

CONCURSO CONTANOS TU HISTORIA O ANÉCDOTA
EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

ANÉCDOTA

“EL TIEMPO ES MÁGICO,
LA SEMILLA SE VUELVE ÁRBOL,
LA ROCA SE VUELVE ARENA,
Y LO QUE HOY TANTO TE PREOCUPA
AL FINAL DEL DÍA SERÁ UNA HERMOSA ANÉCDOTA”

La génesis del presente libro, comienza en el "Concurso Contanos tu historia o anécdota en la Fuerza Aérea Argentina". Esta propuesta surge de la iniciativa de la Comisión Regional Córdoba, en el marco de las actividades culturales pensadas para los Asociados de la Mutual. La idea, busca rescatar el valor cultural del relato, de poder contar una anécdota o historia de vida en la Fuerza Aérea Argentina, y a través de ello, revalorizar a sus autores.

Gracias a la Regional Córdoba porque de aquella semilla, hoy se encuentra naciendo un bello libro que en un futuro cosechará los frutos de tan emotiva propuesta.

EDITADO POR:
CÍRCULO DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA
ARGENTINA - ASOCIACIÓN MUTUAL
AÑO: 2020

Diseño y Diagramación: DG Gimena Natacha Morante
Corrección: Maria Soledad Vila



CÍRCULO de SUBOFICIALES
de la FUERZA AÉREA ARGENTINA
ASOCIACIÓN MUTUAL



SECCIONES & IMÁGENES

ÍNDICE

07

LA VIDA EN LA FUERZA AÉREA,
LA VIDA EN LA ESCUELA



037

RECUERDOS DE 1982



051

ANHELOS Y EXPERIENCIAS



LIBRO DIGITAL DEL CONCURSO
CONTANOS TU HISTORIA O ANÉCDOTA
EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

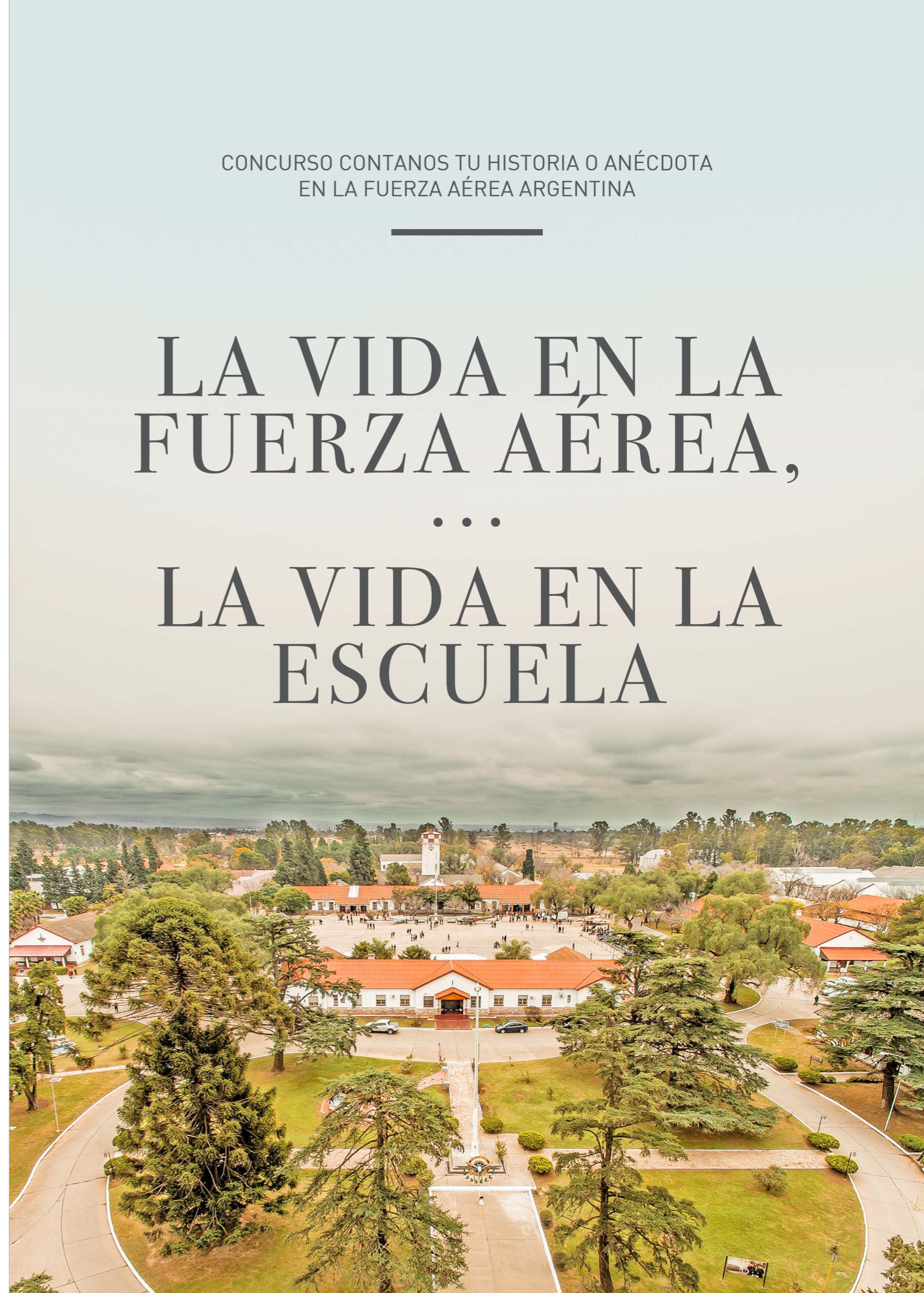
CONCURSO CONTANOS TU HISTORIA O ANÉCDOTA
EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

LA VIDA EN LA
FUERZA AÉREA,

...

LA VIDA EN LA
ESCUELA

STEFANINI
COLAZO
CAMINOS
DEBERNARDO
LEDESMA
BONFIL
LORENZATTI
RODRIGUEZ



//

Antes de comenzar, les cuento que mi vida ha transcurrido desde niña, en distintos Organismos de la Fuerza. Mi padre fue empleado civil de la Escuela de Aviación, mi tío paterno Suboficial Armero, quien hizo casi toda su carrera en la Escuela de Suboficiales.

Por parte de mi familia materna, llegaron al barrio aeronáutico por los años 40, mis abuelos pusieron un almacén de ramos generales, conocido como "El almacén Yorio", en aquellos años, me contaba mi mamá, las familias que se instalaron en el barrio, en su mayoría trabajaban en las Escuelas o en la Fábrica de Aviones; por lo cual, todos compartían reuniones y festejos; allí se conocieron jóvenes que a su vez, formaron nuevas familias aeronáuticas....Seguramente, muchos de ustedes habrán tenido y compartido estas vivencias; caminado en las Galerías y participado cada domingo de las misas en la Iglesia Nuestra Señor de Loreto; y hasta disfrutado del cine (hoy parte del IUA) los fines de semana. Recuerdo todos esos lugares porque allí pasábamos, junto a mis hermanos y primos las mejores vacaciones del mundo.

En 1977, al fallecer mi padre y haber pasado por una selección de personal, ingresé a la EAM, estuve en la Secretaría de Dirección y a partir de 1982 fui de pase a Relaciones Públicas hasta 1994 donde, por razones de distancia, pedí traslado a la Región Aérea Noroeste, me desempeñé hasta 2009, fecha en que se disolvió el Comando de Regiones Aéreas y el personal civil fue transferido a la ANAC, donde hace unos meses me jubilé.

Elegí dos anécdotas que me vinieron a la memoria.

El personal de Relaciones Públicas, además de organizar y participar de las ceremonias internas y externas de la institución, tenía como función recibir y acompañar a las distintas escuelas, guarderías, jardines que querían visitarnos. En esa oportunidad recibimos una Escuela de la Pampa de Achala, "Padre Liqueño", era un día sábado, ya tenían previsto visitar la ciudad durante el fin de semana; cual no sería nuestra sorpresa cuando los niños nos contaban que nunca había visto un semáforo!!!!

Carecían, en su lugar de origen, de luz eléctrica y la sorpresa inimaginable fue cuando llegaron al Grupo Aéreo y vieron por primera vez en sus vidas un avión en tierra y tuvieron la posibilidad de subirse al Mentor y sentirse por unos segundos "aviadores militares", posteriormente visitaron la Sala de Paracaídas, terminando la visita con una merienda compartida a orillas de la pista. Aquí no finaliza la historia, mientras merendaban, se corrió la voz que mi compañero cumplía años ese día y comenzaron a cantarle "cumpleaños feliz", demás está decir la emoción que nos embargó; por más que pasen los años recuerdo con cariño ese momento.

Otra situación que rescato en la Región Aérea Noroeste; había muchos inconvenientes con la gente de la Villa del Km. 8; se robaban las balizas de la pista, rompían el alambrado y entraban animales, lo cual era peligroso para la actividad operativa. Acabadas todas las tratativas, el Jefe de Región optó por invitar al sacerdote que iba a la villa y a algunos vecinos, a un desayuno compartido. De este contacto, surgió una excelente armonía; se organizó una colecta y un grupo de mujeres civiles y militares, acompañadas por el sacerdote, fuimos a la villa y llevamos las donaciones; realmente esto fue un aprendizaje, como institución, acercarnos al prójimo y ayudar en sus necesidades.

Muchas gracias por la oportunidad de poner en un papel momentos especiales vividos en mi querida Fuerza Aérea, seguramente, quedan otras historias alegres, tristes y hasta disparatadas, siempre decíamos con mis compañeros que alguna vez las contaríamos....por lo visto, llego la oportunidad...gracias nuevamente.

Elda Marta SUÁREZ de STEFANINI

EL FINAL

La vida, creo yo, no comienza verdaderamente, cuando nacemos, entonces pueden haber pasado cosas muy importantes, pero algunas superarán todo.

En el medio de la nada, en el campo, cuidaba los animales un niño de 10 años, muy lejos de su casa, y veía esas máquinas voladoras, haciendo toda clase de movimientos en el aire, ellos iban a volar allá donde no pondrían en peligro vidas ajenas. Entonces uno de ellos comenzó a acercarse, en un vuelo bajísimo, y pensé, como todo niño lo harás, que venía hacia mi, que me atacaría, y pagué media vuelta a caballo, a todo lo que daba, en un galope increíble llegué a mi casa, y mi padre, me montó en el caballo nuevamente y me dijo, "para que se te pase el miedo", y me dio un latigazo. Sé que me dolió, pero volví y los vi tan cerca que ya no tuve miedo, lo había superado todo.

Y pasaron los años, y con diecisiete, en un 12 de febrero, estaba, junto a miles de jóvenes, en la plaza de armas de la Escuela de Suboficiales de Aeronáutica, en la amada ESBA. Y estábamos listos para comenzar a cumplir nuestro rol, ser aspirantes, aprender y cumplir con todo lo que nos enseñaran, y hacer la carrera militar, el sueño de mi vida; y me sentí lleno de cosas muy lindas, de experiencias nuevas. Meramos aspirantes y empezamos una vida nueva, llena de ese amor por la patria, por nuestros ancestros.

Pero en mayo, del mismo año, cambió el rumbo de la vida, la fiebre comenzó a atacar, y como un enemigo invisible, hizo estragos, y me destruyó mi oído izquierdo, fundamental para un militar, y me dejó así, incapacitado, cuando desperté, faltaba poco para la entrega de uniformes, un acto importantísimo en nuestra vida, y lo sentí y disfruté con toda el alma, sintiendo y obligándome a creer que no pasaba nada; y siguió pasando el tiempo, llegué a ser Aspirante distinguido, me destacué en el campo de instrucción y en el aula, lo di todo para no perder mi carrera, pero indefectiblemente llegaría el fin. Comenzaron de nuevo las revisiones en todo el cuerpo, y el único que sabía lo que había perdido era yo, si se descubría lo que tenía, sería el final del más lindo sueño, de lo que más había amado en la vida.

Y me hicieron la audiometría, y una doctora, de la cual tengo el certificado, me dijo "usted de su oído izquierdo, no escucha nada" entonces me sinceré, y le dije que hacía meses lo había perdido y me dio el certificado y lo presenté, sabiendo que era el final. Dejaría mi carrera, lo más amado, por lo que tanto había luchado. Entonces, en el último día que me puse el equipo de instrucción, y cuando ya no debería estar con mis camaradas, y por primera vez, desoyendo una orden, fui al campo de instrucción, y sentí por última vez, la adrenalina que brotaba en mi transpiración, disfruté ese último día, y aún recuerdo cada detalle.

Llegué a la quinta compañía, ese lugar tan amado y ya tenía que entregar todo, y desprenderme de lo más preciado fue difícil, lo acaricié y me quedé largo rato así, sé que a pesar de ser un duro, varias lágrimas se derramaron sobre él.

Y partí, sabiendo que era el final, que ya no podría volver, sabiendo que la vida que me esperaba afuera iba a ser difícil, vinieron años muy complicados, porque cuando me presentaba para pedir trabajo, muchas veces salía a relucir mi incapacidad, pero la enfrenté como un verdadero soldado, con todo lo que había aprendido en ese tiempo. Por muchísimos años soñé que estaba allí, que todo seguía normalmente, algunas veces pegaba un salto y caía parado a pie de la cama como un verdadero aspirante.

Pasaron muchísimos años y en 2002 volví a mi amada escuela, para acompañar a mi hija, que ingresaba, y recorrí su plaza, sus calles y todo me transportaba a ese tiempo inolvidable unos años después fui invitado por mis camadas de la promoción 33 y fue como nacer de nuevo, juntas interminables durante varios días, todos los años.

Hoy tengo setenta años, sí, un viejo, pero orgulloso de haber podido usar ese uniforme tan amado, de haber aplicado todo lo bueno que aprendí allí, de nunca olvidar el lugar donde me formé.

Muchas veces me veo ordenando mi uniforme, acaricio su hebilla, sus charreteras, sus botones.

¡¡¡ Gracias ESBA, por lo que viví, gracias por lo que sigo viviendo y soñando que estoy allí!!!

Autor: Osvaldo Hugo COLAZO

MI HISTORIA

Hola Camaradas, mi historia empieza cuando tenía 15 años y estaba cursando 3° año de la secundaria en la ENET N° 3 ubicado en Nueva Córdoba y conocía un vecino del barrio que estaba en la Esba, y un día lo vi en el almacén del barrio y le pregunté como era para entrar a la Fuerza Aérea y me comento que tenía que llegarme a la Escuela de Suboficiales y preguntar en la Guardia.

Vengo de una familia obrera que nos criaron lo mejor posible dentro de la precariedad económica en la que estábamos. mi padre albañil, mi madre Ama de casa y su trabajo de vez en cuando en el servicio Doméstico. yo el segundo de 6 hermanos, dos fallecidos de muy pequeños, quedamos 4, dos varones y dos mujeres, yo tomando el rol de amo de casa cuidando de mis dos hermanas menores y dando tareas a mi hermano mayor hasta que llegara mi madre.

Bueno volviendo al momento de la intención de ingresar a la Fuerza Aérea, se lo comente a mis padres que me gustaría ir a probar si podía ingresar y ellos se miraron y me dijeron, vas vos solito y preguntas los requisitos y nosotros firmamos los documentos pertinentes.

Con 15 años era muy maduro así que al día siguiente fui a la Escuela de Suboficiales y retire la documentación, con un entusiasmo que quedará en mi mente para siempre.

Pensaba en mi futuro promisorio que vendría y todo lo que con el se acoplaría, entramos creo que 1800 candidatos el 16/02/de 1977 y al mes mas o menos ya quedábamos las tres cuartas partes de candidatos, yo me sentía con mucho entusiasmo y tenía en mente que me quedaría y así fué.

Cabe señalar que siempre estaba en mi pensamiento el que al cambiar mi vida en algún aspecto como lo económico desde el momento de egresar podía ayudar a mi familia y poder comprar cosas para la casa que no teníamos antes.

Me adapté sin problemas a la disciplina y formación militar, y cuando recibimos el Uniforme y pudimos salir la primera vez al ámbito civil sentí un orgullo inconmensurable volver al barrio y que muchos vecinos vinieran a preguntarme y felicitarme, luego pasar de Primero a Segundo curso y de compañía con la especialidad elegida que es MECÁNICO DE ELECTRÓNICA. que al haber cursado la secundaria en una Escuela Técnica, tenía un enfoque hacia la especialidad elegida.

Posterior cuando pasé a tercer curso y ya con cierta autoridad sobre los cursos inferiores te hacían sentir con mas responsabilidad y compromiso con la carrera elegida, y el desempeñarse en las funciones que se acoplaban de acuerdo a la antigüedad alcanzada, también por el desempeño académico logré obtener la categoría de DISTINGUIDO que era que si tenías un promedio general igual o mayor a 8, obtenías esa distinción y podías salir franco el día viernes a la tarde después de AULA y volver a las 00,00 hs del domingo, y así hasta pasar a cuarto curso donde ya sabías que era el último tramo de ese período de Aspirante o alumno antes de pasar a ser personal de Cuadro Permanente con el primer grado de Cabo.

Quiero hacer mención que yo junto a 12 Aspirantes egresamos el 16 de Febrero del año 1979 porque por distintos motivos quedamos postergados, yo por sacar nota baja en el último trimestre en una materia :motivos de esa situación: solo personales.

Pertenezco a la Promoción LIII , una promoción que participó en el conflicto bélico de MALVINAS y donde lamentablemente perdieron la vida compañeros de promoción.

Mi primer destino como Cabo fué a la RANO el Aeropuerto Internacional de Córdoba, posterior después de un año, me enviaron de pase a la RACE Aeropuerto Internacional de EZEIZA , donde me capacité en la Especialidad Electrónica en el CIPE e Inglés de manera particular, también asistí comisionado a la Esba, a realizar una capacitación en SEGURIDAD E HIGIENE AMBIENTAL, para desempeñarme al volver al destino en la oficina de PREVAC.

Fuí integrante del equipo de fútbol de la RACE, hasta el año 1984, luego pedí el pase a el GIVA Y VYCA Merlo Bs As. donde realicé el curso de TÉCNICO DE RADAR, donde posterior me desempeñe como técnico de radar en la comisiones que nos enviaban a distintos lugares del país con los Radares Móviles, donde pude conocer diferentes lugares del país, sobre todo el sur.

En ese período me casé con mi esposa actual Palmira Liliana, tuvimos nuestro primer hijo que antes del año de vida falleció, así que se derumbo un poco nuestras vidas pero nos repusimos y seguimos adelante, hasta que en el año 1997 me confirman el retiro obligatorio por enfermedad, sin poder hacer nada al respecto.

A partir de es momento cambió 180° mi vida, ya que mi ilusión y futuro ya tendría otro final ni siquiera pensado, empezar todo de cero, a mitad de la carrera tener que alejarme de alguna manera de la actividad, me hizo replantear que empezar de nuevo,,,, si mi vida era la FUERZA AÉREA, tuve altibajos y resurgí como el Ave fenix, y comencé de nuevo muchas veces, en otras actividades ya que el retiro obligatorio, fué lo más triste que me paso en la vida.

Siempre seguí vinculado a las Instituciones de la Fuerza Aérea de alguna manera, al Círculo de Suboficiales en especial, ya que era el único lugar al que podía asistir por distintos trámites y sentirme en el Ámbito militar aunque sean todos retirados los que están desempeñándose en ese lugar.

Hoy sigo en pié y vinculado a la Fuerza Aérea porque soy un integrante de la misma y siempre lo seré hasta el último día de mi vida.

Autor: Suboficial Auxiliar (R) Carlos Dante CAMINOS

RECUEDOS AERONÁUTICOS

Córdoba, agosto de 2020

Como suboficial veterano de la Fuerza Aérea paso a relatar dos anécdotas de las tantas que me sucedieron a lo largo de muchos años transcurridos en actividad, casi todos en la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina, donde principalmente desempeñé actividad docente y continué en la misma luego de mi retiro como personal civil.

Egresado en la IX Promoción de la Escuela de Suboficiales, con la especialidad mecánico de avión, mi primer destino fue la Base Aérea Militar Tandil donde cumplí al principio, supervisado por personal más antiguo, tareas de encargado de máquina y también como integrante de la realización inspecciones periódicas a los aviones Gloster Meteor, los más veloces del mundo en esa época y primeros con motores a reacción de nuestra Fuerza Aérea.

Las inspecciones periódicas requerían varios días de trabajo razón por la cual disponíamos de un tinglado con techo a dos aguas, sin portones en el frente, donde al avión había que ponerlo sobre gatos para revisar y regular entre otras cosas las trabas del tren de aterrizaje en la posición "arriba y abajo". Esto se hacía mediante una bomba hidráulica manual ubicada en la cabina. Esta operación requería ser repetida varias veces y sin dudas era la más trabajosa de llevar a cabo.

Terminada la inspección ya con el avión apoyado en tierra, había que sacarlo del tinglado y como los flaps estaban en posición extendidos, subió a la cabina uno de mis compañeros para accionar la bomba hidráulica manual y colocarlos en la aposición retraídos. Este no advirtió que antes de poner el avión en tierra la palanca selectora del tren de aterrizaje había quedado por descuido, en posición vuelo razón por la cual al mandar presión al sistema hidráulico no solo subió los flaps sino que se destrabó la rueda de nariz y el avión apoyó estrepitosamente su trompa en el suelo y apuntó el fuselaje trasero hacia el techo donde milagrosamente todo el empenaje quedó ubicado entre dos cabreadas, sin sufrir ningún daño.

Para disimular tan tremendo descuido rápidamente había que volverlo a posición normal, y disimular en parte tanta negligencia. Para ello uno de mis compañeros comenzó a trepar, cual si fuera un mono, por el empinado fuselaje hasta llegar y tomarse de una de las cabreadas para que baje la cola, pero su peso no fue suficiente, por lo que otro comenzó a trepar hasta que sorpresivamente y en forma instantánea el avión volvió a la posición normal quedando el primero colgado balanceándose de la cabreada a varios metros de altura.

Menos mal que gracias a su juventud y fortaleza física consiguió encaramarse y esperar sentado en la cabreada hasta que después de pasado un largo tiempo conseguimos una soga y pudimos hacerlo bajar sano y salvo.

Afortunadamente el avión solo sufrió algunas abolladuras en la trompa que fueron solucionadas por los chapistas y el hecho aparte del susto y complicaciones fue tomado como un accidente de trabajo, y fue motivo de sucesivos relatos que siempre provocaban la gracia y el asombro de camaradas.

Mi segunda anécdota fue en la Escuela de Suboficiales donde además de mi especialidad de egreso me capacitaron para desarrollar actividades docentes hasta mi retiro, siendo con motivo de jubilarse el profesor titular, nombrado en su reemplazo en la asignatura "motores a reacción" debiendo además participar en el desarrollo de clases prácticas impartidas por instructores en el hangar, a fin de coordinar el desarrollo teórico con la actividad práctica. Pasado un tiempo me llamó la atención que un alumno, por diversas causas, no concurría a algunas de las clases prácticas y eso se manifestaba en su bajo rendimiento.

Por tal motivo le advertí que no iba a tolerar más sus inasistencias. Una mañana cuando el aspirante "Bedel" me entregó el parte de novedades figuraba ausente por estar citado por el sub director. Me pareció increíble dicho motivo así que me propuse verificar su veracidad.

Cuando estaba en camino observé que el mismo venía hacia el hangar. Al interrogarlo me manifestó que, ante una mala presentación, al ser requerido por el subdirector, éste le ordenó concurrir a su despacho día siguiente a fin de demostrarle que era capaz de hacerlo correctamente. Me dijo además que en el despacho el subdirector le hizo varias preguntas sobre motores, las que contestó sin problemas. Lo interrogué sobre cuáles fueron las preguntas y cuáles las respuestas. Me horrorizó y me preocupó porque todas las contestaciones eran absurdas y eso podría derivar en un concepto poco feliz hacia los docentes y un llamado de atención para quienes impartíamos la asignatura.

A los pocos días el subdirector me citó a su despacho para conocerme, advierto que el mismo era del escalafón general. Con mucha preocupación, me preparé para demostrar que el alumno por él entrevistado era uno de los que tenía más bajas calificaciones.

Al entrar al despacho me dijo que me había citado para informarme de la actuación de uno de mis alumnos ante unas preguntas que le efectuara, las que contestó rápidamente y sin titubeos, y con ello me demostró, aunque yo de motores no se nada, la muy buena capacitación del mismo, por eso lo felicito a usted y a sus colaboradores.

Parece mentira, pero uno de los alumnos que yo tenía en la mira por bajo rendimiento me hizo felicitar...

Anécdotas narradas por el
Suboficial Mayor retirado Elvio Ramon Debernardo

//

Transcurría el año 84 y me encontraba cursando el 1 año de la secundaria, jugaba al fútbol en Club Las Flores y trabajaba con mi padre en la colocación y pulido de pisos de parquet, yo soy el quinto de seis hermanos a pesar que mis padres estaban separados hace un par de años la relación familiar era armoniosa, un día mi madre me dijo que decidiera entre el fútbol estudiar o trabajar y un viernes por la tarde sentado frente a mi casa paso un Aspirante de III año que vivía en mi barrio a lo cual pregunte que estaba estudiando y donde y este me explico un poco de lo que era la Escuela de Suboficiales.

Al hablar con mi madre me dijo que ella los fines de semana veía a esos chicos de uniforme pasar por frente de su trabajo lo cual comencé averiguar cómo era el ingreso y me fui hasta la Escuela de Suboficiales y me dieron un montón de papeles para inscribirme!!!

Al llegar a mi casa la verdad no entendía nada, cuando se acercó mi tío y me pregunto que eran todos esos papeles y le comente que eran para ingresar la Fuerza Aérea pero no entendía el llenado de los formularios y este me dice que le pregunte a Don Miguel que era mi vecino de al lado de mi casa, al cual yo pensaba que era policía por su vestimenta y yo de niño le realizaba algunos mandados a su señora, al golpear la puerta me abre Doña Mary, muy contenta me pregunta que necesitaba y le comente y me dijo que su marido es Militar y de la Escuela de Suboficiales y gustosamente me oriento en todo lo necesario y me dijo que era muy duro ahí y que me la tenía que aguantar y sobre todo estudiar, le dije que yo estaba dispuesto a estudiar y quería probar porque me encantaba jugar a la guerra, así que lleno mis papeles y los iba a presentar en incorporación de alumnos.

Don Miguel era el Suboficial Auxiliar Agüero destinado en el casino de Oficiales ahí en el Instituto y a los días siguientes este me comunico que estaba matriculado para ingreso del año 1985 y me dijo que todo dependía de mi ahora lo cual le conteste!! Don Miguel espero no defraudarlo y Doña Mary me abrazo y me deseo lo mejor del mundo!!!

Después de tres duros años de estudio e instrucción los egrese en diciembre de 1987 y me fui destinado al Área Material Quilmes y en el año 1991 regrese a la Escuela de Suboficiales y ya instalado en Córdoba la familia Agüero ya no Vivian al lado de mi casa, estuve destinado en la Sección Perros de Guerra y en el año 95 pase al Grupo Aspirantes como Auxiliar de sala de Armas y subinstructor de primer año, transcurrieron más los años y me designan en el 2007 Encargado de la Primera Compañía de Aspirantes, ahí teníamos varios aspirantes que cumplían el rol de detalleros y había un Aspirante en particular de primer año que cuando estaba realizando tareas en el detall siempre me observaba y yo le preguntaba que necesita y este se ponía nervioso y respondía que nada!!!!

Los Aspirantes en el primer año recibían el uniforme en el mes de Mayo y en Junio juraban la bandera ya que el ciclo lectivo era de dos años, ese año al regresar del Operativo la Cruz fui seleccionado para un Curso de Instructor en CAECOPAZ en Campo de Mayo, debido a tal comisión no estuve presente en la entrega de uniforme.

Al regresar al Instituto ya en Junio nos disponíamos para las prácticas de jura de bandera que ese año se iba a realizar en la ciudad de Pilar de Rio II, este semejante acontecimiento participaban las Fuerzas Armadas y de Seguridad de la provincia de Córdoba, al llegar a dicha ciudad nos dirigíamos a un refrigerio dispuesto por la organización, en ese momento apareció Doña Mary y Don Miguel, ya retirado para esa época, yo cuando los vi llegar sentía que el pecho se me iba a explotar de la alegría!!! Yo estaba vestido con el Uniforme de Especial de Desfile el cual lleva el sable Sanmartiniano, y Doña Mary me abrazaba y lloraba de alegría y me decía el orgullo que sentía al verme después de tantos años así vestido, lo mismo Don Miguel como yo siempre le dije!!!

Fue un encuentro muy emotivo para mí, y les pregunto qué hacían por estos lados y me contestan que Vivian en la zona y venían a ver el desfile en el cual participaba un familiar para la jura de bandera, y yo le pre-

gunte donde estaba destinado el familiar y Don Miguel me dijo que su hijo entro a la Fuerza Aérea y yo sin darme cuenta pregunte si estaba en la Escuela de Aviación o estaba incorporado como soldado voluntario? En eso Doña Mary lo mira a su esposo y me contesta con mucha satisfacción!! Mi hijo es Aspirante de la ESFA y como si fuera una jugada del destino el hijo apareció justo a mi lado!!! Él era ese aspirante que yo tenía en el detall de mi compañía y por pedido expreso de su padre le dijo que no me molestara y no dijera quien era si no había una situación que lo amerite.

Yo lo abrase muy fuerte y le dije que gracias a los consejos y orientación de su padre yo era lo que era y que a partir de ese momento lo iba a guiar de la misma manera que su padre lo hizo conmigo, luego me fundí en un abrazo con Don Miguel y Doña Mary y con lágrimas en los ojos ellos me comentan que no me vieron en la entrega de uniforme porque yo me encontraba de comisión en Buenos Aires.

Bueno mi carrera siguió y aquel Aspirante es hoy un Cabo Principal de nuestra querida Fuerza Aérea, y yo cumplí con mi sueño y llegue a ser Encargado del Grupo Aspirantes de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea Argentina y de esta manera retribuí la confianza que me brindo mi querido vecino al cual siempre voy a estar eternamente agradecido "GRACIAS" Don Miguel Agüero muchas gracias SUBOFICIAL y aquel niño travieso que le hacía mandados a su esposa y que gracias al sacrificio y estudios llegue a ser un suboficial de la Fuerza Aérea.-

Córdoba, 17 de agosto de 2020

Autor: S.M. (R) Fernando A. LEDESMA

HISTORIAS PARA CONTAR

Creo que la virtud de un Cordobés, es haber nacido en Córdoba, Provincia que reúne un sinnúmero de virtudes, extremadamente culta, enormemente rebelde, Industrial, Agropecuaria, Ganadera, por ser una Región Mediterránea, ocupa el centro de geográfico de la República Argentina, el pupo de nuestra Patria, ella, desde la Colonia, era el paso obligado hacia el Perú, por sus caminos Reales la carretas viajaban de Potosí a Bs AS o viceversa, y nos quedaba la cultura de otras Provincias, pero no tuvo inconvenientes en construir sus propios espacios, grandes peñas, grandes músicos, y el tan mentado cuarteto, entre el Cuarteto y Córdoba, existe una conjunción de elementos que es imposible poder separarlos.

Sin ánimo de hablar de política, la década del 50 fue para Córdoba el despegue Industrial, especialmente una fábrica, nacida por el año 27, conocida como "La Fábrica de Aviones", ícono Industrial de Latinoamérica, se construían Aviones, sus motores, Lanchas, Tractores, Máquinas Viales, motos, autos, utilitarios, herramientas, paracaídas, una impresionante gama de productos que nos puso dentro de los 10 Países Industrializados del mundo. Ella fue la poseedora del primer avión a Reacción en Latinoamérica, el Pulqui II.

Para el Cordobés, era un honor ser empleado de "La Fábrica" y el que no lo era, trataba de serlo y dentro de este Espacio de trabajo, no faltó la Educación, que se hacía a través de la "Escuela de Aprendices", era el Norte de la Educación Industrial del País, adolescentes de toda la Provincia y de otras, convergían para formarse en sus aulas, tres cosas la hacían atractiva, la formación educativa, se cobraba un sueldo, es decir con 12 o 13 años ya se tenía aportes y al término del tercer año, quedarse como empleado.

En el año 1967, quien suscribe, terminaba su primario, proveniente de una Familia Humilde, mi Papá empleado de casa tía y mi Mamá portera, no reunían lo suficiente para ayudar a sus dos hijos, mi hermana y yo, a estudiar, por lo tanto mi madre, me inscribió en la "Escuela de Aprendi-

ces de la Fábrica de Aviones", ella estaba muy contenta, yo no recuerdo estar sobrecitado con esto, pero en su vista futurista, ella veía, estudio, sueldo y un futuro asegurado y lo principal, la Escuela me demandaba un hermoso tiempo que empezaba a las seis de la mañana y terminaba a las 20 hs, es decir, no me quedaba tiempo para perderlo.

Después de horas encerrado en un sinnúmero de maestras particulares, llegó el día de rendir, es cuando conocí el Arco, La Guardia, el Reloj y el caminito de tierra hasta la Escuela. Mi segunda vez que ingresé por esa entrada, fue cuando nos daban el resultado, un viejo para mí, después conocido como el Suboficial Mayor Riboldassi, leía el apellido de cada aspirantes al ingreso, y me nombro, mi madre saltaba de alegría, yo no tanto, pero sabía que era mi porvenir.

Aprendiz de primera año, el colectivo particular lo tomábamos en la Plaza España, justo donde hoy está un Centro Cultural, entrábamos a las 7, formábamos fila bajo las severas órdenes de Tercer año, y mi primer encuentro con Riboldassi, fue cuando formados, miré un avión que sobrevolaba y me ordenó seguirlo, si seguirlo, ¿Cómo se sigue un avión que está volando?, salí corriendo detrás de la Aeronave, que en segundos se perdió detrás de los árboles y yo me quedé sin el objeto de mi carrera, y seguro de que el piloto nunca se enteró que yo corría detrás de él. En segundo año, elegíamos especialidad, opte por máquinas y herramientas, Fresa, no sé quien dijo que era una especialidad del futuro, éramos dos por fresa y el Profesor, un aprendiz de tercer año, vivimos una original experiencia y aprendimos bastante.

En tercer año, un compañero y yo fuimos destinados a un Lugar donde se hacía de todo y también Fresa, lo principal eran los ensayos, recuerdo que había un cañón de aire comprimido con un caño de unos 10 metros, en el colocaban un pollo totalmente congelado que al dispararse daba contra un flexiglass, que quedaba todo reventado, lo mismo que el pollo, así medían si el flexiglass reunía las condiciones técnicas para la cabina del Pucará, en caso de que este choque con un pájaro.

En este lugar viví una experiencia única, trabajando en la fresa, mientras esta lo hacía automáticamente, yo descansaba mi físico sobre la bancada de la Fresa, en un momento, alguien me toca el hombro y veo que era un señor relativamente bajo, la manga del saco llena de rayas y con cara de pocos amigos, me recordó que en mi cómoda posición no era la forma de trabajar, estoy poniendo una forma elegante de hablar, que no existió en ese momento y cuando se fue, los veteranos del lugar me dijeron que era el Comodoro Ruíz, padre del Pucará.

El Paso siguiente, fue en un pabellón llamado 97, allí tuve que hacer en unas placas de aluminio, varios cavados paralelos, que eran para armar las cintas con municiones para los Pucará.

En tercer año, trabajábamos como operarios, nos entregaban los planos y retirábamos el material a utilizar y las herramientas, la única ayuda, era explicarle al encargado de la Fresa, un operario, cómo haríamos el trabajo, el nos corregía y después nosotros trabajábamos solos, imposible matar una pieza, el error no se aplacaba por ser alumnos, se suponía, que nuestro siguiente paso, era ingresar como operario el próximo año.

Al terminar los estudios, teníamos dos caminos, ingresar como operarios o ir a Ezeiza, para volver como Cabo, y como ocurrió siempre, algunos se quedaban y otros viajaban, esta fue mi decisión.

Ser Aprendiz te daba un cierto estatus entre tus amistades, estaban quienes habían ingresado, y los que lo había intentado, era la sangre joven que se moldeaba para formar parte de un gran proyecto Industrial y que a partir de la Revolución Libertadora, en 1955, se inicia un camino sistemático de paralización, por no decir destrucción, que duro hasta el mediados de la década del 70, con el cierre de IME, que decían que daba perdida, pero lo real, era que el mercado del rastrojero debía ser cubierto por Empresas Extranjeras.

La Escuela de Aprendices no se cerro, ni murió, fue asesinada, somos el primer País en el mundo que asesinó un proyecto educativo, en la Presidencia de Menen, dejó de incorporarse alumnos, quedaron dos generaciones de Aprendices, que cuando terminaron, La Escuela dejó de funcionar, una forma política de cometer terrible acto, y que nadie quedara con culpa, solo queda hasta hoy, la Escuela de Aprendices en la Escuela de Aviación.

Nuestra Fábrica, se fue alejando despacito del gran proyecto Industrial, para transformarse en tan solo un hermoso recuerdo, que vive en el Museo de la Industria y su alma va muriendo junto a los viejos empleados que aún reviven todas sus historias.

Esta revolución Industrial, se logró con la firmeza del dirigente, la mano creadora del constructor de ideas, los métodos y organizaciones para lograr los objetivos previstos y la fuerza del operario, elemento primordial para que este proyecto llegue a término y especialmente, la honestidad y el amor, que todos le pusieron desde el inicio y que, con el tiempo, la nuevas generaciones fueron perdiendo.

Autor: S.P. (R) Jorge D. BONFIL

LAS PUERTAS SE ABRIERON

Yo llevo sangre aeronáutica "por transfusión". Conocí siendo muy joven a un enamorado del vuelo, fui su compañera y con él compartí hijos, hogar y una vocación irremplazable.

Aprendí con él a amar a esas máquinas que desde el suelo me parecían tan pequeñas y cuando llegué a verlas de cerca, tocarlas y volar en ellas, me produjeron curiosidad, temor y admiración. Finalmente ocurrió el milagro de la transferencia; comencé a sentir lo mismo que aquél de quien heredé el amor por el vuelo, la pasión por llegar más alto, más cerca del cielo, donde él afirmaba sentirse más limpio, más puro, lejos de lo negativo y de lo oscuro que a veces encontraba en la tierra.

Lo acompañé en su sueño y admiré su vocación tan clara, expresada en palabras, emociones, anécdotas. Aprendí el nombre de cada maniobra acrobática, admiré su seguridad cuando lo vi frente a los comandos y me estalló el corazón cada vez que su vuelo rasante me anunciaba: ¡Estoy de vuelta! O cuando pintó mi nombre en el fuselaje del avión con el que atravesó por primera vez el océano. Orgullosa de haber acompañado en esa pasión a uno de los custodios del cielo de la Patria. Él había elegido "Halcón" como su nombre de vuelo y como tal, hizo realidad esa tutela. Viví también la angustia de muchas ausencias, la información de alguna emergencia y el dolor de su falta definitiva cuando la oscuridad, el silencio y los instrumentales paralizados plegaron sus alas y lo devoró el monte, irónicamente tan cerca de las luces titilantes que bordeaban la pista de aterrizaje.

Años más tarde, la Fuerza Aérea me hizo un lugar en la que fuera su casa, su Escuela; entonces amé el trabajo que me permitiría presenciar aterrizajes a toda hora, vuelos en formación, maniobras que me resultaban tan familiares...

Me sentí camarada de sus camaradas; compartí con ellos la angustia durante la gesta heroica que la Fuerza Aérea protagonizó en Malvinas, enfrentando a puro coraje a una de las fuerzas más poderosas del mundo.

Fui testigo de los aprestos, llegadas y partidas de sus hombres, lloré con ellos sus bajas y celebré la gallardía con la que soportaron la derrota; entonces el regreso dejó de lado las lágrimas para hacerle lugar al abrazo del reencuentro con su tierra, su Escuela, su casa y el testimonio de tanta valentía que nadie podrá olvidar.

Aquel día los recibimos con inmenso dolor pero con el orgullo de sentirnos parte de esa estirpe de valientes que rindieron culto al juramento que un día hicieron: Defender a la Patria hasta perder la vida. Viví también en la Institución momentos felices, hice grandes amigos, con ellos compartí no sólo aprendizaje y trabajo, sino celebraciones, brindis, bodas y nacimientos. Éramos una familia.

En la década de los 90 tuve la fortuna de participar, junto a un maravilloso grupo de trabajo, en la organización de las Primeras Jornadas de Puertas Abiertas de la Escuela de Aviación Militar. Muchas instituciones educativas de la ciudad solicitaban a menudo autorización para visitar la Escuela, los chicos querían ver de cerca a los aviones, las pistas de aterrizaje y fue entonces el puntapié inicial para decidimos a reunirlos en un solo día; y por qué no a todos quienes quisieran venir a conocernos? Establecimos contacto con los medios de comunicación, nuestros mensajeros, intermediarios con ese afuera que quería acercarse a "los hombres del aire". Imprimimos folletos, armamos carteles con la colaboración de muchos cordobeses entusiasmados con nuestra propuesta, agotamos resmas enviando notas, invitaciones y no quedó escuela sin visitar, ni empresa que quisiera quedar fuera de la propuesta. Se sucedían los llamados telefónicos, llovían consultas, palpábamos la expectativa que había despertado esta iniciativa y el entusiasmo iba creciendo.

Esta tarea que nos ocupó varios meses resultó una experiencia enriquecedora, ya que nuestro propósito era "abrir las puertas" que nos permitiría la integración con los diferentes ámbitos de la sociedad. Y vaya si lo conseguimos!

Logramos el apoyo y adhesión de todas las Bases Aéreas del país, felices al tener la oportunidad de mostrar a la sociedad lo que, puertas adentro, significaba esfuerzo, sacrificio y vocación, pero poco conocido por el afuera. Nuestras expectativas crecían, en medio de la ansiedad, trabajo y también temores. ¿Algo podría salir mal? ¡Por favor que no lloviera! Protagonizamos corridas, llamadas, entrevistas, consultas y compartíamos una impaciencia casi infantil, aguardando la apertura de esa experiencia inédita. El día esperado llegó y las puertas por fin, se abrieron.

Entonces, y por dos días consecutivos, ya que se repitió la invitación dada la importancia de la convocatoria, recibimos en las torres de entrada a chicos y grandes, familias, escuelas, instituciones y autoridades. Viví la misma alegría que comunicaban sus ojos, sus sonrisas mientras descubrían lugares y parques y eran atendidos con la misma satisfacción. Todo era apuro por llegar a los hangares, donde ya estaban los aviones por conocer, pilotos, mecánicos y trabajadores que colaboraban para recibirlos, atenderlos y satisfacer la curiosidad de cada uno. El entusiasmo y la emoción crecían con el sobrevuelo de los primeros aviones, en tanto en los alrededores de las pistas de aterrizaje, niños y grandes, familias enteras eran invitadas a subir a algunas de las grandes máquinas apostadas a tal fin en ese lugar. La mayoría, jamás había conocido por dentro a ninguna de ellas.

La alegría y el aplauso estallaron con la llegada de los extraordinarios Mirages, y los "A 4" que parecían detonar sobre nuestras cabezas y en giros y maniobras sorprendentes aparecían y desaparecían de nuestra vista. Casi nos rozaban y de pronto, los veíamos ascender al cielo como flechas disparadas por un arco misterioso y certero. A nosotros, la gente de la casa, nos conmovieron los pasajes de nuestro querido Pampa y su simpática "Niña bonita", maniobra con la que deleitó una y otra vez a un público asombrado y fascinado que aplaudía tanta maestría, tanta profesionalidad y casi excelencia desconocida por muchos hasta ese momento.

Nuestro familiar y cotidiano Mentor se lució también volando en formación en todo un despliegue de coordinación y belleza como escuadrilla acrobática.

Algarabía, asombro, curiosidad, conocimiento, tecnología, todo resultó inolvidable para aquel mundo de gente que disfrutó y agradeció la experiencia.

Siempre me llenó de orgullo y alegría mi participación en Las Primeras Jornadas de Puertas Abiertas de la Escuela de Aviación Militar. Un culto a aquella pasión inconclusa que me había tocado compartir en el pasado. Alguien en el cielo estaría brindando: su casa, su Escuela había abierto las puertas y, seguramente, allí nacerían sueños, ilusiones y nuevas vocaciones. Su pasión tenía futuro.

Los cielos de la Patria seguirían custodiados por el celeste y blanco y, tal como la canción lo expresa: "El ala es paño y el águila es bandera"

Autora: Liliana LORENZATTI

UNA PEQUEÑA HISTORIA

de un Cabo Primero que había planificado cosas por sobre sus posibilidades.

Corría el mes de enero del año 1966. Mi primer destino al egreso como Cabo, a los 21 años de edad, fue la V Brigada Aérea en Villa Reynolds, San Luis. Llegué allí en tren, alrededor del mediodía. En la misma estación tomé un taxi, que me llevó a la Base Aérea. El conductor era un Suboficial de la Base que en su tiempo libre manejaba su taxi.

En ese tiempo la Base tenía todavía algunos Avro Lincoln y Avro Lancaster y aviones Huanquero. El trabajo era el normal de toda unidad de combate. Muchos vuelos de entrenamiento, diurnos y nocturnos. Yo, como mecánico de avión, pasé, después de un curso intensivo por necesidad del servicio, a tripulante de aviones Huanquero.

Al poco tiempo, llegaron los primeros A-4B; se dieron de baja los Avro y se enviaron a la II Brigada Aérea, los Huanquero. Pasé a mantenimiento, donde un equipo de Lockheed Martin nos hizo desarmar y armar durante un mes los aviones para conocer cada detalle de las inspecciones de mantenimiento. Allí, en la V Brigada, pasé 5 años, luego de los cuales me salió el pase a la E.A.M. a donde llegué en setiembre de 1970.

Yo me había puesto de novio con Suzi, que ahora es mi esposa. En los 4 años de noviazgo, ella terminando el secundario y yo luchando para progresar, habíamos planeado casarnos para el año 1971.

Donde ir de luna de miel? En esa época estaba de moda Bariloche, y mi otra esperanza, que no lo conversaba tan a menudo para no crear falsas expectativas, era Río de Janeiro. Pero era otro país, y era una aventura distinta.

Me contacté en noviembre de 1970 con la oficina de LADE, que administraba también el servicio de STAM y el CAME, para los viajes al exterior y me dijeron que el día 23 de marzo de 1971, salía para Río un vuelo, así que como el cambio de moneda en esa época convenía, reservé dos plazas, con fecha de regreso unos 15 días después.

Yo, ya en la Escuela de Aviación y mi novia en Villa Mercedes, seguíamos planificando el casamiento. Ya había blanqueado los pasajes confirmados, así que fijamos fecha de casamiento para el 20 de marzo, a efectos de llegar a Bs.As. antes del vuelo.

Hicimos las invitaciones y mis suegros se portaron, porque hicieron una hermosa fiesta en un salón céntrico de Villa Mercedes, pero surgió un problema, motivo de esta historia.

En el mes de febrero, con todo listo, las invitaciones repartidas y todo contratado, voy hasta las oficinas de LADE, que estaban en la Avda Gral Paz, al lado del Jockey Club a confirmar los pasajes y allí surge el problema. Me informan que el CAME a Río salía el 17 de marzo. Lo que yo no sabía, era que a partir del 1 de enero había una programación distinta de los vuelos. Qué hacer? Cómo decirle a mi novia que se había adelantado el vuelo y nosotros nos casábamos tres días después.

Volver a pensar en Bariloche, Mar del Plata o donde? Eran unos días antes del casamiento, que me tocó hacer guardia en el puesto N.º 1 de la EAM. Salía de descanso de guardia y ya estaba de licencia por casamiento. Eran alrededor de las 18.00 hs cuando veo que aterriza un avión Douglas DC3. Al rato, sale por el puesto la tripulación para esperar un ómnibus que los llevara al centro.

¡Sorpresa!, era el DC3 de la V. Brigada que debía hacer recambio de materiales al día siguiente en la FMA. Allí salían todos conocidos y uno de ellos, el Comisario de Abordo, una persona muy amable con el grado de Suboficial Principal, me pregunta:

- "¿Que hacés aquí Rodríguez? Ya te hacíamos casado".

Allí se me ocurre contarle mi problema ocurrido con el CAME y le cuento que al otro día viajaba a V. Mercedes para casarme la semana siguiente.

- "¿Porqué no intentas con el CAME brasilero?", me dice.

Para mí, Cabo Primero, era todo novedad. Me interiorizó mientras esperaban el colectivo y me dio las instrucciones:

- "Andá a las oficinas en Bs. As. de parte mía y hablá con el S.M. Encargado (del que no recuerdo el nombre), que él te contacte con la Embajada de Brasil".

Renacieron nuevamente mis esperanzas, pero: ¿Cómo llegar a hacer ese trámite?

Llamé al turno del G. Aéreo y pregunté si había vuelo para Bs. As. La respuesta fue que a las 08:00 hs del día siguiente salía un Morane Saulnier para Aeroparque pero estaba completo. El piloto, copiloto y dos oficiales de la delegación de Marina eran los viajeros.

Yo, ya en la E.A.M. era tripulante de MS.760, así que bien podría intentarlo. Hablé con el Oficial de Servicio y le solicité autorización para dejar la guardia una hora antes para llegar hasta el G.Aéreo.

Me autorizó y esa noche estuve esperando que llegara lo antes posible el nuevo día. A las 7:30 me presenté en el G. Aéreo y hablé con el Jefe del Escuadrón. El vuelo estaba completo, pero debo haber tenido una desesperación muy manifiesta por lo que me autorizaron a volar en el lugar del copiloto. Partimos a las 08:00 hs y el piloto me comentó que él tenía que estar de vuelta alrededor de las 14:00 hs, pues impartía clases de vuelo a los alumnos por la tarde. Llegamos a Aeroparque, me bajé del avión y el piloto me dijo, que no me hiciera problemas por la carga de combustible, ni de trasladar el avión a la plataforma del frente. El haría ese trámite.

Me cambié de civil con ropa que llevaba en un bolso y me tomé un taxi hacia la calle Perú, donde estaban las oficinas de LADE. Al llegar allí, la persona que me atiende me dice que el Suboficial Encargado había ido a hacer un trámite y que no tenía hora de regreso. Qué hago ahora, pensé y convencí a la persona que me había atendido que me diera la dirección de la Embajada de Brasil. Tomé otro taxi y partí para esa dirección. Ya eran las 10:30 hs y yo quería estar de vuelta en Aeroparque antes de las 12:00 hs. Llegué a la Embajada y me hicieron pasar a la Agregaduría Aérea, que estaba en el 1° piso. El reloj marcaba las 11:15 hs. Me atiende el Auxiliar del Agregado, que llevaba en Bs. As. apenas 2 meses; tengo que contarle toda mi odisea y accede a comentarle al Agregado. Me dice que ellos tienen un vuelo el 25 de marzo, en un DC4 y que creía que había plaza.

A mí me comían un montón de sensaciones, mezcladas con nerviosismo y sobre todo por el horario. Cuando salió el Auxiliar, ya eran las 11:45 hs. y me da una tarjeta para llenar, que estaba en inglés y portugués y me dice que el agregado me concede una plaza, y que le agradezca cuando me haga pasar. Con inmensa dificultad lleno las tarjetas de embarque mía y de mi futura esposa y espero para entregárselas al Agregado junto al agradecimiento. Me dijo que era obsequio de casamiento y esperaba disfrutara mi viaje y de su país; y salí de la Embajada. Ya eran las 12:15 hs. Tomé un taxi con la desesperación del horario. Llegué al Aeroparque a las 12:40 hs, pasé por la guardia de la zona del frente de la plataforma y comencé a correr en dirección al Morane que estaba estacionado allí.

Veía al piloto que caminaba alrededor del avión y los dos oficiales de marina, listos y atados en los asientos traseros. Yo venía de civil, con el bolso con la ropa aeronáutica.

Cuando me vio el piloto me hizo señas de que apurara, haciendo señas de la hora. Subió al avión y comenzó a atarse con los cinturones de seguridad. Pero yo venía de civil; pensé en cambiarme en el cuartel de bomberos que estaba al frente pero como a 100 metros. Un Douglas DC3 con bandera de Uruguay, estaba a unos 20 mts del Morane con las puertas abiertas. Me asomo y veo a la tripulación sentada en el piso, conversando. Le pido si me permiten cambiarme allí y me autorizan. Creo que fue uno de los alistamientos más rápidos que hice en mi vida. Luego subí al Morane, me até y salimos para la EAM.

Pedí las disculpas al piloto, pero con buen criterio me dijo:
- "Lo que consiguió, vale mucho más que esta espera".

Por supuesto, pasamos la luna de miel en Río de Janeiro. Como corolario de esta historia, el próximo 20 de marzo, cumplimos ya 50 años de casados.

Autor: S.M. (R) FRANCISCO ROSARIO DEL CARMEN RODRIGUEZ

**De manera literal, cada historia o anécdota, fué así escrita por el autor o autora del relato.*

CONCURSO CONTANOS TU HISTORIA O ANÉCDOTA
EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

RECUERDOS DE 1982

CECCONELLO
CARRANZA
MONTROYA



CHOCOLATES Y BANDERA

Setiembre de 2020.

El 21 de mayo de 1982 la lancha Guarda Costa "Rio Iguazú", perteneciente a la Prefectura Naval Argentina, navegaba por el seno de Choiseul Isla Soledad - Malvinas, rumbo al muelle de Pradera del Ganso asiento de la Base Aérea Militar CÓNDROR lugar de operaciones de escuadrillas de aviones Pucará. La bruma matinal comenzaba a desvanecerse, en algo menos de una hora la nave con su preciada carga llegaría a destino. Dos aviones enemigos hicieron una pasada a muy baja altura sobre la embarcación, ejecutando un reconocimiento visual.

Continuaron la marcha, pero, más adelante dieron la vuelta y comenzaron el ataque. Con los motores funcionando a pleno se dirigen velozmente hacia la orilla; un violento impacto contra el fondo de la lancha detuvo su movimiento y quedó inclinada a estribor con su proa a escasa distancia de la costa. El combate había durado unos diez minutos.

Este relato fue seguido con mucha atención e impotencia en el Puesto Comando y Servicio de Comunicaciones de la BAM CÓNDROR, mi lugar de asiento y tareas. El POA (Puesto de Observador Adelantado) "MIKE 7" pudo, desde su asentamiento observar todo lo acaecido y lo informó prestamente por radio, sin omitir detalles.

Inmediatamente se procedió a organizar un rescate de heridos y recuperación de la carga. Se dio la orden al escuadrón Helicópteros y personal voluntario de Fuerza Aérea y Ejército comenzaron a alistarse para llevar adelante la misión.

Pasada la tensión del momento dejé el puesto de operador de radio, me recliné en un rincón de la habitación para recomponer mis emociones y recuperar energía; había quedado exhausto e impotente, no quería pensar en la suerte de esos camaradas de armas. Recordé que el día anterior había recibido correspondencia del continente, algo inusual, con cartas de amigos, parientes y la más importante de mi señora.

No había podido leerlas, el trabajo constante y los permanentes asedios de nuestro enemigo no nos daban tregua. Con mucho nerviosismo y expectativas procedí a abrir la tan ansiada carta; quería saber cómo mi señora estaba manejando la situación en el hogar y que era de sus vidas, ante tan inédita situación. Si bien había podido enviar, por contacto radial, y la colaboración de la red de Radioaficionados del continente que me encontraba bien, no tenía noticias de ellos.

Se llenaron mis ojos de lágrimas y las manos temblaban de ansiedad, no me permitían leer. Respire profundo, cerré los ojos y busque en mi mente los mejores momentos junto a ellos; una vez repuesto comencé la lectura. Detallaba como transcurrían sus días y como nuestras hijas, Andrea, 5 años, y Claudia, 3 años, preguntaban permanentemente cuando estaría nuevamente junto a ellas.

Gladys, mi señora, les contaba que estaba cumpliendo tareas de la Fuerza Aérea en un lugar de nuestra Patria, muy al sur, en unas islas, que nos habían arrebatado unos extranjeros a los que no les pertenecían. Eso las tranquilizaba, sin entender mucho, y continuaban jugando normalmente. Les propuso escribir una carta y que ella pondría lo que querían decirme o pedirme.

Andrea, muy afectada por sumarse a la experiencia de comenzar el colegio y por mi partida, pedía que cuando volviera le llevara unos chocolates, quería pasar el trago amargo, mientras Claudia solicitaba una Bandera Argentina, .."pom..popom..!!! ... pom..popom..!!!" terminando el pedido con ese canto inocente de la niñez. Dudó mi señora en poner tan insólito pedido, pero lo transcribió tal cual.

Tamaño sorpresa la mía, sentí una gran tranquilidad por cómo ella estaba manejando la situación en nuestro hogar, ante tan escasa información, sola y con semejante clima social que se vivía en el continente, el cual intuía, porque no teníamos tiempo de averiguar. Su fortaleza me incentivaba a seguir adelante y no decaer.

Quería decirle cuánto me ayudaban esas pocas pinceladas de lo que estaba haciendo y detallarle lo importante que era para un soldado saber que su familia hacía un esfuerzo tremendo para sobrellevar semejante situación e incertidumbre con entereza y esperanza.

Desde mi llegada a Puerto Argentino, entablé una buena relación personal con el Alférez Favre (Artillero), soltero y muy joven, algo inusual porque yo era Cabo Principal con algunos años en la fuerza. Siempre resaltaba que debía cuidarme para volver, porque tenía toda una familia que dependía de mí y estaba esperando. En cambio, él quería hacer algo para que sus padres se sintieran orgullosos; ahí radicaba la diferencia y el estado de incertidumbre. Hablábamos mucho y nos ayudábamos mutuamente.

Mientras leía, el equipo de rescate volvía del salvataje de sobrevivientes y pertenencias de la lancha guarda costa "Rio Iguazú" y entre ellos el Alférez, que había ido voluntario.

Me sorprendió con la carta en la mano y llorando, sin mediar palabra, sacudió con una fuerte palmada mi espalda instándome a dejar de hacerlo, a lo que yo sólo atiné a mostrar el pedido de mis hijas. Salió inmediatamente del puesto y después de unos minutos regresó. Había buscado entre los pertrechos rescatados una bandera y se disponía a entregármela para que cumpliera el pedido sagrado, no sin antes firmarla: "Del Tío Hugo", decía...y posteriormente me espetó "de los dulces te encargas vos".

Cuando fui capturado por el Grupo de Paracaidista Nro2 del ejército Ingles, sólo nos permitieron llevar la bolsa de dormir y un bolso con efectos personales; cualquier otro elemento sería confiscado. Yo tenía un pequeño bolso, al cual le levante el fondo de cartón, donde coloqué la bandera y los chocolates. Quería cumplir con la promesa y pensé o creí poder enfrentar el camino que iba a emprender. Nunca imaginé, ni me preparé para ser Prisionero de Guerra; una gran incertidumbre de saber qué podía pasarme.

El bulto en el fondo era muy llamativo, pero igual seguí adelante con la esperanza de que podría cumplir con mis hijas, para mí era como una orden sagrada. Deseaba verles las caras de alegría. Pasé por innumerables requisas e interrogatorios. Aparte de sacarme toda la ropa, me hacían dar vuelta el bolso, para que cayera el contenido; milagrosamente nunca ningún soldado ingles se fijó si quedaba algo adentro.

De regreso al continente vía Uruguay, gracias a la intervención de la Cruz Roja Internacional y luego de un largo recorrido, llegue a la paz de mi hogar a reencontrarme con la familia.

Hice la entrega de tan preciada carga. Misión cumplida con la Patria y la más sublime de todas; el pedido de mis hijas. Los chocolates se comieron, pero la bandera fue exhibida en el Museo Nacional de Malvinas de Oliva Provincia de CÓRDOBA. Actualmente es conservada por Claudia, su tesoro máspreciado.

Autor: Prof. VGM. Ernesto Ricardo Ceconello - Suboficial Auxiliar (R)

Bibliografía: Pradera del Ganso (Goose Green) "Una Batalla de la Guerra de Malvinas"
1° Edición Marzo 2006 - Autor: Oscar A. Teves - Imprenta Feller - pags.156/159.-

**De manera literal, cada historia o anécdota, fué así escrita por el autor o autora del relato.*



Reencuentro con mi familia en Aeropuerto, Córdoba Junio 1982



Presentación en el Museo Nacional de Malvinas -Oliva-Córdoba

LOS UNIFORMES DE UN HEROE

En el años 2002 integraba la comisión de festejo de las bodas de plata de mi promoción, la denominamos después de la guerra de Malvinas PROMOCION 53 "HEROES DE MALVINAS" PERALTA, MONTAÑO, BRASICH, los tres apellidos que nos identifican son los de nuestros compañeros caídos el día 01 de mayo tras un ataque con aviones Sea Harriers a la Base Aérea Militar Cóndor desde donde operaban Nuestros Pucara. Con ellos compartimos en los años de Aspirante cosas que aun hoy tras el paso de los años no se pueden olvidar....., tal vez la vivencias compartidas, el haber pasado momentos donde en la preparación de un militar se lo lleva a límite de sus fuerzas....., los privados de salida de franco, las juntadas en vacaciones etc, hacen que los lazos de unión de una promoción sean muy fuertes y para toda la vida.....

Hoy en particular voy contar la historia de los Uniformes de un Héroe "Cabo Principal (PM) Andrés Luis Brasich". En nuestra época de Aspirante era un muchacho de 16 años muy jovial, excelente como compañero y amigo. Por misterios de la vida a vaya uno a saber por qué nos encontramos en una misma aula de estudio con la misma especialidad MECANICO DE ARMAMENTO, allí nos empezamos a conocer, a hablar de nuestro futuro, proyectos, familia; por su parecido con aquel muñeco que hablaba, creado por Manuel García Ferré "El Dragoncito Chipy" de ojos azules y cachetes prominentes, de sobrenombre le pusimos Chipy, cosa que a el se notaba que le gustaba....., pasamos los dos años de preparación y un 15 de diciembre de 1978 egresamos con el grado de Cabo, a los días nos dieron nuestros destinos dentro de la FAA, Otro misterio de Dios...a el Reconquista y a mí a Tandil.....

Después del egreso nos vimos una sola vez mas...en vacaciones, posterior a este encuentro me escribió una carta que la envió en un Pucara que llego a Tandil....allí me cargaba porque yo estaba noviendo con mi actual esposa que era la hermana de otro a Mecánico de Armamento, me contaba también que estaba de novio y muy enamorado de una señorita que se llamaba Liliana....; y no lo vi nunca más.....

En el año 1982, después del operativo Rosario donde recuperamos lo que nos pertenece, todos los Sistemas de Armas de la FAA fueron desplegados, los Pucara por su versatilidad fueron a Malvinas...dentro del person-

al Técnico se encontraba Andrés...yo que estaba en el Sistema Dagger MV fuimos desplegados a San Julián junto con otros compañeros, donde una tarde de aquel glorioso 1 de mayo día del bautismo de fuego de la FAA, escuchando Radio colonia dieron la nómina de los caídos , entre ellos Andrés Brasich, José Luis Peralta y Hugo Montaña nuestros compañeros de Promoción.....; no lo podíamos creer teníamos una sensación que no estaba pasando ¡lo que sí había pasado!!!..... Aquella Tarde fue muy triste para nosotros los de la 53 desplegados en San Julián, lloramos.... nos acordábamos de cosas de ellos- por Ejemplo a Andrés los Aspirantes de Curso superior le hacían poner una sábana sobre la cabeza cual fantasma y lo hacían correr por la compañía cantando una canción de moda cuyo estribillo era "ahí viene el fantasma que miedo que miedo" ...reíamos y volvíamos a llorar.....

Al comenzar les conté que integraba la comisión de Bodas de Plata de nuestra Promoción, ya habían pasado 20 años de aquel conflicto, y entre los preparativos teníamos que invitar a los familiares de los caídos de la Promoción, tuve el honor de tener que invitar a la mama de Andrés Doña Elsa Duval de Brasich, coordinamos nuestra visita telefónicamente para un día determinado, yo no la había vuelto a ver de aquellas épocas de Aspirantes....; llego el día tan esperado de ir a verla e invitarla, fuimos una tarde con otro Mecánico de Armamentoen el viaje pensábamos como seria la charla, si se acordaría de nosotros y tantas cosas más.... Ellos tenían un restaurante que se llamaba Chiquitín en Villa Allende(hoy pienso que el nombre se debía en honor a Andrés), nos recibió Don Brasich papa de Andrés un hombre muy amable que nos dijo que le hacía mal recordar aquellos momentos y que lo disculpáramos que él no estaría en la reunión , de pronto aparece Doña Elsa, una señora de pelo gris ojos azules muy parecida a Andrés, nosotros con los ojos llenos de lágrimas, ella con una aptitud firme y sin emocionarse nos dijo que ya no le quedaban lágrimas de tanto que lo había llorado, nos dio un beso y nos invitó a pasar, trajo la pava y mientras tomábamos mate le comentamos lo de las bodas de plata de la Promoción y que nos gustaría que estuviese con nosotros recordando Andrés..., antes de contestarnos nos contó que había viajado a Malvinas con una placa de bronce con

el nombre de su hijo y la Cruz Roja que no había aceptado que quedara en su tumba en Malvinas y la trajo de regreso consigo, nos comentó también que aún conservaba los Uniformes de Andrés y que le gustaría que quedaran en un lugar donde fueran honrados; yo le comente que podrían permacer en la Sala Histórica de la Escuela de Suboficiales que se encontraba en el Casino de Aspirantes, para que ellos al Jurar nuestra Bandera hasta perder la vida vieran que ese juramento no es en vano..... , nos pusimos de acuerdo y me entrego un recuerdo muy valioso que tenía , los uniformes de Andrés... "CUIDELOS CARRANZA ME DIJO" en ellos estaban representados su vocación, su entrega, su amor a la Patria y sobre todo la firme convicción de entregar la propia vida por su país y sus habitantes.....

Ya con los uniformes en nuestro poder los acondicionamos y los entregamos a la ESFA para los preparativos del evento; llego el día de la Ceremonia de bodas de plata donde también pusimos en las calle de la Escuela los nombres de nuestros tres Héroes. De allí nos dirigimos a la Sala historia donde juntos con La mama y hermanos de Andrés descubrimos el mueble vidriado donde quedaron en custodia de la ESFA la Placa de Bronce, el Uniforme de Servicio azul pizarra y la Chaquetilla del uniforme Social de verano de uno de nuestros héroes, sirviendo de guía a los Aspirantes futuros Suboficiales de nuestra querida Fuerza Aérea Argentina.

El Cabo Principal PM Andrés Luis Brasich descansa en nuestras Islas Malvinas, su Papa y mama ya han fallecido, su novia ya con 50 y tantos lo recuerda con el amor de siempre, días atrás tuve una conversación por Chat y me conto que el día 29 de abril del 82 Andrés le escribió una carta ella decía: " llore cada vez que la leía, más cuando las recibí él ya había fallecido, el Cartero me conocía y cuando vino a entregarlas, sin saber su contenido, se le llenaron sus ojos de lágrimas"

Hoy los Uniforme de un Héroe Nacional están expuestos en la Sala de Malvinas que se creó en la Escuela De Suboficiales de la Fuerza Aérea, donde quedaran en custodia para las próximas generaciones.

Autor: S.M. (R) VGM SERGIO JUSTO CARRANZA



RECUERDOS CON EL MONO

Esto ocurrió, en febrero de 1982, en la Escuela de Aviación Militar. Soy designado para realizar una comisión a FANAAZUL (fábrica de bombas de la Armada). Junto con mi compañero Emilio Elsy S.M. Gutiérrez Héctor desde la EAM. Seccional Polvorines, donde cargamos las bombas en camión con acoplado MB 1114, fueron alrededor de 30.000 kg, luego de un día Intenso de trabajo para cargar todas las bombas ya que estaban en distintos envases, cajas y estructuras de madera, fueron acomodados en el MB 1114/MOD 1978 patente C872300 y acoplado AA-2370. "Al otro día partimos rumbo a Azul, provincia de Buenos Aires, con esta carga pesada y con los peligros que eso conlleva, íbamos a una velocidad no mayor a 70 km por hora para recorrer 860 km aproximadamente Nos llevó un tiempo considerable, unas 12 horas, haciendo algunas paradas en lugares como Policía o Gendarmería ya que nuestra carga era peligrosa. Después de recorrer mucho camino debido a la cantidad de rutas que hay en el centro de la provincia de Buenos Aires, en algún momento nos perdimos en la ruta ya que teníamos un mapa, pero el navegante le erró al camino. Tuvimos que volver a hacer un giro completo en plena ruta y por fin llegamos a destino. Al llegar a la fábrica tuvimos que entregar el camión al personal de FANAAZUL y ellos hacían las descargas de las bombas. Luego de varias horas de espera, regresamos felices de haber cumplido con la misión encomendada.

El viaje de vuelta fue normal, ya que con la compañía del Mono Els toda comisión se hace placentera. Pasaron 2 o 3 días y vuelvo a realizar la misma comisión a Azul, con otros compañeros, todo tranquilo y regresamos sin novedad. Esto sucedió sin saberlo en febrero de 1982 preparando para la guerra de Malvinas, espero que algunas de estas bombas hayan servido para nuestros hombres de la FFAA que meses después defendieron las islas del enemigo inglés: Fue un granito de arena para esta guerra, mi compañero el Mono y SM Gutiérrez Héctor fueron designados para las Malvinas, y regresaron como dos héroes, y dejaron lo que había que dejar en la isla, porque los conozco y se dé su compromiso con la Fuerza Aérea Argentina. ¡¡¡ MISIÓN CUMPLIDA!!! ¡¡¡ VIVA LA PATRIA!!!

Autor: Eduardo Eulogio Montoya DNI 13821081 F.Nac: 30-03-1960

CONCURSO CONTANOS TU HISTORIA O ANÉCDOTA
EN LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

ANHELOS Y EXPERIENCIAS

CORREA
BAZAN
ROMERO



PEDALEANDO HACIA EL FOKKER CAÍDO EN 1995.

Una persona se nutre en la vida de muchas cosas no materiales, una de ellas son los sueños, que depende de uno y las circunstancias es tratar de cumplirlo o por lo menos intentarlo.

Ha nivel laboral el sueño como aspirante o cadete es tratar de llegar al máximo grado en su carrera, el mío era llegar al grado de Suboficial Mayor retirándome en el año 2017 con los años completos de servicio, dejando como legado un lazo de amistad muy grande y de hermandad con mis compañeros de la Promoción "L", egresados en el 1984 ESFAC. En el transcurso de toda mi carrera he pasado situaciones de muchas alegrías y satisfacciones ; también de muchas tristezas y angustias. Una de esas situaciones de angustia y tristeza es haber perdido compañeros de promoción y de trabajos. En especial quiero hacer mención a uno que fue el que me llevo a tener otro sueño. En noviembre del año 1995, se accidenta un avión de nuestra Fuerza Aerea, el Fokker F 27 TC 72 con asiento en la IX Brigada Aerea de Comodoro Rivadavia. El accidente ocurrió en cercanía del Cerro Champaqui y cerro Linderos, en Quebrada La Irma, Provincia de Córdoba. Donde fallecieron 52 integrantes de la familia aeronáutica, Oficiales Suboficiales y familiares directos de estos, tanto de la IX Brig Ae. de Comodoro Rivadavia y X Brig Ae de Rio Gallegos, este ultimo donde yo esta prestando servicio en ese momento . Dentro de los Suboficiales se encontraba el Sub Aux. (S.A. post motern) Antonio Benjasmin TRIGO de especialidad Mecanico de Aeronave y en ese momento Mecanico de ese avión y también integrante de la promocion "L". Con Benji como yo le decía, teníamos una relación de amistad y compañerismo, ya que estábamos destinados en lugares cercanos y nos veíamos en las comisiones, y con mucha frecuencia teníamos charlas telefónicas. En una comisión Bengi me había gestionado para volar en los tan codiciosos IA 58 Pucara, situación que le agradecía en todo momento.

Desde el momento del accidente se había tratado muchas veces de ir al lugar del accidente alguien de la promocion, pero quien lo pudo concretar dos veces en vehículo y treiking hasta el lugar del avión accidentado fue el S.M. © Estanislao Faustino Terracuol. También de la Promocion "L" su compañero de trabajo de la IX B.A. , Amigo personal.

Quedaba pendiente por parte de la promoción dejar un reconocimiento para ese ser que en vida fue excelente persona , padre, esposo, buen militar, ejemplo de Suboficial y muy buen compañero de trabajo ,con una simplicidad casi única.

Desde hace tiempo, me dedico al cicloturismo de aventura, recorriendo grandes extensiones de nuestra Argentina y CUMPLIENDO SUEÑOS, a principio de este año 2017 pude concretar uno que era el Cruces de los Andes y llegar hasta el Pacifico cruzando Chile, y hace mucho tiempo me daba vuelta en la cabeza uno que era reconocer a mi amigo y compañero de promoción Antonio Benjasmin TRIGO. Y lo quería realizar de una forma muy atípica, y lo quería hacer con lo que mas me apasiona que es EL CICLISMO. Era un sueño y había que por lo menos intentarlo. Sabia que no iba a ser fácil pero tampoco imposible. Fue el año pasado cuando lo comente en una reunión de la Promocion, la idea de llevar una Placa recordatoria de la promoción hasta donde estaba el avión accidentado y que lo quería hacer en bicicleta y para Semana Santa de este año , ya que la fecha es emotiva y también los días libres me permitían viajar de Bs AS hasta Cordoba y hacer la travesia , desde el primer momento tuve toda la aprobación, consecuentemente con los conceptos que estaba loco, que no sabia en que me metia y demás cosas, lo cual me dio mas fuerza para cumplir el sueño, o por lo menos intentarlo. Empece 4 meses antes con entrenamientos en gimnasio y practicar subidas en lugares de montañas. Al mismo tiempo empecé a dar a conocer mi inquietud, con mis amigos ciclistas para tener uno o varios acompañantes de esta aventura. Muchos quedaron en el camino, por razones de tiempo , económico y muchos por el esfuerzo físico que llevaría esa propuesta. Quedando como mi acompañante, compañero de ruta y amigo Fernando , (el colo), con el vamos haciendo un sin numero de kilómetros recorridos por todo el país, incluso hicimos el cruce de los Andes, nos conocemos mucho en el pedaleo y las limitaciones de uno y otro. Cuando le comente la causa, no tuvo ningún inconveniente en acompañarme y la sintió como su propia causa ya que se emociono por la situación del accidente y ver la hermandad que seguía entre los compañeros de promoción, que no es usual en estos tiempos. Con el seguí haciendo entrenamientos de

esfuerzo en bicicleta con alforjas llenas de botellas de agua para simular peso en subidas y fortalecer las piernas.

El sueño estaba en marcha y los preparativos iban acorde a lo organizado. Como era Semana Santa y yo tengo mi madre y mis hijas en Córdoba capital, les consulte si me querían acompañar ya que serían un buen aliciente para hacer todo en forma correcta y volver sin problemas.

La promoción se lanzó en una colecta para ayudar a los gastos, que muy bien vinieron y ya había mandado hacer la Placa de la Promo. Alquilamos unas cabañas en Yacanto de Calamuchita desde el miércoles 12 de abril nos alojamos con mi familia, el colo y juntamente mi compañero de promoción SM Lopez Walter (Tato) también Silvina y su hijo menor, es la señora de un camada SM Rodriguez Jorge fallecido y muy amigo en su tiempo de Benji.

Estando en el lugar el día jueves con el colo salimos hacer un reconocimiento de zona y entrenar un poco las subidas, ya que los comentarios era que es una zona muy hostil para la bicicleta, lo cual lo comprobamos, pero ya estábamos con todo en marcha y quedaba horas para el día elegido. Al anochecer preparamos las bici con las alforjas con ropa, bolsa de dormir, aislante, comida y líquidos. Y los corazones llenos de ansiedad e incertidumbre.

El día viernes a las 6 de la mañana nos levantamos y después de un desayuno familiar a las 7 salimos y durante los primeros kilómetros se hicieron rápido por la ansiedad, que debimos controlar ya que eran más de 30 km de subida donde pasaríamos de 1100 msnm hasta los 2800 msnm. La subidas eran eternas y el calor del esfuerzo empezó hacerse sentir. Cada 5 km aproximadamente parábamos para alimentarnos e hidratarnos y contemplar el paisaje Cordobés, desde lo alto sacando algunas fotos. Cuando faltaban 3 km para el parador 3 Arboles donde pasaríamos la noche, la niebla se hizo presente y el cansancio ya era dominante. Al llegar nos alimentamos y descansamos para el otro día estar en mediana condiciones para llegar hasta el avión. Durante la tardecita se largó a llover y parte de la noche, lo cual si seguía nos iba a imposibilitar llegar ya que no hay caminos marcados era todo a campo traviesa, más difícil con la bicicleta. La temperatura había bajado hasta los 5 bajo cero y se sentía.

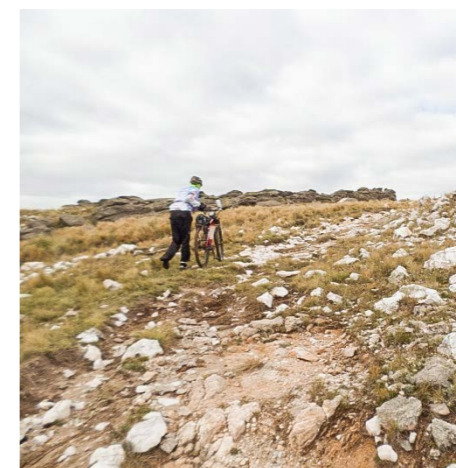
A las 5 de la mañana nos levantamos al ver que no llovía pero la niebla era espesa y analizando la situación decidimos salir hacia el avión, tomamos un desayuno supulento y partimos, nos llevo 1.30 hasta la Bifurcación, desvío que a la derecha va hacia el cerro Champaqui y a la izquierda nos llevaría hasta el sueño. Teníamos 22 km aprox. entre ida y vuelta. La pedaleada eran cortas por lo agreste del camino y también como consecuencia de la lluvia, se nos hacía difícil seguir en ella. Alternábamos pedaleadas cortas, treiking con bici al lado y muchos momentos con bici al hombro, lo cual se sentía el cansancio cada vez más. El día estaba muy lindo, frío al comienzo pero después agradable, la belleza del lugar y el paisaje virgen era profundo. Al faltar aproximadamente 3 km. Dejamos las bici entre unas piedras porque era imposible seguir acarreándolas. Sacamos alimento abrigo y la Placa, siguiendo a pie con guía de un gps. Al faltar unos 400 divisamos una cruz sobre el cerro que era la guía para llegar al avión, esos últimos metros eran interminables, al llegar vimos una gran quebrada. La bajada era muy pronunciada, empezamos a buscar los restos y al mismo tiempo vimos que la densa niebla se estaba haciendo presente nuevamente. Al encontrar el monolito con la placas y las cruces me invadió una situación primero de alegría porque sabía que el sueño estaba cumplido, al mismo tiempo de mucha decongoja, tristeza y desolación. Allí, habían quedado mi compañero de promo y amigo Benjasmin, mis compañeros de trabajo y vecinos de Río Gallegos con sus familias y muchos camaradas de la Fuerza Aérea. Recorrimos unos minutos el lugar en total silencio y respeto donde abundaba la paz y la serenidad. Seguía la niebla haciéndose más espesa así que nos apuramos a pegar la Placa recordatoria, mientras resaba y pedía por el eterno descanso de todos los que allí quedaron. Decidimos volver rápidamente, ya que estábamos 2 horas abajo del tiempo calculado, con la mala suerte que la batería del GPS se había agotado por el frío, volviendo y no poder ver más de 50 mts por la niebla, nos dimos cuenta que el camino no era el correcto, nos tomamos un tiempo para calentar la batería en el cuerpo y cuando funcionó por unos minutos, pudimos encaminarnos nuevamente, el camino seguía difícil por el clima, niebla y por momento algunas lloviznas, llegamos nuevamente

al lugar a buscar la bici, y los descansos eran cada vez mas seguidos, el agotamiento físico estaba presente, ya estábamos con nada de comida y racionando el agua que era escasa. Varias veces equivocamos el camino y esto nos esta retrasando. El horario de regreso calculabamos para las 14 hs. , si no regresábamos para las 18 hs, la gente de los paradores, iban a empezar la búsqueda, asi habíamos coordinado. El camino se hacia mas difícil, y de pronto vimos las antenas de alta tensión, lo cual indicaba que estabamos cerca de la Bifurcacion, al llegar pasada las 17.30 hs informamos a personal de Medio ambiente que den la novedad al parador que íbamos en camino. La bajada hasta el parador 3 Arboles se hizo muy rapido y con mucha niebla, al llegar tomamos un buen café con leche y pan casero , recobramos fuerza para hacer la gran bajada de 30 km hasta Yacanto de Calamuchita donde nos estaban esperando. La bajada era intensa, a mucha velocidad, con niebla el mayor parte del camino. Al llegar a la Cabañas, nos recibieron con mucha alegría, entusiasmo y satisfacción por haber cumplido un sueño mas. Nos recibieron con un rico asado echo por mi camada Tato Lopez y unas buenas cervezas. Me sentí muy satisfecho por haber cumplido un sueño mas, a base de sacrificio y convicción, y también por haber echo presente a la promoción "L" en ese lugar sagrado.

Quiero agradecer a mi amigo Fernando que me acompañó en este sueño y no dudo nunca en que si cumpliríamos la travesia y aventura que nos emprendimos. A mi Madre Marta e hijas Victoria y Avril, por acompañarme y ser mi referente para volver. A mis compañeros de promo Tato Lopez y Grillo Altamirano, a Silvina y su hijo, todos ellos esperándonos en las cabañas.

Y a mis compañeros de Promoción "L" año 1984 ESFAC, por estar presente en todo momento con esta iniciativa y el apoyo y aliento constante.

Suboficial Mayor (R) Guillermo Mario CORREA - Mec. Aer 200358



GUILLERMO MARIO CORREA



¿OBJETO VOLADOR NO IDENTIFICADO, EN EL CIELO DE LA ESFA?

Cuando uno es muy joven vive experiencias que quedan en el olvido, hasta que pasados los años y por una cuestión natural del ser humano, comenzamos a recordar hasta el nombre de la maestra de primer grado; pero curiosamente nos olvidamos dónde dejamos, hace unos instantes, las llaves de nuestro automóvil.

Esa inexperiencia, desinformación, hicieron poco relevantes situaciones que hoy después de muchos años, comienzan a pasar por los pensamientos tranquilos aplomados, actuales y los sometemos a juicio crítico llenándonos de preguntas ¿Qué fue realmente lo que sucedió, en ese acontecimiento que se me viene a la memoria?...

...Cumpliendo con mi actividad en el viejo Escuadrón Sanidad de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea, edificio que el destino quiso, como digo, se lo llevó el agua de las cloacas del Lavadero Mecánico cuando se despertaron los malditos mallines tragándose de a poco, acorralándonos a la decena de personas que allí trabajábamos, obligándonos a transformar lo poco habitable, en lugares comunes; que según el horario eran Sala de Encuentro, Detall o habitación del Enfermero de Turno.

Allí, casualmente en un turno más de los habituales semanales; en la tranquilidad del atardecer, con el sol ocultándose, me dispuse en un improvisado escritorio a dejar anotadas las novedades relevantes del turno, frente a una de las dos grandes ventanas, observé hacia el oeste una luz brillante en el cielo, de un tamaño que superaba al de las primeras estrellas que comenzaban a aparecer con la puesta del sol, se ubicaba apenas por encima de la arboleda detrás del Casino de Oficiales; causándome curiosidad y sin dejar de observarlo, me comuniqué telefónicamente con el Puesto Comando para preguntar si alguien había reportado algo relacionado con lo que yo estaba presenciando, contestándose negativamente. Inmediatamente llamé al Soldado Camillero quien apareció junto a Aspirantes que se encontraban internados autorizados a concurrir a clases en el pabellón estudios los que regresando, habían observado este particular fenómeno al final de la calle que unía el patio del Grupo Aspirantes, el Casino Anexo de Suboficiales y el alicaído edificio número 4 Sanidad.

Decididos nos desplazamos silenciosamente hacia afuera observando cómo esta luz rojiza-amarillenta se desplazaba de derecha a izquierda,

retornando lentamente al mismo lugar; a esta altura compartíamos la misma curiosidad y nerviosismo que se manifestaba en un completo silencio, sin advertirlo, se había sumado el Jefe de Servicio de Seguridad y nos encontramos uno al lado del otro sin distinción de jerarquías todos observando que estaba a cierta altura, pero dentro del predio de la escuela, cuando de pronto, aquella luz distante comenzó a emitir pequeños destellos azulados, aumentando su tamaño y abalanzándose imprevistamente hacia nosotros sin emitir ningún sonido, generándonos una sensación de calor intenso, mientras que a mí me recorrió un escalofrío que pocas veces sentí, fue un sólo instinto que nos invadió y en una excelente muestra de temor o cobardía corrimos hasta ponernos a resguardo en nuestro nunca "más querido escuadrón", mi sorpresa fue, una vez distendido, que el primero en ingresar por haber ganado la carrera fue un aspirante con una bota de yeso que se movilizaba con una muleta. A los pocos instantes después de recuperarnos de esa experiencia vivida nos asomamos por la ventana verificando que esta luz ya no estaba.

De este inolvidable e inexplicable evento, pregunté a varias personas, algunas que vivían en el Barrio Aeronáutico pero ninguno supo de esa observación. Celpa Chamental fue consultado por este suceso informando por radio LV3, que ese día habían observado un fenómeno gaseoso en el cielo de aquella ciudad de la Provincia de La Rioja, aunque yo estaba seguro que ese objeto no fue algo atmosférico. Frente a esta incertidumbre de lo vivido, consulté al Padre Virginio Coradazzi (Fray Tadeo) quien visitaba a los internados antes de silencio, elevando una oración por su salud a nuestra patrona Virgen de Loreto; Aproveché entonces para comentarle y preguntarle que podía haber sido lo que vi, expresándome su convicción de la existencia de este tipo de apariciones en distintos lugares del mundo, sugiriéndome no hacerlo público, por el momento, ya que más adelante la fuerza aérea podría llegar a investigar estos casos .

Como comencé esta historia yo era muy joven, creo que pocos me creyeron; pasaron muchos años... quizás alguien más de quienes estuvimos presentes en esa instantánea de nuestra compartida experiencia al leer este relato, recuerde lo acontecido ese anochecer en nuestra querida ESFA....

Autor: S.M.(R) Luis Horacio BAZAN

SEÑOR: EL PILOTO SOY YO...

Mi nombre es Raúl Héctor Romero, soy Suboficial Mayor (r) VGM con una actividad en Medios Audiovisuales desde mi niñez. Pero mi especialidad de origen en la FAA es de Comunicaciones Militares sub especialidad Operador de Comunicaciones. Con mi destino en la Región Aérea Sur cursé y obtuve licencias de Operador de Estación Aeronáutica, Controlador de Tránsito Aéreo, Búsqueda y Salvamento, y Jefe de Aeródromo, entre otras

Corría el año 1998 yo cumplía con la función de Jefe del Aeródromo Coronel Olmedo, en Córdoba; En una visita de inspección por parte del Comando de Regiones Aéreas, Dirección de Tránsito Aéreo, cuyo Jefe era el entonces Comodoro D. Heriberto Rozzi, mientras caminábamos por la plataforma del Aeroclub Córdoba, el Comodoro me pregunta: "Romero ¿Ese hombre que está en la puerta de hangar por casualidad no es el Gaucho Hilacha?", sobrenombre que llevaba el suboficial principal retirado cuyo nombre real era Alfredo Sebastián Figueroa y que en su época de actividad era piloto de avión y su tarea principal era la de remolcar planeadores en el curso de aviadores de los cadetes de la Escuela de Aviación Militar.

A lo que respondí que, si era el, acto seguido el Comodoro me dice: "No me diga que todavía sigue volando..." a lo que yo respondí "No señor no vuela, al menos no solo...pero siempre está entre los aviones porque ese es su mundo." El comodoro me miró con algo de desconfianza, sospechando que el Gaucho Hilacha hacía algún que otro vuelo solo pero lo dejo pasar, me aconsejo que haga las cosas bien y con aprecio me recordó que mi madre (a quien conocía de hace años en Comodoro Rivadavia) era una santa, una buena persona, como incitándome a ser como ella, nuestra conversación finalizó con el pidiendo que le prometiera solo una cosa, que no dejaría pasar el tiempo y no permitiría que muriera el Gaucho sin haber hecho una película sobre él y así fue como le prometí que así sería y que la próxima vez que nos viéramos tendría una película lista.

Pasaron unos 4 años, yo me encontraba destinado como jefe del Aeródromo Fábrica Militar de Aviones y me visitaba a menudo con el Gaucho Hilacha, había escuchado varias historias sobre este personaje, y así

fue que al observar el entorno de las instalaciones de la Fábrica que me rodeaba volvió a mi memoria aquella promesa hecha al Comodoro Rozzi y me propuse cumplir la misma ya que en esos momentos también estaba abocado a la producción de algunos cortos de hombres de la FAA llamado: Anécdotas.

No espere más y motivado no solo por esa vieja promesa sino también por mi pasión, hablé con el Gaucho Hilacha y comenzamos el rodaje, en mis tiempos libres escribí el guion de lo que sería una de las historias que yo mismo había escuchado siempre de boca de terceros y en diferentes versiones, pero en esta oportunidad escucharía la versión original contada por su propio protagonista.

Ya en marcha la producción, necesitaba de un actor con un físico similar al de la época de la historia y fundamentalmente un avión Fleet que finalmente conseguí en Olavarría provincia de Buenos Aires, además necesité de un rastrojero, una bicicleta típica con frenos ingleses, un buzo de vuelo (similar a un mameluco), un casco, antiparras y una serie de fotografías de la junta de accidentes, todos estos elementos de época. Sin embargo en el año 2002 hubo un cambio de Director de la Escuela de Aviación Militar y la designación cayó en el Brigadier Heriberto Rozzi, quien por consecuencia era el Jefe de la Guarnición Aérea Córdoba y nobleza obliga, el Aeródromo FMA es un organismo alojado en la misma y corresponde que debía presentarme ante el Brigadier, por lo que empecé a acelerar los trámites para avanzar con la película ya que era seguro que al realizar mi presentación me iba a "pasar factura" de aquella promesa incumplida.

Así fue como llegó el momento de la presentación en la oficina del Jefe de la Guarnición y tras el anuncio pertinente y al abrir la puerta del despacho sin mediar palabra, me señaló con el dedo y me dijo: "Estas en deuda conmigo", a lo que yo contesté, "Estoy trabajando en el tema" Volvió a mirarme con esa mirada suya de desconfianza, y con una media sonrisa repitió aquello que me dijo hace unos años "Tu madre era una santa, pero vos sos terrible"... "pruebas, quiero pruebas" A lo que respondí "permiso Sr Brigadier" y acto seguido abrí la puerta del despacho: "Pasá Gaucho"

Quien ingreso al despacho con el buzo de vuelo en su brazo, un casco de cuero, y antiparras ovales, todo de época, después de unos segundos agregue "y ahora estamos rumbo al hangar a grabar una escena en el Focke Wulf". El Brigadier quedó atónico y se abrazó al Gaucho durante unos largos segundos me miró nuevamente y me dijo ahora sí, retiro el concepto de terrible y mantengo a tu madre como santa. Inmediatamente ordenó a su secretario la improvisación de una pequeña ceremonia en el casino y en la misma se quitó su pañuelo de piloto y se lo colocó al Gaucho en medio de los aplausos de su plana mayor, Yo que nunca abandonaba la Handycam y la llevaba bajo el brazo, aproveché de grabar el momento, que luego sirvió para nuestra película en marcha.

Cuando encaramos la salida del casino por pura casualidad pasamos por la sala de conferencias, donde los cadetes disfrutaban de una disertación del Comodoro VGM Pablo Marcos Carballo, que daba una charla sobre Malvinas, quien al ver al Gaucho lo llamo y presentó a su audiencia, comentó algo de lo que fue su vida como remolcador y aproveché para incluir esa escena en el documental.

Al cabo de unos días, por fin nos encontrábamos en la pista de la Fábrica Militar de Aviones, el lugar exacto donde habían tenido lugar los acontecimientos de esta historia, y con el Gaucho ubicado en el lugar, comenzó a narrar como habían sucedido las cosas:

"El avión era un Fleet modelo 1924 motor radial y tenía 125 caballo de potencia, entonces digo, de hoy en adelante no pongo nunca más a nadie sin experiencia frente a los comandos, no pongo nunca más a nadie, lo hago yo solo.

Ponía las calzas, dejaba todo listo, ataba la sogá.

De ahí salía con rumbo al sur, puse en marcha yo solo el avión, arranco moderando moderadamente (así expreso el) a 500 o 600 vueltas y no se movía, así que saque las calzas, y fui a ponerlas en el porta equipaje mientras pensaba, me voy a ir a hacer un rizo o un tonel para sacarme un poco... la rutina, pero cuando voy a tirar de a una las calzas en la cabina de atrás siento que el motor comienza a acelerar ligeramente, inmediatamente me doy la vuelta y ya se había acelerado a pleno, el

avión salió disparado con rumbo más o menos 90 grados o sea hacia el este, así que corrí por el lado derecho que me quedaba más cerca y salté sobre el ala, en ese preciso momento el avión agarró un pozo del otro lado de la pista y se inclinó, haciendo que el ala casi tocara el piso, justo en el momento en el cual yo tiraba mi mano para tomarme del montante de cabina, que es el que une las alas, pero me desacomodó el pozo ese y le erre al manotón, logre darme la vuelta y alcancé a agarrarme de la cabina trasera ¡¡Pero ese avión se volaba de la cabina delantera!!

A todo esto, se incrementó muchísimo la velocidad del avión y yo quedé de espaldas sobre la pedana, allí me arrastró y vi que se alejaba el suelo, yo estaba boca arriba así que no veía el suelo, pero sentía que se iba porque yo estaba arrastrado, cuando me caí, vi que pasaba la sogá y desesperado me quería agarra de ella para ver si me sujetaba, pero me quemaba las manos así que la largué.

El avión levantaba vuelo con viraje al este, pero de repente viró con rumbo norte y tocó las copas de los árboles, unos paraísos que había sobre la ruta 20, justo en ese momento pasaba un ómnibus de la línea c, que en esa época pasaba por allí, y lo llenó de ramitas y frutillas de paraíso que entraron por las puertas y ventanillas que llevaban abiertas por la calor, y escuchaba a la gente decir: "que bajito pasó ese avión tocando los árboles".

Pero no sabían que ese avión iba solo, allí tocó los árboles del otro lado y bajó un poco la velocidad y bajó un poco y siguió, agarro un pino justo a la mitad, se dio media vuelta y cayó a un metro del casino de oficiales, yo salí corriendo, muchos me decían "anda a la enfermería" "¡No que enfermería, voy a ver donde cayó el avión!" Sali por la puerta de la fábrica, justo pasaba un rastrojero, le digo "lléveme hasta la escuela de suboficiales", me responde que sí, y yo subí como pude con los codos porque tenía las manos quemadas, me llevó hasta la puerta de la escuela de suboficiales, allí me bajé y corrí a la guardia, estaba un suboficial amigo allí, le digo "préstame la bicicleta para llegar más rápido", me presta la bicicleta y salgo hasta donde había caído el avión que estaba hacia el oeste.

Llego ahí con la bicicleta, y la tiré por allá y el avión cayó en ese lugar (señala con el dedo), estaba el oficial de servicio y varios aspirantes buscando el piloto y mientras tanto el teniente Bengolea, hoy brigadier retirado, decía "busquen al piloto", y un aspirante le decía..."no señor si ha venido sin piloto" ..."no, no puede ser, busquen entre los árboles, en los tejados, entre los ligustros..."

En ese momento yo me acerqué al teniente y le digo "señor, el piloto soy yo" "¿¿QUE??, "¡¡¡Si me caí del avión!!! ¿Desde muy alto? "No, desde el suelo..." y el oficial me pechaba, para ver si me caía, dijo riéndose."

Hasta aquí el relato del Suboficial Figueroa, he tratado de respetar su forma literaria tal cual se expresó él en la película documental y de la cual acompañó a esta narración con el link donde ver una copia de la misma. He tratado de narrar esta anécdota con el fin que las generaciones futuras conozcan la verdad de esta historia contada por su principal protagonista, a quien tuve la oportunidad de conocer y disfrutar de su amistad durante mi actividad aeronáutica.

El SP Alfredo Sebastián Figueroa, había nacido el 20 de enero de 1923, y su último vuelo lo realizó el 25 de setiembre de 2011, habiendo elevado su avión tan alto que se alejó de todos nosotros y se encontró con la gloria del señor. Q.E.P.D. querido GAUCHO HILACHA!!!

Suboficial Mayor (R) VGM RAÚL HÉCTOR ROMERO

Link donde se puede ver el documental EL PILOTO SOY YO
https://youtu.be/A8fFwe_9q_4



AÑO 2020



CÍRCULO de SUBOFICIALES
de la FUERZA AÉREA ARGENTINA
ASOCIACIÓN MUTUAL