 20 de noviembre, con todo en orden, partimos de Toronto hacia Buenos Aires trasladando los dos primeros aviones. El T-81 era tripulado por el **mayor** José María Torrandell y el **primer teniente** Alberto Vianna, y el T-82 por el **capitán** Oscar José Bahamondes y quien escribe. En el T-81 viajaba un instructor de vuelo de la fábrica, el mismo que había impartido el doble comando, quien por contrato debía acompañarnos durante el vuelo, y permanecer un mes en Buenos Aires por si era requerido su asesoramiento, al igual que un técnico que viajaba en el T-82. La totalidad de los mecánicos estaba distribuida en ambos aviones.

Vuelo de traslado

Durante el vuelo de traslado se realizaron las siguientes escalas:

20 nov 68	Donsview – Cleveland – Sewart AFB	Pernocte
21 nov 68	Sewart AFB – Lake Charles – Corpus Christi	Pernocte
22 nov 68	Corpus Christi – Tampico – Veracruz	Pernocte
23 nov 68	Veracruz – Ilopango – Managua	Pernocte
24 nov 68	Managua – Howard (Panamá)	Neutralización por dos días
27 nov 68	Howard – Cali	Pernocte *
28 nov 68	Cali – Guayaquil – Trujillo – Lima	Pernocte
29 nov 68	Lima – Arica – Antofagasta	Pernocte
30 nov 68	Antofagasta – Santiago – Villa Reynolds – El Palomar	Fin del traslado

* Se despegó con destino a Guayaquil, pero debido a problemas meteorológicos, se efectuó QRF a Cali donde se pernoctó

Durante el vuelo de traslado las aeronaves no tuvieron fallas técnicas, solamente el radar del T-81 quedó fuera de servicio, por lo que hubo que efectuar una escala no prevista en Tampico, México, por condiciones meteorológicas adversas.

El cruce de la cordillera se efectuó a nivel mínimo de aerovía por el paso de El Planchón, (Nivel 160, aerovía Curicó a Malargüe) a causa de que los aviones poseen equipo de oxígeno únicamente para los pilotos, debiendo el resto pasar los treinta minutos de vuelo a ese nivel, lo más quietos y distendidos posible, rogando tener buenos pulmones. Debido a la relativamente poca autonomía del Twin Otter para vuelos tan largos, se previeron etapas a lo sumo de cuatro horas de duración, planificándose de dos a tres etapas por día, es decir, unas ocho o diez horas de vuelo diarias. La llegada a El Palomar fue en horas de la noche, después de diez días de vuelo desde Toronto.

Demás está decir lo que esta situación significó para mí. Aparte de ser mi primer curso realizado en el exterior y en idioma inglés, el traslado de las aeronaves hasta El Palomar constituyó también una experiencia única, ya que atravesamos todo el continente desde Toronto hasta Buenos Aires por la ruta del Pacífico. Esto me permitió experimentar las diferentes maneras de operar en todos los países que íbamos sobrevolando y conocer las diferentes ciudades o pueblos en los que nos tocó pernoctar.

Todo lo previsto se cumplió sin problemas, y a partir de entonces los pilotos que habían quedado en El Palomar comenzaron a recibir doble comando por parte de quienes habíamos hecho el curso en Toronto. Poco después partieron hacia Canadá para el traslado de los otros dos aviones (T-83 y T-84) El vicecomodoro Rubén Alberto del Punta, el capitán Oscar José Bahamondes, el mayor José María Torrandell y el primer teniente Egidio Santilli, quienes arribaron a El Palomar el día 27 de diciembre de 1968, siguiendo una ruta similar a la volada por nosotros en el traslado de

los dos primeros aviones. Llegó también en los primeros días de enero de 1969 el T-85, que en el mes de abril fue trasladado a la estación Naval Petrel en la isla Dundee en la Antártida. Esta aeronave tenía algunas diferencias con el resto de los Twin Otter. Estaba completamente pintado de rojo, tenía esquíes y un domo lateral para facilitar la tarea del navegador, por cuanto el cruce del Drake y la operación en las bases antárticas, hacían necesario la incorporación de este último tripulante.

El 8 de enero de 1969 se produce el primer aterrizaje de un avión Twin Otter en Comodoro Rivadavia, procedente de Ushuaia y de otros aeródromos patagónicos en vuelo de reconocimiento de rutas. Estaba tripulado por el **vicecomodoro** Rubén A. Del Punta y por el **primer teniente Egidio Santilli**. Posteriormente esta aeronave regresó a El Palomar donde estaban basados transitoriamente estos aviones.

El 21 de enero de 1969, todo el grupo, pilotos y mecánicos, partimos hacia nuestro nuevo destino: la Base Aérea Militar Comodoro Rivadavia, constituyéndose en un hito de la Fuerza Aérea en la Patagonia. El vuelo demandó 06:20 horas, despegando a las 07:10 de El Palomar arribando a Comodoro Rivadavia a las 15:00 horas, con una escala técnica en Bahía Blanca. En ese vuelo, el **primer teniente** Alberto Vianna tripulaba el T-82, operando como copiloto el entonces **subdirector** de LADE, **comodoro** Juan Carlos Favergioti. Los aviones fueron recibidos por el jefe de la base, **comodoro** Carlos Jorge Noguera y el segundo jefe **vicecomodoro** Horacio Raúl Chretien. Durante ese mes, en el plano personal, tuvimos que abocarnos a la recepción de las viviendas y a la preparación de las mudanzas de nuestras familias. De los ocho **monoblocks** previstos, sólo estaban listos tres, de manera que alcanzó justo para el alojamiento de los doce pilotos. Los mecánicos tenían viviendas **previstas** en el barrio contiguo a la Base Aérea.

En la faz operativa previa al comienzo de los vuelos regulares, se efectuaron vuelos chequeando las rutas de la precordillera y de la isla, se tomaron consumos, tiempos de vuelo para confeccionar los nuevos horarios, las necesidades de carga de combustible, carga de pago posible en cada tramo, y todos los datos necesarios tendientes a facilitar la operación de la nueva aeronave. Es decir, se efectuaron todos los cálculos operativos como para maximizar la carga de pago de las aeronaves en todos los tramos de las rutas. Todas estas tareas significaron para nosotros una experiencia invaluable, ya que por primera vez se iba a encarar una operación de este tipo, con un avión nuevo y desde una base fuera de Palomar, con una serie de grandes expectativas.

Iniciación de los vuelos con Twin Otter

Finalmente, el día 22 de enero de 1969, se incorporó formal y definitivamente el Twin Otter a la Patagonia, con una ceremonia de bienvenida llevada a cabo en la plataforma del viejo aeropuerto de Comodoro Rivadavia, con la presencia del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, **brigadier** general Jorge Miguel Martínez Zuviría, el Comandante de Operaciones Aéreas **brigadier** mayor Carlos Alberto Rey, el Gobernador de Chubut, contraalmirante (R) Guillermo Pérez Pitón y el director de LADE **brigadier** Carlos Washington Pastor. Los aviones fueron bendecidos por el Obispo Diocesano Monseñor Eugenio S. Peyrou, quien dijo una oración cuyo texto se **conserva** en el Escuadrón Transporte de Línea. En esa ocasión se encontraba también presente el Capellán de la Base Aérea R.P. Juan Corti.

En los últimos días del mes de enero de 1969 aterrizó un DC-3 en Comodoro Rivadavia cumpliendo el último vuelo de LADE con ese tipo de avión. El 1º de febrero de 1969, **despegó** de Comodoro Rivadavia el primer Twin Otter cumpliendo el vuelo LD 180, con escalas en Perito Moreno, Gobernador Gregores, Lago Argentino y Río Gallegos. Su tripulación estaba integrada por el **primer teniente** Marcelo Augusto Conte y el **primer teniente** Osvaldo Roque Ciarlelli, significando el puntapié inicial de más de cuarenta años de vuelos ininterrumpidos hasta la fecha. Ese mismo día **se efectuó** también el primer vuelo a Bariloche al mando del **vicecomodoro** Rubén

del Punta, y el día 15 se agregan a ese vuelo las escalas de El Maitén y El Bolsón con pernocte en Bariloche y regreso al día siguiente. Ese mismo día a la tarde se cumplió un vuelo local a Perito Moreno, comenzando de lleno la actividad del Twin Otter en la Patagonia.

Por iniciativa del Jefe de Escuadrón, tratándose de un avión nuevo y hasta tanto todas las tripulaciones adquirieran más experiencia, se decidió que sería conveniente que la operación se realizara por un tiempo, con tripulaciones fijas. El copiloto con el cual volé casi cinco meses, fue el entonces **primer teniente** Osvaldo Roque Ciarlelli, de la reserva incorporada. Persona excelente, buen profesional, de gran sentido del humor, aparte de ser gran deportista, mejor pianista y bandoneonista. Con él compartimos muchas postas y alcanzamos a lograr una muy eficaz coordinación en la operación del avión. Ciarlelli posteriormente pidió la baja, ingresando a *Aerolíneas Argentinas* donde se desempeñó varios años como comandante de Boeing 737/200. Se jubiló por problemas de salud y falleció hace cuatro años.

Demás está decir que al principio, teníamos nuestras dudas acerca de la actividad aerocomercial, en la cual nos vimos inmersos de lleno **ya que** nuestra única misión era efectuar los vuelos de LADE, y punto. Por lo cual, en varias ocasiones se puso a prueba el conocimiento de nuestra nueva actividad como “comandantes **de** una línea aérea”. Me sucedió **en** Río Grande al aterrizar procedente de **Ushuaia** con destino a Río Gallegos. Estábamos en la precaria oficina, cuando se me acerca el despachante, relativamente nuevo y me dice por lo bajo:

– Tengo un pasajero que está mamado. Me parece que en esas condiciones no lo puedo embarcar.

– Claro que no – le dije – ¿Cuál es?

– Es aquel de campera de cuero que está apoyado al lado de la puerta.

Yo lo miré y, efectivamente, daba toda la impresión de tener unos vinitos demás. Tenía la mirada somnolienta, como perdida, y en un momento que entró a la casa de madera que hacía las veces de aeropuerto, su andar era vacilante.

No lo dudé más y le dije al despachante que lo bajara, que así no podía embarcar.

Asunto terminado y me fui al avión, pensando en las regulaciones, el Código Aeronáutico y en mi autoridad como comandante, en suma, si mi decisión había sido la correcta.

Cuando volvimos de Gallegos pasando a Ushuaia, estaba esperándome en el aeropuerto el propio gerente de la sucursal de Río Grande de *Aerolíneas Argentinas*, puesto que la escala todavía no había sido transferida totalmente. Era el gordo Aguilar, un tipo macanudo, todavía me acuerdo de él. Me llama aparte y me dice:

– ¿Qué macanazo hiciste esta mañana? (En realidad, no dijo macanazo)

Yo lo miré sin entender.

– ¿Vos bajaste un pasajero porque estaba borracho?

– Sí, claro – le dije – el despachante me avisó y aparte yo lo vi, estaba medio dormido y se tambaleaba al caminar, fue mi decisión – terminé mi frase con aires de triunfo.

– Bueno – me dice el gordo – te aviso que yo hace quince años que lo conozco y es siempre así, no está borracho. Parece que tiene una enfermedad que le da ese aspecto.

No supe que contestar.

– Casi tenemos un gran quilombo – continuó Aguilar – quería ir al hospital a hacerse un análisis de sangre para comprobar que no estaba borracho y hacer un juicio a LADE por no haberlo embarcado, decí que lo pude convencer, le ofrecí un pasaje gratis, cualquier cosa... hay que tener más cuidado – me dijo el gordo bastante serio.

– Está bien. Decile a tu amigo que cuando vaya a volar de nuevo, se cuelgue un cartel que diga: “soy así no más, no estoy en pedo”... ¡Qué joder!

Durante el primer tiempo los aviones volaron sin novedades técnicas, salvo un problema eléctrico recurrente que fue superado sin mayores inconvenientes. Apenas comenzada la operación con el Twin Otter, se puso de manifiesto uno de los problemas imaginados de antemano: la escasez de bodega comparada con la del DC-3. La isla de Tierra del Fuego en esos años prácticamente no

tenía otro medio de abastecerse de carga, sobre todo perecedera, frutas, verdura, carne, pollitos, etc., como no fuera por LADE, debido a lo cual los DC-3 volaban hacia Río Grande y Ushuaia con sus bodegas completas.

Al ser más pequeñas las bodegas del Twin, la carga comenzó a **acumularse** en Río Gallegos. Fue **necesario** basar un DC-3 versión carguero puro en Río Gallegos, cuyo comandante casi vitalicio fue el **primer teniente Rubén** Oscar Palazzi, para evacuar la carga que excedía al Twin, hasta que el flujo de carga se fuera adecuando a la capacidad del nuevo avión. Este DC-3 al ser también operado por pilotos del escuadrón Twin Otter, significó un esfuerzo mayor ya que dicha aeronave nunca estuvo contemplada y su frecuencia era diaria. En cuanto a la operación en sí, pronto el Twin Otter demostró ser un buen avión para **la** Patagonia, no obstante su poca velocidad y la falta de cabina presurizada, lo cual, al igual que el DC-3, lo exponía a las grandes turbulencias de la zona en niveles bajos. De todas maneras, la distancia entre escalas, salvo excepciones, eran muy cortas, por lo cual, el tiempo de vuelo, no hubiera permitido, aún con cabina presurizada, ascender a altitudes **como** para evitar la turbulencia. Sus equipos antihielo eran muy eficientes, la maniobrabilidad resultó extraordinaria y estaba bien equipado para vuelo por instrumentos, aunque su punto débil era un radar de muy mala calidad. A pesar de tener ala alta, era bastante estable aún con fuertes vientos cruzados. Su sistema de calefacción cumplía muy bien su cometido, pero los **asientos** eran incómodos para los pasajeros. En una comunicación que tuvimos con Argüelles cuando el estaba en Canadá, antes de recibir los aviones, nos dijo: – *“Es un avión para llevar japoneses con portafolios”*, en alusión al tamaño de los asientos. Sin embargo, aquí se acomodaron criollos bastante voluminosos en esos asientos, junto con aperos, equipos de esquí, etc. Pero la dificultad insalvable, era la poca capacidad de bodega, especialmente en los vuelos a la isla.

Quienes más tuvimos que adecuarnos a las circunstancias, fuimos los pilotos y los mecánicos. Una cosa era volar para LADE efectuando postas desde Palomar, y otra era vivir en Comodoro Rivadavia. Durante las postas el trajín terminaba al finalizar el vuelo en el aeropuerto de **Comodoro** Rivadavia, acondicionar la aeronave para el pernocte, y después ser trasladados al **Comodoro Hotel**, nuestro “hogar” en esa ciudad: este hotel nació a raíz del boom de las empresas petroleras en el entorno de Comodoro Rivadavia, por la necesidad de un buen alojamiento para el personal de las mismas, por lo cual sus huéspedes eran, en gran parte, extranjeros. Pronto le siguió la habilitación de otro hotel de similar categoría: el *Austral*. Repartíamos la estadía entre el descanso, alguna salida ocasional, ir al cine, cenar en el mismo hotel o en el comedor del *Hotel Colón*, a la vuelta, y tal vez darnos el lujo de comer en el *Ancla de Oro* en el kilómetro tres, el *Náutico de YPF* o, si conseguíamos en que trasladarnos, en algún restaurante más alejado o de Rada Tilly. Luego, después de cenar, tomar un trago en el *Penguin*, un local instalado en el subsuelo del *Comodoro Hotel*, y por qué no, alguna pasada por el casino en el primer piso del mismo hotel. La única preocupación remanente era el vuelo del día siguiente. Tal era la regalada vida de los tripulantes una vez terminada nuestra tarea, hasta bien temprano en la mañana, cuando éramos trasladados al aeropuerto para efectuar el vuelo del día.

Esta rutina cambió radicalmente al vivir en Comodoro Rivadavia con las familias. Es decir, nuestra vida volvió al cauce normal de quien es responsable de un grupo familiar, y que al llegar a su casa debe atender las necesidades propias que seguramente se plantearán. Desde un bebé que tuvo fiebre “y yo estaba sola” hasta el auto que “no quiso arrancar”, pasando por la necesidad de ir a hacer las compras a *La Anónima* porque “ya no quedaba nada”, y simultáneamente cuidar que a la patrona no le agarrara prematuramente la “Patagonitis”. En fin, no fue fácil, pero justo es reconocer que la familia se llevó la peor parte, como siempre en nuestra vida de transporteros, y más viviendo en un contexto nuevo, con un clima y un entorno no precisamente caribeño.

En cuanto a mí, personalmente, en mi vida familiar hubo un acontecimiento muy especial y que nos llenó de alegría. El 20 de marzo de 1970, nació Viviana, mi segunda hija, en el Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia. Habíamos ido a Comodoro ya con Silvina, mi hija mayor, que en ese momento tenía sólo tres meses de edad, de manera que se llevaron sólo un año y tres meses al

nacimiento de la segunda. Tarea nada fácil para nosotros, especialmente para mi mujer, criar dos bebas con todo lo que eso supone, en la Patagonia y con prolongadas ausencias mías.

Inevitablemente, como casi siempre sucede en los comienzos de la operación de un avión nuevo, hay que “pagar el piso” como se dice. Hubo algunos hechos “sorprendentes” en las primeras horas de operación del TO, ya volando como LADE. En una oportunidad, despegamos de Comodoro Rivadavia hacia Perito Moreno cumpliendo uno de los primeros vuelos de la precordillera, y a los pocos minutos nos dimos cuenta de que la calefacción, aparentemente, no funcionaba. Hicimos varios intentos, y nada. Mientras tanto la temperatura se estaba poniendo insoportable, y los pasajeros trataban de ponerse encima todo lo que tenían a mano. Inmediatamente por el BLU dimos la alerta a Comodoro y le tiramos el problema a Grupo Técnico, aterrizando finalmente en Perito Moreno con los pasajeros duros de frío. Los comentarios iban y venían, por lo que optamos por decir a los pasajeros que teníamos problemas con la calefacción, lo que trataríamos de solucionar en la próxima etapa (**m**entiras criollas), sugiriendo se abrigaran bien por las dudas. Entonces los pasajeros comenzaron a pedir sus equipajes para sacar todo lo que tenían de abrigo para continuar el vuelo, sin ponerse azules por hipotermia.

Se habían colocado cuanto tenían de abrigo: pulóveres superpuestos, camperas, gorros, alguna que otra manta o **poncho** que enrollaban a su cuerpo, etc. Todo preparado para un vuelo no precisamente en business, embarcamos los pasajeros y despegamos con destino a Gregores. Después del despegue, seguíamos preocupados con el problema. Repasando la lista de control, veo una llave que estaba en “Off”, y se me hizo la luz.

– Gordo – le dije al copiloto, primer teniente Ciarlelli – ¿no será esto?

Accioné la llave a “On” y una bocanada de aire caliente salió de golpe por los conductos de calefacción, normalizándose el asunto. El problema era sencillo: nunca habíamos conectado la llave de “Bleed” que habilita la sangría de aire de los motores, entre otras cosas, para la calefacción. Miramos hacia atrás a los pasajeros con aire de triunfo, con los pulgares hacia arriba. Estos asintieron haciendo malabarismos para quitarse la ropa extra que se habían puesto, porque comenzaron a experimentar un calor infernal, ya que entre el frío de antes y el calor después, los estábamos pasteurizando violentamente. Y así, habiendo aprendido “algo nuevo”, y comprobado que los pasajeros seguían siendo tan sufridos como en épocas del DC-3, continuamos normalmente nuestro **vuelo** LADE 180 por Gobernador Gregores, Lago Argentino y Río Gallegos. Inmediatamente dimos la novedad a Comodoro que “habíamos solucionado” el asunto de la calefacción del avión. Es posible que algunos inocentes y cándidos pasajeros hayan comentado posteriormente, que el problema se superó gracias a “la pericia de la tripulación”. En fin...

Desarrollo de LADE

El hecho de existir una unidad aérea en la Patagonia afectada pura y exclusivamente a los servicios de LADE y con aviones nuevos, motivó que varias comunidades comenzaran a gestionar, por medio **de** intendentes o gobernadores, ser tenidas en cuenta en el esquema de sus vuelos. Para facilitar las cosas muchos pueblos ofrecieron locales comerciales para LADE, e inclusive personas de la localidad para hacerse cargo de la administración de la línea. En algunos casos esto fue aceptado continuando con este sistema hasta nuestros días. Durante los años setenta y siguiendo con la política de expansión de LADE que obedecía a requerimientos regionales, el 3 de marzo de 1969 se inaugura la escala de Alto Río Senguerr. El 6 de enero de 1970 se inaugura la escala de San Julián y el día 9 del mismo mes y año la de Trelew.

En el mes de diciembre del año 1970, se efectúa el traslado al país desde Toronto, de dos aeronaves más: el T-86, cuya tripulación estaba compuesta por el **primer** teniente Joaquín Argüelles Bennet, el **primer** teniente Osvaldo Roque Ciarlelli y el **suboficial** Aldo Etchart, y el T-87 tripulado

por el **primer** teniente Rubén Mario Montenegro, el **primer** teniente Rubén Oscar Palazzi y el suboficial ayudante Marino Barbieri. Con la incorporación del T-86 y el T-87, quedó completada la dotación de seis aviones previstos para el escuadrón de Transporte de Línea. Durante el año 1974 se habilitan las escalas de Chapelco, Zapala, Cutralcó y Neuquén, todas servidas desde Bariloche.

La inauguración de las nuevas escalas siempre significaba un acontecimiento relevante en la Patagonia. A dichos eventos asistían siempre las autoridades de LADE, los intendentes y los gobernadores de las localidades y provincias involucradas. Las fuerzas vivas de los pueblos y ciudades apoyaron estos acontecimientos en forma masiva, recibiendo con verdadero entusiasmo las iniciativas de LADE, poniendo todas sus esperanzas y expectativas en los nuevos vuelos.

Por ser una línea aérea de fomento, **el** departamento comercial de LADE fijó, con el acuerdo del organismo regulador, las tarifas más bajas posibles para beneficio de los pobladores. Esto provocó algunas situaciones que debieron ser analizadas, como fue el caso del tramo Río Gallegos-Río Turbio, que llegó a ser menor que la del ómnibus que realizaba el servicio regular, el cual no pudo aguantar la situación, **amagando** suspender el servicio y orientarse hacia otros destinos para tratar de superar el perjuicio económico. Así planteado el tema, se debió llegar a un entendimiento y fijar una tarifa que no perjudicase a la empresa terrestre para favorecer la continuidad de sus servicios.

Hubo algunas escalas que desde que se inauguraron fueron patrimonio exclusivo del Twin Otter. A la ya mencionada Alto Río Sengerr se sumaron las de Río Mayo, El Maitén y el Bolsón, así como José de San Martín. Las dos primeras en plena meseta patagónica y las otras en las primeras estribaciones de la cordillera. Estas escalas servían a pueblos muy pequeños y con muy poca población, por lo que el tránsito de pasajeros no era muy numeroso, pero en los meses de invierno los caminos se bloqueaban y la única manera de salir era por aire. No obstante, LADE trataba de cumplir las frecuencias religiosamente sin tener en cuenta la ocupación de los aviones, aun si trasladaba solamente tres o cuatro pasajeros nada más. José de San Martín, muy próxima a la localidad de Gobernador Costa, está situada algo más al este que las otras dos, y al norte, cercano a una zona surcada por arroyos y ríos formados por los deshielos, algunos de los cuales se incorporan al río Chubut como afluentes y otros van a morir en el lago Musters o al Colhué Huapi.

Por esta zona queda como recuerdo de los viejos tiempos, el ferrocarril, llamado familiarmente “La Trochita” por ser su trocha solamente de 75 centímetros. Este pequeño tren, desde **1945** une las localidades de Esquel, provincia de Chubut, con Ingeniero Jacobacci, provincia de Río Negro. Su recorrido es de aproximadamente 402 kilómetros, y se emplean unas trece horas en cubrirlo. Partiendo de **Ingeniero** Jacobacci, pasa por las localidades de Cerro Mesa, Ñorquinco, El Maitén, Lepa y Leleke, arribando posteriormente a Esquel. Todavía hoy funciona, aunque dos veces a la semana y su locomotora sigue siendo a vapor. En su recorrido pasa muy cerca del llamado **Cañadón** de los Bandidos, por donde, según se cuenta, anduvieron en su época los famosos bandidos Butch **Cassidy** y **Sundance** Kid. Estos bandidos “importados” arribaron a Buenos Aires alrededor del año 1902. Allá por 1905, asaltaron el banco de Río Gallegos, trasladándose luego al norte, incursionando por lugares como Esquel y Trelew, intentando uno de ellos afincarse en la zona, adquiriendo terrenos cerca de Cholila. Nunca se sabrá bien el destino de estos personajes, ya que la historia se mezcla con la leyenda, y su muerte “sucedió en varios países” según que versión se consulte, siendo Bolivia el país más comúnmente aceptado.

De la escala José de San Martín tengo una anécdota muy simple, pero muy emotiva, como casi todas las cosas simples de la vida, a las cuales les restamos importancia. Cumpliendo el vuelo a Bariloche, antes de llegar a la mencionada escala, nos informa el despachante que, **aparte** de tener un viento muy fuerte y escasa visibilidad por el polvo en suspensión, no embarcaba ningún pasajero, por lo cual podríamos sobrevolar la escala, en otras palabras, seguir de largo. Entonces llamé al comisario y le pregunté si traíamos pasajeros para José de San Martín, y me informa que no desembarcaba nadie en esa escala. Ya estábamos decididos a “pasarle la goma”, como decíamos de

entre casa cuando se “borraba” una escala y se pasaba a la siguiente. Así de paso, ahorraríamos el maltrato a que sin duda nos sometería la turbulencia. Pero apareció el comisario y me dijo:

– *Confirмо que pasajeros para San Martín no traemos, lo que pasa es que traemos un paquete para el hospital, que creo que son vacunas.*

Dicho esto se quedó en silencio, como esperando una respuesta.

Por el tono en que lo dijo, lo interpreté como un mensaje que nos mandaba el comisario. Nos miramos con el copiloto y creo que pensamos lo mismo.

– *Vamos para abajo,* – dije, y comenzamos el descenso.

Después **que** aterrizamos, habiendo atravesado una turbulencia bastante fuerte, bajé del avión para los trámites de despacho y entré al pequeño local. Justamente al lado de la puerta había una nena de unos cinco o seis años, vestida con un guardapolvo color rosa y una campera arriba, tocada con un gorro de lana que dejaba escapar algunas mechass de su cabello renegrido, y sus cachetes coloreados por el frío. Al verme, me preguntó si yo era el piloto. Asentí sin interpretar el por qué de la pregunta, y entonces dijo:

– *Gracias por habernos traído las vacunas.*

Demás está decir que quedé “descolocado”, muy emocionado, y mirando para todos lados, porque, evidentemente la nena no estaba sola. Se acercó entonces una mujer de edad madura, también de guardapolvo y campera, que estaba con otras chicas, y me aclaró todo. Eran alumnass de un jardín de infantes y hacía dos semanas que en el hospital local estaban esperando las vacunas contra el sarampión, **las** que acabábamos de traer, que serían compartidas con una escuela de Gobernador Costa, un pueblo muy cercano. Entonces me enteré también de que el sarampión en la Patagonia reviste carácter de grave, ya que los niños debido al clima del entorno no desarrollan defensas suficientes contra esa enfermedad. Obviamente, era ella la que había mandado la nena a agradecerme. Terminado los trámites, me dirigí al avión, luchando contra el viento y la arena que se me metía por la ropa, pero realmente muy feliz. Una muestra de agradecimiento tan simple, pero tan significativa, no se recibe todos los días.

Las localidades de El Maitén y El **Bolsón** están separadas por muy poca distancia, pero son completamente distintas. El Maitén, en la zona noroeste de la provincia de Chubut, muy próxima al límite con **Río Negro**, es una zona de transición entre la precordillera y la meseta, al borde del río Chubut. A partir de la inauguración como escala de LADE, estaba servida con tres vuelos semanales que la contactaban con El Bolsón, al oeste, y con Esquel al sur. No ofrecía dificultades para la operación, siendo esta, obviamente, en condiciones visuales. Además, está a la vera de la **RN 40** y tiene una estación de ferrocarril.

Para volar desde El Maitén a El Bolsón hay que hacerlo por un cañadón estrecho que se abre con rumbo oeste, cruzado a noventa grados por elevaciones de distinta altura, que el viento, normalmente fuerte, provoca una turbulencia orográfica cuya intensidad es difícil encontrar en otros lugares de la Patagonia. Hubo ocasiones que era necesario omitir la escala por cuanto la turbulencia dificultaba enormemente el control del avión. Tal decisión había que tomarla con anticipación, dado que una vez dentro del cañadón era imposible dar la vuelta y había que seguir hasta encontrar el valle de El Bolsón. Si bien el tiempo de vuelo era escasamente de veinte o veinticinco minutos, se convertía en uno de los tramos a volar con más cuidado.

El Bolsón está situado en un gran valle dominado por el cordón Serrucho, destacándose también el cerro **Piltriquitrón**, muy cercano al pueblo. En los días en que la meteorología era buena, la entrada se convertía en un regalo para los ojos y los sentidos. El paisaje se tornaba una sinfonía de colores, cuya combinación dependía de la estación del año: verdes de todos los tonos, amarillos, **rojos** y dorados dispersos por el valle y las faldas de las montañas, amén de los grises de las piedras de los cerros coronadas de blanco por la nieve. Algunas cascadas, que se originaban en los deshielos, produciendo el agua que, **desde** algún lugar recóndito, se **precipitara** al valle, completaban la magia del paisaje. En El Bolsón se encontraban las más grandes plantaciones de

lúpulo, abasteciéndose desde allí a la industria cervecera, así como también era muy importante la producción de tulipanes, con envíos a todo el país y exportando a varios países de Sudamérica y Europa. Las plantaciones de tulipanes de diferentes colores, ponían un toque más de belleza al entorno del valle. La escala de LADE se inauguró en la misma fecha que la de El Maitén.

Confirmando lo dicho en párrafos anteriores acerca de la operación en ese “paraíso terrenal”, que es El Bolsón, allí se produjo el único accidente fatal en que se vio involucrado un Twin Otter a lo largo de **cuarenta** años de operación en la Patagonia al servicio de LADE. Fue **durante** un vuelo en que las condiciones de El Bolsón eran realmente malas, con el valle cubierto y escasa visibilidad, **estando** el cañadón de entrada desde El Maitén con nubes muy bajas. Con esta información el vuelo regular fue despachado desde Bariloche omitiendo la escala El Bolsón directo a Esquel, por el estado meteorológico. Por esta razón, no se sabe a ciencia cierta por qué el comandante, **capitán** Juan Carlos García, uno de los pilotos que tenía más horas de vuelo en ese tipo de avión y más experiencia en la Patagonia, intentó entrar a El Bolsón.

Se estima que una vez dentro del pequeño cañadón que entra desde El Maitén, se encontró con techos que bajaban progresivamente, y, no pudiendo dar la vuelta, llegaron al valle el cual estaba con escasa visibilidad y techos muy bajos. Como conocedor del lugar y también por la ubicación en que fueron encontrados los restos del avión, supongo que García ante el hecho consumado de encontrarse en el valle y volando por instrumentos, pudo haber intentado un procedimiento que se diseñó en el escuadrón cuando comenzó la operación del Twin Otter, para efectuar un posible escape, en la eventualidad de que una situación similar ocurriera en algún vuelo. Si lo intentó, no lo pudo concretar, impactando sobre la ladera del cerro Paleta, en el cordón serrucho, a unos **doscientos** metros de la cima. La búsqueda por aire y por tierra duró tres días hasta ubicarlo, con su tripulación y pasajeros fallecidos. El comisario de a bordo, probablemente sobrevivió al accidente en un primer momento, dado que se lo encontró alejado varios metros de los restos y en posición fetal. Este accidente ocurrió el 7 de agosto de 1977, y el avión, matrícula T-87, fue encontrado el día 11, cuatro días después. La tripulación, además del mencionado **capitán** Juan Carlos García, estaba integrada por el **teniente** Jorge. M. Álvarez, el **cabo primero** José T. Medina y el comisario de a bordo Señor Martín O. Lazo. Como pasajeros: el Gobernador de la provincia de Santa Cruz, **comodoro** (R) Ulderico Carnaghi y su esposa Begonia A. Felder de Carnaghi.

Sistema de reservas de LADE

Obviamente, tal expansión operativa de LADE, no estaba de acuerdo con el sistema de comercialización de pasajes ni de paquetes turísticos, el cual quedaba absolutamente superado, convirtiéndose rápidamente en obsoleto. Por la lentitud y antigüedad del mismo se perdían lugares que no podían ser comercializados, nada más que por falta de eficiencia del mencionado sistema: este era el viejo método de la mesa redonda giratoria con la carpeta de cada uno de los vuelos con las fichas respectivas, donde se anotaban los nombres de los pasajeros, las cuales debían ser consultadas ante la solicitud de cada reserva. Las operadoras se encontraban distribuidas alrededor de esa mesa, dependiendo absolutamente de las comunicaciones con el **BLU** o teléfono para confirmar los lugares, todo esto se complementaba con la asignación de plazas “automáticas” a **algunas** escalas. Es decir, los lugares asignados de esta manera, llamados automáticos, podían ser confirmados directamente al pasajero por la escala respectiva, sin necesidad de solicitarlos a la central en **Buenos Aires** ya que le pertenecían. En este sistema, los automáticos, si bien teóricamente era la solución, resultó ser una **solución** “a medias”. ¿Por qué? De acuerdo con la mayor experiencia y “astucia” de algunos responsables de sucursales, estos se excedían en la confirmación y venta de automáticos, especulando con que en otras sucursales de la ruta de la cual formaban parte, estadísticamente, cosa que conocían muy bien, no comercializaban todos los lugares que le correspondían, entonces vendían demás sin ocasionar problemas.

Pero como vulgarmente se dice “**mientras** todo anda bien, todo está bien”, a veces se encontraban en alguna sucursal con la situación de tener pasajeros con lugar confirmado para determinado vuelo, y no poder ser embarcado por falta de lugar físico, que algún gerente “madrugador” había vendido sin corresponderle. Estas circunstancias se comenzaron a dar más de lo deseable, sobre todo en la línea F-28, por lo cual se suscitaban problemas serios que atentaban **contra** la imagen de LADE, amén de causar un perjuicio económico. Además, existían escalas clave por su posición en la ruta, que quedaban al medio, como el jamón del sándwich, y eran casi siempre las víctimas de las travesuras de sus colegas de la escala anterior o posterior, dependiendo del sentido del vuelo.

En realidad, la actitud de quienes utilizaban este procedimiento, no era criticable, ya que este se efectúa hasta el día de hoy, en todas las líneas aéreas del mundo, y es conocido con el término en inglés de “Overbooking” (sobreventa o sobrerreserva). Esto se lleva a cabo teniendo información estadística de la cantidad **de** pasajeros que no se presentan normalmente a embarcar, en inglés “PAX no show”, los cuales siempre representan un porcentaje que se toma como indicativo para efectuar una sobreventa “controlada”. A veces, la sobreventa era originada en la propia escala, basándose en la mencionada estadística de pasajeros no presentados.

Llegó un momento en que la situación se tornó insostenible, dado que la demanda de pasajes crecía año a año, y LADE se debatía con su sistema de reservas que, con su operación manual y por BLU, no daba abasto para satisfacer en tiempo las solicitudes de lugares en sus vuelos, perdiendo lugares de comercializar. Como se dice en la aviación comercial, “al cerrar la puerta del avión, asiento vacío es plata perdida”.

Así las cosas, habiendo planteado la necesidad de un cambio desempeñándome como Jefe del Departamento Comercial de LADE, fui designado para evaluar las distintas opciones disponibles en ese momento para informatizar el sistema de reservas, considerándose algunas posibilidades, dependiendo también del presupuesto a asignar.

En ese orden de cosas, aproveché que tiempo atrás había tenido una conversación informal al respecto con el entonces Administrador General de Aerolíneas Argentinas, Doctor -vicecomodoro (R)- Juan Carlos Pellegrini, gestioné una entrevista con él y le planteé la posibilidad de “colgar” a LADE del sistema de reservas de su empresa. Con la mejor predisposición, y después de escuchar nuestras necesidades, me dijo:

– *Déjeme ver, creo que no va a haber problemas.*

No los hubo. Y así fue como durante los años 1979/80 encaramos la planificación e instalación, del sistema de reservas de LADE, con el soporte técnico de *Aerolíneas Argentinas*. En esa época, el subdirector de LADE, la máxima autoridad, era el **comodoro** Hugo Juan Liernur. Fue un arduo trabajo pero por demás interesante, ya que hubo que seleccionar nuevo personal, encarar la instrucción de la totalidad del personal de las escalas mediante cursos rotativos organizados por *Aerolíneas*, la compra de computadoras e impresoras con los software correspondientes, solicitar nuevas líneas telefónicas, la instalación en todas las escalas de dicho equipamiento. *Aerolíneas* había designado como contacto para toda esta operación a dos personas, creo recordar que era un matrimonio, ambos ingenieros en sistemas, que estaban a cargo de la parte informática de la empresa, para asesorar y asistir a LADE en la implementación del sistema.

Estas personas realizaron un excelente trabajo, ya que fueron quienes organizaron e impartieron los cursos de capacitación, viajando por las escalas las veces que fue necesario, sirvieron de nexo con el personal correspondiente de *Aerolíneas* para todas las necesidades y consultas operativas o comerciales. En una palabra, un apoyo y asesoramiento irrestricto gracias al cual se pudo llevar a cabo la transformación del sistema de reservas de LADE. Por supuesto que siempre hubo algunas personas, no de LADE pero sí de la Fuerza Aérea, escépticos (más que escépticos, “contreras”, diría yo) que nunca faltan, que ante la importante inversión en contratación de más personal, la compra de computadoras y el costo de los cursos y de vínculos telefónicos entre las agencias, a las **cuales** les parecía demasiado gasto para adecuar un sistema de reservas que,

según su parecer, funcionaba satisfactoriamente. Lo malo era que algunas de esas personas tenían poder de decisión, por lo cual su criterio podía hacer fracasar toda la modernización del sistema... Luego de llegar a un acuerdo después de arduas exposiciones “persuasivas”, como se llama en la Escuela Superior de Guerra, pudimos largar finalmente con el proceso de transformación.

Obviamente, fue una inversión importante la que debió hacerse, que podía impresionar a alguien poco informado del manejo de una línea aérea regular como en la que ya se había convertido LADE, pero era exactamente por eso, por la falta de conocimientos. A partir de la puesta en marcha del sistema, en el lapso de un año, con la misma oferta de asientos y el mismo número de vuelos, se embarcaron casi quince mil pasajeros más, gracias a la transformación del sistema de reservas. El costo operativo del sistema para LADE, si mal no recuerdo, era de ocho centavos por pasajero embarcado que se pagaba a *Aerolíneas* en concepto de utilización de su sistema. Además, LADE siempre vendió pasajes en conexión con *Aerolíneas* y viceversa, para lo cual mediaba una solicitud de la parte interesada, que requería una confirmación. Pues bien, a partir de entonces el sistema de reservas quedó interconectado, de manera que la reserva era inmediata para cualquiera de las dos empresas. Este sistema comenzó a operar en el segundo semestre de 1981.

Mucho tuvo que ver en el éxito y concreción del sistema de reservas de LADE, el interés y la colaboración puesta de manifiesto por el Administrador General, Dr. Pellegrini, quien aparte de acceder a nuestra propuesta, hizo varios aportes, entre ellos la idea de compartir algunos locales de *Aerolíneas Argentinas* con LADE, en aquellas localidades en que la infraestructura nuestra no era en ese momento adecuada, siendo el caso más importante la sucursal de Bariloche, y también compartir el **check-in**, denominación internacional en inglés del procedimiento que se utiliza para controlar el embarque de los pasajeros, con dicha empresa en varias escalas. Años más adelante, LADE se **independizó** del sistema de reservas de *Aerolíneas Argentinas*, operando su propio sistema con otra empresa.

La operación del **Twin Otter** como avión de línea

Después del pequeño relato efectuado hasta ahora, vemos entonces que LADE con su modernización, empezando por los aviones y terminando por su sistema de comercialización, dio un gran impulso al transporte aéreo, facilitando los enlaces entre los pueblos de la Patagonia. Durante los años 1969 y 1970, se inauguraron cinco escalas más que se agregaron a las ya existentes cuando comenzó a volar el Twin Otter, y cuatro más durante el año 1974.

El día 23 de julio de 1969, a menos de siete meses de haber iniciado sus operaciones, los Twin Otter cumplieron su vuelo número mil. La tripulación que realizó este vuelo con el T-83, estaba integrada por el **primer** teniente Rubén Mario Montenegro, el **primer** teniente Juan Carlos Arthz y el comisario de a bordo Osvaldo Rovere

El Twin Otter era un **avión** utilizado en varios países por algunas aerolíneas feeders, es decir como línea de alimentación desde el interior del territorio **hacia** aeropuertos principales, transfiriendo sus pasajeros a las líneas troncales o principales. El resultado del Twin **en** este tipo de operación fue excelente en **regiones** de diferentes climas, fríos como Canadá y Alaska, y cálidos **como** el Caribe, donde a veces se le colocaban flotadores y era utilizado como avión anfibia, pasando por países centroamericanos de clima netamente tropical. Sin embargo, este avión tiene un comportamiento muy superior en cuanto a performances, en climas fríos, por lo cual su rendimiento en la Patagonia es óptimo. La versión 200, adquirida por la Fuerza Aérea, tiene más capacidad de bodega y mayor peso máximo de despegue que la versión 100, que era la más utilizada hasta ese momento.

Los vuelos de LADE, aun con DC-3, ya estaban estructurados con el criterio de línea de alimentación, (feeder) en conexión con los servicios de *Aerolíneas Argentinas* y *Austral*, únicas empresas mayores existentes en ese momento, y que operaban en los principales aeropuertos del

litoral patagónico, como Trelew, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos. Con una conveniente coordinación de horarios, los vuelos de LADE coincidían con las otras aerolíneas, pudiendo entonces embarcar pasajeros del interior de la meseta y de la precordillera hacia Buenos Aires o regresar también desde Buenos Aires a sus pueblos, en el día.

Con las limitaciones propias de su tamaño y de su capacidad, el Twin demostró en poco tiempo de operación, que era digno de las expectativas que se habían depositado en él. Sus sistemas antihielo son muy eficientes, su equipamiento en cuanto a instrumentos y comunicaciones excelentes, buena calefacción y una rusticidad tremenda que, acompañada de un tren de aterrizaje muy sólido con cubiertas de baja presión, le permite aterrizar en todo tipo de pistas, aun no preparadas, cubiertas con hasta nueve pulgadas de nieve, con barro y agua, y muy maniobrable en todas las circunstancias: no obstante, su talón de Aquiles sigue siendo su poca capacidad de bodega.

El Twin Otter tiene una gran aptitud para operar en terrenos nevados, ya que, en estas condiciones está muy poco limitado. Prueba de ello es una experiencia personal que me sucedió en el aeródromo de Esquel, cuando todavía su pista era de tierra. Era un día en que, después de una abundante nevada nocturna, lucía espléndido, ni una sola nube y el viento en calma, realmente parecía un cuadro. Eso sí, todo cuanto se veía era blanco, pura nieve. Todo aquel que haya volado sobre grandes extensiones nevadas, sabe como cambia el paisaje y puede hasta desorientar si no se opera con mucha atención, al desaparecer algunos puntos de referencia usuales, cubiertos por la nieve. Localizamos el aeropuerto, ya que por los edificios y la arboleda que los circundan, se destacaban claramente. La zona de la pista se encontraba señalada con las conocidas balizas de nieve, que son pirámides de madera pintadas de amarillo o naranja o de ambos colores, de un poco menos de un metro de alto, destinadas a sobresalir bastante de la superficie nevada cuando la nieve es muy abundante.

Sea porque no tenían suficiente cantidad de balizas o porque la gente del aeropuerto no tuvo tiempo de hacerlo, estaba balizada sólo una banquina de la pista, es decir, se veía una sola fila de balizas. Ya en final fuimos autorizados a aterrizar y así lo hicimos. Cuando estaba próximo a restablecer, noté que de la nieve surgían algunas varas que parecían las de un típico arbusto patagónico, bastante común. No me llamó mucho la atención y aterricé. El avión no recorrió ni cien metros, perdió su velocidad, se detuvo... y quedó atrapado, **clavado** en la nieve. Descendimos y nos **enterramos** hasta las rodillas, estando también rodeados por una serie de arbustos espinosos... ¡habíamos aterrizado fuera de la pista, al costado izquierdo!

Hubo que esperar que personal del aeropuerto se hiciera cargo de despejar la nieve delante del avión para acceder a la calle de rodaje y así poder llegar a la plataforma.

El hecho de su característica STOL y su capacidad para operar en pistas de escasa longitud, no es relevante para la operación de LADE ya que, salvo la pista corta de Ushuaia, (23/05) todas las demás tenían longitud por demás suficiente para despegar y aterrizar sin emplear ninguna de estas características.

Por otra parte, los despegues STOL están previstos más que todo para tareas especiales de trabajo aéreo y pistas no preparadas, u operaciones para conjurar emergencias, pero no está permitido para vuelos con pasajeros, por cuanto el avión despega por debajo de la VMC (velocidad de mínimo control con un motor detenido) quedando incontrolable ante la eventual plantada de un motor debajo de esa velocidad. No obstante, las características de vuelo lento en determinadas condiciones meteorológicas fueron muy útiles, por **cuanto** varios aeropuertos de la Patagonia estaban autorizados únicamente para la operación totalmente visual por su geografía complicada y la falta de radioayudas, el vuelo a baja velocidad permitía una mejor y más segura aproximación en todos los casos. De todas maneras, tratábamos siempre de efectuar la carrera de despegue lo más corta posible en los aeródromos con mucho ripio suelto en la pista, siendo la experiencia siguiente demostrativa de la necesidad de hacerlo así.

Durante un despegue de Perito Moreno hacia Comodoro Rivadavia, al momento de rotar el avión, escuchamos un ruido sumamente fuerte producido, al parecer, por un objeto que golpeó en

alguna parte de la estructura del avión. Continuamos el ascenso, atentos a cualquier vibración o nuevos ruidos que pudieran producirse, pero todo siguió normal hasta el momento de alcanzar nuestro nivel de vuelo. Al efectuar los procedimientos para nivelar, en cuanto se redujeron los motores para régimen de crucero, el motor izquierdo comenzó a vibrar en forma muy significativa, transmitiendo la vibración a todo el avión. Ante tal circunstancia detuvimos el motor y mandamos la hélice a posición bandera. Nos llamó la atención el hecho de que una vez en bandera, la hélice continuara girando, en forma muy suave, pero giraba.

Aterrizamos, y allí pudimos enterarnos lo que había pasado. Una piedra de tamaño considerable levantada probablemente por la rueda de nariz, había sido impactada por una pala de la hélice, la cual se dobló y perdió parte de ella, quedando con una muesca parecida a un mordisco en el borde, a la altura del golpe. Revisando la estructura del avión en su parte izquierda, se encontró un agujero en el **recubrimiento**, justamente arriba de la ventanilla del primer pasajero. Al meter la mano por el hueco, tan grande era, **que** pudo encontrarse la mitad de una piedra del tamaño de un puño, como cortada por un cuchillo, alojada en el conducto de salida del aire para los pasajeros, que corre por el borde interior del techo del avión. No sabemos que hubiera pasado de impactar la piedra en la ventanilla. Por tal causa, se aconsejaba efectuar la carrera de despegue lo más corta posible en este tipo de pistas. No quedó muy claro por qué ante un daño importante en la hélice, el motor no acusó vibraciones antes de ser reducida su potencia. Como copiloto de ese vuelo se desempeñaba el entonces **teniente** Héctor Pupek.

Como en ninguna escala de la precordillera había posibilidades de cargar combustible, era necesario despegar de Comodoro Rivadavia o de Río Gallegos, con combustible como para volar hasta la última escala del vuelo, es decir a full. Esto, además de condicionar la carga de pago, era un inconveniente importante, ya que la meteorología a veces hacía necesario prolongar el tiempo de vuelo o dirigirse a la alternativa, en cuyo caso el tema combustible era crítico. Se planteó entonces el problema a la Fuerza Aérea, la cual dispuso la instalación de depósitos de combustible en las escalas de José de San Martín, Gobernador Gregores y Río Turbio que resultaban estratégicas para la **carga**, cuya capacidad no recuerdo exactamente pero era alrededor de **veinte mil** litros, como medio de paliar la situación. Su forma era de “zepelín”, estaban fijados sobre una estructura de mampostería, y se operaban con una manguera convenientemente adaptada. Fueron desactivados hace años y actualmente no existen.

En su momento tuvieron gran importancia, ya que permitieron la optimización de los vuelos en cuanto a su carga de pago y selección de alternativas. Sin embargo, pasado un tiempo de operación los aviones comenzaron a manifestar inconvenientes y fallas en las unidades de combustible, lo cual motivó que en un par de oportunidades, fuera necesario detener un motor por su funcionamiento irregular, antes del aterrizaje. Una inspección del Comando de Material, responsable de los depósitos instalados, determinó que las condiciones ambientales y de baja temperatura afectaban la calidad del combustible por condensación de agua, contaminándolo también debido al desarrollo de unos microorganismos que se veían favorecidos por las condiciones de almacenamiento. Debido a estos inconvenientes, fue necesario efectuar una inspección y mantenimiento de las unidades de combustible de todos los aviones, con lo cual, y con un acondicionamiento especial de los depósitos de combustible de los aeropuertos, el problema quedó superado.

Con respecto a lo comentado anteriormente de los problemas con el combustible, también tuvimos otro tipo de experiencia durante el primer año de operación. Cierta vez **volábamos** de Lago Argentino a Río Gallegos finalizando un vuelo de la precordillera, con muchas ganas de llegar, ya que era la última escala y allí pernoctábamos. Estando ya en contacto con Gallegos y en inicial para la pista 25, súbitamente se detuvo el motor izquierdo. Gran sorpresa para nosotros que no esperábamos una cosa así de un avión “recién estrenado”. **Así que** rápidamente confirmamos la detención del motor, hicimos la lista de chequeo, y continuamos el circuito aterrizando en Gallegos sin novedad. Después de comentar el hecho con el Jefe de Base de LADE, me comuniqué con el

Escuadrón en Comodoro Rivadavia refiriendo lo sucedido, atribuyéndolo, en principio, al problema de contaminación del combustible, aunque nunca se había dado una detención tan repentina, sino que el problema se manifestaba como fallas intermitentes y pérdida de potencia en el motor. Solicitamos apoyo técnico para poder continuar el vuelo al día siguiente, de hecho ya demorado en su horario de despegue. Posteriormente nos informaron que a media mañana arribaría en el primer vuelo de *Aerolíneas Argentinas* un técnico de Comodoro Rivadavia para detectar el problema.

A la mañana siguiente estábamos desayunando en el viejo *Hotel Alonso*, cuando telefónicamente nos avisan del arribo del personal técnico. Partimos para el aeropuerto con todo el equipaje por las dudas pudiéramos continuar el vuelo. Al llegar nos dirigimos al avión, el cual estaba medio protegido del viento al costado de una antigua barraca TIC. Debajo de un plano se encontraba el “Pato” Etchar, un mecánico del Escuadrón de Comodoro Rivadavia. Después de los saludos de práctica, me preguntó:

– *Jefe – dijo en un tono medio socarrón – ¿Usted sabe que para que esto vuele tiene que tener combustible?*

– *Por supuesto – contesté sin comprender bien el sentido de la pregunta.*

– *Bueno, esto es todo el combustible que tenían los tanques.*

Entonces me mostró una lata de veinte litros no del todo llena con JPI.

Con Ciarlelli nos quedamos con la boca abierta, sin poder creer lo que veíamos.

– *Así es, Jefe – me dijo Etchar – en cuanto le pongamos combustible, el avión se va a poner contento y va a volar de nuevo.*

Por supuesto, en su cara se dibujó una sonrisa de oreja a oreja.

¿Qué había pasado? El Twin Otter no tiene varilla para medir el combustible en los tanques, de manera que se carga por indicador, el cual se había descalibrado por la mala calidad que adquiría el combustible almacenado en los tanques. Si bien alguna vez había sido necesario detener un motor en vuelo por fallas de la unidad de combustible, una detención súbita por falta de combustible fue solamente una “hazaña” nuestra en esa oportunidad

Es interesante recordar que en la instalación de los tanques de combustible, sus posteriores inspecciones y en su mantenimiento, intervino el Personal Civil de la Fuerza Aérea, señor Octavio Scopa, quien realizara una ímproba tarea en beneficio de la operación de los aviones de LADE en la Patagonia. El señor Scopa ingresó muy joven a la Fuerza, donde gracias a su dedicación y esfuerzo fue nombrado “Propulsor Aeronáutico”, jubilándose después de haberse desempeñado como jefe de talleres de Palomar. Dirigió la fabricación de los primeros pallets de aluminio, carros de batería para puesta en marcha especiales para la Patagonia y también diseñó y fabricó un grupo electrógeno con motor de automóvil.

Don Scopa también tenía su experiencia histórica, como aquella que nos contó en una de sus estadías en Comodoro Rivadavia. Parece ser que fue él fue uno de quienes despidieron, el 28 de mayo de 1919 desde Mendoza, a la escuadrilla que intentaría cruzar la Cordillera de los Andes hacia Santiago de Chile, uno de cuyos integrantes era el teniente Benjamín Matienzo, siendo este el único que no regresó con las otras dos aeronaves cuando decidieron volver a Mendoza, por las condiciones meteorológicas sobre la cordillera. Según comentaba Scopa, él suponía que Matienzo se vio influenciado negativamente en su decisión de no regresar, por una broma efectuada por unos chilenos la noche antes del vuelo en relación al cruce de la cordillera: parece ser que le hicieron llegar al hotel donde estaba hospedado, un gran huevo de avestruz, diciéndole que era eso lo que “les faltaba a los argentinos para cruzar la cordillera”. Cuando Matienzo estaba acomodado en el avión listo para poner en marcha, le manifestó a Scopa: – *“Hoy cruzo al otro lado o no vuelvo”*. No se sabe si fue a raíz de esas palabras, pero lo cierto es que no volvió.

Durante un vuelo desde Río Grande a Ushuaia, ya sobre la cordillera norte, recibimos la información de que el viento estaba desde los 230° a cuarenta nudos, es decir, casi a 90° de la pista 16/34 y con una intensidad fuera de norma para la operación del avión. En esos años existía en Ushuaia una pequeña pista con una orientación 05/23, cuya longitud no recuerdo exactamente, pero

rondaba los **seiscientos metros**, con la particularidad de comenzar y terminar al borde del agua. Esta pista estaba en condiciones, pero se utilizaba sólo con vientos muy fuertes y cruzado a la pista principal, es decir, era nuestro caso. El copiloto, que en ese momento estaba volando en el puesto de la izquierda, era el entonces **primer** teniente Osvaldo Larumbe, quien había comenzado a volar el avión hacía muy poco tiempo.

Nos pusimos de acuerdo y decidí que operaríamos en la pista 23. Ya en final, hay que reconocer que la pista se veía extremadamente corta, más corta a medida que el avión descendía, y con **agua** de este lado y agua del otro lado. Estábamos ya cerca del suelo, cuando Larumbe, quizás impresionado por lo corto de la pista y apreciando mal la distancia al suelo, quebró la muñeca en los aceleradores y tiró para atrás, provocando la entrada de las **hélices** en el “rango Beta”, paso previo al modo reversible. Cuando me di cuenta, intenté llevar los aceleradores adelante pero ya era tarde. Nos desplomamos sobre la pista desde una altura de más o menos tres metros, golpeando violentamente dos veces contra el suelo, pudiendo detener al avión en muy pocos metros ayudados por el viento fuerte, prácticamente de frente. Uno de los pasajeros era el **señor** Juan Padovani, administrador general de los hoteles del ACA en Tierra del Fuego, quien tenía un respetable temor al vuelo. Por su gran estatura se había sentado en el primer asiento, con los pies colocados entre los dos pilotos.

Una vez dominado el avión miré hacia atrás, y lo primero que vi fue la cara de don Padovani, que estaba como de harina y con rasgos cadavéricos, y no pudo ni siquiera esbozar una sonrisa ni articular palabra, permaneciendo totalmente inmóvil. Pasado el susto, para nosotros también, por supuesto, rodamos hasta la plataforma y estacionamos. El problema de Larumbe era **que** él estaba sentado a la izquierda, por lo cual la gente del aeropuerto y de LADE, si habían visto el aterrizaje, sabrían quien había aterrizado, **y** si alguien en realidad había observado la maniobra, que no había duda que se había visto, seguramente lo iba a comentar. Se quedó lo más que pudo en el avión como para no tener contacto con nadie. Solo minutos después inspeccionamos concienzudamente el tren de aterrizaje, pero no tenía la más mínima señal de daño, al menos visible. Luego, partimos para el hotel. Durante el trayecto yo le dije:

– No te calentes, son cosas que pasan... ¿Acaso nadie ha pegado no uno, sino varios golpes aterrizando en la Patagonia?

– Sí, pero este fue muy fuerte.

– Y bueno – le dije – el avión está entero y mañana será otro día.

No se habló más del asunto y llegamos al *Albatros*. La cena de esa noche era también un momento temido por Larumbe, ya que en el hotel se juntaba gente conocida. Sin embargo, por el momento no pasaba nada. Estábamos ya de sobremesa y aparece don Charles, el dueño de *Monsieur Charles Importación*, gran amigo de todas las tripulaciones. Después de saludar, tomó una silla y se sentó al lado de Larumbe. Yo pensé para mis adentros “este viejo se trae algo”. Efectivamente. En un momento dado, le pregunta a Larumbe con su hablar pintoresco de judío del Once:

– Decime “Quirido”, ¿Mañana volas a Gallegos?

– Si, Charles ¿Necesitás algo?

– Si, – contestó Charles muy serio – en Gallegos tengo un cargamento de porcelana china muy frágil en depósito, y quería pedirte si me la podes traer: necesito que llegue bien seguro a Ushuaia y me parece que vos sos el indicado...

La carcajada fue general. La noticia había trascendido y ya Larumbe había sufrido la primera andanada.

– No te aflijas, – le dijo alguien –, todavía esto no se sabe en Río Grande ni en Río Gallegos.

Años después, el “Pato” **Larumbe** se desvinculó de la Fuerza Aérea, ingresando a *Aerolíneas Argentinas*, donde realmente fue un “personaje” durante toda su trayectoria. Se jubiló hace pocos años como comandante de Airbus 340. Parece que sus golpes en el Twin Otter no hicieron mella en su carrera posterior...

Significado del Twin Otter en la Patagonia

Pocas veces una región se ha visto tan identificada con un medio de transporte como la Patagonia con el avión. Este se convirtió en un elemento imprescindible y casi podría decirse de supervivencia. Ya desde las épocas románticas de Antoine de **Saint-Exupéry** el **avión** se perfiló como insustituible. Tiempo después, los aviones de la Fuerza Aérea y la Armada contribuyeron en diversas oportunidades a prestar un auxilio invaluable en épocas de desastres naturales y de aislamiento por factores meteorológicos. La pionera *Aeroposta* y luego su sucesora *Aerolíneas Argentinas* contribuyeron a dar regularidad al transporte aéreo en parte de la región. Sin embargo, con el comienzo de la operación de LADE, sobre todo después de instalar su base operativa en Comodoro Rivadavia, es cuando realmente el poblador patagónico adopta el avión como un símbolo, siendo el iniciador de esa nueva era el Twin Otter.

Fue a partir de la llegada de ese pequeño avión cuando comenzaron a cumplirse con regularidad los servicios entre las localidades de la región, merced a las bondades operativas del Twin Otter y a la ventaja de pertenecer a una unidad con cabecera en Comodoro Rivadavia, lo cual aumentaban enormemente las facilidades de mantenimiento, eventuales reemplazos de aeronaves o tripulantes, y de agilidad en la planificación de los vuelos. Desde entonces su pintoresca silueta se hizo familiar en toda la Patagonia, en **principio** en las provincias de Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, sumándose posteriormente Río Negro y Neuquén. Paulatinamente, el Twin Otter fue **cubriendo** todos los pueblos de la meseta patagónica y la precordillera cumpliendo su misión de fomento, constituyéndose en pionero de rutas generalmente deficitarias, por lo cual el lema de LADE era: “llegar donde nadie llega”, y nunca dejó de cumplirse. Prácticamente no existe población de la Patagonia que posea una pista, por pequeña que esta sea, que no haya sido visitada alguna vez por un Twin Otter, ya sea en vuelos regulares de LADE o en vuelos de ayuda cuando las grandes inclemencias del **tiempo** lo requerían.

Fue un elemento común en la desértica e inhóspita meseta central patagónica y en la precordillera, desde Bariloche hasta Río Turbio, conectando los pequeños pueblos entre sí y a todos con Comodoro Rivadavia o Río Gallegos, convirtiéndose en el único nexo en la época de las grandes nevadas. Esperado con igual ansiedad por pobladores, turistas, profesionales, comerciantes, o quienes necesitaban una urgente y angustiada visita a un médico, el Twin Otter de LADE se convirtió en su medio habitual de transporte. Acostumbrado a lidiar con fuertes vientos, nevadas intensas y lluvias, que convertían algunas pistas en barriales, nunca dejó de mostrar su clásico perfil por cualquier escenario en que fuera requerido, llevando alivio y consuelo a las pequeñas poblaciones en medio de la soledad más sobrecogedora. También las grises aguas del Atlántico lo vieron pasar uniendo los pequeños pueblos de la costa, conectándolos con Comodoro Rivadavia o Río Gallegos.

El estrecho de Magallanes, Cabo Domingo, el lago Fagnano, el **monte** Olivia y el canal de Beagle, fueron testigos de su continuo paso desafiando la hostil meteorología de la Tierra del Fuego, sirviendo a Río Grande y a la ciudad más austral del mundo: Ushuaia. Pero las ambiciones del Twin Otter para servir no terminaban allí, y se largó al cruce del tenebroso **pasaje** Drake hasta la Estación Naval Petrel, en la isla Dundee en la blanca infinita de la Antártida Argentina, sólo para seguir cumpliendo su misión.

Sin embargo, la continua e ininterrumpida actividad del Twin Otter, desafiando la geografía y la meteorología diariamente, lo expuso en algunas situaciones complicadas de las que siempre salió airoso, pero es bueno recordar que algunos de sus vuelos no estuvieron muy lejos de terminar en una tragedia.

La mañana en Ushuaia se presentaba como una típica mañana de invierno. El cielo completamente cubierto con una capa de nubes bajas estratiforme, viento calmo, temperatura cero grados. El techo promedio era de seiscientos metros, disminuyendo sobre el faldeo de las montañas de ambos costados del canal de Beagle, donde las nubes bajas metidas en los valles, se desgajaban entre el follaje de los bosques. La visibilidad era buena, sobre todo en el canal, hacia su desembocadura y caía una tenue llovizna. Desde el oeste se acercaba el consabido chubasco, que comenzaba a borronear los contornos del monte Susana. El vuelo de LADE despegó en horario con destino a Río Grande, con su carga completa de pasajeros y en el peso máximo de despegue. Comenzó su ascenso en forma normal, y dentro de nubes adoptó rumbo 090°, el cual se debía mantener hasta alcanzar los mil quinientos metros, donde ya se supera la altura de la cordillera norte, pudiendo entonces poner gradualmente rumbo a Río Grande.

A pocos minutos del despegue, aproximadamente a mil metros de altura, la aeronave perdió potencia súbitamente en el motor derecho sin poder ser restablecida, y la tripulación optó por detener el motor. Cuando esto sucedió, se encontraban muy próximos a alcanzar el tope de nubes, y, ya sea por la ansiedad de llegar a volar sobre tope, o por tratar de efectuar un reencendido del motor descuidando momentáneamente el control del avión, este fue requerido en su régimen de ascenso, más de lo que permitía su peso y la condición de un motor inoperativo en ese momento.

Entonces amagó una pérdida cayendo hacia un costado en ángulo pronunciado y comenzando un rápido descenso en un giro de 360°. La situación era ciertamente dramática, el avión descendía dentro de nubes con gran alarma, susto y gritos entre los pasajeros, mientras la tripulación luchaba por mantener el control, manipulando los controles y reduciendo el motor operativo, ya que el régimen de descenso y la velocidad aumentaban; en tanto el comisario trataba de disimular su miedo y de tranquilizar a los pasajeros. Y, como suele pasar en estas circunstancias, hizo su aparición el “Dios del aviador patagónico”. A los seiscientos metros aproximadamente, con una inclinación cercana a los 45°, pudieron ver abajo, encontrándose casi sobre el centro del canal. Una vez en condiciones visuales, estabilizaron sin problemas el avión dirigiéndose al aterrizaje en Ushuaia, justo antes de que llegara el chubasco que ya había devorado al monte Susana. La causa de la sorpresiva pérdida de potencia, según se supo, fue formación de hielo severa en la toma del motor derecho.

En realidad, la caída dentro de nubes debe haber durado segundos, pero lo suficiente para que la tripulación tardara horas en retomar su pulso normal y controlar el “temblor en sus rodillas”... Por supuesto, cuando se tomó conocimiento y después de superado el percance, menudearon en el Escuadrón Twin Otter las bromas de todo tipo, hacia la tripulación. Como conclusión, se nombró a los tripulantes precursores de una nueva maniobra llamada: “tirabuzón por instrumentos con un motor detenido”.

La tripulación la formaban los entonces primeros tenientes Alberto Vianna y Homero Vartorelli, y como comisario de a bordo el señor Alberto Virgilito.

Cambio de dependencia del Escuadrón Transporte de Línea

Transcurrido el primer año de operación del escuadrón en la BAM Comodoro Rivadavia, y después de una evaluación y un análisis de lo logrado en ese período de tiempo, surgió la conveniencia de que el escuadrón dependiera directamente de la BAM Comodoro Rivadavia. El hecho de haber aumentado la cantidad de escalas, hacía necesario incorporar más pilotos para el cumplimiento de los vuelos, cosa que se lograría sumando a los pilotos de la Base que hasta ese momento no volaban Twin Otter, únicamente lo hacían en el Aerocommander 500U y en el Cessna 182 de la BAM. Además, la distancia a la I Brigada Aérea causaba ciertos inconvenientes en la faz administrativa. Esto y algunas consideraciones más, motivaron que a partir del 1° de enero de 1970, el escuadrón pasara a depender orgánicamente de la BAM Comodoro Rivadavia. Los pilotos de la

Base comenzaron a volar Twin Otter y los oficiales del **escuadrón** fuimos también asignados a destinos **internos**, integrándose definitivamente a la unidad.

Este hecho, no cabe duda, fue el disparador de la transformación de la Base Aérea Comodoro Rivadavia en lo que es hoy la IX Brigada Aérea. Cuando a través del tiempo se comprobó la conveniencia de tener una unidad operativa de la Fuerza Aérea en la Patagonia, se dotó a la misma con otros tipos de aeronaves, como el Fokker F-27 y el IA-50 Pucará, que formaron parte desde entonces del Grupo Aéreo IX de la IX Brigada Aérea Comodoro Rivadavia. Los F-27 se basaron en Comodoro en enero de 1982, y comenzaron a volar al mes siguiente. Operaron simultáneamente desde Comodoro y Palomar varios años, hasta que los de Palomar fueron transferidos a la II Brigada Aérea de Paraná. Posteriormente los de Comodoro también fueron transferidos a Paraná, desde donde continuaron operando de acuerdo con las necesidades de los vuelos.

Cabe acotar que el hecho de basar los Fokker **F-27** en Comodoro Rivadavia, operados con pilotos de la IX Brigada, contribuyó en gran parte a solucionar los problemas que se creaban anteriormente con el vuelo de pilotos adscriptos, ya comentado

Desde el **punto** de vista **del** piloto, guardo un gran recuerdo del Twin Otter, ya que volé ese tipo de avión aproximadamente **mil quinientas** horas durante dos años y medio, recorriendo la Patagonia de norte a sur y de este a oeste, teniendo la oportunidad de operar en cuanto aeródromo hubiera y con días que se presentaban espléndidos y otros en que había que pelear con las malas condiciones de la meteorología. No voy a negar, y hacerlo a tantos años de distancia no tendría sentido, que hemos pirateado bastante con este avión en el escenario patagónico. Desde volar rasante por la Punta de las Arenas, que es una lengua de tierra y arena que se introduce en el mar cerca de Río Grande, poblada de guanacos y lobos marinos con el fin de espantarlos, así como despegar de la pista 34 de Ushuaia y volar directo hacia la cordillera norte pasando bien bajo por el lago Fagnano y, por supuesto, casi por la base del monte Olivia y, a veces, penetrar el glaciar Perito Moreno volando sobre sus torres de hielo varios minutos y regresar para aterrizar ante el regocijo sin fin de los pasajeros.

Esto último realmente merece un párrafo aparte. El hecho de volar bajo sobre **el** lago Argentino, divisar la pared de hielos del glaciar y dirigirse directamente a ella que se agrandaba en los parabrisas segundo a segundo, producía una sensación difícil de describir y una importante descarga de adrenalina. Luego sobrevolar semejante campo de hielo de forma irregular, como si lo hiciera sobre una ciudad cuyos edificios estuviesen muy juntos y esculpidos en hielo, es un espectáculo imposible de transmitir. Ver pasar las moles blancas con tintes azules y formas caprichosas debajo del avión, produce una sensación de poderío que se esfuma instantáneamente al mirar alrededor, y tomar conciencia de dónde realmente uno está volando. Años después conocí el glaciar por tierra, y pude acercarme al último balcón separado menos de **cien** metros de la pared de hielo, lo más parecido a un edificio de seis pisos. Entonces caí en la cuenta de lo que habíamos hecho en esas oportunidades. Aparte de su tamaño, me impresionó escuchar los ruidos, prácticamente truenos esporádicos en el interior del glaciar, por el hielo que está casi constantemente trabajando y cambiando de forma, precipitándose por las grietas que el mismo provoca hasta acomodarse nuevamente en su inmensa estructura.

Otra ruta turística, por decirlo de alguna forma, era desde **El Bolsón** a Bariloche por adentro, es decir, lo normal era salir del valle hasta El Maitén y luego volar paralelo al cordón montañoso, llegando a Bariloche desde el este. En cambio, salíamos de El Bolsón con rumbo prácticamente norte, sobrevolábamos en ascenso el camino por el Cañadón de la Mosca, luego los lagos Mascardi y Gutiérrez hasta alcanzar el Nahuel Huapi, llegando al aeropuerto volando sobre el lago y desde el oeste, después de pasar por el lateral de la ciudad de Bariloche. En estas oportunidades, tanto tripulantes como pasajeros llegábamos con una íntima sensación de gozo, sintiéndonos privilegiados de poder admirar esos paisajes tan de cerca, en “vivo y en directo”.

En mi descargo, debo decir que todos estos gustos nos los dábamos cuando la meteorología no ofrecía problemas y el viento estaba calmo. Esos escasos días radiantes, en los cuales nos parecía que flotábamos formando parte del paisaje y cuando la fascinación es tal, que suena como imposible siquiera pensar en tener un problema mecánico. Cuando Tata Dios le ordenaba a la naturaleza que nos ofreciera estas oportunidades, no podíamos desperdiciarlas. Ahora, si nos sucedía algo, no creo que Tata Dios se hiciera responsable. También debo agregar que lo hacíamos con el Twin Otter, avión nuevo y completamente confiable y con el DC-3 sólo en contadas oportunidades.

El caso es que el Twin Otter, aquel pequeño avión que se asomara a la Patagonia hace ya más de cuarenta años, no paró nunca su trajín. Durmiendo a la intemperie varios años, soportando vientos huracanados, heladas, nevadas y lluvias, supo, además de los vuelos de LADE, acudir a donde se le necesitaba. Así, paseó su silueta por las bases antárticas desde 1969 hasta el día de hoy, sirviendo a sus dotaciones, evacuando enfermos, llevando medicamentos y alimentos, a pesar del viento, la nieve y los blanqueos constantes. Cuando grandes nevadas azotaron la Patagonia, supo efectuar vuelos especiales evacuando personas bloqueadas por la nieve y hasta llevar alimentos para ovejas, vacas y caballos.

Cuando la **Fuerza Aérea** se desangraba combatiendo por las Islas Malvinas y fue requerido para evacuar personal al continente, no preguntó los riesgos que correría en una misión completamente atípica para él, sino solamente que es lo que había que hacer... y allá fue, completando con éxito la tarea que le habían encomendado. Fue también el elegido para la formación inicial de los futuros pilotos de transporte de la Fuerza Aérea, donde estos hacen sus primeras armas en un verdadero banco de pruebas de habilidades y sobre todo de voluntades, como lo es la Patagonia.

Puede decirse con toda certeza que en la estrecha cabina del Twin **Otter** han tenido cabida todas las actitudes y emociones humanas. Desde la satisfacción y el regocijo de turistas al volar sobre paisajes encantados, hasta la angustia de algún poblador que quisiera empujar el tiempo para llegar a donde lo necesita un amigo o pariente enfermo, pasando por **las** expectativas de los trabajadores de las estancias, peones y domadores, y **de** los mineros, leñadores o cazadores, las tribulaciones de los comerciantes, hasta la serena actitud de un sacerdote acudiendo a dar su último consuelo a un moribundo, o el sentido agradecimiento a través de las lágrimas emocionadas de una madre que va a ver a su hijo después de tanto tiempo...

Nadie que haya viajado en un Twin Otter alguna vez, cualquiera fuera su necesidad, se ha visto defraudado por aquel avión. Duro y recio como el clima de la Patagonia, sufrido y perseverante como sus pobladores, no lo acobardan las nevadas, los vientos, la turbulencia ni el hielo, como si no supiera de limitaciones, como si hubiera copiado esas virtudes y fortalezas de los antiguos Tehuelches, Onas, Yaganes y Alacalufes. Y así, el Twin Otter emulando al general Roca, al cura Fagnano o al mismo Don Bosco, cumple desde hace cuarenta años con la definitiva integración de la Patagonia al resto del país, y lo seguirá haciendo, sin ninguna duda, mientras se lo necesite. Estoy seguro que todos los pilotos que hemos volado Twin Otter, sentimos un gran cariño hacia ese avión... como prueba de ello, existe un grupo llamado "Club 42,5" formado por ex pilotos de Twin Otter, quienes, siempre que sea posible, nos reunimos en un almuerzo o una cena una vez al año. La denominación de "42,5", hace referencia al máximo torque a aplicar a sus motores. Por supuesto, cada vez son más los integrantes del grupo.

Existe un vuelo en particular que quedó grabado en mi memoria, como un ejemplo de lo que se puede hacer con un Twin Otter, pero fundamentalmente de **lo** que no se debe hacer. En La mañana del día 16 de junio de 1969, despegábamos en un Twin Otter de San Carlos de Bariloche cumpliendo el vuelo LD 187 con destino final Comodoro Rivadavia. Un par de cosas se conjugarían para que ese vuelo se convirtiera en un vuelo muy particular. Ese día, tercer domingo de junio, se conmemoraba el día del padre, **y** todos los tripulantes estábamos muy motivados para llegar a Comodoro Rivadavia a tiempo para los festejos que tenían previstos nuestros familiares. Por otra parte, un frente frío de características extrañas para la Patagonia, se aproximaba desde el sudoeste

con inusitada velocidad, provocando grandes nevadas, lluvias y vientos muy fuertes a su paso, estando prevista su llegada a Comodoro Rivadavia en las últimas horas de la tarde. También por una reprogramación de LADE había sido modificado el itinerario del vuelo, debiendo aterrizar en Río Mayo en lugar de José de San Martín, lo cual los acercaría un poco más a la zona de aproximación del frente.

El despegue de Bariloche se produjo con cierta demora debido a que hubo que descongelar las superficies del avión. Por meteorología omitimos la escala El Bolsón, aterrizando en Esquel sin inconvenientes, ganando tiempo, cosa que nos favorecía. En esta escala recibimos la información de que Río Mayo, nuestra próxima escala, se encontraba con viento muy fuerte fuera de norma debiendo esperar aproximadamente media hora, a que mejorara la orientación del viento o bajara su intensidad, con lo cual perdimos el tiempo ganado por el salteo de El Bolsón. Nosotros no lo sabíamos, pero aquella famosa ley de Murphy estaba comenzando a cumplirse. Una vez en vuelo y ya próximos a Río Mayo, divisamos nubosidad media bastante compacta acercándose rápidamente desde el sudoeste. Aterrizamos y me comuniqué por radio con Comodoro donde fui informado de la situación meteorológica. Según el pronóstico Comodoro sería alcanzado por el frente en una hora y media aproximadamente, lo cual nos daba cierto margen ya que el tiempo normal de vuelo desde Río Mayo a Comodoro era de cuarenta y cinco a cincuenta minutos aproximadamente.

Pero los pronósticos son solamente eso: pronósticos, y pronto lo podríamos comprobar. A los diez minutos de haber despegado ingresamos en nubosidad muy espesa y con turbulencia. El frente se había adelantado al pronóstico ostensiblemente. La pantalla del radar se empastó totalmente volviéndose una sola figura amarillenta, ni ADF ni VOR podían ser sintonizados. Seguimos volando con rumbo 090 grados, pero sin ninguna precisión, pudiendo finalmente el copiloto comunicarse con Comodoro Rivadavia. La información que recibimos nos hizo erizar la piel. Sobre el aeropuerto había una gran tormenta, con vientos de casi sesenta nudos, lluvia fuerte que reducía la visibilidad a unos mil metros, y lo que era más extraño, se veían relámpagos y se escuchaban truenos.

Por lo avanzado de la tarde y estando en pleno invierno, la oscuridad avanzaba rápidamente y no teníamos ninguna seguridad ni precisión en nuestra navegación, ignorando en donde nos encontrábamos. Una sola cosa era evidente: a Comodoro Rivadavia no podíamos seguir. Nuestra alternativa por plan de vuelo era Trelew, pero, sin poder confiar en los elementos de navegación, en medio de nubosidad convectiva, con turbulencia fuerte, de poner proa, solamente por rumbo a Trelew, iríamos acompañando al frente en su veloz desplazamiento al noreste, sin poder mejorar nuestras condiciones de vuelo. Sin mucha idea de por qué, viramos 180 grados por la izquierda y alcanzamos a ver el terreno nevado entre jirones de nubes: todo era una sola pampa blanca, sin un árbol... sin una referencia. Bajamos un poco más y no tuvimos más remedio que enfrentar la tremenda realidad: estábamos perdidos, completamente perdidos.

La noche se acercaba rápidamente y se veían relámpagos cercanos, en medio de turbulencia y lluvia débil, siendo imperioso tomar una decisión mientras todavía hubiera algo de luz diurna. De repente pudimos observar una ruta asfaltada, que identificamos como la que une Comodoro Rivadavia con Colonia Sarmiento. En ese momento y tras consultar con el copiloto, decidí casi de inmediato que la utilizaríamos para aterrizar. Lo único para temer era que viniera un camión en sentido contrario. A toda esta situación se sumaba el hecho de estar con la capacidad completa de pasajeros y era necesario tranquilizarlos. El comisario de a bordo informó a los pasajeros que debido a una tormenta en Comodoro nos desviaríamos a “la alternativa”, y que el aterrizaje podía ser un tanto brusco, para lo cual debían prepararse. Cuando ya estábamos decididos a utilizar la ruta, encontramos en un campo algo que parecía haber sido pistas en alguna época, por la traza cruzada en forma de “equis” que presentaban. Si pensarlo más enfrenté a una de las “pistas”, casi de noche con los faros encendidos. El aterrizaje fue un tanto violento por lo despasejo del terreno y lo impreciso y apresurado del toque, con matas de arbustos, montículos de tierra y acumulación de nieve, haciendo volar yuyos, terrones, cascotes y nieve para todos lados, amén de un par de

avutardas que seguramente se encontraban en sus nidos para pasar la noche. Después de unos doscientos cincuenta metros de una carrera de aterrizaje bastante dura y traqueteada, el avión se detuvo derrapando en la oscuridad de la noche y en algún lugar de la provincia de Chubut, por lo menos eso esperábamos... de lo único que podíamos estar seguros en ese momento, era que no estábamos sobre el mar.

De inmediato tratamos de comunicarnos con Comodoro sin tener suerte. La preocupación era avisar a LADE y al Escuadrón nuestra **situación, porque** seguramente el vuelo habría sido declarado en emergencia, cosa que realmente así fue. Habíamos detenido un motor y adentro del avión comenzaba a hacer mucho frío y la ansiedad de los pasajeros crecía minuto a minuto, a pesar de que el comisario trataba de calmarlos, minimizando el inconveniente que acabábamos de tener. Mientras el copiloto permanecía a bordo, realicé una rápida inspección visual al avión, principalmente al tren de aterrizaje, no detectando ningún daño subí nuevamente a bordo. La situación era bastante comprometida: no sabíamos donde estábamos, teníamos quince pasajeros a bordo y con un solo motor, aún con los dos, la calefacción no sería la adecuada si teníamos que pasar la noche en medio de la estepa, y no podíamos avisar a Comodoro que estábamos aterrizados y en buenas condiciones. Después de algunos minutos que nos parecieron horas, vimos aproximarse una luz, aparentemente de un **vehículo** por el campo, la cual resultó ser de una camioneta que se acercó hasta el lado mismo del avión. Entonces bajé, y cual no sería mi sorpresa al encontrarme con un hombre que solamente hablaba en inglés.

Apelé entonces a mi inglés del *Centro de Idiomas*, y como pude **expliqué** lo que había pasado y le mencioné que teníamos dificultades para comunicarnos con Comodoro, siendo invitado por esta persona a utilizar un equipo portátil que tenía en la camioneta. Se trataba de un ingeniero de la empresa petrolera **Amoco** que había visto **desde** su campamento las evoluciones bajas del avión y acudió para ver que sucedía y prestar algún eventual auxilio. El me comentó que habíamos aterrizado en una pista fuera de uso desde hacía unos años, utilizada para la operación de pequeñas aeronaves, afectadas al traslado de material y personal para el cateo de pozos petrolíferos. En una palabra, el lugar se llamaba Pampa del Castillo y estábamos a escasos cincuenta kilómetros en línea recta, de Comodoro Rivadavia.

Me comuniqué entonces con la central de la empresa petrolera en Comodoro pidiéndole que avisara al aeropuerto la situación del avión. Al regresar a bordo, el copiloto se había logrado comunicar con el Jefe de Escuadrón el cual estaba en línea. Nuestra idea era despegar hacia Comodoro cuando las condiciones lo permitieran, cosa con la cual el Jefe de Escuadrón no estuvo para nada de acuerdo, proponiendo mandar a buscarnos en un micro, ya que estábamos cerca de la ruta. Le solicité **entonces** unos minutos de tiempo para volver a comunicarme con él, y me dediqué a inspeccionar el terreno donde estábamos con la ayuda de las luces de la camioneta del “gringo”. En la recorrida me di cuenta de que con el apuro y debido a la falta de luz, habíamos aterrizado **aún** antes de lo **que** imaginamos que era la cabecera, o sea en campo raso. Una vez llegados a la otra punta de lo que sería la pista, le pedí a mi ocasional asistente, el ingeniero, que colocara la camioneta en ese lugar apuntando hacia el avión y con las luces **bajas** encendidas. Todo esto, supongo, producto de mi ansiedad del momento, ya que ni siquiera sabía si el tiempo en Comodoro había mejorado.

Quedaba, de esta manera, una improvisada pista con la camioneta convertida en referencia luminosa de la terminación de la pista. El copiloto tenía el último parte de Comodoro que daba cubierto, ocho octavos de nimbostratus a **quinientos** metros, cinco kilómetros de visibilidad, lluvia débil y viento cuarenta nudos de los 280°: buenísimo, comparado con el estado del tiempo de hacía un par de horas... Sin pensarlo dos veces y sin tener en cuenta que debía hablar de nuevo con el Jefe de Escuadrón, pusimos en marcha el otro motor y rodamos el avión para alcanzar la supuesta “cabecera” después de la cual deberíamos haber tocado. Ya en ese lugar, iniciamos el despegue aplicando, sin deberlo, la técnica STOL. A los pocos metros y después de una carrera de despegue con golpes, sacudones, fuertes ruidos y vibraciones, el avión se elevó en la oscuridad de la noche,

como un barrilete, pasando por encima de la camioneta con sus luces encendidas... – ¡*Thank you Gringo!* –... exclamé a viva voz como para aflojar la tensión. Después del despegue y con un viraje por la derecha pusimos proa a Comodoro, comprobando con alivio a los pocos minutos que recibíamos perfectamente el VOR y el ADF y divisamos el resplandor amarillento de la ciudad tiñendo desde abajo la capa de nubes. Volando por instrumentos llegamos a la vertical y comenzamos la aproximación para la pista 25 entre las nubes bajas, haciendo contacto y visualizando la pista a los trescientos metros aproximadamente, en medio de lluvia débil.

Una vez más el Twin Otter había demostrado ser un “todo terreno”, permitiéndonos a los tripulantes zafar de una situación por demás comprometida: pienso que con un DC-3 no contábamos el cuento. Si bien operativamente habíamos llevado a buen destino el vuelo, justo era reconocer que los procedimientos no fueron los ortodoxos ni los que dicen los libros, y que la operación en sí, no había sido ni la más segura ni la más aconsejable, por no decir que había sido lisa y llanamente temeraria... de todas maneras, “no todas las situaciones estaban escritas y a veces hay que salirse del libreto” pensamos como una autodisculpa. En realidad, como dice aquella frase tan común “no dejamos una c... sin hacer”. Aterrizamos y rodamos hasta la plataforma, donde el Jefe de Escuadrón nos esperaba en la puerta de la aeroestación, con los brazos cruzados y cara de pocos amigos. Lo que siguió **después es** otra historia. Cualquier lector aficionado a FFHH y CRM, leyendo esta anécdota podrá hacerse una “panzada” de hechos totalmente opuestos a lo dictado por la correcta aplicación de “Factores Humanos” y “Crew **Resource Management**” mencionados anteriormente. Además, en algún curso de CRM podría incluirse este relato como ejemplo de lo que no debe hacerse.

Los tripulantes que me acompañaron en ese “memorable” vuelo fueron el entonces **primer teniente** Ruben Mario Montenegro y el comisario de a bordo señor Omar Abello, quienes gracias a Dios pudimos esa noche festejar el Día del Padre, afortunadamente...

LOGOTIPO O QUITAR

Dentro del entorno de tiempo que rodea a estos hechos, y precisamente durante el último año de la década de los sesenta y los primeros de los setenta, justamente el plena transición del DC-3 al Twin Otter, hizo su irrupción en la Patagonia una organización, el Automóvil Club Argentino, que merece una mención muy especial en estos recuerdos, por su relación con LADE y su contribución al desarrollo del turismo en la Patagonia en general, y en la isla de Tierra del Fuego en particular. En el año 1966, existían en la isla algunos hoteles construidos por el gobierno, durante la gestión del gobernador Campos, del cual los fueguinos tienen un buen recuerdo, para promover el incipiente turismo, restringido por la falta de alojamiento y la poca frecuencia y capacidad de los vuelos regulares **así como** también una casi inexistente publicidad.

Por razones netamente económicas, ninguna entidad o empresario particular podía hacerse cargo de la explotación de los hoteles, ya que para mantenerlos funcionando nada más que en temporada, en ese momento bien marcadas en verano y un mes en invierno, no cerraba ninguna ecuación económica. Fue entonces cuando **el** ACA, cuyas espaldas podían tolerar algún déficit, se hizo cargo de la administración y explotación de los hoteles existentes en la Isla Grande: **el** ya mencionado *Albatros*, en la ciudad de Ushuaia, *Los Yaganes* en la ciudad de Río Grande, la hostería *Kaiken* en Laguna Escondida y la **hostería** *Alakush* a orillas del lago Roca, en pleno Parque Nacional y muy cerca del límite con Chile. Todos estos hoteles estaban construidos en **un** estilo muy similar, abundando en su arquitectura la piedra y la madera, logrando un aspecto sumamente rústico y acogedor, enmarcado por el imponente paisaje fueguino. A estos hoteles se sumaría luego, muy cerca del *Albatros*, prácticamente al lado, el nuevo hotel *Canal de Beagle*.

Se nombró un administrador general para todos los hoteles, el **señor** Juan Padovani, persona excelente, de una estatura imponente, de gran empuje y entusiasmo, gran amigo de las tripulaciones

de LADE, ya que esta había elegido los hoteles del ACA para su alojamiento durante las postas. En el hotel *Albatros* el administrador era Vicente Maida y en el hotel *Los Yaganes* su hermano Carlos. Posteriormente, se hizo cargo de la administración de *Los Yaganes*, el señor Ibarra, cuyo nombre se me ha borrado. Este último resultó ser un personaje sumamente pintoresco, que en sus años mozos y no tanto, fue, entre otras cosas, administrador del hipódromo, no recuerdo si del de Palermo o el de San Isidro, y habitué de varios boliches famosos de la noche porteña, resultando realmente un placer hablar con él y escuchar sus anécdotas con personajes políticos y empresarios encumbrados de la época. Debe haber sido en esos tiempos, lo más parecido al famoso Isidoro Cañones. Era casado pero no tenía hijos y vivía en *Los Yaganes* con Beba, su señora.

Eran estas las personas que hacían que nosotros, los tripulantes, nos sintiéramos como en nuestras propias casas durante la estadía en las postas, generalmente de una semana. Este hotel poseía un salón con tres canchas de bowling y un atractivo bar, que se convertía el centro de la actividad social de Río Grande por las tardes y especialmente los fines de semana. Era frecuentado generalmente por los huéspedes y visitantes, en épocas de turismo, por los dueños de negocios importadores, personal de la Armada de la Base Aeronaval o del Batallón de Infantería de Marina Nº 5, conocido como el **BIM5**, y por cuanta persona deseaba permanecer en un lugar agradable, tomando unos tragos y charlando sin apuro. Los inviernos de Río Grande eran crudísimos, con abundantes lluvias y lloviznas y viento que barría todo el entorno, mayormente llano y con pocos árboles, en esas circunstancias este lugar se convertía en un oasis de calidez y bienestar.

Cuando Ibarra se desvinculó del ACA, instaló un restaurante y alojamiento al cual llamó *La Oveja Negra*. Utilizó para ello una vieja casona de principios del siglo pasado, un verdadero lujo, construida con material importado, desde las cerámicas, mármoles, aberturas, grifería, hasta los picaportes. Situado del otro lado del río Grande, cercano al frigorífico de la CAP. En esa época no había puente a la altura de la ciudad y había que trasladarse varios kilómetros hasta el existente sobre la ruta, para cruzar al otro lado. No obstante, el carisma de Ibarra y las relaciones cultivadas en su paso por *Los Yaganes*, hacía que siempre tuviera clientes alojados, y también comensales que gustaban de su sabroso menú. Como contribución de los tripulantes de LADE, a veces conseguíamos diarios del día en Río Gallegos que venían en *Aerolíneas Argentinas* de Buenos Aires, los metíamos en un tubo de cartón que nos daban en Río Gallegos, y al llegar a las inmediaciones de la ciudad pasábamos en vuelo bajo sobre *La Oveja Negra*, en cuyo jardín le tirábamos los diarios desde donde Ibarra los recogía y se así se mantenía actualizado. Recordemos que ni el DC-3 ni el Twin Otter son aviones presurizados, así es que no había inconvenientes en abrir las ventanillas del cockpit.

Yo lo visitaba a menudo en su refugio, donde nos deleitábamos saboreando un vaso de *Chivas*, *Ye Monks* o *Johnny Walker* etiqueta negra... menos de eso, en la isla se consideraba “whisky de segunda o berreta”. El antiguo lobby de la casona miraba hacia el mar, del cual lo separaba solamente el camino, y era sumamente agradable contemplar el mar revuelto, con la negrura de las olas coronadas de espuma, mientras la rompiente se hacía escuchar por encima de la suave música que dominaba el ambiente de total “relax”. Por supuesto que estas visitas eran nocturnas ya que volábamos durante todo el día. Todos nosotros guardamos un gran recuerdo del “Viejo Ibarra” o “el Loco”, como le decíamos. En realidad, no sé si llegaría a los cincuenta años, pero nosotros, que contábamos entre **veintiocho y treinta** años, nos dábamos el lujo de decirle **viejo...** Qué no daría en este momento por tener la edad del “Viejo Ibarra”...

En el bar del aeropuerto de Río Grande había un concesionario de apellido Nerbi, que regenteaba el negocio junto con su mujer. Ambos tenían una perrita, marca perro, no más, pero a la cual querían como una hija, y sostenían que el animal hablaba... que decía papá, mamá, **etc. etc.** La perra siempre estaba ubicada sobre un almohadón, en una silla cerca de sus dueños. Entonces, como el **matrimonio** quería demostrar las habilidades de ella, nos hacían escuchar no una, sino varias veces, la “charla” de la perrita. Uno se acercaba, entonces uno de ellos le decía: **– mostrale el señor**

como decís papá y después mamá. – Entonces la perra levantaba una patita, apuntaba al techo con el hocico y aullaba como modulando, pero nada parecido a papá ni a mamá.

– Pero jefe... esta perra no sabe ni ladrar, menos va a hablar...

Ante esta blasfemia, se ponía serio y se llevaba al animal de vuelta a su silla. La cosa es que no debe haber habido personal del aeropuerto, ni tripulantes de LADE, de la Armada o de *Aerolíneas Argentinas* o de *Austral*, que no se haya tenido que bancar la perrita habladora de don Nerbi.

CAPITULO IV
PERSONAL DE LADE “NO PILOTOS”
VA PORTADA CAPITULO IV

No puedo continuar con mis relatos, sin ser injusto, omitiendo hacer referencia a un grupo de personas con quienes viví gran parte de estos “**Recuerdos del Viento**”, de las cuales guardo entrañables recuerdos y estoy seguro que, al haber compartido con ellos tantas horas, días, meses y años, en vuelo y en tierra, contribuyeron a cimentar en mí el cariño y la admiración que siento por los habitantes de la Patagonia y por la Patagonia misma.

Si bien es un lugar común decir que “los hombres son transitorios y las instituciones son permanentes” también es cierto decir que a las instituciones las hacen los hombres y que estas llegan a ser el fiel reflejo de quienes la componen. Nada más cierto que esta afirmación en el caso del personal de LADE. Independiente de los pilotos que volaron y vuelan sus rutas, hay otras personas que acompañaron y **acompañan** la tarea de aquellos, que muchas veces pasan desapercibidos y sin embargo la importancia de su labor es tal, que la operación sería imposible sin ellos. Me estoy refiriendo a los **mecánicos de vuelo o técnicos de vuelo, a los comisarios y auxiliares de a bordo, a los auxiliares de carga y despacho, y a los jefes de sucursales o agencias**, como también suele llamárselas, y a los radioperadores en los años del DC-3. Por imposibilidad de referirme a todas las personas involucradas en este **capítulo, que desempeñaron** la actividad que en cada caso se menciona, tomaré el período que va desde el último año del DC-3 y la creación del Escuadrón Transporte de Línea (Twin Otter), hasta el año 1971 inclusive. El listado de los comisarios de a bordo y los jefes de sucursales de LADE de este período, **se** encuentra en el Apéndice “PROTAGONISTAS”, al final de este libro.

Técnicos de vuelo o mecánicos de vuelo

En mi vida de aviador, sólo en el Twin Otter y en los tres tipos de Learjets que volé en la aviación civil, no he sido acompañado por un mecánico de vuelo. **Pero** en los demás aviones, desde el DH 104 Dove y el DC-3, pasando por el Fokker 27, Fokker 28, llegando al Boeing 707, siempre un técnico de vuelo ha formado parte de las tripulaciones, constituyendo un elemento invaluable por su aporte a la operación del vuelo siendo, en el caso del B-707, imposible la operación sin su presencia. Su tarea, silenciosa y casi anónima dentro de una **cabina**, es imprescindible para la operación del avión. Desde su puesto, generalmente ubicado entre los dos pilotos, monitorea constantemente todo el desarrollo del vuelo, siguiendo atentamente el comportamiento de las parámetros técnicos y del vuelo en general, siempre dispuesto a dar la voz de alerta en caso de ser necesario, contribuyendo constantemente a que la operación sea siempre segura... los “**fogoneros**”, como a veces familiarmente les decíamos.

No hay piloto que, **independiente** de su mucha o poca experiencia, no haya pasado por alguna situación en la cual, ante las alternativas que siempre plantea el vuelo, no haya vuelto su cabeza, preocupado, hacia el “fogonero” con gesto interrogante, como diciendo: –“¿Y, que hacemos ahora?”, pidiendo una opinión o una sugerencia que contribuya a solucionar lo que es tema de preocupación en ese momento. Siempre se ha recibido asesoramiento profesional correcto y también sugerencias que finalmente han contribuido a ampliar el panorama de opciones de que

dispone un comandante al momento de tomar una **decisión....** cuando uno los miraba aliviado, quizás por una sugerencia hecha en el momento justo, agradeciendo sin palabras, la simple respuesta era: – “*No se olvide que yo también estoy arriba ¿No?*” CRM que le dicen....

“Así en la tierra como en el cielo”. A veces, al final de un vuelo y ya en el lugar de pernocte, era necesario subsanar una falla detectada durante la operación, y en ese caso no importaba que hubiese o no hangar disponible para trabajar, o hubiese que reparar la falla a cielo abierto, con viento, lluvia o nevada, siempre el mecánico **firme** junto a la máquina, hasta finalizar su tarea contando a veces, con gran suerte, con alguna ayuda proporcionada por alguien de la escala. No obstante, aun en situaciones totalmente normales, el mecánico es siempre la última persona en abandonar el aeropuerto, una vez que haya acondicionado y asegurado totalmente el avión para el pernocte, y también el primero en prepararlo para el vuelo al día siguiente.

Estas tareas en tierra son desempeñadas en la aviación comercial con una base técnica en cada escala, preparada por lo menos para el mantenimiento de primera línea, cosa que no existe en la organización de LADE, por lo cual, aparte de su incorporación a la tripulación de vuelo, es imprescindible el técnico de vuelo para otras tareas. Las aeronaves similares empleadas en la aviación comercial como el Twin Otter, F-27, F-28 **y ahora el SAAB 340**, se operan sin técnicos de vuelo, ya que la eventual asistencia técnica la presta la base de escala.

En mi vida profesional he sido testigo de lo que relato infinidad de veces de la actividad de estos tripulantes, que habiendo sido tantos con el correr de los años, me inhiben de nombrarlos, por falta de espacio, y corriendo con seguridad el **riesgo** de olvidar injustamente a muchos de ellos. Sin embargo, con algunos técnicos hemos tenido continuidad en el tiempo, digamos, nos hemos encontrado volando los mismos tipos de aviones en diferentes etapas de nuestras carreras, por lo cual, puede decirse que con varios de ellos hemos volado muchos años juntos.

Los comisarios de a bordo

Hay también hombres y mujeres que, compartiendo los vuelos con los pilotos y mecánicos, integrando una tripulación, su misión es la de asistir a los pasajeros y desempeñar las tareas administrativas del vuelo. No obstante, jamás retacearon su **apoyo** por más que no fuera su misión específica y, por el contrario, asumieron como suya, y dentro de sus posibilidades y sin dudarlo, toda aquella actividad necesaria para el mejor cumplimiento de los vuelos.

Aplicando el mismo criterio en el que se basó la creación del Escuadrón Transporte de Línea en Comodoro Rivadavia, LADE decidió que era conveniente también basar comisarios de a bordo en **dicha ciudad** para evitar tener que rotar a los mismos desde Buenos Aires, como sucedía antes con las tripulaciones de vuelo.

Cuando era necesario relevar o designar un **jefe de sucursal o agencia**, como también se las llamaba, se trataba de dar prioridad al personal ya perteneciente a LADE, siendo en algunas oportunidades designado personal que se había desempeñado como **comisario de a bordo** por varios años. Así, por ejemplo, en el año 1981 el señor Juan Carlos Guazzone fue designado jefe de Base de la sucursal Río Gallegos y posteriormente fue trasladado con el mismo cargo a Comodoro Rivadavia, habiéndose jubilado hace cuatro años. Asimismo, en junio de 1985, es designado como **gerente** de la sucursal Comodoro Rivadavia el señor Urso Argüelles, uno de los primeros comisarios en volar Twin Otter, después de haber ocupado la jefatura de Base LADE en esa misma escala, **y** actualmente se encuentra efectuando los trámites jubilatorios. Posteriormente, el señor Enrique Beaufor fue designado jefe de la sucursal Bahía Blanca, continuando aún hoy a cargo de la misma.

Un caso especial lo constituyó el señor Ricardo Abelleyro, al cual me unía una gran amistad, quien después de volar DC-3 y Twin Otter, fue designado jefe de la sucursal Río Gallegos, posteriormente trasladado a Comodoro Rivadavia y después a Viedma. Gran conocedor de la

actividad de LADE en todas sus facetas y con un gran ascendiente y prestigio dentro del personal del organismo. Terminó su actividad siendo designado en el cargo de inspector de sucursales, falleciendo después de haberse jubilado. Junto con él se desempeñó también como inspector de sucursales el suboficial mayor Héctor Donofrio, también ya fallecido.

Entre los comisarios que más volaron el Twin Otter se destacan el señor Juan Carlos Guazzone durante diez años ininterrumpidos y el señor Oscar Velozo, ya fallecido, siendo este último un caso especial: voló Twin Otter desde 1974 por más de treinta años, habiendo acumulado más de quince mil horas de vuelo, lo cual puede llegar a constituir un **récord** mundial como comisario de a bordo en este tipo de avión.

Los comisarios que volaron y vuelan Twin Otter, merecen una consideración aparte. El hecho de que el avión volaba durante los primeros años sin mecánico de a bordo, ha requerido en varias oportunidades de la intervención de ellos como apoyo al personal de mantenimiento que a veces debían efectuar trabajos en alguna escala, a la intemperie y sin contar con otra persona como ayuda. Han puesto también siempre su sensibilidad humana al servicio de los pasajeros, sirviendo a veces de consuelo y de paño de lágrimas ante situaciones que estos debieron vivir en vuelo o en demoras imprevistas. Han servido en numerosas ocasiones de gestores, por así decirlo, para solucionar problemas de personal de la empresa en **las** escalas e incluso de pobladores, cuando estos, sin poder viajar, necesitaban algún trámite o la adquisición de algún elemento, muy frecuentemente medicamentos, en otra ciudad. Siempre dispuestos a colaborar donde y en lo que fuera necesario, se constituyeron en un elemento humano imprescindible, valorados en su justa medida por tripulantes, pasajeros y pobladores en igual forma.

Como dato interesante puede decirse que, en un principio se experimentó efectuar el vuelo sin comisario de a bordo, dado lo incómodo del avión para los desplazamientos en su interior, y además tomando de la experiencia de algunos operadores de Twin Otter en otros países. Se trabajaba con una planilla de carga que se entregaba al comandante en las escalas, la cual era a su vez entregada en cada escala. Allí se procesaba la carga y se confeccionaba otra planilla y así sucesivamente a lo largo del vuelo. Este procedimiento resultó ser un tanto complicado y con varias cosas en contra, como el control real de la carga, la asignación de responsabilidades con respecto a la misma, amén de la falta de atención a los pasajeros durante el vuelo. Se utilizó unos pocos vuelos y se dejó de lado, continuando la operación con comisarios de a bordo, o en forma general con Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP) tal cual es la dominación actual.

También hay algo que quiero agregar con respecto a los TCP en general, llámense comisarios o auxiliares de a bordo. En los tiempos que corren y desde hace un tiempo, esta especialidad ha dejado de ser la del señor de uniforme oscuro, elegantemente vestido, con saco y corbata, o la de la señorita muy linda, perfumada y sonriente, que se paseaban por el pasillo del avión y su actividad se reducía a servir el catering o a calentar mamaderas para un bebé, además de abrir y cerrar las puertas del avión. Actualmente se trata de auténticos profesionales, mujeres o varones, que conocen de memoria el avión en que vuelan, la operación de todos los sistemas de emergencia, son actores principales en una evacuación de emergencia para lo cual deben estar expresamente capacitados aparte de estar sicofísicamente aptos, y son, en realidad, los ojos y oídos del comandante en la cabina de pasajeros. Ellos son quienes deben detectar al pasajero nervioso, al peligroso, al ebrio que no se detectó en el embarque, al que no está totalmente en sus cabales y pueden provocar un incidente, a los cuales deben prestar atención especial durante el vuelo. Es decir, son un tripulante más, con todas las atribuciones y **responsabilidades** que les confieren los reglamentos en el cumplimiento de sus tareas.

Los jefes de las sucursales de LADE

Hay quienes, viviendo en medio de las soledades patagónicas, barridas por el viento y agredidos por la meteorología, desafiaron día a día los elementos de la naturaleza para estar siempre en sus lugares de trabajo en apoyo de los vuelos y de los pobladores en todo momento. Sin ellos, independientemente de su tarea, no hubiera sido posible contar con información meteorológica confiable, con el saludo amable, con el apoyo necesario cuando algún pasajero solicitaba ayuda y con la seguridad de los tripulantes de saber a quien recurrir en cualquier circunstancia y en cualquier momento, sin dudar de que su problema será solucionado. Hombres humildes y sencillos, de buena voluntad, quienes con la nieve o el barro hasta las rodillas, con los ojos llorosos por el viento y la cara colorada de frío, a veces acompañados por sus mujeres y sus hijos quienes los secundaban alegremente en la tarea, estuvieron siempre al pie del avión cuando este detenía sus motores en algún precario aeropuerto de la Patagonia. Estos hombres fueron y son los jefes o gerentes de las sucursales de LADE en la Patagonia. Hay algunos quienes, después de haber estado basados en la Patagonia y habiendo acumulado gran experiencia operativa, pasaron a cumplir sus funciones en el Departamento Operaciones de LADE Central, siendo los responsables de solucionar, o encaminar la solución, de los problemas que aparecen en los vuelos, con el personal, el material o de cualquier otro tipo, habiendo efectuado siempre correctamente su tarea.

Obviamente, todo el personal al que me he referido anteriormente, ha sido y es en la actualidad, asistido por otras personas anónimas, que, formando un gran equipo detrás de un objetivo común, los secundaron en sus tareas, sin cuya asistencia nada hubiera sido posible. Se trata del personal operativo y administrativo de LADE, y el personal de mantenimiento de los Grupos Técnicos que, ya sea en la Central o distribuidos por las escalas de norte a sur y de este a oeste, su intervención ha sido determinante para facilitar a LADE el cumplimiento de su misión.

Primeros Jefes de Sucursales de LADE

Si bien a lo largo de los años que lleva LADE volando en el sur se ha producido en un gran porcentaje la rotación de los responsables de las escalas, es bueno recordar a los pioneros que inauguraron las sucursales o “agencias”, como también se les solía llamar. Estos hombres fueron los que tuvieron que poner en marcha todo lo relativo a LADE en los aeropuertos y dar a conocer la empresa en la comunidad una vez que fue efectuada la transferencia de *Aerolíneas Argentinas*, y afianzar y prestigiar la imagen de LADE en los años posteriores. En lugares por lo general aislados, de clima muy riguroso y la mayoría de las veces con pocos recursos, realizaron una ímproba tarea dando el puntapié inicial de una actividad que se tornó verdaderamente indispensable cada vez más con el correr del tiempo, hasta el día de hoy, que en las escalas servidas por el Twin Otter, este sigue siendo el único medio de transporte confiable por los pobladores de la meseta y la precordillera.

Por lo general su procedencia era distinta: los había de la Fuerza Aérea (suboficiales retirados y personal civil), ex empleados de *Aerolíneas Argentinas* y también simplemente de la comunidad a la cual servían. No obstante esta diferencia, todos tuvieron en común una extraordinaria vocación de servicio que los hizo superar todos los inconvenientes y problemas que se les presentaron, por lo general apoyados por sus familias, quienes estoicamente los acompañaron en la patriada. No fue fácil, en la mayoría de los casos, dejar la vida cómoda de las ciudades o de comunidades más grandes y organizadas, para radicarse en la inmensidad de la Patagonia y enfrentar a la soledad, al viento y al silencio. Sin embargo, ninguno claudicó en el cumplimiento de sus objetivos.

Una situación muy particular que merece ser recordada, fue la protagonizada por el SM Norberto Ravetta, a cargo de la sucursal Trelew de LADE. Quienes han conocido a esta persona,

sabrán porqué le decían el “Loco Ravetta”. Era lo que se dice en términos corrientes, un tipo muy sanguíneo, sin pelos en la lengua, capaz de decir cualquier cosa a cualquier persona, y siempre (o casi siempre) asistiéndole la razón. Desde discutir en la iglesia durante un sermón con quien lo daba (nada menos que el Obispo), y después ausentarse de la misa con su familia, hasta pelearse con un funcionario de una empresa aerocomercial, porque no le quisieron llevar un repuesto para un avión, que necesitaba en Trelew. En la época en que Montoneros, ERP y demás organizaciones armadas tenían protagonismo en el país, un grupo de estos delincuentes abordó un avión de Austral en el aeropuerto de Trelew cuando estaba próximo al despegue, iniciando un periplo que lo llevaría por Chile a través de todo un día, hasta que el vuelo pudo volver esa noche a Aeroparque. Pues bien, Ravetta estaba a bordo de ese avión acompañado por su señora. Me contó personalmente las cosas que hizo a bordo y sus diálogos airados, que motivaron un par de veces el desmayo de su mujer y que él fuera confinado en el sector de los galleys el resto del vuelo, bajo vigilancia constante.

Hubo mucha violencia con los tripulantes de cabina, todas mujeres en esa época, y cuando irrumpieron en el avión, una pasajera que portaba un moisés de bebé, extrajo del mismo un arma larga plegándose a las actividades del grupo secuestrador.

Cuando me contó con lujo de detalles su actitud para con este episodio, que aquí no cabe repetir, le pregunté asombrado:

– Decime, loco ¿Cómo es que no te mataron?

Se encogió de hombros, y con su cara colorada y sonriente, me dijo:

– ¡Ah!, eso sí que no me lo explico.

Auxiliares de carga y despacho

Estos tripulantes son los encargados de determinar y controlar la estiba y la correcta distribución de la carga, y son los responsables del centraje de la aeronave, así como también de la confección de la documentación operativa del vuelo relativa a su tarea. Trabajan en estrecho contacto con los comisarios y auxiliares de a bordo. Son también los encargados de supervisar las posibles situaciones de emergencia a bordo en caso necesario, y la eventual evacuación del avión.

CAPÍTULO V
LOS AÑOS DE ORO
VA PORTADA CAPITULO V

Al mismo tiempo del reemplazo de los DC-3 por el Twin Otter, la desprogramación de los DC-4 y DC-6, la Fuerza Aérea encaró un reequipamiento integral de los aviones de transporte, en el orden cuantitativo pero sobre todo cualitativo. A la incorporación del Twin Otter ya comentada, también en el año 1968 se incorporaron los dos primeros Fokker F-27, versión pasajeros a la I Brigada Aérea, y en el período 1972 a 1981 llegaron seis aeronaves más en las versiones Troopship y Friendship (versión comercial). También en diciembre de 1968 se incorporaron los **Hercules** C-130 en varias versiones, siendo basados también en El Palomar. De esta manera la FAA se equipó con aeronaves de otra tecnología. De los viejos aviones a pistón se **entró** de lleno a los turbohélices, a los aviones con radares modernos para esa época, a los directores de vuelo, pilotos automáticos y a los equipos de navegación.

En el año 1973, *Aerolíneas Argentinas* desprogramó de su flota tres aeronaves SE 210 Caravelle que fueron transferidos a la FAA, convirtiéndose en el primer reactor de transporte en la Aviación Militar Argentina. Sin embargo, su paso por la Fuerza Aérea fue breve, ya que en 1975 los tres Caravelle fueron dados de baja y entregados a la fábrica *Fokker* después de su traslado en vuelo, como parte de pago por la compra de los Fokker F-28 Fellowship. Con esta incorporación la FAA **entró** de lleno a la era del reactor de transporte, que se completaría, años más tarde, con la incorporación de los Boeing 707/200, con un avión procedente de Presidencia de la Nación adquirido cero horas en 1975, y entre 1980 y 1987 se sumaron otros cuatro de *Aerolíneas Argentinas*, estos ya con unos cuantos miles de horas de vuelo encima.

Como podemos apreciar, prácticamente en una década, la FAA cambió totalmente sus aeronaves de transporte, cambio que debió ser acompañado por uno más profundo en la instrucción y adiestramiento del personal técnico y de pilotos, que debimos adaptarnos a una nueva filosofía de vuelo y a la tecnología desconocida hasta esos años. Estas aeronaves traían incorporada una nueva cultura operacional, diferente de la aplicada hasta ese momento, en los cuales los procedimientos operativos tenían un enfoque más personal y de acuerdo con la experiencia de cada piloto o mecánico. Años atrás, en la aviación pos romántica, había pilotos muy hábiles, pero muy originales en la operación: sostenían que al vuelo y al avión había que sentirlo “en las asentaderas”, por no decir otra cosa, y que había que proceder de acuerdo con ello. Parecía ser, entonces, que la operación segura dependía de la mayor o menor sensibilidad de las asentaderas de cada piloto. La primera vez que se habló en la Fuerza Aérea **de** los SOP, la sigla en **inglés** de Procedimientos Operativos Estándar, listas de chequeo ineludibles y estandarización, fue, que yo recuerde, con la llegada al país de los Mentor T-34 y de los Sabre F-86, **y un esbozo existente de tales procedimientos en el Grupo I y II de Transporte.**

En la aviación de transporte a esta situación se **entró** de lleno con la incorporación de todo el material de vuelo antes mencionado, y se comenzó a operar apegándose a todos los procedimientos operativos, con gran hincapié en la seguridad. Sin embargo, debieron pasar unos años más hasta que se comenzara a hablar de Factores Humanos y de CRM, como un instrumento de esa seguridad.

Por supuesto, al poco tiempo LADE puso su mira en la utilización de aeronaves tales como el F-27 y posterior a 1975, el F-28, para el empleo de ellos en la operación de sus rutas. Es así como en el año 1969 comienza a operar el F-27 en algunos **tramos** con ciertas restricciones. **Estas** estaban dadas, en su momento, por las condiciones de algunas pistas, cuya superficie muy despereja y en su mayoría con ripio suelto, aconsejaban no operar con el F-27, por lo menos hasta que las tripulaciones adquirieran cierta experiencia en el avión y se evaluara su comportamiento en este tipo de pistas, sobre todo en cuanto a hélices, cubiertas y frenos.

Las pistas en las que en un principio no operaba el F-27 fueron las de Río Grande, lugar en que ya estaba construyéndose la pista actual, Ushuaia bajo determinadas condiciones, Río Turbio y

algunas de la costa como San Julián y Puerto Deseado, que continuaron siendo patrimonio del Twin Otter por un tiempo, así como las de la meseta central patagónica, Río Mayo, Alto Río Senguerr, Perito Moreno, Gobernador Gregores y Lago Argentino. Con este panorama el F-27 hizo su irrupción en las rutas de LADE en la Patagonia en el año 1969.

Demás está decir que semejante explosión transportera, nos hizo parar las antenas a quienes estábamos volando Twin Otter, para que apuntáramos nuestras miras al F-27 o al **Hercules**, de cuyo paso por Comodoro Rivadavia ya habíamos sido testigos, y los consideráramos como un “escalón lógico” después del Twin Otter: había que saber si la superioridad tenía el mismo concepto. Mientras tanto, seguimos dándole al Twin sin prisa y sin pausa, pero ya con la semilla del F-27 sembrada en nuestro interior. En verdad, en Comodoro Rivadavia se volaba mucho; yo llegué a volar **quinientas** horas por año, cifra que superé únicamente en Boeing 707 en 1982, año del conflicto por Malvinas. Estas cifras, aún en esa época, eran abultadas y no muy fáciles de conseguir. En la actualidad, para los pilotos de la FAA, tales cantidades entran en el terreno de lo utópico **ya que** no existe **prácticamente** posibilidad de lograrlo.

Pero, como en este mundo todo pasa y todo llega, un buen día de junio si mal no recuerdo, **del año** 1971, al aterrizar en Comodoro Rivadavia después de un vuelo, me avisan del Escuadrón que me comunicara lo antes posible con el **vicecomodoro** Barcala, a la sazón Jefe de Operaciones de Palomar. Después de que pasara por mi cabeza aquella pregunta que todo el mundo se hace ante una situación similar, “que macana me habré mandado”, (dije algo más contundente que macana...) me fui urgente al Escuadrón y por medio del BLU de LADE hablé con Barcala. Después de los saludos de costumbre, me dijo lo siguiente:

– Conte, lo llamo para preguntarle si usted estaría dispuesto a venir a Palomar a volar Fokker 27, y la misma pregunta vale para el primer teniente Argüelles.

Después de digerir durante unos segundos lo que acababa de escuchar, sin todavía entender mucho, pregunté con entusiasmo:

– Señor, ¿usted me está hablando de ir a Palomar en los pases de fin de año?

– No, necesito que estén aquí dentro de dos semanas a lo sumo, en tres semanas empieza un curso de Fokker 27 y quiero que ustedes lo hagan, mejor dicho, es necesario que lo hagan. Después le explico las causas de la premura.

Es realmente increíble la capacidad de la mente humana para analizar una situación en segundos, como para poder dar una respuesta. En muy breve tiempo pude pensar que no tenía hijos en edad escolar, que ya llevaba dos años y medio en Comodoro Rivadavia, que mi mujer a veces manifestaba ganas de volver a la “civilización” y que ya había volado mucho el Twin Otter. Tomé mi decisión en ese momento, sin saber si el Jefe de la Base o mi Jefe de Escuadrón o inclusive mi mujer estaban de acuerdo.

– Jefe – le dije con un trato más informal – Por mí ya le contesto que sí, pero ¿saben las autoridades de la Base de esta situación?

– Usted por eso no se preocupe, pero quiero que le diga a Argüelles que me llame urgente así hacemos los trámites formales para los dos, ¿de acuerdo?

– De acuerdo y muchas gracias.

Salí disparado a buscarlo a Argüelles con la nueva, y por supuesto a mi casa “en ronda de consultas”. Si bien familiarmente hubiéramos preferido un lapso mayor de tiempo para preparar la mudanza, solicitar vivienda en Buenos Aires, etc., sabemos que trenes de este tipo pasan una vez, y más vale subirse a tiempo que esperar otro y quedarse mirando como este se nos aleja, tal vez para no volver. Y es así como, sin pensarlo, sin mover un dedo y sin tiempo ni siquiera para hacer “lobby”, a los pocos días nos encontrábamos sentados en un aula del CITTRI (Centro de Instrucción Terrestre para Tripulaciones) en El Palomar con Joaquín Argüelles y otros pilotos procedentes de diferentes destinos efectuando el curso teórico para volar el Fokker 27. Nuestras mujeres que, justo es reconocerlo, siempre les toca **hacer** “el trabajo sucio”, por así decirlo, habían quedado en Comodoro preparando la mudanza y a cargo de los niños...alguien tenía que hacerlo.

Pero, ¿qué había pasado?, ¿por qué nuestro cambio de destino a mitad de año? Resulta que quienes volaban en los F-27 eran todos casi todos capitanes que comenzaban la Escuela de Guerra e iban a ser desafectados de vuelo en Palomar a fin de ese año. Aparentemente, nadie había tenido en cuenta que a partir de enero casi no iban a tener quien volara los aviones, y menos de comandantes. Entonces se echó mano a pilotos de diferentes destinos, entre ellos Comodoro Rivadavia, por cuanto el centro de gravedad de la operación del F-27 iba a ser los vuelos de LADE y preferían a quienes tuviesen mucha experiencia en la Patagonia, de ahí la urgencia de contar con nosotros.

Lo cierto es que una vez habilitado en el Fokker 27 comencé mis vuelos y, para mi satisfacción, gran parte de ellos eran para LADE, operación archiconocida por mí y en rutas y aeropuertos en los cuales yo había volado constantemente en DC-3 y Twin Otter, es decir cinco años entre los dos aviones. Ahora aparecía en la Patagonia en un avión nuevo, nuevo en todo sentido: no sólo en la Fuerza Aérea sino que los aviones, salvo dos, habían sido adquiridos cero hora... más no podía pedir. Así, pasé los meses que restaban hasta fin de año volando mucho y familiarizándome con el F-27, uno de los mejores aviones que he volado. Parecía hecho para la Patagonia: es robusto, dócil, de muy buena maniobrabilidad, excelentes equipos desheladores y muy buenos frenos. Tiene cabina presurizada y una velocidad media interesante y un techo operativo de veinticinco mil pies, con lo cual se puede **operar** “a lo jet” y también gracias a sus condiciones y configuración de aterrizaje permite “potrrear” en algunas pistas **semipreparadas** cuando es necesario, además, su capacidad es muy superior a la del Twin Otter: **cuarenta y cuatro** asientos contra **dieciséis**. Así las cosas, llegó el mes de diciembre y como yo había sido, por obra del destino, de todos los pilotos nuevos, quien había acumulado más horas de vuelo en el avión, unido esto a mis cinco años de experiencia en la Patagonia, se me **comunicó** que en breve sería inspeccionado para poder desempeñarme como comandante de aeronave en F-27.

En los primeros días de enero de 1972, fui inspeccionado en un servicio STAM, que efectuaba la ruta Palomar, Santa Rosa, **Neuquén**, Bariloche y Esquel volviendo por la misma ruta. En el vuelo de vuelta, entre **Neuquén** y Santa Rosa, había una formación de cumulus potentes pero ya tirando a cumulonimbus. Yo, como mandan los libros y más en un vuelo de inspección, quise **desviarme** para esquivar uno que teníamos directamente al frente, pero mi inspector me dijo, evaluando la imagen del radar:

– Métale derecho, nomás, que este no tiene núcleo... eso es charamusca nomás.

Y nos mandamos como veníamos. Aparte de hacerse “de noche” en pleno día, nos sacudió sin piedad, pelándonos el radome y castigando al parabrisas a punto de romperlo. Quien me inspeccionaba, el entonces capitán Manuel Villagran, todavía hoy se acuerda de aquel vuelo... en fin, dejémoslo ahí. Villagran, como excusa o defensa, después de que salimos de la situación, que en realidad duró muy poco tiempo dijo:

– De todas maneras, el radar está para saber que hay cumulonimbus, no necesariamente para esquivarlos.

Lo cierto es que nos reímos bastante con esa reflexión.

Recuerdo lo orgulloso y contento que estaba el día que partí para la Patagonia, en mi primer vuelo como comandante de Fokker 27. Volar aquellos mismos paisajes, aterrizar en las mismas pistas y surcar el cielo patagónico en un nuevo avión me llenaba de alegría y de un nuevo sentido de responsabilidad. Caí en cuenta que era el responsable de cuarenta y cuatro personas que volaban cada uno con sus expectativas e ilusiones y que, quizás sin darse cuenta, dependían de mi habilidad, buen juicio profesional y sobre todo de lo acertado o no de mis decisiones. Aun cuando yo estaba acostumbrado a trasladar pasajeros en DC-3 (aunque en este avión no alcancé a volar como comandante) y Twin Otter, y estaba conciente de que **dieciséis o veintiséis** vidas valen tanto como **cuarenta y cuatro**, el hecho de volar un avión nuevo, con otra tecnología, con otros criterios de operación representaba para mí un desafío y rogaba a Dios estar a la altura de las circunstancias.

Pero este vuelo no iba a estar exento de complicaciones. El F-27 tiene una caja de accesorios llamada “Caja Rotol”, movida por un eje cardánico que toma su potencia directamente del motor. A

su vez, tiene un depósito de lubricante especial para dicha caja de accesorios. Este depósito lleva un **dispositivo** de alarma de bajo nivel de lubricante que **acciona** una luz roja en el tablero principal de instrumentos. Pues bien, como hasta ahí el vuelo había sido muy tranquilo, y eso no podía ser, unos diez minutos después de haber pasado Viedma, en **mi** vuelo como flamante comandante, se nos prendió la luz roja, sin ningún amague previo, como diciendo: “aquí estoy, ojo conmigo”.

De inmediato, lista de control de procedimientos. La luz de alarma de la caja Rotol, no tiene muchas alternativas, dado que su permanencia encendida es un preludio del engranamiento de los accesorios. Con la persistencia de la luz hay que detener el motor. Después de dudarlo treinta segundos, detuvimos el motor y regresamos a Viedma, el aeropuerto más cercano, para aterrizar, mientras el mecánico se devanaba los sesos pensando en qué podría haber pasado. Hicimos prolijamente todo el procedimiento de aproximación y aterrizaje con un motor detenido. Hasta ese momento, este procedimiento había sido practicado durante la instrucción, pero solo con un motor reducido. Una vez aterrizados nos dirigimos a la plataforma deteniendo el motor restante.

¿Qué había pasado? Quien llenó o controló el depósito de lubricante, dejó la tapa del mismo mal cerrada, floja, el líquido se fue perdiendo poco a poco, hasta llegar a un nivel que activó la alarma. Todo se solucionó completando el nivel del tanque con un lubricante compatible con el que se utilizaba en dicho sistema, y limpiando las zonas que habían quedado impregnadas con el líquido derramado. El mecánico atribuyó el percance al posible descuido **de** la gente de mantenimiento que estaba a cargo de la entrega del avión para vuelo, y varios etcéteras... Despegamos nuevamente y continuamos nuestro vuelo sin inconvenientes.

Después de operar un tiempo el Fokker 27, me di cuenta de que este fue el avión que me hizo tomar conciencia del valor de una tripulación y de la enorme responsabilidad de ser comandante de aeronave. Yo debía conducir a cuatro o cinco personas, de acuerdo con el número de tripulantes, y todas mis decisiones debían ser las correctas en cada caso. No podía darme el lujo de fallar o equivocarme. A veces me asaltaba la terrible sensación de que mi función me quedaba grande. Sin embargo, salí adelante. A medida que pasaba el tiempo sentía que la experiencia que acumulaba en cada vuelo iban cimentando mi criterio profesional, y en cualquier situación que enfrentaba me sentía cada vez más capaz de resolverla adecuadamente. Tuve que acostumbrarme a otro tipo de operación, mayor velocidad, cabina presurizada, otros niveles de vuelo, respeto absoluto y apego a los procedimientos operativos, al cálculo de performances, etc. Sin embargo, mentiría si a veces no tuve que salirme del “libreto”, sacando a relucir, entonces, lecciones aprendidas de la experiencia y del oficio las cuales, manejadas con criterio profesional, son siempre buenas consejeras a condición de no abusar de ellas.

En una oportunidad después del despegue de Ushuaia con destino a Río Grande, y habiendo alcanzado nuestro nivel de vuelo, estábamos cruzando el lago Fagnano, cuando se escuchó una fortísima explosión, pero sin ningún cambio en los parámetros de motor ni en la actitud de vuelo del avión. Por milésimas de segundos nos quedamos duros sin saber que había pasado, cuando el mecánico dijo:

– ¡El parabrisas, se rajó el parabrisas!

Una vez más quedó demostrado que el mecánico, por su posición un poco más alejada del tablero de instrumentos, tiene una visión más amplia y completa, pudiendo a veces **detectar** cosas instantes antes que los pilotos...

Efectivamente, el parabrisas derecho se había trizado en varios pedazos y las rajaduras seguían progresando rápidamente. Ante esta eventualidad, despresurizamos el avión de inmediato y disminuimos la velocidad, dimos aviso a Río Grande y comenzamos el descenso. Yo no tenía experiencia de una situación similar, entonces para mí no era de descartar que en algún momento **podiera** astillarse el parabrisas y entrar algún trozo dentro de la cabina. Entonces, en un procedimiento que inventé en ese momento, le pedí rápidamente al mecánico me alcanzara una valija de tela que teníamos los tripulantes, como una funda, que se doblaba y se colgaba en la bodega interior, mediante una percha que tenían en un extremo.

Una vez que la tuve en mis manos se la pasé de inmediato al copiloto, para que se protegiera la cara y la parte superior del cuerpo por si entraban astillas de parabrisas. Cual no sería mi sorpresa cuando este, después de reconocer la valija me la devolvió rápidamente, diciendo:

– ¡Pasame otra, que esta es mía y no quiero que se me vuelen las pilchas si se rompe el parabrisas!

Después de haber aterrizado en Río Grande sin otra novedad que el parabrisas derecho completamente astillado, nos reíamos al recordar la anécdota... cómo el ser humano a veces, inconscientemente, protege más lo material que su propia integridad física, sin pensar en las consecuencias. Parece ser que el copiloto, dentro de su valija tenía entre otras cosas un “gamulán” que le había costado un ojo de la cara, según sus palabras. Si el parabrisas de veras se hubiera roto completamente, nuestro problema hubiera sido mucho más grave que una valija perdida. El señor tan cuidadoso de su gamulán, era el entonces capitán Jorge Oscar Domínguez.

Tampoco faltaban las “travesuras” con el F-27. El tramo de Santa Cruz hasta Río Gallegos es muy corto en distancia y obviamente en tiempo de vuelo, entonces normalmente volábamos bajo sobre la ruta tres, como una manera de entretenernos “paisajeando”. En una oportunidad en que volábamos bastante bajo justo encima de un tramo recto de la ruta, vimos venir un camión de frente. Entonces al mecánico se le ocurrió hacerle señas con las luces de aterrizaje... y realmente nos sorprendimos cuando el camión comenzó a contestarnos con repetidas señas de luces. Desde entonces, se hicieron comunes los intercambios de luces en estas circunstancias.

A veces, en nuestro trajinar diario, uno no está a salvo de meter la pata, lo cual me ha pasado varias veces, pero recuerdo una oportunidad en que lo hice en un tema, digamos, algo delicado.

Durante una posta, en Ushuaia, había un auxiliar de pista ingresado hacía poco a la empresa, que nos asistía en la puesta en marcha de los motores. En esa oportunidad, hacía la clásica señal de motores libres con dos dedos de una mano para el motor dos y uno para el motor uno, mientras giraba en redondo el índice de la otra mano indicando “libre”, todo de acuerdo a como mandaban los procedimientos. Hasta ahí, todo normal, pero por esas cosas de, no sé qué ocurrencia mía, al contestarle por señas para el motor dos, lo hice con dos dedos, pero con la clásica señal de “cuernitos”, a lo que siguió la puesta en marcha del motor uno y sanseacabó. Nos fuimos tranquilamente a cumplir con nuestro vuelo.

Al día siguiente, la misma maniobra e igual señal de parte mía...

Al tercer día cuando me aprestaba a subir al avión, viene un señalero veterano al cual conocía hacía mucho tiempo, se acerca y me dice:

– Oiga jefe, no le haga esas señas al muchacho nuevo, porque hace diez días la mujer se le rajó con otro...

¿Qué podía yo decir? Solamente... ¡Bingooooo! Y desde entonces me cuidé de hacer señas raras sin conocer el paño.

Durante todo el tiempo que volé el Fokker 27, casi no me quedaron dudas que era el avión ideal para la operación en la Patagonia. Sin embargo, me preocupaba el hecho de que un grupo reducido de pilotos de Palomar llegamos a tener tan “en la mano” a este avión, que varias veces pensé que tal exceso de confianza en la respuesta y bondades del avión y en nuestra propia habilidad, nos acercaba peligrosamente al límite de lo que no se debe exceder. Pero, ¿cómo reconocer ese límite? Afortunadamente parece ser que siempre tuvimos, aun en el último momento, la capacidad de reconocerlo.

– ¿Qué Gallegos está bajo mínimos?... bajamos un poco más y seguramente vamos a ver la pista.

– ¿Viento cruzado fuera de límite en Río Grande?... bueno, probamos y vemos, nuditos más, nuditos menos....

– No está el techo como para circular a la otra cabecera... ¡Mandémonos con viento de cola, total son quince nudos y la pista es larga!

Muchas frases y reflexiones como estas se escuchaban a menudo en la cabina de los Fokker 27, y algunas bastante más audaces todavía... Sin embargo, parece ser que cada uno de nosotros supo reconocer los límites. Límites que una vez excedidos, no tienen retorno.

En esos años, el Escuadrón F-27 tenía dos escuadrillas, siendo el jefe de una de ellas el entonces capitán Abel Síntora, integrante de mi promoción y gran amigo, desempeñándome yo como jefe de la otra. Muchas veces, hablando entre nosotros solíamos tratar el tema de la gran confianza que algunos pilotos teníamos en el avión y en nuestras propias capacidades, y realmente nos preocupaba. Sin embargo, cuando volábamos juntos, solíamos hacer gala de esas mismas cualidades que tanto nos preocupaban, olvidándonos un poco de lo hablado. No obstante, toda esta confianza en el avión y en nuestras propias capacidades, nos vino muy bien para lo que el destino tenía preparado para el Fokker 27 y para nosotros, sus pilotos.

Muchas horas volé en el F-27, quizás es el tipo de avión que **más** he volado, pero fue en el F-27 en el “que me pegué” el mayor susto de mi carrera de aviador. Creo que en esa oportunidad sentí que nos encontrábamos al borde del desastre, y llegué a pensar que las posibilidades de evitarlo eran prácticamente nulas... Estábamos **en** Bariloche para efectuar el vuelo LADE 196 hasta Gallegos “parando en todas”, siendo nuestra primera escala el aeropuerto de Esquel. Al salir del hotel rumbo al aeropuerto, por el estado del tiempo y la nieve acumulada en las calles y la ruta, ya presentíamos que el vuelo, o por lo menos la salida de Bariloche, no iba a ser muy placentera. El cielo, completamente encapotado con nubes bajas, la visibilidad era muy reducida y nevaba en forma tenue pero constante, que impedía ver los cerros de los alrededores y los que circundan el aeropuerto.

Una vez llegados al aeropuerto, nuestra primera tarea fue ordenar la limpieza del avión, ya que nos encontramos, cosa previsible, con que tenía los planos, el empenaje horizontal y el techo, con abundante cantidad de nieve. El personal de tierra de LADE se abocó a la tarea de limpiar de nieve todas las superficies del avión, con el único sistema que se utilizaba en esa época: lavar las superficies con alcohol. Sin embargo, no era mucha la cantidad disponible de este producto, así es que se empleó todo el alcohol existente en limpiar lo mejor posible la estructura del avión.

No obstante, el techo había quedado con una cantidad de nieve acumulada, pero ya sea por que, como la experiencia lo decía, durante el rodaje del avión esta nieve se desprendía favorecida **por** la forma del techo, al cual no se adhería firmemente, o ya sea por no haber mas líquido, la limpieza del techo no se tuvo en cuenta. Una vez terminada la tarea se embarcó rápidamente para despegar cuanto antes por cuanto la nevada seguía cayendo en forma suave y no queríamos que se nos contaminara el avión nuevamente. Sin embargo, de haber observado mejor la situación, nos hubiéramos dado cuenta que, junto con los pequeños copos, la lluvia que los acompañaba estaba compuesta por gotas de agua en sobrefusión, la peor situación de todas para la formación de hielo.

Embarcaron los pasajeros, pusimos en marcha y comenzamos el rodaje a la cabecera 27. La visibilidad era de **tres mil metros**, el techo aproximado de **cientos cincuenta** metros, viento 260° diez nudos y continuaba nevando con la misma intensidad de antes. Los informes meteorológicos para el resto de nuestra ruta, al sur, no ofrecían problemas: a partir del lateral de El Maitén era toda nubosidad media quebrada, de tres a cuatro octavos. Una vez despegados casi de inmediato entramos en nubes, comenzando nuestro ascenso para efectuar la salida por instrumentos reglamentaria desde Bariloche. En ese tiempo, la salida consistía en bloquear una baliza que estaba en el eje de la pista con rumbo al lago, virar a la derecha siempre en ascenso con proa al radiofaro, y luego continuar el ascenso en una especie de circuito hipódromo entre baliza y radiofaro, hasta alcanzar nivel de vuelo 110 para recién poder abandonar la vertical del aeródromo.

El primer toque de atención que tuvimos de que las cosas no iban a andar tan bien, fue el llamado de Medina, el operador de torre en ese momento:

– LADE 196, ¡le informo que la nieve acumulada en el techo no se desprendió durante la carrera de despegue!

El tono del llamado nos sonó a advertencia, pero también a reproche por haber descuidado la nieve del techo.

Nos miramos con el copiloto, con una expresión tal como “y bueno, ahora que vamos a hacer.”

– *Recibido, Bariloche, gracias por la información.*

El segundo llamado de atención fue que, a pesar de hacer escasos dos minutos que habíamos despegado, la nieve se estaba acumulando en los parabrisas, y por consiguiente formándose hielo, a pesar de estar calefaccionados, la lluvia en sobrefusión estaba haciendo su trabajo. Continuamos con proa a la baliza volando entre la lluvia, con el avión que comenzaba a sacudirse suavemente. Al llegar a la baliza, giré suavemente a la derecha el mando de alerones del piloto automático para iniciar el viraje hacia el radiofaro, y lo que sucedió me produjo una sensación de náuseas en el estómago y me invadió un torrente de adrenalina. El piloto automático no tuvo fuerzas para efectuar el giro, y se desconectó con el sonido característico. Tomé los comandos e intenté girar en forma manual, pero el comando parecía soldado: no se movió un ápice.

– *¡Carajo! ¡Tenemos los comandos trabados por el hielo!* – dije casi a los gritos.

Copiloto y mecánico ya se habían dado cuenta cuando el piloto automático no pudo con el viraje.

– *¡Conectemos antihielos de motor y de hélices, todo menos las botas desheladotas!*

Obviamente, los antihielos de motor ya estaban conectados desde el despegue.

Tomamos con fuerzas los comandos junto con el copiloto y comenzamos a tratar de virar a la derecha, pero nada. Por fin, con un crujido, los comandos cedieron y el avión comenzó el viraje. No obstante, debíamos mover constantemente algunos grados los comandos, para que los alerones no mantuviesen una posición fija más de la cuenta, porque la formación de hielo podía pegarlos nuevamente. Así, con ese método, logramos poner proa al radiofaro. Pero en ese momento nos dimos cuenta que, mantener los comandos en movimiento se había convertido en el menor de nuestros problemas.

Lo peligroso consistía en que la estructura del avión se estaba cubriendo con tal cantidad de hielo, que le costaba cada vez más ascender. Era casi imposible mantener la velocidad de **cientos cuarenta** nudos que era la **estándar** para el ascenso. En nuestro tercer circuito habíamos alcanzado **recién seis mil** pies, y debíamos trepar hasta **cientos diez** para estar con seguridad por encima de todas las piedras de los alrededores. Pero era casi imposible mantener un ascenso constante sin que la velocidad disminuyera peligrosamente. Comenzaron a menudear los cascotazos de hielo contra el fuselaje que se desprendían de las hélices por efectos de los sistemas antihielo. Se empezó a formar hielo en los bordes de ataque, lo dejamos acumular un poco más y fue el momento de conectar las botas, tal como dice el manual. Vimos con alivio que el hielo comenzaba tímidamente a quebrarse y desprenderse de los **bordes** de ataque de los planos. ¡Gracias a Dios las botas funcionaban a las mil maravillas!

Pero la capa de nubes se espesaba cada vez más y el avión prácticamente detuvo su ascenso al alcanzar **seis mil quinientos** pies. Lográbamos como máximo **cientos cincuenta o cientos sesenta** nudos en vuelo horizontal, entonces, trataba de robarle **diez a veinte** nudos de velocidad para convertirlos por un momento en un ascenso de algunos cientos de pies más, pero solo para perder posteriormente la mitad de lo que habíamos ganado para recuperar algo de velocidad.

– *LADÉ 196, ¿me confirma nivel alcanzado?*

– *Nivel 75 – mintió el copiloto – volando dentro de nubes.*

Silencio por parte del operador. Evidentemente no creyó e intuyó que estábamos en problemas. Por las dudas, nos advirtió:

– *Bariloche se encuentra desde este momento habilitado sólo para despegues, no para aterrizajes.*

– *OK, recibido, gracias.*

Nos miramos con el copiloto... ¡ni siquiera podríamos volver para aterrizar si nos quedaba solo eso como último recurso!

A medida que pasaban los minutos la situación se nos ponía más difícil. Éramos conscientes de que estábamos rodeados de montañas las cuales estaban por encima de la altura que parecía no podíamos superar. Poco a poco, con mucho cuidado y concentrándome con todos mis sentidos, traté de llegar a una solución de compromiso entre velocidad y algunos cientos de pies que podíamos ascender, logramos llegar a **siete mil cien** pies aproximadamente, y ahí sí que el **avión dijo basta y se plantó. No quiso subir** más. Manteníamos escasamente **ciento cuarenta** nudos en vuelo nivelado con potencia superior a la de crucero, el avión manteniendo un ángulo de ataque con unos grados de nariz arriba, actitud totalmente anormal al igual que la velocidad, sumamente baja. El fantasma del desplome del avión en pérdida me acosaba constantemente.

La masa nubosa dentro de la cual volábamos era densa y parecía extenderse dos o tres mil pies por arriba nuestro, el hielo seguía cubriendo el parabrisas, los cascotazos que desprendían las hélices seguían **dando** duro y parejo en el fuselaje, y las botas, benditas botas desheladoras, accionaban normalmente **desprendiendo** el hielo de los bordes de ataque. Si bien teníamos a favor que los sistemas de deshielo del F-27 eran sumamente efectivos, de lo cual nos estaban dando una muestra, salvo la calefacción del parabrisas que no daba abasto, el problema era el hielo que seguramente habíamos cargado en las áreas no protegidas de la estructura, y que alteraba la aerodinámica del avión impidiéndole volar de acuerdo con sus performances: es decir, un poco más de acumulación de hielo y podíamos entrar en pérdida aun a ciento cuarenta o ciento cincuenta nudos: **¡otra vez el fantasma de la pérdida, del desplome, de la caída sin control!**

Así las cosas, comencé a sentir un malestar general, con calambres en las piernas. Tenía la camisa mojada, pegada al cuerpo y estaba bañado en transpiración, que me caía por la frente y se me metía en los ojos. El copiloto y el mecánico no estaban en mejores condiciones y permanecíamos en silencio. Volábamos con rumbo 270 con proa al radiofaro y el avión ya no podía subir un solo **pie**. Había que salir de la zona de Bariloche, pero cada vez que me acordaba que para hacerlo con seguridad debíamos tener **once mil** pies, me entraba la angustia y la desazón. Sin embargo, no podíamos demorar más ya que era probable que el hielo se siquiera acumulando con el correr del tiempo, y encima tendríamos que descender, justamente para evitar la pérdida...

Entonces vi de reojo que el copiloto estaba con la carta de salida de Bariloche, con el fin de confirmar las alturas al este del aeropuerto, ya que por tal sector se efectuaba la aproximación por instrumentos después de un viraje de **seis mil quinientos** pies... fue una sabia medida. Efectivamente, las alturas por el sector este variaban entre seis y siete mil pies, y nosotros nos encontrábamos entre **quinientos y seiscientos** pies arriba de esa cota. Consulté con la tripulación manifestándole mis intenciones de volar con rumbo este desde el radiofaro, manteniendo los **siete mil quinientos** pies que teníamos. Nos pusimos de acuerdo inmediatamente ya que tampoco teníamos otra salida. Llegado a la vertical del radiofaro, viramos por la derecha colocando rumbo 090 lo más prolijo posible y comenzamos a tomar el tiempo. La masa nubosa seguía compacta y no tenía miras de cortarse. El instante crítico fue cuando las nubes comenzaron a oscurecerse desde abajo y el avión a moverse... mala señal, cuando esto sucede, es el suelo que se acerca, en nuestro caso las montañas. Pero lo único que podíamos hacer era mantener a rajatabla la decisión que habíamos tomado, “encomendarse a los santos” como dice el Martín Fierro, y esperar. Habremos volado unos siete minutos cuando el copiloto me dijo que había visto parte de una elevación, muy cerca y cubierta de nieve, y después había desaparecido tragada por las nubes.

Sentía la garganta seca y tenía un nudo en el estómago. Unos minutos después, la nubosidad se comenzó a adelgazar por arriba nuestro y podía vislumbrarse un cierto resplandor, Pero no era arriba nuestra preocupación, sino abajo. De pronto, se produjo un pequeño claro adelante por el que alcanzamos a ver el terreno todavía con elevaciones, pero ya con el tono **amorronado** y ocre, característico de los comienzos de **la meseta**, luego otro claro más, y otro. El alma nos volvió al cuerpo, habíamos pasado las piedras... Cuando comencé el descenso ya a la vista total del suelo,

dije para mis adentros: – “No cabe duda, Dios existe... y el que así no lo crea, tendría que estar aquí arriba.”

– *Bariloche el LADE 196, diez minutos afuera volando dentro y fuera de nubes* – dijo el copiloto para tranquilizar al operador de torre, pero sin mencionar el nivel de vuelo – *ponemos proa a Esquel, hasta mañana y gracias.*

– *Hasta mañana 196, que descansan...*

Sólo eso dijo, pero la conversación la tuvimos al otro día cuando volvimos, nos quería matar... y con razón.

Enseguida tuvimos una porción bastante grande de tierra a la vista, terminando de ubicarnos cuando dejamos El Maitén a la derecha, con rumbo sur. Bajamos rápidamente para buscar temperaturas más altas para que el hielo siguiera cediendo. Poco a poco se fueron despejando los parabrisas: los pedazos de hielo, en forma de láminas, se deslizaban haciéndose trizas contra el parante y salían disparados hacia atrás. Las hélices dejaron de despedir hielo y el avión comenzó a volar casi normal, aterrizando finalmente en Esquel sin novedad. Nunca en mi vida de aviador volví a tener una formación de hielo ni siquiera parecida. A casi media hora de estar aterrizados, seguían desprendiéndose pedazos de hielo del techo del fuselaje, de la parte superior de los planos y del empenaje horizontal. Demás está decir que nos tomamos todo el tiempo del mundo para continuar el vuelo, pero ya con esa calma plena que se vive solamente después de haber pasado por situaciones de gran peligro y haberlas podido superar.

Sin duda esa fue la situación más peligrosa y crítica que me tocó vivir a bordo de un F-27.

En otra oportunidad habíamos despegado de Esquel con destino a Trelew ya casi a la puesta del sol, cuando tuvimos una pequeña novedad técnica. Quienes hayan volado el F-27 recordarán que el tren de aterrizaje es de accionamiento neumático, y a veces suele suceder que, de acuerdo a la carga que tenga el sistema después del despegue, no tiene la suficiente fuerza para retraer el tren, y es posible que a veces quede semiretraída la rueda de nariz, indicando la luz verde encendida. Cuando esto sucede, bastan unos pocos minutos de vuelo para que el sistema tenga la suficiente presión y retraiga normalmente la rueda de nariz, con la consiguiente extinción de la luz testigo. Esto podía suceder a menudo cuando los tiempos de vuelo entre las escalas eran cortos.

Pero en esta ocasión no sucedió así, el sistema cargó pero por alguna razón la rueda no se retrajo permaneciendo la luz encendida. Me fijé al costado, en el mando de dirección y pude ver que estaba completamente girado a la izquierda y trabado, lo cual hacía suponer que la rueda estaba fuera de su alojamiento y no alineada. Esto, si bien no era grave, entrañaba un peligro potencial. Así las cosas, entramos en contacto con Trelew con las últimas luces del día. Explicamos nuestro problema y pedimos pasar sobre la torre con el tren abajo para que nos chequearan la posición de la rueda. Una vez que hubimos hecho esto, el operador nos confirmó que teníamos la rueda de nariz afuera y cruzada a 90° del eje longitudinal, lo cual complicaba la operación.

Solicitamos quedar orbitando sobre el faro para consumir más combustible a efectos de aterrizar lo más livianos posible, y repasamos la lista de control de procedimientos. El procedimiento más parecido era el “aterrizaje con la rueda de nariz retraída o insegura” y decidimos aplicarlo. Mientras llevábamos unos veinte minutos orbitando sobre el aeropuerto, ya noche cerrada, pudimos observar por la ruta una caravana de luces: eran vehículos que se dirigían al aeropuerto, seguramente a ver el “bollo”, ya que por alguna infidencia la situación nuestra había llegado a los medios, agitando de inmediato el morbo de quienes escucharon la noticia. Volamos una media hora, y cuando estuvimos lo suficientemente livianos, nos dirigimos al aterrizaje, ante el numeroso público que se había reunido como lo indicaba la playa de estacionamiento del aeropuerto llena de vehículos, los cuales continuaban llegando con intenciones de no perderse un accidente. Comentamos esta situación, es decir, los curiosos que van a ver un bollo, con la tripulación, y les dije:

– *¡A estos guachos no les vamos a dar con el gusto!*

Ya en final, traté de mantener la velocidad de aproximación lo más exacta posible de acuerdo con el peso. Próximos al toque, con el avión configurado para el aterrizaje, detuvimos ambas turbinas y la alimentación eléctrica, tal cual lo determinaba el procedimiento. Después del toque, mantuve la proa del avión lo más levantada posible hasta que cayera cuando ya no tuviera más sustentación. Yo esperaba una ganada violenta hacia cualquiera de los dos lados de la pista o directamente una rotura de la pata del tren de nariz, con el posterior contacto de la proa con la pista. Pero al tocar la rueda de nariz con el suelo, sólo se produjo una sacudida violenta y el avión siguió corriendo por el centro de la pista hasta detenerse por completo. Se ordenó la evacuación de los pasajeros, mientras llegaban al lugar dos autobombas, el vehículo de operaciones y una ambulancia. La evacuación se efectuó en la oscuridad pero en forma ordenada y nadie sufrió daños personales.

Lo que sucedió al tocar la rueda de nariz la pista, fue que, rompiendo el mecanismo de guiado que estaba trabado, giró hasta orientarse con el eje longitudinal del avión, pero al revés. Es decir, toda la pata del tren de nariz, desde la horquilla hasta abajo, se colocó e posición opuesta 180° a su posición normal y rodó así hasta su detención. Por supuesto, el aeropuerto estaba lleno de periodistas que querían hablar con los pasajeros y con la tripulación. Hábilmente pudimos eludirlos dando un pequeño comunicado restando importancia al incidente por medio del gerente de la sucursal local. Al día siguiente, al levantarnos en el hotel, los titulares eran poco menos que catastróficos. Desde supuestas declaraciones del comandante, donde dijo que “todo había estado en manos de Dios”, hasta pasajeros que ya se habían dado por muertos y otros que prometían no volar más en sus vidas. También especulaciones del por qué de la falla, si realmente los aviones estaban en condiciones, si los tripulantes estaban preparados para una emergencia “grave como esta”, etc, etc. En fin, comentarios de gente que tiene que escribir noticias, pero que no sabe ni tiene idea de que está hablando.

En realidad, la imagen de LADE siempre fue más allá de la de una compañía aérea regular, no en vano la llamaban la “línea gaucha del sur”. Era como si los pobladores, al tener un avión de LADE pernoctando en el aeropuerto local, se sintieran protegidos y conectados con el resto de la Patagonia, aparte de poder acudir a la empresa en alguna emergencia.

Como prueba de lo dicho, a esta altura de mi relato, creo que se adapta perfectamente el siguiente suceso, para poder evaluar en su correcta medida lo que LADE significa en la Patagonia.

Una fría noche de mayo de 1974, típica de invierno, la tripulación de un F-27 de LADE cenaba en el hotel *Albatros*, en compañía del gerente local y de otras personas, cuando el gerente del hotel se acerca, y en voz baja le dice al comandante, a la sazón el entonces mayor Carlos Bloomer Reeve, que un oficial de la Armada necesitaba hablar con él urgente. Atendidos de inmediato por el comandante, el personal de la Armada, en realidad eran dos oficiales, uno de los cuales vestía ropas de médico, lo imponen brevemente de la situación.

La hija de un oficial de la Base Naval había patinado en el colegio a causa del hielo, golpeándose malamente la cabeza y se encontraba con fisura de cráneo y conmoción cerebral, resultando imprescindible evacuarla a Comodoro Rivadavia según dictamen médico. El único avión de la Armada era el Beechcraft de la Base Aeronaval de Río Grande, que se encontraba en comisión en Espora, y aun si estuviera disponible, era imposible ubicar una camilla como aconsejaba la situación para mantener la niña inmóvil y en posición horizontal.

– En realidad, Señor – dijo el oficial – he hablado con el Jefe del Área Naval Austral, que está en este momento en Puerto Belgrano, lo único que nos queda es ver si podemos arreglar este problema a través de ustedes. Lo que necesitamos concretamente, es evacuar urgente la niña a Comodoro Rivadavia, donde un servicio especializado la espera lo antes posible.

El comandante solicitó unos minutos para efectuar algunas llamadas telefónicas y hacer algunas coordinaciones. Pasado un lapso de tiempo, el comandante regresó y preguntó a los marinos:

- ¿Ustedes tienen médico para que se haga a cargo de la evacuación?
- Sí señor, lo tenemos.

– Entonces prepárense, vamos a hacer el vuelo.

Una vez retirado el personal de la Armada, evidenciando un tremendo alivio y hasta casi con alegría en sus caras, el comandante reunió la tripulación y repasaron la operación que tenían por delante, para llevarla a cabo de la mejor manera posible. El vuelo regular al día siguiente despegaba de Ushuaia a las 09:00 horas local, hacia Río Grande, Río Gallegos, Lago Argentino y regreso por la misma ruta. La autorización para el vuelo de evacuación ya estaba, por supuesto, concedida vía telefónica. Sin embargo, había que violar algunas regulaciones: tiempo mínimo de descanso, dado que el vuelo del día siguiente sería efectuado por una tripulación casi sin dormir, despegue nocturno de Ushuaia que no estaba autorizado, con esas horas extras hasta Comodoro y vuelta, el avión vencería su programación de mantenimiento antes de su regreso a Palomar, etc. Seguramente, nadie de la tripulación, dado la misión que tenían por delante, pensó en las limitaciones operativas que en ese caso carecían de importancia. A todo esto eran más de las diez de la noche.

Sin embargo, nada fue impedimento para que a partir de las 03:00 horas, avión, tripulación y equipo médico estuvieran listos para iniciar una carrera contra el tiempo con el fin de salvar la vida de la niña. La meteorología jugó, por una vez, a favor y el vuelo pudo realizarse sin inconvenientes ida y vuelta. A las 08:45 horas, la voz de los parlantes del hall de embarque del aeropuerto de Ushuaia anunciaba la salida del vuelo regular de LADE, con destino a Río Grande y Río Gallegos, en horario normal. Mientras, una tripulación somnolienta, pero tremendamente feliz, ejecutaba los preparativos para comenzar la rutina diaria.

Hubo una época, en temporada alta, que LADE había programado un vuelo con Fokker 27 el cual, partiendo de Bariloche, hacia Esquel, Trelew, Comodoro Rivadavia, Deseado, San Julián, Santa Cruz y Gallegos con pernocte en esta ciudad y efectuaba al día siguiente el recorrido inverso. En el aeropuerto de Trelew el bar estaba concesionado a una señora que era una excelente cocinera, y en el vuelo de regreso, estaba programada diariamente una hora en esa escala para almuerzo de la tripulación. Esta buena señora, que nos atendía a cuerpo de rey, el día anterior, cuando pasábamos hacia el sur, muy gentilmente nos preguntaba que queríamos al día siguiente para almorzar.

Las opciones del menú que ella tenía, no eran precisamente de lo que hoy se llama “light” o “bajas calorías” sino todo lo contrario, sin embargo nosotros éramos entonces pilotos jóvenes con estómagos, hígados, intestinos y demás accesorios, de titanio. No voy a nombrar los platos disponibles para que nadie piense que soy un exagerado. Sin embargo, a los fines de esta anécdota, les confiaré que ese día le dijimos:

– Mañana queremos comer puchero, pero de ese especial que usted hace...

– Seguro, como no – contestó la señora – los esperaré con puchero.

Tampoco les voy a decir los ingredientes que contenía ese puchero, para no hacer tan largo este relato. Lo cierto es que, después de dejar vacía hasta la última fuente y haber comido el último pan y haber tomado el último vaso de... Coca Cola, embarcaron los pasajeros y nos aprestamos a continuar el vuelo. Despegamos y ascendimos hasta nivel 140, el normal para ese tramo, y, piloto automático mediante, como siempre, nos acomodamos en nuestros asientos. Era durante el verano y el sol de frente, no solo calentaba la cabina sino que nos pegaba en el estómago. Casi no había nubes a la vista, sólo un gran resplandor que hacía sufrir los ojos a pesar de los anteojos para sol. Ninguno de los dos pilotos decíamos lo que realmente sentíamos, una modorra tremenda se estaba apoderando de nosotros, a tal punto que por momentos se nos entrecerraban los ojos, mecánico incluido.

Así es que, en medio de un “sopor controlado” diría yo, continuamos el vuelo arrullados por el gemido de las turbinas, y nuestro subconsciente iba y venía, vaya a saber por donde... En un momento dado, el copiloto dice, dando un respingo:

– ¡No está Esquel!

– ¿Cómo que no está Esquel? – Dije espabilándome súbitamente.

Miré hacia delante, y efectivamente, el paisaje clásico de Esquel dominado por el cerro Nahuelpan, el valle del aeropuerto, el cañadón por donde se va del aeropuerto a la ciudad y los cerros detrás como telón de fondo, no estaba, era otro, distinto. Por el tiempo que llevábamos en vuelo, ya casi deberíamos haber llegado. Controlé de inmediato y con gran preocupación los instrumentos y el piloto automático, rumbo, nivel de vuelo, velocidad... pero **todo** estaba correcto. Comenzamos a mirar frenéticamente para todos lados pero el paisaje no nos decía nada en particular. El sol de frente, ya más bajo, tampoco nos facilitaba la visión. De repente, la aguja del ADF en que teníamos sintonizado el radiofaro Esquel, dio un vuelco de 180°, aclarándonos súbitamente el panorama... **¡estábamos** en la vertical del aeropuerto Esquel con nivel **140!** **¡Unos minutos más y entrábamos en Chile!** Todo el paisaje archiconocido por nosotros, estaba justo debajo **de nosotros** por lo cual no pudimos verlo. Con toda normalidad solicitamos descenso, rogando que nadie nos hubiera visto, ya que deberíamos descender prácticamente en círculos. En definitiva, sólo fue un problema netamente gastronómico sin **consecuencias...**

Las situaciones **que** se pueden plantear en vuelo, están normalmente escritas en los manuales, tanto operativos como técnicos, por lo cual, aplicando la letra de estos, se puede generalmente solucionar estos tipos de problemas. Es distinto cuando se plantea una situación que sale de lo común y que no está contemplada en los manuales, por lo cual, no se puede operar “by the book”, como dicen los gringos, pero que en ese momento existe y requiere una solución. Eso fue lo que me pasó en una oportunidad, en la cual tuve que salirme totalmente del libreto del comandante de aeronave.

Estábamos de posta en Ushuaia y al bajar al comedor del *Albatros* a desayunar, me encontré con el comisario de LADE que estaba hecho una furia. Al preguntarle que le pasaba me dijo:

– *¡Anoche me robaron el gamulán en Tropicana!*

– *¿Seguro que fue ahí? – le pregunté – ¿No te lo olvidaste en algún otro lado?*

– *Segurísimo – me dijo – Lo dejé en una especie de guardarropa que hay en el bar, y cuando lo fui a buscar no lo encontré. Pregunté, pero por supuesto nadie vio nada... los quería matar a todos.*

Tropicana es un lugar donde había espectáculos musicales, de bailes, y su atracción principal era un ventrílocuo, **el “Gran Sandy”**, que en los diálogos con su muñeco tenía a mal traer a todo el mundo, **y era capaz de hacer poner colorado al mismísimo gordo Porcel**. A la entrada tenía un pequeño bar y una barra donde se atendía a los **parroquianos**. A veces estaba muy concurrido, la gente rotaba mucho, entraba **y** salía, por lo cual, si bien no le dije nada a Fernando Currais, que era el comisario en cuestión, me dije a mí mismo: – *“Qué se despida del gamulán”*.

Asunto terminado y nos fuimos al aeropuerto. Cumplimentamos las formalidades, embarcaron los pasajeros y despegamos hacia Río Grande. No habíamos todavía alcanzado la altura para el cruce de la cordillera norte, cuando aparece súbitamente el comisario de lo más excitado y me dice:

– *¡Jefe, un pasajero tiene puesto mi gamulán!*

– *¡Bárbaro! –le dije en tono socarrón – ¡Pedile que te lo devuelva y listo!*

– *¡No me joda, en serio que es mi gamulán!*

Como lo noté muy embalado, le pregunté:

– *¿Y que querés que hagamos?*

– *No lo sé – fue su contestación obvia. Pensé unos segundos, y entonces le dije:*

– *Bueno, cerciorate bien que sea el tuyo y vamos a ver como lo podemos manejar.*

Por supuesto, que no tenía ni la menor idea de que podíamos hacer, si es que algo se podía hacer. Este caso no estaba contemplado en las “Regulations”.

Cuando regresó a la cabina, estaba todavía más embalado.

– *Al final hablé con él tipo, – me dijo – y le insinué que ese gamulán lo había perdido en Tropicana y entonces se me enojó, me dijo que era de él, que lo tenía hace cuatro años y otro montón de cosas, pero el gamulán es el mío.*

Como quien no quiere la cosa, el flaco Currais acababa de tirarme “la vaca en brazos”.

– *¿Estás completamente seguro que es el tuyo?*

– *Completamente* – contestó.

Una idea me daba vueltas por la cabeza, que podía solucionar el tema o empeorarlo definitivamente. Algo que quizás ahora no se me hubiera ocurrido jamás.

– *Escuchame bien, ¿tiene tu gamulán alguna seña o detalle adentro que no se vea a simple vista, y que vos lo conozcas bien?* – le pregunté, y presentí que yo me seguía enterrando.

Pensó unos instantes y me dijo lo que me temía:

– *Sí, tiene una mancha de tinta bastante grande adentro del bolsillo derecho, de una lapicera que se me volcó, aparte tiene uno de los botones internos cosido con hilo blanco, distinto a todos los demás...*

En ese momento me di cuenta que yo me había ensartado solito. Solo bastaría con que el pasajero, muy amable y de muy buen agrado, se sacara el abrigo y me lo mostrara, cosa por demás fácil. A todo esto, ya estábamos encima del lago Fagnano, unos minutos más y deberíamos iniciar nuestro descenso hacia Río Grande. Entonces decidí hacer lo que estaba pensando, saliera pato o gallareta. Dejé mi asiento y me ubiqué en el espacio que hay detrás, antes de la bodega, y le dije a Currais:

– *Decile que por favor venga a hablar conmigo.*

Apareció el comisario seguido del pasajero, ataviado muy elegante, con el gamulán de la discordia.

Lo saludé lo más amablemente que pude, le hablé de la duda que existía, y que la mejor forma de terminar con esta situación era que el se sacara el gamulán y me mostrara el interior. Se negó rotundamente a sacarse nada, por cuanto el gamulán era de él y que nadie podía poner esto en duda. Lo dijo enérgicamente y bastante molesto, dio media vuelta y se volvió a su asiento. Quedamos mirándonos con Currais.

– *Es mi gamulán.* – Insistió el flaco.

La negativa del pasajero, por ser tan vehemente, me había casi convencido que el comisario tenía razón, entonces me dije: – *“Ya que hice treinta, voy a hacer treinta y uno, y espero me salga bien, si no, voy en cana.”*

Estábamos a unos veinte minutos de aterrizar. Entonces le pedí a Río Grande la presencia de la policía a mi arribo. La torre de vuelo recibió mi solicitud y no preguntó nada. Quedamos en silencio en la cabina. Yo me imaginaba que ni el copiloto ni el mecánico, se animaban a apostar una moneda a mi futuro. Pero, además, había algo que ninguno habíamos tenido en cuenta: estábamos en plena época de ataques a instalaciones, aeropuertos y aviones, de manera que quien estaba en la torre de vuelo de Grande, al escuchar mi pedido, dio por sentado que teníamos algún problema tipo secuestro a bordo, y no sólo llamó a la policía, sino que alertó al Batallón de Infantería de Marina Nº5, conocido como el BIM5, que mantenía personal de turno para estos casos.

Resumiendo, cuando aterrizamos y llegamos a la plataforma, yo le había dado la orden a Currais que el pasajero en cuestión no bajara. Entonces pudimos ver, con gran sorpresa que, en el borde de la plataforma, había varios infantes de marina apostados cuerpo a tierra y con armas largas apuntando al avión, amén de la policía en uniforme de combate... casi daban ganas de bajar con los brazos en alto y arrodillarse en la plataforma. Cuando el pasajero en **cuestión** vio semejante despliegue, tardó menos de diez segundos en sacarse el gamulán, y dárselo a Currais mientras le decía: – *Tomá flaco, en realidad no era mío, me lo vendió un tipo anoche en Tropicana, pero no quiero quilombo... si era tuyo, quedátelo, y se bajó del avión.* – La policía, al ver que bajó al último y de acuerdo con una seña de Currais lo detuvo unos minutos, pero este “no presentó cargos” y se terminó el problema. El ladrón, o el “inocente” que compró el gamulán, resultó ser el que tocaba la

guitarra en *Tropicana*. Currais me mostró después el interior del abrigo y, efectivamente, tenía las señas que el me había dado. A veces las cosas salen bien, y otras veces mal. Por suerte para mí esta vez salieron bien... si así no lo hubiera sido, quizás aquí terminaría este libro.

Desgraciadamente, el día 16 de marzo de 1975, el Fokker 27 matrícula TC-72, pagó su tributo con una tragedia en el aeropuerto de Bariloche. Se trataba de una aeronave proveniente de Palomar, con escala en Neuquén, efectuando un servicio STAM con pernocte en Bariloche, para continuar al día siguiente como vuelo de LADE hacia el sur. El aeropuerto se encontraba por instrumentos, estando parcialmente cubierto con nubes bajas a seiscientos metros, buena visibilidad, pero hacia el sector de aproximación para la pista 28 había estratus bajos dispersos, que cubrían parcialmente las elevaciones que se encuentran en la trayectoria de aterrizaje. El avión bloqueó el VOR Bariloche, siendo visualizado desde tierra cuando iniciaba su alejamiento, según lo indicaba la carta de aterrizaje por instrumentos vigente.

El aeropuerto poseía el sistema ILS en servicio, ya que minutos antes fue utilizado por un avión Boeing 737 de Aerolíneas Argentinas, si que reportara ninguna anomalía en su funcionamiento. Sin embargo, carecía de DME, y esta circunstancia parece ser un importante elemento concurrente que contribuyó a que tal accidente se produjera. El viento en altura era considerable y con una gran componente desde el oeste. Por esta razón, se estima que la toma de tiempo desde el bloqueo hasta el viraje de procedimiento, se efectuó sin tener en cuenta el factor viento, por lo cual se calcula que el avión se alejó unas diez millas fuera del área de procedimientos. Cuando se inicia la aproximación final, por efectos del mismo viento, ahora de frente, el tiempo de acercamiento fue bastante mayor que el previsto. Una vez en el localizador, la tripulación quedó a la espera de la senda de planeo, la cual tardaba en llegar, ocasionando dudas en la tripulación de la acerca de la exactitud de la posición en ese momento. Con la sospecha de estar más cerca de lo que realmente estaban, y tal vez por atribuir una falla a las señales del haz de planeo, comenzaron el descenso sin esperar llegar a interceptar el mismo, impactando contra un pequeño cerro, posiblemente enmascarado parcialmente por una nube, en la trayectoria de aterrizaje, falleciendo la tripulación y la totalidad de los pasajeros, estando el avión completo. La tripulación estaba compuesta por el vicecomodoro Roberto Pezzi, el capitán Roberto Ureta, el cabo primero José Gómez, y el comisario de a bordo señor José Luis Guillermini. Entre el pasaje había varias parejas que iniciaban su luna de miel. Fue el peor accidente de un avión de transporte de la Fuerza Aérea en la Patagonia.

CAPÍTULO VI

LADE EN LAS ISLAS MALVINAS

VA PORTADA CAPITULO VI

Hacía ya un tiempo que en la Fuerza Aérea y más precisamente en LADE, se acariciaba la posibilidad de poder unir a las **Islas** Malvinas con el continente. Siempre había negociaciones entre ambas cancillerías, que sin embargo no llegaban nunca a concretar la tan ansiada unión entre las **islas** y el continente. Finalmente, el 1° de julio de 1971, a raíz de un **memorándum** de entendimiento se firmó un acuerdo sobre comunicaciones, que se conoció como “Declaración **conjunta** de Buenos Aires”. Por este acuerdo **Argentina** se comprometió a establecer comunicaciones marítimas, a brindar facilidades para salud y educación a los habitantes de las islas, a prestar asistencia técnica y logística y proveer de combustibles líquidos y de gas envasado. Se comprometió también a construir una pista de aterrizaje próxima a Puerto Stanley, para posibilitar un futuro servicio aéreo, que acercara definitivamente a las islas al continente.

Como antecedentes previos a la operación regular de aviones de la FAA en Malvinas, el día 15 de febrero de 1971, a requerimiento de la **embajada** de Gran Bretaña en Buenos Aires, se efectuó un vuelo para evacuar al guardafaros de las islas, afectado de una grave afección hepática. Por fin, el día 3 de julio de 1971 dos días después de firmarse la declaración conjunta, se realiza el primer vuelo de pasajeros entre Río Gallegos y Puerto Stanley con un avión Albatros, matrícula BS-02. Después de este vuelo se realizaron dos o tres vuelos más de carácter operativo, trasladando personal y material para las oficinas a instalarse en las islas. Finalmente, el día 12 de enero de 1972, se realizó el primer vuelo comercial de LADE, siendo su comandante el mayor Angel Toribio. Con

respecto al mencionado piloto, se constituyó en el único que voló a Malvinas en los tres tipos de aviones: Albatros, Fokker 27 y Fokker 28. Además, le cupo el ingrato privilegio de realizar el último vuelo de LADE a Malvinas antes del conflicto.

Por supuesto, no siendo este avión diseñado para traslado de pasajeros, el vuelo se efectuaba en condiciones precarias de comodidad y confort, pero sí con todas las medidas de seguridad tomadas. Los vuelos de los Albatros tardaban entre tres horas y media y tres horas cuarenta en los vuelos de ida, y entre cuatro horas y media o más de vuelta, por acción de los vientos. Traslataban entre **cinco y seis** pasajeros, haciéndolo siempre completos

Habiéndose dado el primer paso, la Fuerza Aérea apuntó a mucho más. La continuación de las negociaciones diplomáticas y el cumplimiento de la “Declaración de Buenos Aires”, **comenzaron** a dar sus frutos, y se decidió que la Fuerza Aérea, a través del Grupo I de Construcciones, se abocara a la construcción de una pista con las dimensiones mínimas, que posibilitara el aterrizaje de los Fokker 27. La primera dificultad a vencer era la constitución del suelo malvinero, en su mayoría turbales. La turba es una sustancia compuesta por materiales orgánicos, color pardusco y rico en carbono, originados por la descomposición incompleta de restos vegetales carentes de aire, en un medio extremadamente húmedo o saturado de agua. Este material, de consistencia esponjosa, tiene un espesor de entre uno y dos metros, por lo cual el suelo de Malvinas, en grandes espacios cubierto por este material, ofrece mucha dificultad para cualquier tipo de construcción que involucre excavaciones de **importancia**.

Por tratarse de una pista que se suponía sería utilizada por poco tiempo, ya que se hablaba de una pista de cemento a construir en un predio cercano por parte del Reino Unido, pero que llevaría mucho más tiempo por las mismas características complicadas de la construcción, se decidió construir una pista con chapas rectangulares de aluminio unidas entre sí, similar a la que se instalara durante un tiempo en la Base Marambio de la Antártida. Esta pista estaría asentada directamente sobre la superficie de la turba en un tramo de terreno horizontal que se nivelaría, y a la que se le debería hacer un tratamiento con pintura antideslizante para facilitar el frenado del F-27. Por razones del espacio utilizable y la orientación geográfica necesaria por los vientos predominantes, su localización no fue tarea fácil. En el predio finalmente elegido, la pista podría tener solamente **setecientos veinte** metros de largo y **treinta** de ancho, distancia harto escasa para la operación del avión. No obstante, eso era lo que tendríamos. Mientras duraban los trabajos de la construcción de la pista, se practicaron algunos aterrizajes y despegues en un tramo de **similar longitud prevista**, marcado en la pista de Palomar, y afilábamos el lápiz con el manual de performances del F-27 para determinar los pesos de despegue y aterrizajes que habría que utilizar en los vuelos.

Lógicamente, las limitaciones resultaron muy importantes y, según se comprobó, habría que limitar la cantidad de pasajeros a veinte y habilitar un espacio en el medio del avión donde ubicar un par de balsas para cobijar a la tripulación y a todos los pasajeros en caso de amerizaje, lo cual suponía una gran utopía... un apoyo **psicológico**, como quien dice. También el avión debía llevar pilones o tanques externos, puesto que en los primeros vuelos quizás no dispondríamos de combustible en Malvinas, había que llevar la cantidad que nos permitiera realizar el vuelo de vuelta o un eventual regreso por meteorología o por razones técnicas. Mientras avanzaba la construcción de la pista, en Palomar se trataba de poner a punto tripulaciones y aeronaves para la empresa que se debería emprender dentro de poco tiempo.

Se consideraron tres ciudades desde las cuales podía partir el nuevo vuelo de LADE: Comodoro Rivadavia, Río Gallegos y Río Grande. Evidentemente, Comodoro Rivadavia era la más lejana; se deberían recorrer **quinientas veinticinco millas** náuticas de ida sobre el océano y otras **tantas** de vuelta, cosa que ninguno de los tripulantes de F-27 habíamos hecho jamás. Otra alternativa era Río Gallegos, separada de Puerto Stanley **cuatrocientas veintidós** millas y la más cercana resultó ser Río Grande, distante **trescientos ochenta y dos** millas. Si bien había una

diferencia sustancial entre las dos distancias extremas, finalmente fue elegida Comodoro Rivadavia, aún siendo la más lejana, como cabecera de dicho vuelo.

En realidad, aun cuando la distancia de Comodoro a las islas era la más larga, de seleccionarse Río Gallegos o Río Grande, a pesar de ser menor la distancia a las islas, la distancia total y por consiguiente el tiempo de vuelo, aumentaba dado que había que agregarle el tramo Río Grande o Río Gallegos-Comodoro.

Para tal elección se consideró también que, ya no desde el punto de vista operativo, sino por comodidad de los usuarios, Comodoro Rivadavia era la ciudad más grande y más completa en cuanto a futuras necesidades de los isleños, como problemas de salud, educación y adquisición de **bienes**. Además, el horario de llegada del vuelo a Comodoro estaría coordinado con un vuelo de *Aerolíneas Argentinas* a Buenos Aires, de manera que una persona que quisiera volar a Londres, tendría oportunidad de tomar un vuelo de *British Airways*, empresa que ya en ese entonces volaba a nuestro país. A los efectos del vuelo en conexión con la empresa inglesa en Ezeiza, también Comodoro Rivadavia era la ciudad más cercana a Buenos Aires. Así fue, entonces, que quedó definido el vuelo de LADE identificado con los números 200 de ida y 201 de vuelta. Sin embargo, por gestiones de la Junta Consultiva ante la FAA y LADE, unos años después, se reprogramó el vuelo haciendo pernoctar el avión en Malvinas para comodidad de los pasajeros que viajaban a Londres, ya que ese avión hacía escalas en Comodoro Rivadavia y Bahía Blanca, finalizando el vuelo en Ezeiza facilitando así la conexión con el vuelo internacional.

El día 15 de noviembre de 1972 se cumplieron dos actividades que marcarían un hito en el futuro transporte aéreo desde y hacia Malvinas. Ese día despegó de la bahía de Stanley el Albatros matrícula BS-02 cumpliendo el último vuelo regular de LADE con ese tipo de avión. Finalmente, se había firmado la “Declaración de Buenos Aires” a nivel de las **cancillerías**, dando comienzo a los vuelos regulares de LADE con los F-27. Sin embargo, y con la finalidad de no utilizar pasaporte en ambos sentidos, para no crear problemas de la tan discutida soberanía para uno u otro estado, se convino en utilizar un documento emitido por ambas **cancillerías** en lugar de pasaportes, que autorizaba el ingreso tanto a Malvinas como a la Argentina.

En virtud de esos acuerdos, ese mismo día aterrizó un Fokker 27 en la flamante pista de aluminio con algunos de los pilotos más antiguos del Escuadrón F-27, el Jefe de Escuadrón y algunas autoridades de la Fuerza Aérea. Aparte de la comprobación de la navegación hasta Puerto Stanley ida y vuelta, se aprovechó la permanencia de la aeronave para practicar vueltas de pista, despegues, aterrizajes y diferentes configuraciones para la aproximación. En realidad, este pequeño adiestramiento para la pista fue muy relativo, dado que ese día el viento cruzaba la pista a 90°, y después de un despegue y un aterrizaje, el jefe de escuadrón suspendió los vuelos de práctica para no correr riesgos innecesarios. El resto de los pilotos designados para las primeras operaciones en esta pista, debimos tomar experiencia directamente en los vuelos de línea.

No obstante, desde ese mismo momento se tomó conciencia de que tal operación distaba mucho de poder ser llamada una operación normal o rutinaria. El aterrizaje era el que menos dificultades ofrecía. Si bien había que entrar muy justo, el F-27 tenía un excelente sistema de frenos y de antiskid, sumado a la posibilidad de poder colocar las hélices en paso “chato”, con lo que se originaba un gran plato rotativo debido al ancho de las palas de estas, que significaban una importante resistencia al aire contribuyendo significativamente a la desaceleración del avión. Además, la pintura rugosa facilitaba también el agarre de las cubiertas a la superficie de la pista. El viento, normalmente de frente y de considerable intensidad, contribuía a facilitar el frenado.

Sin embargo, el despegue era todo un tema. Aún aprovechando hasta el último metro de la pista, llevando los motores a su máxima potencia sobre frenos y operando con inyección de agua metanol, se podía rotar el avión sólo en los últimos metros de la pista. Casi no se podía pensar en abortar un despegue a no ser que la causa del aborte se produjera en los primeros doscientos o trescientos metros, no más, y aún así se trataba de una maniobra sumamente riesgosa **ya que** no existía la pista balanceada. Todo esto despegando con **veinte** pasajeros y tres horas y media o cuatro

de combustible según la meteorología. Había que tener en cuenta que la pista de treinta metros de ancho, carecía completamente de banquetas, por lo cual un despiste o una salida de una pata del tren afuera, significaba, en el mejor de los casos, a quedar enterrado en la turba y el consiguiente daño en la aeronave. También a pocos metros de la cabecera 09, emergían unas formaciones rocosas de tamaño importante de entre la turba, por lo cual, irse largo al operar ya sea en aterrizaje o despegue en la pista 27, significaba un accidente de proporciones considerables.

Realmente los primeros vuelos tuvieron un total sabor de aventura. Ninguno de nosotros sabía lo que era volar sobre mar abierto por un lapso de dos horas treinta o dos horas cuarenta. La verdad, tampoco nos hacía muy felices. En principio se eligieron los niveles de vuelo 210 para el vuelo de ida y entre 180 y 200 como máximo para el regreso, para aprovechar los vientos predominantes del oeste. Era una solución de compromiso entre la velocidad, dependiente del viento, y el consumo, dependiente del nivel de vuelo. Según estos parámetros se realizaba el vuelo, utilizando los mejores niveles de acuerdo al viento; problemas de tránsito en esa ruta, obviamente, no había ninguno. Desde el mismo despegue de Comodoro Rivadavia, comenzaba el vuelo sobre el Golfo San Jorge para internarse directamente en el océano, y no se volaba más sobre tierra hasta alcanzar la isla Soledad. Manteníamos un radial de cola del VOR de Comodoro, hasta que se excedía la distancia de alcance de la señal. Sintonizábamos el radiofaro de Puerto Deseado para tener cortes laterales a fin de controlar nuestra posición a lo largo de la ruta, y continuábamos el vuelo a rumbo y manteniendo el radar en modo mapping y con la antena baja, para poder detectar lo antes posible la primera de las más de doscientas islas del archipiélago de Malvinas. Era un gran alivio detectar las manchas amarillentas en el radar correspondientes a las islas, hasta que finalmente se dibujaban nítidamente las islas principales: la Soledad y la Gran Malvina divididas por el estrecho de San Carlos.

Apenas nos era posible, contactábamos con la radio en HF con la persona que nos daba los datos de pista y viento, en inglés, y recibíamos la emisora puesta al aire en horario especial para LADE. Ninguna otra ayuda. Una vez comenzado el descenso hacia el aeropuerto que se encontraba costa sur de la bahía de Stanley, en el extremo este de la isla Soledad, nos regocijábamos contemplando aquel pedazo de patria en el medio del océano Atlántico, asumiendo con satisfacción que éramos unos de los pocos privilegiados que nos podíamos dar el lujo de contemplarlas. Aparecían verdes, agrestes, con un aspecto similar a la zona de Tierra del Fuego cercana a Río Grande, las costas festoneadas rodeadas de islas e islotes y, cerca del aeropuerto playas de arenas blancas, tan blancas como las caribeñas, bordeadas por formaciones rocosas. Las olas, con sus crestas de espuma, al romper contra la playa o la costa, parecían traer como mensaje una caricia de la patria lejana, allá muy lejos hacia el oeste... Al medio de la isla Soledad se encuentra el monte Osbourne, con setecientos cinco metros y otra pequeña cadena de elevaciones menores. Siempre había nubosidad baja quebrada y algunos chubascos de lluvia o nieve dispersos por la geografía isleña, y la sombra de las nubes corría raudamente sobre los accidentes naturales de las islas, adoptando en su carrera diversas formas escurridizas. Tampoco faltaban pequeños arco iris enmarcando el paisaje.

A pesar de nevar bastante, debido al clima netamente marítimo, la nieve no cuajaba demasiado, y sólo se la veía en ocasiones en la cima de las elevaciones. La pista 27, utilizada en más del 90% de los vuelos, era realmente impresionante. A medida que el avión perdía altura se veía cada vez más corta hasta convertirse en una mancha de color gris, a veces con brillo, generalmente producido por agua o humedad debido a los frecuentes núcleos lluviosos que pasaban durante el día provocados por el microclima isleño. La aproximación debía ser muy chata, con poco ángulo, para tener mayor precisión en el toque, ya que había que hacerlo prácticamente en la primera chapa, bajar la nariz del avión firmemente y simultáneamente borrar tope de hélices para producir el paso chato. Y entonces “pararse” en los frenos hasta tener el avión dominado. El viento, generalmente fuerte, contribuía favorablemente a las maniobras de aterrizaje y despegue.

El aeropuerto de Stanley era en su infraestructura, una construcción del tipo llamado “medio caño”, y su interior estaba prolijamente arreglado y con muy buena calefacción. Albergaba la oficina de aduana y migraciones, la sala de pasajeros y los baños. También había matafuegos montados en un vehículo. Se había construido un precario camino desde el aeropuerto hasta el pueblo, que era un desastre, apenas apto para ser transitado por los *Land Rover*, dicho sea de paso el vehículo más popular en las islas. Demás está decir que al comienzo de los vuelos no se contaba con radioayuda alguna, salvo una emisora local que emitía desde que el vuelo salía de Comodoro Rivadavia hasta su regreso.

En cuanto a comunicaciones, había un equipo transmisor en HF que era operado al principio por una persona únicamente en idioma inglés. El mejor apoyo que teníamos, desde el principio, era el relativo a meteorología y a los pronósticos, quien estaba a cargo de esa tarea era una persona que había nacido en Malvinas. En esos años tendría aproximadamente sesenta años, de figura gruesa, su cara era redonda y sonrosada, característica común en los *kelpers*, con el pelo canoso y siempre revuelto. Por su aspecto lo habíamos bautizado “cabeza de nido”. Su mundo conocido eran las islas Soledad y Gran Malvina, nada más. Tenía tan claro el panorama meteorológico local y el microclima de las islas, que lo hacía absolutamente confiable, a tal punto que no recuerdo haber tenido problemas con un pronóstico inexacto en mis vuelos, durante los años que volé a Malvinas. El avisaba a Comodoro Rivadavia, de acuerdo con la meteorología en las islas, si convenía adelantar o atrasar el despegue; jamás se equivocaba y aceptábamos sus sugerencias a rajatabla.

Durante la realización de uno de estos vuelos, mientras el avión estaba en tierra y el personal designado para la limpieza y el acondicionamiento del interior para el vuelo de regreso a Comodoro desempeñaba sus tareas a bordo, seguramente por algún descuido de alguien o una mala manipulación del bote salvavidas para veinte personas, este se infló rápida e inesperadamente, atrapando al auxiliar de carga, suboficial Germann, conocido como el “Zorro” contra la parte interior del fuselaje, el cual quedó inmovilizado por la presión que hacía el bote inflado al máximo. Después de comprobado que el “Zorro” no tenía daños físicos, entre carcajadas hubo que desinflar el bote para rescatarlo. Cabe destacar que el único que tenía urgencia para conjurar la situación era el propio Germann, ya que el resto gozaba viéndolo apretado por el bote y no demostraban mucho apuro por liberarlo.

La fisonomía del pequeño pueblo era muy pintoresca. Casi toda la edificación era típicamente inglesa, muy prolija y colorida. Las casas, similares y todas con un jardín en frente, se distribuían en unas pocas manzanas a lo largo de una avenida costanera cuyo nombre era Ross Road. Todas, también, poseían un depósito de madera en los fondos donde se almacenaba la turba cortada en bloques similares a adobes, que, una vez secos, se utilizaban como único combustible para cocinar y calefaccionar las viviendas. También se podía apreciar que en el terreno disponible que tenían las casas, se cultivaban algunas verduras las cuales, presentaban un muy buen aspecto. A partir de la costanera, el terreno se elevaba suavemente, de manera que las casas aparecían en distintos niveles a medida que se avanzaba en el terreno por las calles laterales. Casi todos los frentes de las viviendas tenían ventanas del tipo “bow windows”, y en sus vidrios, la mayor parte tenían un cartel que no auspiciaba nada bueno para nosotros los argentinos: “keep the Falklands British”, como una manera de expresar el sentir de los isleños de no pertenecer a la República Argentina, y a la vez desanimar a esta de sus apetencias, a través de un claro mensaje a los visitantes. Había un par de negocios, siendo el más conocido una especie de proveeduría, llamado *West Store*, donde se podía conseguir toda suerte de mercadería: licores de todo tipo, golosinas, entre ellas los famosos chocolates *Cadbury* y *Mackintosh*, cigarrillos de todas las marcas, ropa, herramientas, artículos de pesca, elementos electrodomésticos y comestibles de los más variados, autitos de la famosa colección *Matchbox*, etc. Por supuesto, éramos clientes habituales de ese local y pasado un tiempo, se consiguió poder pagar en pesos argentinos, ya que en las Malvinas circulaba solamente la libra malvinera, moneda exclusiva válida solamente en las islas y no en Inglaterra.

A propósito de todo esto, mucho se ha hablado de la guerra de Malvinas y se han escrito cientos de publicaciones y libros por parte de ingleses y argentinos, pero yo quisiera hacer algunos comentarios de las Malvinas de pre guerra sobre lo cual el gran público sabe muy poco. En mi caso, volé periódicamente a las islas desde el año 1972 hasta 1980, exceptuando los años 1975 y parte de 1976 por los cursos de la Escuela Superior de Guerra Aérea. Estos vuelos los realizaba una o dos veces por mes y a veces más, por lo cual lo que puedo aportar, en la gran mayoría de los casos, tiene el valor de ser testimonial, dado que lo viví y fui testigo de lo acontecido durante esos años.

A partir del primer vuelo de LADE en el año 1972, Argentina, utilizando como vector a la Fuerza Aérea, comenzó una serie de movimientos tendientes a lograr un acercamiento con los kelpers. Paso a paso se fueron tomando medidas a favor de los pobladores tratando de seducirlos, mediante la solución de los problemas, si se quiere domésticos y de subsistencia, que los acuciaban. Por lo pronto, el hecho de tener los vuelos de LADE que los contactara con el continente y, eventualmente una conexión con Londres, fue un gran logro. La ocupación de los vuelos era bastante buena

Entre las medidas que se tomaron tendientes a lograr lo mencionado en el párrafo anterior figuran las siguientes:

Antes de la iniciación de los vuelos, se designa al vicecomodoro Julio César De La Colina como miembro de la Junta Consultiva Residente de las Islas, y al PCS Héctor Mario Sassi como Jefe de la Sucursal de LADE, quienes se instalan en Malvinas junto a sus familias. Ambos serían relevados cada dos años. Por razones que desconozco, el señor Héctor Sassi terminó quedándose seis años.

YPF instala dos plantas de combustible para la provisión de combustibles de uso aeronáutico, gasoil y naftas.

Se instalan dos estaciones de radio: una en la sucursal de LADE y otra en la casa del vicecomodoro.

Se construye una planta de Gas del Estado, con lo cual la población comienza a tener gas para calefaccionar las viviendas y cocinar.

Se otorgan treinta becas para estudiantes, desde Córdoba hasta Río Grande, inclusive dos becas para Liceos Militares.

Se ofrecieron cursos de mantenimiento de automotores en las fábricas Ford y Citroën.

En caso de necesidad se proveían repuestos para los aviones Beaver ingleses con base en Puerto Stanley.

Se efectuaron cursos de perfeccionamiento en Bomberos y en la Policía Federal.

Se instaló una estación de VOR y un radiofaro.

Se atendieron a pacientes en el Hospital Militar Central y en el Hospital Alvear de Comodoro Rivadavia.

Se designaron dos maestras de español en forma permanente.

En 1976 se termina la construcción de la pista de cemento de **mil trescientos por treinta metros**, que permite una operación, aunque bastante ajustada, del avión Fokker 28. A partir de entonces se reemplaza una de las frecuencias semanales de F-27 por una de F-28.

El Automóvil Club Argentino y también una empresa de turismo basada en Ushuaia que operaba Gustavo Giró, organizaron visitas de turismo a las Islas aprovechando las dos frecuencias semanales de LADE. El alojamiento de los visitantes se efectuaba en un hotel llamado *Upland Goose*, y también en casas de familia.

Cuando los médicos del Hospital de Puerto Stanley tomaban su licencia, eran reemplazados por médicos argentinos.

Entre los hechos culturales, que los hubo, se destacó una exposición de pinturas argentinas organizadas por los Salesianos y se llevó a cabo en la Iglesia Católica de Puerto Stanley.

En cierta oportunidad que llegaron a escasear los comestibles, LADE fletó vuelos cargueros con **Hercules C-130** para reaprovisionar las islas.

Evidentemente, todas estas acciones repercutieron favorablemente en la vida doméstica de los habitantes de las Islas. No sólo en la conexión con el continente dos veces por semana, lo cual traía aparejada la posibilidad de viajar a Argentina y también a Londres, sino que se hizo rutina la recepción de correo en un breve lapso desde su despacho, la compra de medicamentos y de atención médica entre otras necesidades básicas. Todos estos logros se fueron concretando durante la década de los setenta, y, obviamente, tuvieron prioridad la instalación del equipo de VOR, del radiofaro y del sistema de comunicaciones VHF, por razones operativas. **Esto** aumentó la seguridad de los vuelos facilitando la navegación y la recepción de las comunicaciones. A partir de la instalación del VOR Malvinas, solo un tramo de la ruta, unas **ciento ochenta** millas o quizás menos, el avión volaba sin recibir **información**, ya sea de cola o de frente, lo que tornó la navegación más precisa, más segura y trayendo aparejado **ahorro** en el combustible y en el tiempo de vuelo.

No fue mucho el aprovechamiento que al principio hicieron los isleños de las posibilidades de efectuar cursos, a través de becas, en las fábricas automotores y colegios de Comodoro Rivadavia. Sí hubo algunos casos como un cadete en un Liceo Militar, un soldado en la Base de Puerto Belgrano de la Armada y algunos estudiantes que no puedo en este momento precisar el número ni el lugar.

En la sucursal de LADE, en las Islas, se incorporó a trabajar un **kelper** muy pro argentino, de nombre Alexander Betts, quien terminó casándose con una señorita argentina que fue a las Islas con la familia del entonces **vicecomodoro** Héctor Gilobert. Al regreso de Gilobert, la pareja se instaló en la localidad de Agua de Oro y Alex comenzó a trabajar en la sucursal de LADE en el aeropuerto Córdoba, pasando luego a prestar servicio en la Región Aérea Noroeste (RANO). Tampoco puedo precisar que fue de la vida de Alex y familia posteriormente, pero tengo entendido que siguen viviendo en Agua de Oro.

Los tripulantes logramos, con el correr del tiempo y dentro de lo que permitía la situación existente, una, quizás podría decirse, muy buena relación con el personal local, ya fueran **kelpers** o ingleses, sobre todo con quienes tenían que ver con la atención de los vuelos: Policía, Migraciones y Aduana. Con respecto a este último, el "Customs Chief", una persona un tanto parca pero de buenos modales, enfundado en su uniforme azul oscuro y con su gorra plato, era alto y tenía un aspecto sumamente formal y respetable, pero, una vez avanzadas las relaciones por el trato frecuente, evidenció una gran debilidad por los chorizos. No sé realmente cuando los probó, pero una vez, muy tímidamente pidió a una tripulación que le llevaran un kilo de chorizos. Un tanto en son de

broma se le dijo que por ley de Malvinas no se podía introducir a las Islas ningún alimento de origen animal, lo cual era verdad. Con una sonrisa, cosa rara en él, dijo: – *¡Oh, d’ont worry, this is my problem!*

Al siguiente vuelo, después que los pasajeros hubieron descendido, el Jefe de la Aduana subió al avión, como correspondía para inspeccionar su interior, muy circunspecto, enfundado en un amplio capote para la lluvia. Se le hizo entrega del paquete solicitado, que desapareció debajo del capote, y con un gesto cómplice, recorriendo con la mirada el interior del avión, dijo: – *Thanks you, all is OK, no problem...* – Seguro, ¿qué problema iba a haber? Él era el Jefe de la Aduana. Esto da una pauta del nivel aceptable de las relaciones que se mantenían con los isleños. No sólo con funcionarios como en este caso. Había gente que pedía a los tripulantes les llevaran a arreglar botas, zapatos y a veces hasta ropa, pedidos a los cuales se accedía “gustosamente” en bien de las relaciones mutuas.

Las excursiones organizadas por el Automóvil Club también abrieron una nueva actividad y a la vez una fuente de ingresos ya que el hotel comenzó a trabajar a veces con su capacidad completa. En algunas oportunidades debieron sumarse isleños que decidieron aportar parte de sus hogares para alojar turistas, a pedido de las autoridades de las Islas. Yo pasé una semana santa en Malvinas con toda mi familia, alojados en una casa particular, con un trato excelente y todas las comodidades que en ese entorno se podían ofrecer. En ese tiempo mis hijos eran muy chicos, y dedicamos el tiempo a caminar por el pueblo, cuando la meteorología lo permitía, y a concurrir al *West Store*, donde se asombraron con la cantidad de juguetes y cosas que había.

En un *Land Rover* visitamos una pingüinera con sus playas de arenas blancas, cercana al aeropuerto y recorrimos la parte poblada de las Islas. Otra noche fuimos a cenar a un barco anclado en la bahía, y una tarde fuimos con mi señora a visitar un pub, que era donde se reunía la “movida” malvinera. En realidad hombres grandotes y rubicundos jugando a los dardos y bebiendo, mientras algunas mujeres, en su mayoría robustas, charlaban en voz alta tratando de escuchar música y ensayando pasos de baile. Toda esta actividad tenía un horario de comienzo y de finalización, creo que el jolgorio autorizado duraba dos horas, y luego, supongo, la más apática y agobiante rutina. No obstante, nuestra visita fue una linda experiencia para vivir con la familia. Viajamos de ida un miércoles en un F-27 y regresamos el domingo en un F-28.

En cuanto a las maestras que viajaron a las Islas a enseñar español, si bien desempeñaron esta función, una de ellas fue “colonizada” por un inglés y la otra por un argentino que trabajaba en la construcción de la pista nueva, quienes terminaron casándose con ellas. Una se fue a Londres y la otra a Buenos Aires donde tengo entendido que su marido ocupó luego un cargo en la embajada. En un momento dado, el vicecomodoro Bloomer Reeve gestionó la adquisición de un automóvil Citroën 3CV para sus desplazamientos en Malvinas, ya que por su rusticidad y su motor refrigerado por aire se adecuaba bastante a la topografía y al clima de las islas. Después de algunas vueltas en cancillería, que no estaba muy de acuerdo con la idea, la solicitud terminó aprobándose. Todo el trámite se vio simplificado por cuanto a la sazón se desempeñaba como asesor jurídico de la empresa Citroën, el brigadier abogado Armando Antonio Irungaray, quien logró que la compra del mencionado automóvil se convirtiera en donación. Debido a que por razones que no conozco, no se podía aceptar una donación, se efectuó una venta simbólica por un peso de entonces. Este vehículo fue trasladado a Malvinas pintado con el color azul característico de Fuerza Aérea y con el logotipo de LADE, para ser utilizado por el vicecomodoro, el jefe de la sucursal, y en realidad, por cualquiera de los pocos argentinos vinculados a LADE. Así que de paso, se convirtió en una especie de promoción de la marca en las islas.

El tema que se planteó desde un primer momento fue el traslado del vehículo. Lo ideal era trasladarlo en un F-27, pero todos éramos muy escépticos en cuanto a las posibilidades, tan es así que casi se dejó de considerar esta posibilidad para proceder a su traslado vía marítima.

No obstante, se tomaron cuidadosamente las medidas del vehículo, del interior del avión y de la puerta de carga y vimos que podía ser factible. El único problema que quedaba por resolver

era la manera de introducirlo por la puerta de carga, ya que, de acuerdo a la posición de esta, el automóvil tendría que ser introducido a **noventa** grados del fuselaje y de esta manera no se lo podría girar para ubicarlo según el eje longitudinal del avión. Pero decididos como estábamos a llevar el auto, surgió una solución aportada por uno de los auxiliares de carga, que consistía en construir una rampa para arrimarla a la aeronave a la altura de la puerta de carga, pero en un ángulo de cuarenta y cinco grados con respecto al fuselaje.

Esta solución resulto ser la adecuada, se construyó la rampa y tras mucho trabajo se logró subir el auto por la misma **y lograr introducirlo**. Pero a último momento surgió el problema de que, si bien el auto cabía perfectamente, el techo pegaba por un escaso margen en el borde superior de la puerta de carga. La solución fue muy fácil: se desinflaron hasta la mitad las cubiertas del automóvil y entró, con lo justo, pero entró. Este vuelo lo realizó el **vicecomodoro** Tulio Salinas, a la sazón Jefe de Escuadrón F-27, desempeñándome yo como copiloto. Partimos raudamente hacia Malvinas, acompañados por el **brigadier** Irungaray, una de las autoridades de la fábrica y un piloto de pruebas, cuya misión no la entendíamos mucho, aunque después supimos el porqué de su presencia.

Una vez llegados a destino, se bajó el automóvil de la misma manera ya que también llevamos la rampa. Medio pueblo se había congregado en el aeropuerto para ver un acontecimiento inédito: el primer traslado de un vehículo por avión a Malvinas. Se acondicionó el automóvil y entonces hizo su aparición el piloto de pruebas de la Citroën. Con su buzo y su casco se ubicó en el auto y comenzó a recorrer la pista a gran velocidad, pero con una particularidad: conducía con las dos ruedas de un lado encima de la pista y las del otro lado sobre la turba. Así fue y volvió dos o tres veces mientras la suspensión del pobre Citroën, de las ruedas que se desplazaban sobre la turba, traqueteaba de lo lindo. Francamente era difícil creer que la mecánica aparentemente endeble del auto aguantara, pero para sorpresa de todos lo hizo.

No conforme con esto, pidió que un malvinero lo acompañara hasta el pueblo, manifestando, sin conocer el camino, que iba a emplear como máximo la mitad del tiempo que tardaba un Land Rover en ir y volver al pueblo. Efectivamente, así lo hizo. Cuando el Citroën apareció de vuelta al aeropuerto desparramando barro y turba y frenó bruscamente en el lugar donde estacionaban los vehículos, la gente lo miró, entre asombrada y escéptica. Un **kelper** que estaba al lado mío, me miró y por todo comentario dijo en voz muy calma: – *¿How long?* – Como diciéndome ¿cuanto tiempo va a aguantar aquí eso? Sin embargo, tengo entendido que el auto duró varios años en las islas, siendo necesario hacerle en el interin algunos trabajos de mecánica y chapa y pintura.

Después de este pequeño relato de mi experiencia en los seis años que volé frecuentemente a las Islas Malvinas, me queda una incógnita en la cual he pensado muchas veces después de la guerra, justa, sin dudas, **pero no así en** la manera en que se encaró y se llevó a cabo. Esta incógnita es qué hubiese sucedido de no haber existido aquel conflicto. Han transcurrido ya **veintiséis** años desde entonces, y se perdieron todas las oportunidades de seguir aplicando una penetración pacífica que, si en **diez** años, desde 1972 a 1982, año en que sucedió aquella guerra, se había logrado mantener un estatus en las Islas en que nuestra presencia era aceptada, obviamente más por necesidad y conveniencia que por otra cosa y un trato no muy estrecho pero relativamente amigable, tal cual lo he relatado ¿qué hubiera sucedido en **veintiséis** años, de haber continuado con el mismo trato, con respecto a las relaciones entre los dos países...? Esta pregunta quedará para siempre sin poder ser respondida, más allá de simples especulaciones, pero que evidentemente no fue pensada ni tenida en cuenta por quienes tenían el poder de decisión en el momento de comenzar el conflicto.

También existía un problema que en ese entonces podría decirse era más grave que el problema político de la soberanía. Había una empresa, la **Falkland Islands Company**, conocida por sus siglas en ingles como FIC, la cual era un verdadero monopolio de las actividades de las islas: era dueña de los diques secos, de los puertos internos, del barco que recogía la lana de los diferentes establecimientos, del ganado ovino, de los galpones de esquila, de los pequeños aviones que recorrían el interior de las islas asistiendo a los pobladores y también era quien comercializaba la

lana que se **producía**. Además, un dato definitivamente crucial, era el interés de personajes políticos del Reino Unido que mantenían intereses económicos en la explotación de las islas, y hasta se hablaba en esos momentos, no conozco el nivel de certeza de dichos comentarios, que un interesado directo era el propio marido de Margaret **Thatcher**, de manera que este hecho iba a ser siempre una cuña metida en cualquier principio de negociación que se pudiera intentar.

Dentro de la misma **cancillería argentina**, las opiniones estaban divididas. Una corriente de opinión reconocía que la política llevada a cabo por **nuestro país** a partir de la iniciación de los vuelos de LADE a las Islas, era la correcta. De esta manera se podría llegar a una dependencia progresiva tal, que los **kelpers** mirarían cada vez con mejores ojos y con más necesidad esta opción, hasta desembocar en una, digamos, no cesión total de la soberanía pero sí un estatus diferente al de una colonia totalmente ajena a nuestro país. La otra corriente, con una apreciación totalmente opuesta, sostenía que lo único que se estaba logrando con los vuelos y con todas las facilidades instaladas en las Islas, era solucionarle a los ingleses el problema de los **kelpers**, ya que cada vez eran más asistidos por Argentina, aliviándolos a ellos de a poco, cada vez más, del transporte, de la atención sanitaria, del abastecimiento de víveres, servicios de comunicaciones y hasta de la educación si así lo necesitaban. De esta manera, sostenían, la cesión de la soberanía estaba cada vez más lejana. Nunca sabremos, a ciencia cierta, cual hubiera sido el resultado de no haber mediado el conflicto.

Los vuelos a las Islas Malvinas, que comenzaron en noviembre de 1972 con tanta expectativa, y por qué no, desconfianza y hasta un cierto temor, ante las **mil cincuenta** millas de mar abierto que había que recorrer entre ida y vuelta, con el correr del tiempo, como todas las cosas, se fueron volviendo pura rutina. Poco a poco dejamos de pensar en el océano que teníamos debajo, ayudados en parte por la nubosidad que cubría generalmente el mar en gran parte del vuelo. También, el hecho de tener comunicaciones en ambos sentidos, con Malvinas y Comodoro Rivadavia mediante las frecuencias de HF, equipo de navegación VOR en Malvinas y comunicaciones por VHF en español para nuestra aproximación y aterrizaje en Puerto Stanley, asimilaba este vuelo en su operación a cualquiera de los que hacíamos con el F-27. Por otra parte, no existían antecedentes de detención de algún motor durante el vuelo de este tipo de avión, ni fallas significativas.

Hasta había tiempo para divertirse en esos vuelos. Volvíamos una tarde de Malvinas en un vuelo pura rutina. Yo venía en la cabina de pasajeros, dado que éramos tres pilotos contando uno más que se había agregado haciendo sus primeras armas en ese vuelo. Sacudiéndome la modorra en que me había sumergido después del despegue, miré por la ventanilla y comprobé que veníamos entre nubosidad bastante compacta. Me levanté y fui hacia la cabina, donde los dos pilotos charlaban animosamente. El mecánico estaba atrás confeccionando alguna documentación del vuelo. El comandante, quien venía en ese momento en el asiento de la derecha, me vio y me comentó:

– ¿Sabés como venimos cargando hielo? Ahora se fue un poco, pero teníamos hielo por todos lados, menos mal que los equipos antihielo y las botas funcionan al pelo...

Yo asentí y me quedé parado entre los dos pilotos. En ese momento me dí cuenta de que el comandante tenía la campera de vuelo colocada y, al estar sentado con el cinturón de seguridad ajustado, el bolsillo se había plegado de tal manera que permanecía abierto. Ustedes dirán que la “mala conducta habitual” de cuando yo era cadete, surgió en ese momento, pero tendría que haber sido un santo para resistir la tentación. Había en el piso de la bodega un balde con hielo del utilizado para las bebidas, de manera que, suavemente y con mucho cuidado fui recogiendo cubitos y depositándolos en el bolsillo de la campera del comandante sin que lo notara. Cuando consideré que tenía ya el bolsillo lleno, pregunté:

– ¿Así que cargamos mucho hielo?

– La verdad es que cargamos más hielo que nunca.

– Con razón – dije.

– ¿Con razón que? –Me preguntó.

Al preguntarme giró hacia mí, y al hacerlo con su mano tocó la campera a la altura del bolsillo que estaba mojada. Entonces metió la mano y se dio cuenta de que el también venía cargando hielo... Cuando volvió a levantar la vista, yo había desaparecido en las profundidades del avión. El comandante del engelamiento era el entonces capitán Otto Ritondale. Cosas que pasan...

Personalmente, sólo una vez tuve que regresar a Comodoro Rivadavia después de unos **cuarenta** minutos de vuelo, por haberse congelado un conducto de la toma dinámica del tubo pitot, que nos dejó sin velocímetro del puesto de piloto, pero no fue con un F-27 sino con un F-28. Después de un drenaje y limpieza del conducto, pudimos realizar el vuelo sin inconvenientes.

LOGOTIPO O QUITAR

Corría el año 1975 cuando la Fuerza Aérea incorporó cinco aeronaves Fokker F-28, Fellowship MK 1000, a los cuales basó en la I Brigada Aérea de El Palomar. Apenas llegados los F-28 al país, LADE ya tenía rutas casi diseñadas para ser voladas por estos equipos. Es así que los F-28 comenzaron a efectuar una ruta que era extremadamente larga, lo cual obligó a LADE a enviar tripulaciones de relevo en postas a Bariloche, un día antes de la llegada del vuelo a esa escala. Tal ruta partía de Aeroparque, con escalas en La Plata, Mar del Plata, Viedma, **Neuquén**, Bariloche, Esquel, Trelew, Comodoro Rivadavia, Puerto Deseado, San Julián y Río Gallegos. En los meses de verano continuaba a Río Grande y Ushuaia donde pernoctaba, efectuando el vuelo al otro día en sentido inverso por las mismas escalas. El día antes del vuelo, partía una tripulación completa vía vuelo comercial a Bariloche, donde al día siguiente relevaba a la tripulación que llegaba en el vuelo desde Aeroparque. Esta tripulación continuaba el vuelo hacia el sur, y la operación se invertía cuando el vuelo volvía del sur, siendo **esta** relevada por la que había quedado el día anterior, regresando **finalmente** vía comercial a Buenos Aires. Los pilotos adscriptos a Fokker F-28 al ser las postas más cortas, a lo sumo de tres días, ya no tenían tanto problema para volar en forma más regular.

Esta modalidad de relevos puede parecer un tanto complicada, pero sin embargo rara vez hubo problemas con el cumplimiento de estos vuelos. Aparte de los vuelos de LADE, estas aeronaves, al igual que los F-27 y anteriormente el DC-3, también fueron utilizados para los vuelos STAM (Servicio de Transportes Aéreos Militares) y vuelos CAME (Correo Aéreo Militar al Exterior). Estos vuelos, con el correr de los años a partir de 1983, se fueron extinguiendo debido al ahogo presupuestario y operativo al cual fueron sometidas las Fuerzas Armadas a partir de dicho año. En la década de los setenta, LADE llegó a operar **treinta y tres** vuelos STAM y **ocho** vuelos CAME por mes además, por supuesto, de los vuelos regulares de pasajeros. Una vez terminada de construir la pista de cemento de Malvinas, el 15 de mayo de 1978 se efectuó el primer vuelo regular de LADE con Fokker 28 a las **Islas Malvinas**. Dichos vuelos tenían los números LD 350 hacia Malvinas y LD 351 hacia Comodoro Rivadavia. Las instalaciones del nuevo aeropuerto fueron construidas para tal fin, eran de material, con torre de vuelo, oficinas de despacho, de plan de vuelo y meteorología, es decir un pequeño aeropuerto bien equipado y funcional. Durante el conflicto armado, estas instalaciones fueron utilizadas por la Fuerza Aérea, la cual instaló allí la Base Aérea Militar Malvinas, operando en la pista todos los días, aunque estaba semi destruida por las operaciones de los **ingleses**.

En el año 1978 fui designado para volar en el Escuadrón Fokker F-28, constituyéndose este en el primer reactor de transporte que volé. Comencé a volar justo antes de la realización del campeonato mundial de fútbol en nuestro país y, coincidió con la circunstancia de estar yo en ese momento, desempeñándome como Jefe de los Departamentos Operaciones y Comercial de LADE, por lo cual fui el responsable de organizar los traslados de los equipos de fútbol que intervenían en el campeonato mundial, entre las subsedes: Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mar del Plata y

Mendoza, pudiendo hacerlo sin inconvenientes durante todo el tiempo que duró el torneo, a pesar de ser época de frecuentes nieblas, especialmente en algunos de los aeropuertos involucrados.

La decisión de que LADE efectuara los traslados de los equipos de fútbol, se tomó por razones de seguridad. Era una época agitada en nuestro país, y se consideró que LADE por su dependencia de la Fuerza Aérea tendría más libertad para implementar medidas de seguridad en los vuelos, a fin de evitar interferencias. Hasta en el catering se tomaron provisiones, prescindiendo de comidas elaboradas, proveyéndose en los vuelos solo un servicio tipo snack confeccionado y supervisado por LADE. En una sola oportunidad ocurrió un problema, pero de índole técnico, justamente en el primer vuelo de traslado de una delegación. Recogimos a los polacos, con su entonces famosa estrella, el jugador Lato, de noche, en Ezeiza a la llegada del equipo desde Europa, y los llevamos a Rosario sin ningún inconveniente.

Al despegar de Rosario ya sin pasajeros, de regreso a Palomar y después de subir el tren de aterrizaje, sentimos una vibración muy fuerte en un motor, acompañada de un salto significativo en los parámetros del mismo y del vibrómetro, ya que en cada motor tenía uno de estos instrumentos instalados. Detuvimos el motor y aterrizamos nuevamente en Rosario, aproximadamente a la una de la mañana. Como comandante de ese vuelo se desempeñó en entonces capitán Luis Sabolo, ya que yo recién comenzaba a volar el F-28. Al día siguiente llegó personal técnico de Palomar y descubrió que se había desprendido un alabe del compresor, causando daño considerable en el motor. En ese momento pensé que se nos complicaba la ajustada programación con los F-28 al no poder contar con el que había quedado fuera de servicio. Con esa idea regresé a Buenos Aires dispuesto a modificar la programación de los equipos de vuelo. Pero fue necesario hacerlo solamente unos pocos días; era otra época y otras las posibilidades de la Fuerza Aérea: a los cuatro días estaba el avión otra vez en el aire con un motor nuevo.

Así fue como, si bien cambié de avión, al volar un birreactor con capacidad para sesenta y cinco pasajeros, el escenario de mis vuelos no cambió, y mi norte siguió siendo el sur. Las postas pasaron a ser de solamente dos días, más el día de traslado, y se agregó como lugar de pernocte San Carlos de Bariloche. Si bien en verano operábamos regularmente en Ushuaia, se evitaba un tanto la operación en invierno, debido a que la longitud de la pista resultaba limitativa o marginal cuando estaba cubierta de nieve o con su superficie congelada. El Fokker F-28 no está equipado con reversores, aunque cuenta con muy buenos frenos y un sistema de lift dumpers sobre los planos muy efectivo, pero como cualquier colega que haya operado en la Patagonia en invierno, sabe lo delicado que es la operación con manchones de hielo o nieve congelada en la pista; ni que hablar cuando el porcentaje de la superficie congelada es grande, y si a esto le sumamos el viento siempre presente, el avión se puede tornar incontrolable, más allá de la habilidad o entrenamiento del piloto.

En esa época crítica, generalmente pernoctábamos en Río Gallegos, “la ciudad cordial” como la llamaban sus habitantes. En realidad, había que tener mucha buena voluntad para encontrarle el significado a esa denominación. La ciudad, más de treinta años atrás, era muy pequeña, chata, gris y sobre todo fría, muy fría. Yo recuerdo haber pasado los fríos más intensos de mi vida patagónica, en Río Gallegos, sobre todo aquellas noches en que volviendo de cenar o del cine, único entretenimiento en nuestros pernoctes, con unos veinte o treinta nudos soplando parejo acompañado de una llovizna helada y muy finita, no había abrigo, campera, gamulán, bufandas ni medias de lana que dieran abasto. El frío penetraba cualquier tipo de prendas y a veces producía un involuntario temblor, como pude experimentarlo una noche que encontramos la puerta del *Hotel Alonso*, nuestro alojamiento, cerrada, y tuvimos que aguardar varios minutos afuera a que viniera a abrirnos el conserje, después que lo despertamos con furiosos golpes en la puerta.

El *Hotel Alonso*, que tomaba su nombre del apellido del dueño, el “gallego” Alonso, quien tenía fama de ser, ¿Cómo diría? un poco celoso de su economía y su patrimonio, o al decir de un tripulante cordobés “más agarrado que cuatro en moto”. El hotel era modesto pero muy comfortable en cuanto a la calefacción y demás servicios, y fue en ese tiempo nuestro alojamiento en Río

Gallegos. Con el correr del tiempo utilizamos el *Hotel Comercio* y ya, en épocas más cercana y tras la inauguración del *Hotel Santa Cruz*, este fue el elegido para alojamiento de las tripulaciones. La vida “social” para nosotros en Gallegos, consistía en algún encuentro por las tardes con gente conocida en el *Café Mónaco* aún hoy vigente, ir a cenar al restaurante *El Palenque* o al restaurante del ACA, y posteriormente al cine *Coliseo* perteneciente a la cadena de los cines de ese mismo nombre, existentes en ciudades tales como Comodoro Rivadavia, Trelew, Esquel y Bariloche, que pertenecían a la empresa de don Roque González. En cuanto al *Café Mónaco*, allí se reunían personajes de la política local, funcionarios, ganaderos y empresarios en general, y según se decía, en ese lugar se cocinaban desde medidas de gobierno, hasta tarifas, designaciones y “transacciones” del más alto nivel. Tengo versiones de que en la actualidad el *Mónaco* sigue siendo elegido para este tipo de actividades...

Estas actividades que aquí relato, son independientes del avión que yo estaba volando en ese momento, ya que formaron parte de nuestra “vida cotidiana” en tierra, la cual se desarrollaba con cierta similitud a través de los años, cambiando algunos personajes y tripulantes, salvo casos como el mío y otros similares, que mantuvimos una continuidad en la operación de LADE durante varios años.

Justo es reconocer que, entre tantas andanzas en diferentes ciudades y pueblos de la Patagonia y por tantos años, donde nuestra vida era una continua rotación entre aviones, hoteles y aeropuertos, siempre fue difícil evitar que algún habitante local resultara “víctima” de alguna travesura por parte de algún o algunos tripulantes aburridos y sin nada que hacer... la ocasión hace al ladrón, se dice popularmente. Una de estas víctimas fue el sufrido conserje del *Hotel Alonso*, aquel que nos tuvo esperando a la intemperie una noche helada. En cierta oportunidad, al regresar de cenar, entró una tripulación al “lobby” (de alguna manera hay que llamar al espacio de la entrada) y cada uno sacó del casillero la llave de su habitación, cuando alguien se percató de que el conserje estaba ocupado en otros menesteres. Entonces, tomando subrepticamente las llaves de otros pasajeros que estaban ausentes en ese momento, las introdujo en un tarro lleno de dulce de leche que estaba en el bar, sepultándolas en el anonimato. Hecho esto, deseándole muy buenas noches al conserje, se fue cada uno a descansar de la tarea diaria con la conciencia tranquila. No vale la pena contar la noche que pasó el pobre hombre... lo dejo a la imaginación del lector.

Los tripulantes de LADE, por ser quienes trasladábamos las películas que se exhibían en la cadena de los cines *Coliseo* de la Patagonia, gozábamos de entradas gratis para toda la tripulación en cualquiera de las salas de estos, cosa que considerábamos muy justa. Pero un buen día se nos informó que por una nueva disposición de la administración de los cines, se limitaban las entradas a los tripulantes y se instalaba un procedimiento para conseguir las entradas, que nos pareció demasiado engorroso y burocrático. Al poco tiempo, a veces ni íbamos por no perder el tiempo con las nuevas regulaciones, llegando a la conclusión que se nos había afectado un “derecho adquirido”. En esa época, no sé ahora, los rollos de las películas venían envasados en unas latas de forma circular, más o menos unos cuatro o cinco rollos por película, todos metidos dentro de una bolsa cilíndrica de lona gruesa, con la boca fruncida por una traba que tenía un candado.

Como a veces se trasladaban tres o más películas, algún travieso y experto abridor de candados, optó por mezclar los rollos de diferentes bolsas, ya que las latas eran iguales, como una represalia encubierta por los perjuicios causados a las tripulaciones, entregando religiosamente las bolsas con las películas, tal cual estaba previsto.

Por supuesto que esto dio por tierra con la programación de los cines en cuanto a los títulos de las películas, e incluso la aparición de escenas de diferentes películas en una sola... en fin, un pequeño caos cinematográfico...

Así fue que, pronto la administración de los cines acusó el golpe, reconoció “las capacidades del enemigo”, como se dice en el curso de Estado Mayor, y la situación se revirtió amablemente quedando todo el mundo conforme. Nos felicitamos mutuamente entonces por la efectividad de la “medida de fuerza”, y sin intervención de los gremios aeronáuticos...

Por supuesto que también se efectuaban algunas bromas entre tripulantes y tripulaciones, sobre todo al producirse el relevo de postas, pero no eran tan frecuentes. Unos de los tripulantes, el capitán Enrique Sarto, hombre de un peligroso sentido del humor, era muy proclive a efectuar este tipo de bromas a otros tripulantes o a personal de las sucursales, pero resultaba terrible a la hora de tomar represalias si él mismo era víctima de una broma, por lo cual era mejor pensarlo dos veces antes de hacerle algo: hablando en criollo, no había que joderlo. Lamentablemente, Quique Sarto falleció el 10 de junio del año 1970 junto a toda su tripulación, en un accidente ocurrido en la quebrada del río Congas, doscientos kilómetros al NE de Lima, Perú, cuando arrojaba carga con un F-27, el TC-75, a las víctimas de un terremoto de grandes dimensiones, ocurrido en la zona montañosa de ese país. Se encerraron en un valle interior de la cordillera sin poder salir e impactando contra la ladera, casi en la cima de una montaña.

El otro pernocte con la línea Fokker 28, era la ciudad de San Carlos de Bariloche. Allí estuvo, desde sus comienzos, como gerente de LADE el señor Juan Nicolás Fernández, Personal Civil Superior de la Fuerza Aérea. Hombre corpulento, con un gran bigote que le daba aspecto de morsa (y así lo apodábamos) muy bonachón y servicial, gran colaborador de las tripulaciones en nuestras estadías. Él todo lo podía o todo lo conseguía, por lo que era el blanco de las necesidades de los tripulantes, desde alguna marca especial de chocolate, más entradas para el cine de las que correspondían y a veces hasta alguna que otra excursión “sin cargo” hasta algunos de los lugares típicos de Bariloche. Años después don Juan Fernández fue designado para desempeñarse como gerente de la sucursal de LADE en las Islas Malvinas.

Otro gran personaje de esa escala era don Pedro Garrafa. Este hombre estaba a cargo de todos los traslados y movimientos de los tripulantes durante su estadía en Bariloche. Los cumplía en un *Ford Falcon* y este dúo jamás falló en ningún momento, ya fueran traslados planificados o previstos, o circunstanciales. Para nosotros en ese momento era un hombre “grande”, alto, de contextura robusta, cara alargada y nariz prominente. Extraordinario buen humor y gran disposición para todo tipo de bromas, siempre tocado con una infaltable boina y abrigado con una campera, su figura era infaltable en el aeropuerto durante la operación de los vuelos de LADE. Muchos de nosotros nos hemos deleitado en su domicilio particular con algún cordero preparado por don Pedro, que de vez en cuando invitaba a los tripulantes. Este hecho resultaba un acontecimiento sumamente grato, por la reunión en sí, pero en gran parte por las características especiales del anfitrión.

Desgraciadamente, al arribo de un vuelo desde Buenos Aires, fuimos informados del fallecimiento en esa madrugada del querido don Pedro. Fue una gran pérdida para la empresa, pero sobre todo para quienes lo conocimos y supimos gozar de su amistad, su compañía y su manera alegre y despreocupada de vivir la vida. Personalmente me ha quedado grabada su estampa criolla, a pesar de su apellido, y su manera aparatosa de quitarse la boina en señal de exagerado saludo cuando venía a nuestro encuentro después del arribo.

Comenzamos alojándonos en el *Hotel Residencial Flamingo*, muy cercano al Centro Cívico, pero luego LADE cambió varias veces de hoteles, entre ellos el *Tres Reyes*, el *Ausonia* y el *Panamericano*. Finalmente triunfó el *Flamingo*, más modesto comparados con los otros, pero la atención brindada por sus dueños, don Peter y señora, y el personal del hotel, unido a su ubicación, sobre la calle principal a metros del Centro Cívico, que era perfecta para nuestras necesidades. La cocinera era una señora grande llamada Trudy, alemana, muy simpática y que nos deleitaba siempre con su comida, y en especial con los famosos “strudel”, postre típico alemán. Realmente nos sentíamos como en nuestras casas y, hasta el momento de mis últimas postas, los tripulantes nos alojábamos en el *Flamingo*.

También tengo en la memoria los paisajes de Bariloche, tantas veces recorridos. El más cercano el Cerro Otto y el Circuito Chico. Más distantes, el Cerro Catedral, Circuito Grande y la pintoresca y romántica Isla de los Arrayanes, donde, según se dice, se inspiró el *Estudio Walt Disney* para ambientar su famosa película “Bambi”. El turismo en Bariloche, ya en esa época, era

de todo el año. Estudiantes, mieleros y brasileros era la constante, formando grupos ruidosos y alegres por las calles, discos y lugares de diversión, realizando diversas actividades según la época del año. Los turistas eran consumidores de chocolate por excelencia. En esa época se disputaban la preferencia del público dos grandes fábricas: *Fenoglio* y *El Turista*. Posteriormente con el correr del tiempo aparecieron otras marcas que coexisten hasta el día de la fecha, como *La Abuela Goye*, *Benroth*, *Mamushka* y varias más. Almorzábamos y cenábamos por lo general en el *Munich* o en una parrilla llamada *La Vizcacha*, que tenía en uno de sus menús un desafío: se preciaban de servir un bife de chorizo tan grande que ofrecían otro sin cargo a quien pudiera terminar el primero, **aunque** la verdad, no sé si algún tripulante ganó el premio.

LOGOTIPO O QUITAR

El Fokker F-28 demostró desde los comienzos adaptarse perfectamente a los vuelos de LADE. No tenía una gran autonomía, pero de sobra para las rutas a **volar**. Como ya se dijo anteriormente, estaba dotado de unos excelentes frenos y también frenos de vuelo y, si bien no poseía reversores, sus lift dumpers eran bastante efectivos. Requería de un cierto cuidado para operar en pistas muy mojadas o con charcos porque era muy propenso al fenómeno de hidroplaneo. Esto último lo experimenté personalmente una noche con mucha lluvia, en que recorrimos “hidroplaneando” toda la pista de Trelew, pudiendo detener el avión en los últimos cincuenta metros de pista, **aunque** en realidad, se detuvo cuando quiso y porque quiso. Cuando el F-28 comenzó sus vuelos, los pasajeros de LADE enseguida mostraron sus preferencias por él, en aquellas rutas en las cuales había superposición con el F-27 e incluso con *Austral* y *Aerolíneas Argentinas*, influyendo en estos últimos casos el hecho de que la tarifa de LADE era menor. También LAPA (Líneas Aéreas Privadas Argentinas) entró a tallar. En esa época hizo aparición esa empresa, cuyos vuelos se superponían con LADE en los tramos Aeroparque, La Plata, Mar del Plata y Bahía Blanca, con equipo CASA 212, por lo cual los pasajeros preferían siempre viajar en un reactor como era el F-28. Fue necesario entonces formalizar un convenio con LAPA **cediéndole** el derecho a tráfico de esos **tramos**, embarcando LADE en Aeroparque y en los destinos intermedios, solamente a pasajeros que viajaran desde esas escalas a lugares posteriores a Bahía Blanca. No obstante, ese convenio no se sostuvo por mucho tiempo por razones que aquí no cabe exponer.

Sin embargo, al efectuar el F-28 varias rutas superpuestas con las dos empresas aerocomerciales nombradas anteriormente, hubo necesidad de hacer también algunos convenios en cuanto a la manera de comercializar los vuelos por parte de LADE en aquellas rutas, para no perjudicar la venta de pasajes por parte de dichas empresas. No obstante, el F-28 tenía una ocupación altamente satisfactoria, habiendo tramos de rutas que esta era prácticamente del 100%. Alcancé a volar menos de dos años en el F-28, ya que en 1980, cuando tenía el grado de Mayor, fui designado para volar el Boeing 707, con gran satisfacción de mi **parte: ¡había llegado a la Fórmula Uno del transporte!** Esta designación marcó para mí el fin de las postas patagónicas, pero no así de mis vuelos a la Patagonia, ya que ese avión efectuaba los vuelos STAM (Servicios de Transportes Aéreos Militares) algunos de los cuales servían a Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, amén de vuelos cargueros y traslados de personal de Ejército, por tal causa también se realizaban vuelos a Trelew y Bariloche.

Existía un servicio STAM con B-707, que partiendo de Palomar, efectuaba las escalas de Córdoba, Mendoza, Comodoro Rivadavia y Río Gallegos, regresando a la inversa. En cierta oportunidad me tocó uno de esos vuelos con muy mal tiempo en toda la ruta desde la salida de Palomar. Creo que vimos el suelo nada más que al aterrizar y despegar, todo el trayecto con turbulencia, lluvia, aproximaciones por instrumentos, con mayor o menor dificultad, en casi todas las escalas, en fin, un vuelo verdaderamente agotador. Llegamos de vuelta a Córdoba a eso de las diez de la noche y, por supuesto, aproximación por instrumentos. La tripulación, al igual que yo, no

nos sentíamos en condiciones de seguir volando. Averiguamos la meteorología en Palomar y estaba tan marginal como cuando despegamos esa mañana, y estaríamos llegando a la media noche.

El Jefe del STAM en Córdoba, era un personal civil de la fuerza de apellido Giolo. Subió al avión con los papeles del despacho ya listos para seguir vuelo... pobre Giolo, no sabía que la decisión estaba tomada.

– Don Giolo – le dije – Pernoctamos aquí y despegamos mañana a las ocho.

Me miró y no sabía si creerme o no, pero por nuestras caras poco felices y sin ganas de bromear, se convenció.

– Pero tengo sesenta pasajeros para embarcar – me dijo con voz trémula – ¿Qué hago?

– Eso no es lo peor – le dije – en el avión hay mas de ochenta en tránsito.

Hecho esto, dejando a don Giolo perplejo, abandonamos el avión, quedando sólo el mecánico para acondicionarlo para el pernocte, y entramos al aeropuerto por la oficina de Plan de Vuelo para no toparnos con ningún pasajero, donde esperamos al mecánico. A la mañana siguiente hicimos lo mismo, creo que hasta firmé el despacho en Plan de Vuelo para no ver pasajeros. Los pasajeros locales que embarcaban, volvieron a dormir a sus casas, pero los en tránsito debieron casi todos pasar la noche en el aeropuerto.

Creo que en esa decisión mía de pernoctar estando a una hora de vuelo del destino final, influyó algo que nos dijo una vez el Jefe de Escuadrón F-27, en ese momento el **vicecomodoro** Tulio Salinas, en una charla de café en las oficinas del Escuadrón: – *“Si ustedes alguna vez durante un vuelo, por cualquier razón valedera, entre ellas el cansancio, no se sienten en condiciones ni en capacidad de finalizar el vuelo, pernoctan donde crean conveniente. Después podrán explicarme las razones de la demora o el pernocte, y espero que me convenzan, pero lo que no me van a poder explicar nunca a mí, ni yo al jefe de Brigada, es un accidente”*. – Palabras dignas de ponerlas en un marco.

Comencé a efectuar los vuelos CAME del B-707 (Correo Aéreo Militar al Exterior) que todavía existían, en realidad, ya los estaba efectuando con el F-28 pero en rutas más cortas. Después de haber volado unos seis meses, fui programado en los vuelos logísticos al exterior, a Europa, Estados Unidos y Medio Oriente, amén de que en esa época el Escuadrón V, B-707, tenía a su cargo la ejecución de los vuelos presidenciales, habiendo sido asignado a tres de ellos.

También **formé** parte de la tripulación del Boeing 707 Matrícula TC-91, que hizo contacto por primera vez con la Fuerza de Tareas Británica y sus aviones Harrier, el día 21 de abril de 1982, a las 10:02 horas local, a unas **doscientas** millas al sur de la Isla Asunción. Ese hecho fue relatado por mí, y es parte del libro *La Aventura de Volar*, del **brigadier** Mayor Rubén Palazzi.

CAPÍTULO APARTE

VA PORTADA CAPITULO APARTE

Este capítulo no tiene nombre ni número: se trata, efectivamente, de un capítulo aparte. Tal como el lector recordará, en la introducción a estos “Recuerdos del Viento”, manifesté que por tener una gran afinidad con LADE y estar ligado al Twin Otter desde sus orígenes, ya que vi “nacer” al T-81 y al T-82 en la misma línea de montaje de la fábrica, en Toronto, pondría más énfasis en los relatos y mis recuerdos con esta aeronave. Dicho esto, y no pudiendo negar, sin desmerecer a los otros aviones que he volado, que tengo mi “corazoncito” puesto en el Twin Otter, me referiré a algunos hechos salientes en la operación de **este robusto avión** en la Patagonia y en la Antártida Argentina.

El Twin Otter en la guerra del Atlántico Sur.

*Relato efectuado en base al informe **presentado** en su oportunidad por el comandante del vuelo, 1er teniente Marcelo Uriona.*

Era la mañana del 28 de mayo de 1982, la IX Brigada Aérea, asiento del Comando del Teatro de Operaciones Sur desplegaba una extraordinaria actividad como todos los días desde el 2 de abril cuando se iniciaron las operaciones. El viento soplaba violentamente mientras las escuadrillas de cazabombarderos despegaban hacia sus blancos, en tanto que quienes quedaban en tierra los veían partir con un nudo en la garganta como presintiendo que algunos no volverían. La **Fuerza Aérea** combatía ferozmente habiendo ya rebasado sus pilotos el límite de la prudencia, pareciendo ser el objetivo causar el mayor daño posible al enemigo sin importar su propia vida. Casi dos meses de operaciones continuadas iban desgastando y consumiendo hombres y máquinas, teniendo casi todos los días que lamentar alguna baja mientras los **Hercules** cumplían su increíble puente aéreo, más allá de toda lógica, abasteciendo a las islas y rescatando heridos y sobrevivientes, aún por encima de sus posibilidades, burlando el bloqueo impuesto por los ingleses.

Sin embargo, ese sería un día muy especial para el escuadrón Twin Otter. A las 13:20 horas se recibe la orden del Comandante de la Fuerza Aérea Sur de realizar la evacuación de tripulantes de la Fuerza Aérea y personal de la Armada desde la Aeroestación Naval Calderón en la Isla Borbón, al continente utilizando un avión DH C-6 Twin Otter. Así este avión, pacífico y trabajador por naturaleza, fue requerido para una misión insólita, quizás sin precedentes en su historia, de la cual quizás no regresaría. Ningún piloto preguntó que riesgos tendrían que enfrentar. La pregunta

fue muy simple: ¿qué hay que hacer? No mucho: volar a ras del agua, de noche, quinientas millas sobre el mar, encontrar en plena oscuridad una pista semipreparada, llena de zanjas, pozos y tierra blanda en sus cabeceras, aterrizar, rescatar tripulantes eyectados y heridos en combate, despegar nuevamente y traerlos a Comodoro Rivadavia, si **aviones Harrier y fragatas** así lo **permiten...**

A partir de ese momento la actividad en el Escuadrón Twin Otter fue febril: había que preparar el avión, montar cuatro tanques de combustible en su interior, que ya estaban preparados para una contingencia eventual, a fin de adecuar su autonomía para ir y volver, evaluar la meteorología en ruta, distancias a las posibles alternativas en el continente y designar la tripulación. Mientras tanto, se alistaba un Fokker 27 para apoyar la misión, con las tareas de retransmisión de mensajes, detección de radares enemigos, chequeo de meteorología y búsqueda y salvamento en caso de derribo.

A las 14:40, una hora y media después de recibida la orden un Twin Otter, el T-82, estaba despegando de Comodoro Rivadavia hacia su destino. Siguiendo su plan de vuelo, mantuvo **dos mil** metros de altura hasta encontrarse a **ciento sesenta** millas de Puerto Deseado, bajando luego a peinar las olas para evitar ser detectado por los radares de fragatas inglesas o de San Carlos, donde el enemigo tenía instalada y controlada su cabecera de desembarco, a **treinta** millas del destino fijado. A las **sesenta y cinco** millas del objetivo el Twin Otter perdió contacto con el avión retransmisor, quedando sin poder recibir información de ningún tipo referida a su misión. Durante el vuelo bajo sobre el mar, la sal que las olas dejaban flotando en el aire se pegaba en el parabrisas del avión dificultando la visibilidad. A las 17:30 horas, de acuerdo con la lectura del equipo Omega, el T-82 se encontraba sobre el objetivo, pero la oscuridad reinante, la neblina y la falta de visibilidad por la gran concentración de sal en el parabrisas impidieron a la tripulación localizar el pequeño tramo de pista disponible. No se pudo tampoco establecer contacto con el precario control terrestre existente en el lugar.

Estos inconvenientes y la cantidad justa de combustible para el vuelo de vuelta, aconsejaron a su tripulación regresar a Comodoro Rivadavia y dejar el intento para el otro día. A las 21:50 horas, después de siete horas y veinte minutos de vuelo, el T-82 aterrizó en Comodoro Rivadavia sólo para pasar la noche e intentar el rescate al día siguiente. La tripulación de este vuelo estaba formada por el **capitán** Horacio Miño como piloto, el **primer teniente** Claudio Caresani como copiloto y el **cabo** principal Víctor Martínez como mecánico de a bordo.

El segundo intento

Los inconvenientes sufridos por el vuelo anterior aconsejaron unos cambios en su planificación. Obviamente, se designó otra tripulación: el **estrés** había que repartirlo... el personal designado esta vez fueron el **primer teniente** Marcelo Uriona como piloto, el **teniente** Omar Poza como copiloto y el **cabo** principal Pedro Bazán como mecánico de vuelo. Para aumentar el tiempo sobre el objetivo se despegaría de una pista más cercana a las islas, Puerto Deseado en lugar de Comodoro Rivadavia, para lo cual se trasladó el avión, el mismo T-82, a ese aeropuerto. También se previó llegar de día para facilitar la localización de la precaria pista, a pesar de que la luz diurna aumentaba considerablemente los riesgos para la operación. Con los tanques llenos podría volar **doscientos veinte** millas a **dos mil** metros de altura y el resto del vuelo rasante sobre el mar. El despegue se produjo a las 14:05 horas. El vuelo se realizó a nivel 100 durante una hora de vuelo aproximadamente, luego se descendió hasta **cinco mil** pies por **cuarenta y cinco minutos**, y finalmente vuelo rasante sobre el mar, manteniéndose permanente contacto con el avión de apoyo hasta **ochenta** millas del objetivo, circunstancia en que se perdió todo contacto. El Fokker 27 de apoyo estaba tripulado por el **mayor** Norberto Barozza y **primer teniente** Carmelo Salas. De acuerdo con la información del equipo Omega, sobrevolaron la playa de la isla continuando el vuelo con el mismo rumbo durante dos o tres minutos hasta visualizar los aviones destruidos próximos a la pista.

En ese momento se logró contacto con la radio de la isla, bastante precarias las comunicaciones a pesar de la cercanía, recibiendo únicamente la información del viento desde los **doscientos cincuenta** grados a **treinta** nudos. Al intentar el aterrizaje en la cabecera 30, la tripulación debió hacer una aproximación frustrada por la escasa visibilidad debido, igual que el día anterior, a la sal acumulada en el parabrisas, empeorada por la baja posición del sol en ese momento. Se realizó una nueva aproximación logrando aterrizar por la cabecera 12 tocando aproximadamente en la mitad de la pista, en realidad un potrero, frenando el avión dentro de los límites sin inconvenientes. Eran las 16:25 **horas** del día 29 de mayo de 1982.

En la cabecera opuesta se realizó un giro de **ciento ochenta** grados hundiéndose un tanto el avión por lo blando del terreno, efectuándose cambio de puesto entre los pilotos a la espera de la llegada del personal a evacuar. No habían pasado dos minutos, cuando llegó corriendo el **mayor** Puga con la novedad de que en la zona se encontraba una PAC (Patrulla Aérea de Combate) de los ingleses ordenando la inmediata evacuación del avión y el resguardo del personal en un refugio. Finalizada la alarma y siendo las 17.00 horas, el comandante junto con personal de la Armada, procedió a efectuar un reconocimiento de la pista. De los **setecientos** metros originales, podrían utilizarse sólo **quinientos**, dado que desde la cabecera 30 un impacto de bomba inutilizaba **doscientos** metros. Además, más adelante, otro impacto sobre el margen izquierdo inutilizaba la mitad de la pista en sentido longitudinal. El terreno era blando, pura turba, despajeado y con pozos o zanjas rellenas precariamente con tierra blanda, y todo este escenario flanqueado por aeronaves Pucará y Turbo Mentor destruidos. En la prolongación de la pista había un cerro de unos **trescientos** metros de altura y a unos **ochocientos** metros de distancia. Restos de explosivos y elementos extraños diseminados por la pista completaban un cuadro nada alentador para el despegue.

De acuerdo a las necesidades de evacuación de personal, seis pasajeros, el peso máximo de despegue sería de **once mil ochocientas** libras, debiéndose aligerar la aeronave de **seiscientas** libras de combustible. El despegue se produjo de noche, a las 17:55 horas, con viento de los doscientos cincuenta grados, treinta nudos. La primera parte del vuelo fue **rasante**, estableciéndose contacto con el avión de apoyo a unas treinta y cinco o cuarenta millas del despegue. Después de haber volado ciento treinta millas, ascendieron a nivel 30, y a doscientas millas del mismo punto a nivel 70. Un tiempo después pudieron observar las luces de Puerto Deseado, donde arribaron a las 20:40 horas, lugar en que los pasajeros transbordaron al Fokker 27, siguiendo vuelo para Comodoro Rivadavia.

Los pasajeros trasladados fueron los siguientes: mayor Puga (FAA), capitán Díaz (FAA), TF Luis Fernández Vidal (ARA), TC Daniel Manzella (ARA), un soldado de la Armada y una urna conteniendo los restos del teniente Volponi (FAA).

Después de cargar combustible en Puerto Deseado, el T-82 despegó de Puerto Deseado a las 21:10 horas con destino Comodoro Rivadavia, donde arribó a las 23:30 **horas** sin novedad. En realidad, la única novedad fue que su tripulación, **acababa** de cumplir con el pacífico Twin Otter una misión que sin dudas debe ser única en la historia de ese avión desde el vuelo del primer prototipo. Volar horas rasante sobre las olas del Atlántico, de noche, sin ninguna escolta, aterrizar en una pista por demás precaria, rescatar al personal y despegar nuevamente. Desplazarse en un cielo dominado por el enemigo y arribar con toda felicidad a su destino no es cosa de todos los días. Pienso que ningún Twin Otter en el mundo jamás podrá exhibir pergaminos semejantes.

EL Twin Otter en la Antártida

Extraído de Revista Aeroespacio

El Skua

Alrededor de ambos casquetes polares y sobre lo que podríamos llamar “tierra firme, que en realidad es “hielo firme” que los envuelve, habita un ave rapaz que únicamente se puede encontrar en esas latitudes, sur o norte. Se distingue por sus vuelos de largo aliento y su plumaje, por lo general parduzco y muy parecido al de la gaviota parda, se vuelve más blanco según se progresa hacia el sur, dando lugar con ello a un raro fenómeno de mimetismo. Este extraño pájaro recibe el nombre de Skua, vocablo que como otras expresiones vinculadas a la actividad polar reconoce origen esquimal. Se conocen dos especies perfectamente diferenciadas -del norte y del sur- pero igualmente depredadoras y voraces, y su supervivencia se calcula en cinco años. En la Antártida, los nidos y crías de pingüinos son las víctimas elegidas para saciar la voracidad sin límites de adultos y pichones.

El nombre de este extraño pájaro fue el elegido para bautizar la primera fase de operación de traslado del Twin Otter desde el continente hasta la Antártida, operación llamada a repetirse hasta llegar a ser algo rutinario. La misión esencial de la “Operación Skua” era: – *“Someter a prueba el nuevo material de la Fuerza Aérea en tareas de enlace, reconocimiento y traslado de personal, verificación de rendimiento y adiestramiento de tripulaciones en condiciones y circunstancias lo más aproximadas a las imperantes en la actividad regular y corriente”*.– El nuevo material de la Fuerza Aérea a que se refería la misión, era el Twin Otter y el Hercules C-130 E, también de reciente adquisición.

El Twin Otter concretó la totalidad de los objetivos expuestos como metas, a lo largo de su actividad en la región antártica, uniendo a su rusticidad y fortaleza las sobresalientes cualidades para el despegue y aterrizajes en pistas cortas o muy precarias. Las especificaciones y rendimiento teórico también se vieron confirmados como respuesta afirmativa a la mayoría de los interrogantes suscitados, en particular la aptitud de la aeronave para el reconocimiento visual y fotográfico, sin perjuicio de apelar a la navegación astronómica y **radioeléctrica** con resultados positivos. A lo ya conocido respecto del Twin Otter en cuanto a las dimensiones, potencia, **performances**, pesos y cargas, se sumaron las comprobaciones efectuadas durante su bautismo antártico con la doble travesía del Drake y, de hecho, su capacidad para operar en la Antártida. Aquí, a diferencia del hemisferio norte donde las extensiones de tundra y estepa tienen marcado predominio sobre los espejos de agua o los dilatados espacios marítimos, el Twin Otter ha cumplido con sus condiciones en navegación sobre el mar, a pesar de su baja velocidad y una autonomía marginal y limitada a unas escasas ocho horas. Esto último se torna más limitativo cuando se vuela en sectores escasamente frecuentados por la navegación o con muy pocos puntos de referencia.

Sin embargo, el T-85 con su desempeño, certificó todas las ventajas enunciadas más las derivadas de otras características de diseño, como el tren triciclo fijo y mixto (ruedas y esquís), y ausencia casi total de problemas imputables al mantenimiento y reparación de mecanismos o sistemas complicados, en tanto que las turbinas aportaron propulsión eficiente y fluida, operando desde pistas cortas y conservación precaria, cubiertas de hielo y nieve.

Características de los aviones antárticos

Si bien el **T-85** era el avión especialmente preparado para la operación antártica, otro más, el **T-84** estaba en condiciones de ser transformado en avión antártico. Estos aviones sufrieron una sucesión de diferentes esquemas en su pintura. Los colores llamativos tenían la función de permitir la visualización del avión sobre las blancas y deslumbrantes superficies del continente antártico. El primero fue el T-85 preparado para la instalación del tren de esquís, pintado totalmente de rojo, con escarapelas a ambos lados del fuselaje, banderas en la deriva y textos en negro. Un año después, con

motivo de cumplirse la primera inspección de **mil doscientas** horas, fue repintado igual que el otro Twin Otter antártico con la pintura menos destacada: tipo LADE pero con unas franjas de alta visibilidad en el morro y en el fuselaje posterior. Finalmente, a fines de los ochenta, los aviones destacados en la Base Vicecomodoro Marambio lucían la deriva y el fuselaje delantero totalmente pintados en naranja de alta visibilidad.

Los esquiés, cuyos mecanismos actuadores son montados en los soportes de las ruedas del tren de aterrizaje, se mueven hacia abajo o hacia arriba, para permitir aterrizar en la nieve o en el suelo alternativamente. De hecho, el avión operaba con ruedas desde la pista semipreparada de Marambio y una vez en vuelo eran desplegados los esquiés. Las modificaciones hechas abarcaban la colocación de los soportes de los mecanismos de movimiento, circuito eléctrico, luces de control de posición arriba/abajo, tablero de comando y las cañerías del circuito hidráulico. Este último se aplicaba al circuito hidráulico existente, sin necesidad de realizar demasiadas modificaciones. En el piso posterior de la cabina de carga fue instalada una escotilla con tapa, por donde se lanzaba la carga cuando era imposible anevizar. En el interior se sacaron los paneles decorativos y los asientos acolchados con el fin de ahorrar peso y se colocaron algunas butacas livianas. Posteriormente se acondicionó también al **T-82** para tener siempre una dotación de tres aeronaves para ser rotadas entre la IX Brigada Aérea y la Antártida.

Después de inaugurada la Base Aérea Militar Vicecomodoro Marambio el día 29 de octubre de 1969, los dos Twin Otter fueron alternando el destino en esta base y en la IX Brigada Aérea cada **mil** horas aproximadamente. En la Base Marambio el Twin Otter era dejado a la intemperie, amarrado a tambores de **doscientos** litros llenos de arena y piedras. Durante las fuertes tormentas propias de la zona, el personal de meteorología mantenía alerta a la tripulación sobre los cambios de dirección de viento para que estos pudieran reorientar la aeronave convenientemente a fin de evitar daños en la estructura. El único Twin Otter perdido en la Antártida fue el T-84. En el año 1994 había decolado hacia la Base Antártica chilena O'Higgins con el fin de realizar una misión de ayuda. Una vez allí, se desató una tormenta de tal magnitud que no permitió la reorientación a tiempo del avión, resultando totalmente destruido. En su reemplazo se preparó una aeronave similar adquirida a la empresa *Aerochaco*.

Tripulación y pasajeros

En su incursión de estreno al primer vuelo directo a la isla Dundee, el T-85 lo hizo con una tripulación formada por el **mayor** Enrique Ferrari, piloto, cinco campañas antárticas: 1956/57, 1957/58, 1965/66, 1966/67 y 1967/68 en las bases “General Belgrano”, “Teniente Matienzo”, “Mc. Murdo”, “Polo Sur” y “Byrd”, además de catorce travesías del estrecho de Drake; el capitán Juan Ramón Cambiaso, copiloto, seis cruces aéreos del Drake; el capitán Eduardo Servático, navegador, doce travesías del Drake, y el suboficial ayudante Néstor J. Palacios, mecánico, seis cruces aéreos y marítimos.

Asimismo, y complementando los alcances de la misión asignada al T-85, desde Río Grande viajó como pasajero el **teniente primero** del Ejército Julio Veronelli, siendo trasladado desde Estación Petrel a la Base Esperanza a bordo del Beaver P-03 por el **teniente** Oscar Pose, de la Fuerza Aérea e integrante de la dotación de la Base Teniente Matienzo. Previamente, y desde esta, arribó a Dundee el suboficial auxiliar Alejo Rivera, evacuado de la Antártida por razones de salud a bordo del T-85 en su vuelo de regreso. El mencionado suboficial fue internado en Buenos Aires en el Hospital Aeronáutico Central, a menos de dos días de iniciado el desplazamiento del paciente, salvando los cuatro mil kilómetros que separan a la Base Matienzo de la metrópoli.

El vuelo

A las siete de la mañana del día 14 de abril de 1969, aún en plena oscuridad, despegó el T-85 del aeropuerto de Río Grande en la Tierra del Fuego, poniendo proa hacia el siempre problemático Pasaje de Drake, con la misión de cruzarlo y arribar a la Isla Dundee. Lo acompañaban el **Hercules** C-130 matrícula TC-62 y otro Twin Otter perteneciente a la Armada Argentina, matrícula 1-F-1. Al cabo de cinco horas y cinco minutos de vuelo, anevizaron en la Isla Dundee. El Twin Otter de la Armada prácticamente era un cisterna volante, ya que tenía una autonomía extendida a casi once horas, es decir, unas cuatro más que el T-85. El día 23 de abril a las siete y media de la mañana, el T-85 emprendió el regreso desde la Estación Aeronaval Petrel, aterrizando en Río Grande al cabo de cinco horas y cuarenta y siete minutos, dejando atrás otra travesía del Drake.

Tanto a la ida como a la vuelta, el T-85 voló entre capas de nubes y sobre ellas, confirmando el pronóstico confeccionado por el Servicio Meteorológico Nacional, al cual se sumaba la información aportada por las observaciones de avanzada a cargo del TC-62. Esta tarea se complementó, en el regreso, con la intervención del anfibio Grumman Albatros matrícula BS-03 y su gemelo de la Aviación Naval, los cuales, en la travesía del Drake, además de sus respectivas misiones específicas -penetración, reconocimiento y búsqueda y salvamento- aportaron elementos de cálculos de viento y navegación. Además de servir de apoyo al T-85, el TC-62 practicó intercepciones visuales, lanzamiento de correspondencia y cargas con paracaídas, sirviendo también de Comando en Vuelo al titular del Grupo Aéreo de Tareas Antárticas.

En su doble travesía el T-85 conservó nivel 100 (tres mil trescientos metros) como cota de vuelo, y en ambos sentidos del cruce la temperatura fue inferior a menos quince grados y los vientos no resultaron absolutamente propicios, variando el régimen de velocidad de la aeronave entre ciento treinta y cinco y ciento cincuenta nudos.

La Estación Petrel

Se encuentra emplazada en una rada en el extremo occidental de la isla Dundee, distante mil ochenta y cinco kilómetros del continente. Se destaca por su planicie absolutamente desprovista de relieve, mientras que las aguas que la circundan suelen verse libres de hielo por bastante tiempo en el año. Como ayudas a la navegación poseía un faro y otros elementos de apoyo al vuelo - meteorología y comunicaciones- y su dotación era de quince hombres de la Armada y cinco especialistas de la Fuerza Aérea. Tenía dos pistas naturales -mil doscientos y setecientos metros de extensión respectivamente- cubiertas por sesenta centímetros de nieve levemente ondulada por sastrugis de superficie. Al arribar el T-85, utilizó la pista más larga, iniciando la operación de la primera aeronave procedente del continente sudamericano que se repetiría el tercer trimestre del año y con medios similares, para prestar apoyo a las siguientes exploraciones de la Fuerza Aérea en el ámbito antártico. En esas mismas pista operaban sin dificultades ni problemas los monomotores livianos Beaver y Otter dotados de esquís, y que permitían la intercomunicación de bases y destacamentos de la península antártica, además de satisfacer diferentes misiones de enlace y reconocimiento.

EL Twin Otter en las noticias

Extraído del Libro Histórico del Twin Otter de la IX Brigada Aérea, Comodoro Rivadavia

A lo largo de la permanencia del Twin Otter al servicio de la Fuerza Aérea, sus múltiples actividades se han visto reflejadas en fotografías y notas periodísticas publicadas en diversos medios, especialmente periódicos y revistas de la región patagónica. Algunas de estas notas y fotografías forman parte del *Libro Histórico del Twin Otter de la IX Brigada Aérea*. Varias han conservado su calidad y podrían ser reproducidos sus originales, no así en otros casos, por lo cual he optado por transcribir un par de textos que considero muy importantes, mencionando la fuente lo cual no desmerece el valor testimonial en sí de los documentos citados. Es menester tener en cuenta que cuarenta años de actividad ininterrumpida han acumulado enorme cantidad de notas, fotografías y reportajes que se hacen imposible de publicar en su totalidad, por lo cual se han elegido las que se consideran más significativas, tropezando, además, con el inconveniente del estado de conservación de alguna de ellas. Todas estas notas, sin embargo, merecerían ser incluidas cuando alguna vez se escriba específicamente la historia del Twin Otter en la Fuerza Aérea Argentina.

Evacuación de los tripulantes del buque “Glacier”, de los Estados Unidos

En los primeros días de marzo de 1975 el rompehielos norteamericano “Glacier” quedó varado con fallas en el mar de Weddel, Antártida Argentina, con doscientos veintitrés tripulantes y trece científicos de la Fundación Nacional de Ciencias de los Estados Unidos. El Comando General de la Fuerza Aérea ordenó implementar la evacuación de la totalidad del personal del rompehielos en problemas, para lo cual se afectaron a la tarea un Hercules C-130, un Fokker F-28 y el DHC-6 Twin Otter basado en la BAM Marambio. El Twin Otter fue el responsable de trasladar al personal desde la Base Naval Petrel en vuelos sucesivos hasta la BAM Marambio, para embarcar en un C-130 hasta Río Gallegos, donde trasbordarían a un Fokker 28 para viajar a Buenos Aires finalizando allí la tarea.

Búsqueda del avión Neptune de la Armada Argentina, 2P-103

El día 16 de setiembre de 1976, un avión Neptune de la Armada Nacional, que cumplía un vuelo de reconocimiento de hielos ordenado por el Comando de Aviación Naval, cuando debía informar una posición próxima a la isla “2 de Mayo”, perdió contacto con los controles terrestres, siendo declarado en emergencia. Desde ese momento el Comando del Área Naval Austral puso en marcha el plan de búsqueda, tendiente a encontrar la máquina en emergencia. La matrícula de la aeronave era 2P-103 y llevaba una tripulación de once personas, diez militares y un camarógrafo de la televisión de Río Grande. La búsqueda que se implementó fue intensa y participaron de ella aviones de la Armada y de la Fuerza Aérea y algunas unidades navales como el aviso “Irigoyen”, el rompehielos “General San Martín”, además de lanchas torpederas, inclusive una de la Armada chilena con asiento en Puerto Williams. A estos medios se sumaron aeronaves de YPF y de la Gobernación de Tierra del Fuego.

Luego de ocho días de intensa búsqueda, los restos de la aeronave fueron localizados por el Twin Otter basado en la BAM Marambio, lo cual fue anunciado por el Comando de Operaciones Navales, mediante el siguiente comunicado:

“Durante la mañana de hoy un avión Twin Otter de la Fuerza Aérea localizó partes de la aeronave en la ladera norte del monte Bernard, Isla Livingston del grupo Shetland del sur, en la Antártida Argentina. Esta observación fue complementada posteriormente por un avión Hercules C-130, también de la Fuerza Aérea Argentina. No existen posibilidades de sobrevivientes y se descarta la posibilidad de que los haya, ya que el impacto ha sido en una ladera de gran inclinación y los restos del avión Neptune fueron cubiertos por la nieve, encontrándose esparcidos en un radio de mil metros.”

Posteriormente el Comando General de la Armada emitió un comunicado de agradecimiento a los diferentes medios y organismos que colaboraron en la búsqueda, destacándose un párrafo en el que agradece “a Líneas Aéreas del Estado (LADE) por su incondicional apoyo a la búsqueda de la mencionada aeronave.”

EPÍLOGO
VA PORTADA EPILOGO

Y así fue como, en el año 1980, se cierra para mí aquel período de mi vida y mi carrera profesional que comenzara allá por 1966. Se acabaron para mí las postas, no así, como dije anteriormente, mis vuelos a la Patagonia. Al Boeing 707, último avión que volé en la Fuerza Aérea, le debo el haber podido ingresar a un tipo de operación nuevo, vuelos de larga duración, operar frecuentemente en aeropuertos de Europa, de todo el continente americano y medio oriente, amén de volver periódicamente a la Patagonia. También me tocó en suerte a bordo de ese avión, contactar por primera vez la Fuerza de Tareas Británica cerca de la Isla Asunción y ver a los Harriers en vivo y en directo, a escasos metros de mi avión. Aclaro que dije que fue el último avión que volé en la Fuerza Aérea, porque gracias a Dios, mi vida de aviador no finalizó con mi retiro.

En el año 1993, apenas retirado, comencé a volar en una empresa privada, donde operé durante tres años un Learjet 25, durante los siguientes dos años un Learjet 31-A y por último, dos años más un Learjet 60, un avión que, les aseguro a mis colegas, hace las delicias de cualquier piloto, con el cual operábamos frecuentemente en Estados Unidos y el Caribe. Cuando la empresa en la cual volaba vendió el Learjet 60, ingresé con un programa patrocinado por OACI, a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas donde me desempeñé los últimos siete años en el cargo de Inspector de Líneas Aéreas, habiendo renunciado al mismo en el mes de octubre del año 2008.

Durante el cumplimiento de mis tareas como inspector de líneas aéreas, he vuelto muchas veces a la Patagonia: Ushuaia, Río Grande, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia, Calafate, Trelew, Esquel, Neuquén, Bariloche y todas aquellas localidades donde operara una empresa aerocomercial regular o no regular. En estas ocasiones, cuando debía pernoctar, en mi tiempo libre me dedicaba a recorrer aquellos lugares en donde había estado en numerosas oportunidades, mientras cumplía vuelos para LADE. Esta situación me encantaba, era una especie de revancha que me otorgaba el destino, cuando ya no lo esperaba, y la aproveché a fondo. Demás está decir que, cada vez que regresaba a dichos lugares, me asaltaba un ataque tremendo de nostalgia. Si uno busca el significado de esta palabra en un diccionario, en este caso el de la Real Academia Española, puede leerse: *“Tristeza melancólica originada por el recuerdo de una dicha perdida, añoranza”*. Yo no sé si es realmente tristeza lo que se siente, pero pienso que es un sentimiento por demás extraño. Por un lado, la expectativa y ansiedad por ver los lugares recorridos tantas veces y, una vez llegado, recibir el golpe de percibir que, contrariamente a lo que dice Olegario V. Andrade en su poema “La vuelta al hogar”: *“Nada está como era entonces”*...

El entorno es distinto, las personas conocidas ya no están o se han ido para siempre, todo está muy cambiado. Sólo la geografía y el clima, un amanecer o un atardecer, lo rescatan a uno como diciendo: – *“Sí, estás aquí, donde estuviste tantas veces”*. Entonces uno mira alrededor y comienza a ver como si se tratara de una superposición de imágenes. Paseando la mirada por el paisaje, tuve la sensación de que miraba a través de un telón transparente que mantenía imágenes en mi memoria y las proyectaba sobre la imagen actual... a veces nada que ver. Sólo algún punto geográfico, el sonido del viento y el frío, coincidían con mi telón de imágenes y me confirmaban que ya había estado antes en ese lugar.

Ushuaia ya no es la pequeña población que se adormecía tiritando al costado de la bahía, hoy es una ciudad de más de **cincuenta mil** habitantes, dotada de uno de los mejores aeropuertos del país, en el cual es posible operar por instrumentos día y noche con todo tiempo, ha recibido la visita de aviones como el Concorde y como el Jumbo. Diariamente operan empresas aerocomerciales con aeronaves tales como MD serie 80, Boeing 737/500/700, Airbus 320 y todo tipo de jets ejecutivos. El aislamiento, felizmente, es historia antigua. Varios hoteles de cuatro y cinco estrellas, empresas de turismo, nuevas posibilidades de excursiones, todo tipo de servicios, caminos asfaltados y la ciudad que ha crecido, si bien un tanto inorgánica y desordenadamente, le han cambiado por completo la fisonomía. El hotel *Albatros* existe, pero la versión nueva, es decir, la que surgió después del incendio que lo **destruyó... ya** no tan lindo ni tan cálido, ni tampoco es el centro de reunión ni de tertulias de atardeceres, noches y madrugadas, donde todos se conocían. Ahora, tal cual dice el tango, todas son “caras extrañas”.

Algo similar puede decirse de Río Grande. Esta ciudad se ha extendido muchísimo y se ha construido hace ya algunos años, el puente sobre el río a la altura de la ciudad, hasta la otra orilla, cosa de la cual extrañamente carecía. Vista desde el aire, hace treinta o más años, Río Grande era un minúsculo grupo urbano al costado del río, y en la otra orilla el frigorífico de la CAP con un caserío alrededor. **Ahora** ese núcleo anterior debe significar un veinte por ciento de la ciudad actual, la cual cuenta con un muy buen acceso por ruta. En cuanto a El Calafate, se ha construido un aeropuerto parecido al de Ushuaia que permite la operación en todo tiempo, de día y de noche. La ciudad ha crecido muchísimo impulsada por su famoso glaciar Perito Moreno, que obró como una aspiradora para el turismo una vez inaugurado el aeropuerto. Al mismo ritmo se expandió también la hotelería en forma asombrosa, dando cabida a todo el turismo que quiera asomarse a los balcones del ventisquero.

Todas las ciudades patagónicas han tenido un desarrollo tremendo, y también en la infraestructura y los medios aeronáuticos, por lo cual volar en la Patagonia, desde el punto de vista operativo, se ha simplificado totalmente.

Bariloche, conserva una fisonomía tradicional, por ser el lugar turístico de invierno por excelencia, desde siempre, no obstante también ha crecido y su aeropuerto mejorado en forma notable. Solamente que, ahora, tiene dos serios competidores: Ushuaia y **El** Calafate. Ha dejado de tener la exclusividad de los deportes de invierno ya que, sobre todo en Ushuaia, el amante de esta actividad cuenta con pistas de esquí, esquí de fondo, trineos tirados con perros y motonieve.

La impresión más fuerte que tuve de todos mis “regresos”, fue en Comodoro Rivadavia cuando, a pesar de haber ido espaciadamente durante mis vuelos en la aviación civil, en esa oportunidad llegué hasta los monoblocks donde fuimos a vivir con mi familia, pequeña en ese entonces, recién llegados a la Patagonia. En ese tiempo, los edificios donde vivíamos se divisaban desde lejos, no tenían construcciones alrededor, y entre ellos y el mar absolutamente nada. Desde el living de mi departamento, en un primer piso, veíamos la costa y el mar... pues ahora está rodeado de edificios y árboles por todos lados, y bordeando el mar se ha construido una avenida costanera, que tiene hoteles, estaciones de servicios y edificios. Si no me hubieran llevado, quizás me habría costado bastante ubicar el lugar. A esta altura del partido seguramente el lector dirá que todas estas actitudes mías, tuvieron una gran dosis de masoquismo... y es así, **nomás**, no se equivoca.

¿Debemos caer, entonces, en aquel lugar común que nos dice “todo tiempo pasado fue mejor”, y conformarnos con esa idea? Yo personalmente, y de acuerdo con mi experiencia creo que no es así. Todo tiempo pasado, sí, fue único e irrepetible, y forma parte de un contexto de lugares, personas, cosas y acontecimientos, que se dan juntos una sola vez en distintos períodos de nuestra vida y que, en una sucesión ininterrumpida, van llenando nuestra existencia de infinitos “tiempos pasados”, lo cual no significa que los anteriores fueran mejores o peores, sólo distintos. El paso de los años, como no puede ser de otra manera, va tendiendo un sutil velo sobre los sucesos y, piadosamente, se encarga de anular o minimizar casi totalmente las malas experiencias, dejándonos grabadas únicamente las vivencias más gratas. Si así no fuera, la vida se volvería intolerable.

Pero el presente es hoy, el mañana sin dudas, estará poblado también por muy buenos momentos. Quizás los gratos recuerdos que retenemos del pasado y el lógico desconocimiento de lo que está por venir, hayan sostenido, tal vez erróneamente, la vigencia de aquel viejo refrán que asegura que **todo tiempo pasado fue mejor...**

De todas maneras siempre es grato regresar a esos sitios, aspirar los mismos perfumes, andar por los mismos lugares que uno ha recorrido tantas veces, aun a riesgo de encontrar un barrio nuevo y una ruta donde antes era un tupido, umbrío y solitario bosque. Sentir la presencia de personas que ya no están, que sin embargo parece que en algún momento las vamos a encontrar en alguna parte, visitar sitios donde, íntimamente, hemos vivido experiencias realmente inolvidables, y contemplarlos silenciosamente, con los ojos húmedos y la garganta anudada...

Permítanme cerrar estas reflexiones finales, con unas breves estrofas de la “Canción de las simples cosas”, que creo que se adaptan perfectamente a mi estado de ánimo en el momento de evocar y escribir mis recuerdos, y que sobrevuela permanentemente a lo largo del libro...

*“Uno se despide, insensiblemente
de pequeñas cosas
Lo mismo que un árbol, que en tiempo de otoño
muere por sus hojas
Al fin, la tristeza es la muerte lenta
de las simples cosas, esas cosas simples,
que quedan doliendo en el corazón
Uno vuelve siempre,
a los viejos sitios, donde amó la vida
y entonces comprende, como están de lejos
las cosas queridas...”*

APÉNDICE: “LOS PROTAGONISTAS”
VA PORTADA APENDICE LOS PROTAGONISTAS

El título de este Apéndice, “**Los Protagonistas**”, parecería tener un tono excluyente, referido a cierta nómina de personas, **sin embargo** nada más inexacto. En este libro **quiero** rendir un homenaje muy modesto a todas las personas que, de un modo u otro han formado o forman parte de la historia de LADE, contribuyendo con su tarea, desde cualquier punto del país, al cumplimiento de la misión del organismo. El desarrollo y crecimiento de LADE no ha sido tarea de algunos, ha sido una tarea de todos sus integrantes, del primero al último, y ha sido una gran tarea, de la cual **he** sido testigo a lo largo de años. De estas personas **he** aprendido mucho, independientemente de sus jerarquías y lugares de trabajo, porque todos tienen algo en común: la vocación de servicio, cualidad que resume lo mejor que puede tener un hombre.

Los pioneros

Para la selección del primer grupo que se transformaría en el Escuadrón Transporte de Línea, se dio prioridad al personal que volaba DC-3 en vuelos de LADE, y, en lo posible, que se ofreciera voluntariamente, lográndose en la práctica, la totalidad de los pilotos y mecánicos de esa forma. Los pilotos eran todos experimentados en los vuelos en la Patagonia, destinados en Palomar o adscriptos. Entre los mecánicos, si bien la mayoría eran de la I Brigada, había algunos procedentes de otras unidades. Finalmente, los grupos quedaron constituidos de la siguiente manera:

Pilotos:

Vicecomodoro	Rubén Alberto Del Punta
Mayor	José María Torrandell
Capitán	Oscar José Bahamondes
Primer Teniente	Joaquín Argüelles Benett
Primer Teniente	Alberto Vianna
Primer Teniente	Marcelo Augusto Conte
Primer Teniente	Rubén Mario Montenegro.
Primer Teniente	Egidio Santilli
Primer Teniente	Rubén Oscar Palazzi
Primer Teniente	Roque Alfredo Ciarlelli
Teniente	Miguel Alejandro Sánchez
Teniente	Héctor Manuel Pupek

Mecánicos:

Suboficial Principal	Miguel Acosta
Suboficial Principal	Juan Cabrera
Suboficial Ayudante	Miguel Onofri
Suboficial Ayudante	Marino Barbieri
Suboficial Auxiliar	Francisco Martí

Suboficial Auxiliar	Aldo Etchart
Cabo Principal	Victorio Aráoz
Cabo Primero	Juan Andrejczuk
Cabo Primero	Miguel Olea
Cabo	Oscar Di Salvo
Cabo	José Fiasche

El número doce de los mecánicos por razones particulares, finalmente no pudo integrarse al grupo.

Organización del primer Escuadrón de transporte de Línea

Al grupo se le dio la designación de “Escuadrón de Transporte de Línea” y su misión era realizar todos los vuelos programados o a programarse por LADE. Por razones administrativas y por ser su misión tan específica, se dispuso que el flamante Escuadrón tuviera dependencia directa del Grupo I de Transporte de la I Brigada Aérea, pero recibiendo todo el apoyo logístico de la BAM Comodoro. Poseía un Servicio Técnico que, a través de un oficial, dependía del jefe de escuadrón.

Se fijaron los siguientes cargos:

Jefe de Escuadrón: Vicecomodoro Rubén Alberto Del Punta

Jefe de Operaciones: Mayor José María Torrandell

Jefe de Escuadrilla: Capitán Oscar José Bahamondes

Jefe de Servicio Técnico: Primer Teniente Joaquín Argüelles Bennet

Encargado del Servicio Técnico: Suboficial Mayor Miguel A. Acosta

Auxiliar de operaciones: Primer Teniente Alberto Vianna

Auxiliar de instrucción: Primer Teniente Marcelo Augusto Conte

Oficiales de escuadrilla: Primer Teniente Rubén Mario Montenegro, Primer Teniente Egidio Santilli, Primer Teniente Rubén Oscar Palazzi, Primer Teniente Osvaldo Roque Ciarlelli, Teniente Miguel Alejandro Sánchez y Teniente Héctor Pupek.

Primeros Jefes de las Sucursales de LADE

A partir de la inauguración de las respectivas escalas los primeros jefes fueron los siguientes:

Aeroparque: SM Mario González
Comodoro Rivadavia: Señor N. Traversa
El Bolsón: Señor Adolfo Guasco
El Maitén: Señor Héctor Sirhan
Esquel: Señor Héctor Capellini

Gobernador Gregores: Suboficial Mayor (R) Eugenio Marsero
 José de San Martín: Señor Edisto Bobadilla
 La Plata: Mayor (R) Carlos Quaglini
 Lago Argentino: Señor Sañín Simunovic
 Mar del Plata: Mayor (R) José Souto
 Neuquén: Suboficial Mayor (R) Nicolás Tarifa
 Perito Moreno: Señor Jalil Hamer
 Río Gallegos: Señor Ricardo Abelleyro
 Río Grande: Suboficial Mayor (R) Luciano Macovaz
 Río Mayo: Señor Aureliano Zenteno
 Río Senguerr: Señor Raúl Loncopan
 Río Turbio: Señor Alfredo Rico
 San Carlos de Bariloche: Señor Juan Nicolás Fernández
 Trelew: Suboficial Mayor (R) Norberto Ravetta
 Ushuaia: Señor Antonio Ariznavarreta

Fechas de inauguración de las sucursales de LADE

* San Carlos de Bariloche		04 de setiembre de 1940
* Esquel		04 de setiembre de 1940
Neuquén		04 de setiembre de 1940
* Comodoro Rivadavia		22 de marzo de 1966
* Gobernador Gregores		22 de marzo de 1966
* Lago Argentino		22 de marzo de 1966
* Perito Moreno		22 de marzo de 1966
* Río Gallegos		22 de marzo de 1966
* Río Turbio		22 de marzo de 1966
* Río Grande		22 de marzo de 1966
* Ushuaia		22 de marzo de 1966
* José de San Martín	(E)	13 de enero de 1968
* Río Mayo	(E)	04 de mayo de 1968
* El Maitén	(E)	15 de febrero de 1969
* El Bolsón	(E)	15 de febrero de 1969
* San Julián		06 de enero de 1970
* Alto Río Senguerr	(E)	06 de enero de 1970
Trelew		09 de enero de 1970
* Santa Cruz		13 de abril de 1971
* Puerto Deseado		13 de abril de 1971
Islas Malvinas		15 de noviembre de 1972
* Zapala	(E)	04 de abril de 1974
Viedma		22 de abril de 1975
Aeroparque		21 de octubre de 1975
La Plata		21 de octubre de 1975
Mar del Plata		21 de octubre de 1975
Bahía Blanca		21 de octubre de 1975
Sierra Grande		09 de agosto de 1976
San Antonio Oeste		26 de julio de 1979
* Cutral-Có	(E)	01 de mayo de 1980

* Chapelco	(E)	06 de julio de 1983
* General Roca	(E)	15 de mayo de 1984
* Colonia Catriel	(E)	28 de mayo de 1984
* Puerto Madryn		03 de marzo de 1994

Las **veinticuatro** escalas marcadas con un asterisco, son las que operó el Twin Otter, algunas de estas en forma simultánea con el Fokker-27 y el Fokker 28. Las marcadas con (E) fueron servidas exclusivamente con Twin Otter. Las escalas cuya fecha de inauguración figura 22 de marzo de 1966, son las que primero transfirió *Aerolíneas Argentinas* a LADE, y las que figuran como 04 de setiembre de 1940 son las primeras operadas por LASO con Junkers J-52. Esta fecha se tomó posteriormente como el aniversario de Líneas Aéreas del Estado.

Comisarios y auxiliares de a bordo

Desde la transferencia de los vuelos de *Aerolíneas Argentinas* a LADE, volaron indistintamente en DC-3 y posteriormente en Twin Otter, los siguientes Tripulantes de Cabina de Pasajeros.

Julio Durban
 Alberto Virgilito
 Arnaldo Virgilito
 Carlos Nagy
 Fernando Currais
 Alberto Forte
 José Luis Guillermini
 Luis Abello
 Osvaldo Róvere
 Eduardo Graham
 Marta Escodelaro
 Ivonne López
 Munari ¿?????

De este personal, fallecieron los señores Alberto Forte, Osvaldo Róvere, Alberto Virgilito y Julio Durban. También el señor José Luis Guillermini en el accidente del Fokker 27 TC-72 en San Carlos de Bariloche el 16 de marzo de 1975.

A partir de junio de 1971 se incorpora basados en Comodoro Rivadavia el siguiente personal:

Urso Argüelles
 Alberto Martínez
 Ricardo López
 Mario Cano
 Claudio Cueto

En enero de 1972 se incorpora Juan Carlos Guazzonne, habiendo renunciado Alberto Martínez y Mario Cano. En el año 1973 se radica en Comodoro Rivadavia y vuela también el Twin Otter simultáneamente con el Fokker 27 el señor José Luis Guillermini, hasta su fallecimiento en San Carlos de Bariloche.

En el año 1973 se incorpora el señor Héctor Ramón Martínez y en 1974 el señor Oscar Velozo. También en este mismo año se incorpora el señor Oscar Lazo, quien pierde la vida en el accidente del T-87 en el cerro Paleta en El Bolsón.

Debo hacer notar que he puesto énfasis en referirme a las personas que acompañaron el crecimiento y desarrollo de LADE a partir del año 1966 y hasta la incorporación del los Fokker F-27 y aeronaves posteriores, en las cuales estas mismas personas continuaron volando, pero siendo incrementado notablemente su plantel, varones y mujeres, a causa de la expansión de los vuelos a fines de la década de los 70 y en los años 80 y 90. Referirme a todos y a cada uno de ellos merecería un libro aparte.

(**PAGINA APARTE**)

Agradecimientos

Mi más sincero agradecimiento a...

- **Líneas Aéreas del Estado**
- **Asociación de Tripulantes de Transporte Aéreo**
- **Sociedad Militar Seguro de Vida**

Quienes con su aporte contribuyeron a la edición de este libro

PAGINA A PARTE O PIE DE PAGINAS CORRESPONDIENTES?.

Algunas de las fechas y nombres de las personas involucradas en el Capítulo “La fascinación del Desierto”, han sido tomadas del libro “La conquista Aérea del Desierto”, de Raúl Larra, edición Ánfora de marzo de 1979.

Agregar el siguiente texto en la página 159, final del segundo párrafo a continuación de ...”avión Albatros, matrícula BS 02.” Después de este vuelo se realizaron dos o tres vuelos más de carácter operativo, trasladando personal y material para las oficinas a instalarse en las islas. Finalmente, el día 12 de enero de 1972, se realizó el primer vuelo comercial de LADE, siendo su comandante el mayor Angel Toribio. Con respecto al mencionado piloto, se constituyó en el único que voló a Malvinas en los tres tipos de aviones: Albatros, Fokker 27 y Fokker 28. Además, le cupo el ingrato privilegio de realizar el último vuelo de LADE a Malvinas antes del conflicto.

“GLOSA” del libro.

El libro escrito por el Com Conte trata de las vivencias personales de sus vuelos en la Patagonia a lo largo de casi quince años, en los diferentes tipos de aviones operados en ese lapso de tiempo por LADE. Al tener el mencionado piloto tanta continuidad en sus vuelos para ese organismo, su relato termina siendo una historia, no formal en el sentido estricto de la palabra, pero sí testimonial, de la evolución y el crecimiento de LADE a lo largo de una década y media. Asimismo, el autor incursiona en la forma en que este organismo diseñó la ubicación sus escalas en la Patagonia, en la incorporación del personal para esas escalas o sucursales, y también en la modificación y modernización del sistema de reservas de LADE. Todo esto está avalado, aparte de su gran experiencia como tripulante de la empresa, por el hecho de haber sido durante cuatro años jefe de los Departamentos Comercial y Operaciones de LADE y, años después Subdirector del Organismo, cuando ese cargo era el máximo nivel orgánico en LADE.

Curriculum Vitae Com Marcelo A. Conte.

El Com Marcelo Augusto Conte egresó como aviador militar en el año 1962, y pertenece a la promoción N° 27 de la Escuela de Aviación Militar. Su primer destino fue el Destacamento Aeronáutico Militar Aeroparque, donde tomó contacto por primera vez con el vuelo de transporte, haciéndolo en las aeronaves DH 104 Dove. Desde entonces su carrera se desarrolló siempre en la aviación de transporte. Posteriormente fue destinado a la Ia Brigada Aérea de El Palomar, lugar donde siempre efectuaría su actividad de vuelo, ya sea destinado allí o como piloto adscripto. Voló las aeronaves DH 104 DOVE ya mencionadas, los DC-3 y C- 47, el DHC 6 Twin Otter, el Fokker F- 27, el Fokker F-28 y el Boeing B-707. Entre otros cargos se desempeñó como subdirector de la Escuela Superior de Guerra Aérea, Jefe de operaciones de la Región Aérea Centro, siendo posteriormente designado Agregado Aeronáutico a la Embajada Argentina en Panamá, con extensión a República Dominicana, Costa Rica, Nicaragua y como Delegado ante el Comando Sur de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, con asiento en la ex Zona del Canal de Panamá. Durante el conflicto del Atlántico Sur tripulaba los Boeing-707, y formó parte de la tripulación que tomó contacto por primera vez con la Fuerza de Tareas británica y con los aviones Harriers. Con posterioridad a su retiro se desempeñó como piloto en una empresa privada de Jets ejecutivos, donde tripuló durante siete años un Learjet 25, un Learjet 31-A y un Learjet 60. Luego, en el año 2001, ingresó mediante un programa patrocinado por OACI a la Dirección de Habilitaciones Aeronáuticas, donde ocupó el cargo de Inspector de Líneas Aéreas, hasta su renuncia en el mes de octubre de 2008. Entre la actividad en la Fuerza Aérea y en la aviación civil, ha totalizado más de diez mil horas de vuelo. Ha escrito artículos referidos a temas profesionales, como Factores Humanos y CRM publicados en revistas y libros especializados, una novela “Entre Nubes, Patagonia y Viento”, que le valió el segundo premio Nacional Iniciación, otorgado por la Secretaría de Cultura de la Nación, un libro dedicado a su pueblo adoptivo, Salsipuedes, en la provincia de Córdoba, y otra novela titulada “La tormenta de enero”, la cual todavía no fue editada.