

LA GESTA DE MALVINAS

BAUTISMO DE FUEGO

Por el Coronel Veterano de Guerra de Malvinas Héctor Gustavo Pugliese.

Durante la GESTA DE MALVINAS, el domingo 1ro de Mayo de 1982, Día del Trabajador, se produce después de 28 días de tensa espera y ardua preparación de las posiciones defensivas, el esperado pero no deseado inicio de las hostilidades.

Es decir, el BAUTISMO DE FUEGO para los combatientes de las Fuerzas Armadas y de Seguridad Argentinas que se encontraban desplegadas en Puerto Argentino y Prado del Ganso. Aquí me incluyo. Ese día pero un poco más tarde se produce el Bautizo de nuestra joven, temeraria y gloriosa Fuerza Aérea Argentina.

A las 4.40 hs, aún de noche cerrada, faltando tres horas para el amanecer, estallan las primeras bombas en proximidades del extremo Este de la pista de la terminal aérea, entre la colina María y la bahía Yorke en la península de Freycinet donde estaba el aeropuerto. A escasos cincuenta metros de allí nos encontrábamos cubriendo la vigilia nocturna en el puesto de comando del Regimiento 25 de Infantería, el Teniente Coronel Mohamed Seineldín, el Capitán Fernando Isturiz y yo (con el grado de Capitán). Cercano a nosotros, el puesto de comando del Comodoro Destri, Jefe de la Base Aérea Militar Malvinas.

El almirante inglés Sandy Woodwar (comandante británico de las operaciones) en su libro "Los Cien Días" dice: "Nuestros planes eran bastante simples. Daríamos un fuerte golpe en el aeropuerto de Puerto Stanley, con un ataque de los Vulcan desde Ascensión, y luego, al amanecer, usaríamos los Sea Harrier otra vez contra el aeropuerto, al mismo tiempo que atacaríamos la pista de aterrizaje del Prado del Ganso" "Esperaba yo obligar a su Fuerza Aérea a entrar en acción".

La operación del bombardero Avro Vulcan B 2 fue ejecutada con el nombre clave de "Black Buck" (traducido: Chivo Negro). Para llevarla a cabo se necesitaban diez reabastecimientos aéreos a proveer por los aviones tanque Víctor y navegar doce mil setecientos kilómetros (8.000 millas) ida y vuelta, de la isla Ascensión a las Malvinas. El jefe de la misión era el Teniente piloto Martin Withers, del Escuadrón 101 de la Real Fuerza Aérea, RAF. El Bombardero traía 21 bombas de 500 kg.

Woodward dice: "Llegó a la zona del aeropuerto en la más absoluta oscuridad a 400 millas por hora, a tres mil metros de altura, en dirección sudeste, procedimiento elemental de bombardeo en los libros de texto de la RAF. Las 21 bombas fueron distribuidas cada cincuenta metros y lanzadas cada 5 segundos, dos millas antes de la pista, para compensar el efecto de avance del avión". Regresando a la base Wideawake de Estados Unidos en la isla Ascensión.

"Señores, se inició la guerra", nos dijo el Teniente Coronel Seineldín, y pasamos a las posiciones de apresto. Las cosas que pasaban por mi cabeza no eran del todo agradables, los hombres de armas conocemos más que nadie el flagelo de la guerra, el peor de los jinetes del Apocalipsis, y pese al profesionalismo y a la educación e instrucción recibida, en lo más profundo del corazón uno esperaba un acuerdo de Paz, las tres Banderas, una mediación, etc. El recuerdo y la evocación de mi familia, mi esposa e hijas, de 5 años y tres meses, estaban presentes. Entonces el cerebro quitó al corazón y empecé a trabajar y pensar como un profesional, capacitado para estas situaciones extremas. La batalla acaba de comenzar, el enemigo era real y efectivo. El regimiento gracias a Dios estaba sin novedad, la única baja había sido un soldado de la Fuerza Aérea, Guillermo García. Además nuestras posiciones defensivas, trincheras, pozos de zorro, observatorios, puestos de comando, etc, fueron hechos con gran esfuerzo y profesionalismo técnico, y controlados permanentemente por los superiores de cada fracción, incluido diariamente el Jefe del Regimiento.

Al amanecer pudimos comprobar los efectos del bombardeo, había un cráter a un costado de la pista, casi al comienzo de ella y otros doce aproximadamente a ambos lados, las 21 bombas no habían explotado, los cráteres en la turba tenían cerca de 7 metros de profundidad y 20 de diámetro. Un verdadero Milagro la única desafortunada baja que teníamos que lamentar. La pista continuó utilizable durante todo el conflicto, todas las noches, hasta el 13 de junio, arribaron los aviones de transporte Hércules C 130 desde el continente y operaron los aviones de combate Pucará y Aero Macchi.

"El sol comenzaba a salir -dice Woodward- eran las 8.00 en la isla Soledad, el Capitán de Corbeta Tony Ogilvie con 4 Harrier iniciaba el bombardeo de las posiciones de defensa aérea en las colinas Mary y Canopus (posición ocupada por la fracción del Capitán Hernán Garay, a 150 metros de mi puesto de combate); el grupo de 5 bombarderos del Capitán de Corbeta Andy Auld atacó el aeropuerto dejando caer las terribles bombas de 300 kg sobre aviones en tierra y hangares" ... "los otros tres Harrier, del portaaviones Hermes, atacaron la pista de aterrizaje de Prado del Ganso" ... "Los 6 GR-3 Harrier del Portaviones Invencible protegían la flota".

A las 8.00 hs recibíamos la alarma de alerta roja y ocupamos nuevamente las posiciones de combate. Ahora eran los caza bombarderos FSR-1 Sea Harrier, quienes nos atacaban. A estos los veíamos arriba de nuestras cabezas, descargar su carga mortal. Eran las 8.20 aproximadamente. Además de las bombas convencionales MK-17 de 300 kg, nos tiraron con bombas "belugas" BL-755 de 450 kg, que esparcen 150 granadas fragmentarias que explotan o quedan como minas cazabobos. También vimos caer derribado por un misil Roland a uno de ellos y a otro por las baterías de artillería de defensa aérea. El Regimiento seguía sin novedad, la Virgen, ante el rezo del Rosario, nos seguía protegiendo.

Mientras controlábamos las posiciones defensivas y contactábamos en forma personal a los oficiales, suboficiales y soldados del Regimiento, aproximadamente a las 14.20 hs aparece una nueva amenaza que pronto se transforma en real al iniciarse un fuego de artillería naval desde tres barcos que navegaban al sur de nuestra posición. Otra vez éramos el blanco. Una nueva experiencia comenzaba. Casi un mes duraron los bombardeos aéreos y navales.

El almirante Woodward comenta en su libro, "Mientras ocurría todo esto, habíamos enviado el Glamorgan, el Arrow y el Alacrity a bombardear el aeropuerto de Stanley desde el mar" ... "y al Brilliant y al Yarmouth para llevar a cabo una ofensiva antisubmarina, por las dudas."

Los destructores y fragatas tenían misiones claras, sobre nuestras posiciones y la pista, con cañoneo naval reglado desde helicópteros.

Con lo que me quedaba de alegría y con espíritu folclórico provinciano le puse nombre a los diferentes ataques, así el Vulcan fue "el lechero" por ser el que llega más temprano, los Harrier, "el panadero", y los barcos, "el carnicero", por la cadencia de disparo. Y así quedaron.

El bautismo de la Fuerza Aérea Argentina se produjo, primero, en el intento de detener el asalto aéreo enemigo y luego, para contener el ataque naval Británico. Para cada uno de ellos se emplearon distintos tipos de aviones y configuraciones. Ambos fueron exitosos, interrumpieron la ofensiva aérea y detuvieron el cañoneo naval, causándole daños a los buques y haciéndolos retirar de la zona de tiro.

El Comodoro Veterano de Guerra Rubén Moro, en su excelente libro, "La Guerra Inaudita", dice "...afrentar la grave responsabilidad que se tornaba realidad, la de enfrentar a un enemigo totalmente superior en tecnología y medios, y para colmo en un teatro (naval) que no era habitual para los pilotos Argentinos". "Como atacar a un moderno buque misilístico" ... "primero vinieron los Mirage M-III de Río Gallegos, a las 6.40 hs, luego los Dagger M-V de Río Grande, a las 7.45 hs para atacar a los Harrier." ... "luego los Douglas A-4B y A-4C Skyhawk, los Canberra MK-62 armados con bombas y cañones para atacar objetivos navales" ... "escortados por patrullas de Mirage y Dagger"

En estos combates prevaleció el factor humano, es decir el Piloto sobre las máquinas, el Valor a veces temerario sobre la tecnología, el honor sobre los modernos sistemas de armas. El arrojo y la audacia son reconocidos internacionalmente por los expertos.

Sintetizo con algunas opiniones del enemigo. John Nott, ministro de defensa británico: "Los pilotos Argentinos están demostrando una enorme bravura". Almirante Woodward: "Los pilotos Argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro". General Jeremy Moore, comandante terrestre inglés: "El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces, particularmente en el caso de la Fuerza Aérea Argentina".

Este, nuestro BAUTISMO DE FUEGO, constituye un legado a la historia de las armas de la Patria, asume y ocupa un lugar importante entre nuestras gestas heroicas junto a Suipacha, Maipú, Ituzaingó, Curupaytí y tantas otras.

El pueblo de la Nación Argentina así lo siente y lo manifiesta permanentemente, honrando a sus Veteranos de Guerra en toda oportunidad.

Relato inédito, proporcionado por el autor para su publicación.