

Jorge Dejean

Vuelo nocturno a las Islas Malvinas

y otros relatos



Prólogo

Nunca he sido hombre de ponerme a escribir largo. Sólo lo necesario, sintético, escueto. En realidad, nunca he escrito más que cartas, o mails, o notas formales, y siempre honrando la brevedad. Me falta ese don de dar a una narración bellas palabras, que transmitan cada pensamiento, cada emoción, de manera que hagan vibrar a quien los lee, como si fueran invisibles pero presentes testigos o, mejor aún, los protagonistas de la historia.

Soy, más bien, hombre de acciones. Me resulta más fácil hacer que decir, pero cuando de transmitir una historia se trata, eso no ayuda.

No soy joven y, ciertamente he pasado -también ya- mi madurez. En mi cumpleaños número sesenta, me retire de la profesión después de muchos años como piloto de línea, realizando primero vuelos de cabotaje y luego, por una década, vuelos internacionales, como capitán de Boeing 747 "Jumbo". Así que he tenido la suerte de volar por variados lugares en el mundo.

He volado para empresas argentinas y de otros países, como Nueva Zelanda y las Islas Fiji, lugares donde he vivido por algunos años. Tengo una extensa y variada experiencia de vuelo, ya que he sido piloto de portaaviones, instructor de vuelo y simulador, piloto de línea, fumigador, taxi aéreo, etc.

Estoy entrando en los años en que el pasado ocupa tanto de mi pensamiento, como el presente mismo. Ese pasado es un arcón que he llenado de recuerdos, recuerdos de variados colores, ya intensos, ya apagados, almacenados en aparente desorden, pero en el cual, curiosamente, han perdurado las bellas memorias, y apenas si encuentro de las malas (y creía haberlas puesto todas allí, pero las malas, se han ido).

Aún viviendo con intensidad cada nuevo día, sé que se van yendo, uno a uno, con rapidez, escurriéndose de entre los dedos de mi mano, como esos granitos de arena caliente que recogemos en la playa, pretendiendo retenerla, vanamente.

He visto crecer a mis hijos, y lo han hecho, para mi gusto, demasiado aprisa. Pero atesoro un sinnúmero de pequeños recuerdos, como espiar, con su madre, el asomar de sus primeros dientecitos, blancos granitos de arroz en sus risas inocentes. Los primeros tambaleantes pasos -bracitos extendidos - buscando la seguridad de mamá o papá; la gracia de la "media lengua", cuando comenzaron a hablar; los primeros días de escuela; las peripecias del aprender a montar en bicicleta, o a nadar, y tantísimos recuerdos más. Son ya un hombre y tres mujeres que me llenan de orgullo. Dos nietas y dos nietitos, (y alguno más ha de llegar,

seguramente), han venido a alegrar mis tiempos, bullangueramente, y a todos ellos los tengo, gracias a Dios, muy cerca.

La dulce y preciosa adolescente, que aun vestía uniforme escolar y olía a chocolate cuando la conocí, y con la que me casé hace tantos años, mi compañera querida, ha recorrido un camino largo también, y los hemos hecho juntos, y aún estamos unidos, al cabo del sendero. Y agradezco por ello.

Por los años que he vivido, pude recoger, (como todos nosotros), un patrimonio de experiencia, que es el regalo que el tiempo nos deja cuando pasa, como un río que deja las arenas en tu playa, y pareciera ser la compensación por los días de vida que, uno a uno, nos va restando. Mis oídos ya no oyen como antes, mis ojos ya no ven como antes, los olores y aromas ya no son tan intensos. Pero el corazón siente como antaño, (¿tal vez más?). Y no está mal que así sea...

Desde mis primeros años de la escuela primaria, soñaba con ser aviador. Y cuando el tiempo apropiado por fin llegó, empecé, como tantos otros, un camino largo y difícil para lograr lo deseado. Y, como muchos otros, lo logré.

En la Armada - que fue mi elección para seguir mi carrera - solo recibí las mejores enseñanzas. Se me inculcó incansablemente acerca del honor, el valor de la palabra y de la verdad, la hombría de bien, la honestidad, el coraje, el deseo de servir aun a costa de la propia vida, y la profesionalidad de primer nivel. Y conocí también allí, muchos hombres de valía, de quienes aprendí no solo en aulas y a bordo de barcos y aviones, sino también con el ejemplo que brindaban en la vida cotidiana, independientemente que fueran ellos compañeros, subalternos o superiores.

Pero, en el relato principal de esta recopilación, solo hablaré de uno de ellos, y de otro hombre, de otra raza e idioma, pero con altos valores humanos también.

No hay en mi narración ningún otro propósito que narrar la amistad que unió a estos dos hombres, en circunstancias muy difíciles.

Prologo a “Vuelo Nocturno a las Islas Malvinas”

Quiero contar una historia, una pequeña historia, que está dentro de otra historia, que es la guerra del Atlántico Sur, la que pertenece a otra más grande aún, la historia de nuestra Patria.

He sido – durante algunos años – piloto aviador naval, y aún soy aviador, y aun es mi pasión volar. Es desde este pasado, de aviador-marino, que puedo comprender cada pequeño detalle de los sucesos que les contaré, y que me conmueven aún, cada vez que los recuerdo

Alberto Philippi había comenzado la carrera un año antes que yo, para seguir el mismo destino, con la misma pasión, la pasión por la libertad del vuelo, esa inefable sensación de estar muy alto, donde están las aves, y mucho más alto aún, donde ya no llegan.

Esa pasión por montar un pájaro de fuego y de metal, estrepitoso y suave a la vez, obediente y exigente al mismo tiempo, capaz de dar maravillosas sensaciones de libertad, pero celoso y listo a castigar –terriblemente- si esa embriaguez de libertad llevaba a cometer algún error.

Él terminó su carrera y fue destinado a una escuadrilla operativa, la misma a la cual yo también fui destinado al año siguiente, luego de haberme recibido. Juntos volamos muchas veces, y juntos también, jóvenes de apenas 23 ó 24 años, fuimos pilotos de portaaviones. Hay muchos otros compañeros de esta época hermosa de mi vida, con los que compartí muchas cosas, muchos momentos y emociones, pero sólo quiero ahora narrar esta pequeña historia de dos hombres, muy diferentes entre sí, por su origen y cultura, pero a quienes la vida reunió y crearon, juntos, una varonil amistad que fue más allá de las penosas circunstancias que los separaban.

No hay en mis palabras connotaciones políticas de ningún tipo. Sólo narro la historia de una amistad singular, y la de un vuelo por ella inspirado.

Una pequeña historia en “The Penguin News”

El Penguin News es el único periódico de las Islas Malvinas. El 21 de noviembre del año 2003 publico la siguiente narración.

Reunited After Twenty-one Years

A Falkland's man has visited an Argentine pilot he met during the 1982 war - their first meeting in twenty-one years.

On his way to the Argentine British Conference in Buenos Aires, Argentina, Tony Blake visited Alberto Philippi at his home in Bahia Blanca. Alberto was the pilot of an Argentine Navy Skyhawk shot down by a British Harrier after a flight in which he attacked HMS Ardent. His plane crash-landed in Port King Bay near North Arm and he swam ashore. Two days later, North Arm farm manager Tony, along with a group of men from the settlement, saw Alberto's tracks and eventually made contact with him half way between Congo House and Wreck Point. The Argentine pilot, thinking the local men were Argentine soldiers on patrol, attracted their attention by reflecting light with a mirror. Tony headed to meet Alberto and the other men moved away to a safe point out of sight.

Tony said the pilot was, "... pretty frightened," but spoke good English. He took him to the other men and they, "pacified him then shared our lunch with him." They took Alberto back to North Arm settlement and Tony offered him accommodation at his home: "It was a gentlemen's agreement - if he behaved himself he could stay. But if he played up we'd lock him up." Alberto stayed in the farm manager's house for approximately 36 hours before Tony contacted the Argentine authorities who sent a helicopter to collect him. He was flown to Goose Green then to Stanley from where he was transported home.

Tony and Alberto remained in contact with each other (first by radio and post and latterly by e-mail) and last month the two met again for the first time in twenty-one years. Tony said the pair spent the next few days "comparing notes" from 1982. He said, "Alberto was worried about his wing man who got

shot down - we think his plane is in the (Falkland) Sound somewhere."

Bahia Blanca is near the Argentine naval base at Puerto Belgrano and Tony was made a special guest of the navy. He said, "They showed me pretty much everything they've got."

While at an aeronautical museum Tony met a class of school children aged 13-14 years. He said the children asked him a number of questions about the Falklands: "There has been almost 22 years of no contact. There is a whole new generation who has no idea about the Falklands."

Tony was also the guest of honour on the navy's frigate Almirante Brown, where he was, "... treated like royalty." He said, "I was wined and dined and played golf with the base's senior officers." He was shown around a newly established marine's museum. He said, "They've got the Government House and Secretariat flags and lots of manuals from the FIDF (Falkland Islands Defense Force).

Tony said feelings about the Falkland Islands are strong in Bahia Blanca: "A lot of losses from that area (during the war) have galvanized the feeling that the Islands belong to them." However, he said, sovereignty was not discussed outright: "It wasn't even mentioned at the naval base. Politeness and friendship meant the whole subject was pushed aside. Some people were clearly uncomfortable - probably having lost friends or family - but all shook my hand."

Tony paid his respects to the Argentine war dead at both the memorials in Puerto Belgrano - one to the Belgrano, the other to all naval units that served during the conflict.

Published in Penguin News on 21 November 2003 and reprinted with the kind permission of the Editor.

Para aquellos que prefieran leerla en castellano, he aquí la fiel traducción del artículo precedente.

Reunidos después de 21 años

Un hombre de la Falkland visito a un piloto argentino a quien encontró durante la guerra de 1982. Fue este su primer encuentro en veintiún años. De paso a la conferencia Argentino-Britanica en Buenos Aires, Argentina, Tony Blake visito a Alberto Philippi en su hogar en Bahía Blanca.

Alberto era el piloto de un avión naval argentino Skyhawk, que fue derribado por un Harrier británico, después de un vuelo en el que atacó a la HMS Ardent.

Su avión se estrelló en la Bahía de Puerto Rey, cerca de North Arm (Brazo Norte), y el nado hasta la orilla.

Dos días después, el encargado de la estancia North Arm, Tony Blake, junto con un grupo de hombres del establecimiento, vio las huellas de Alberto e hizo contacto con él, a mitad de camino entre Congo House y Wreck Point.

El piloto argentino, pensando que los lugareños eran soldados argentinos en patrulla, atrajo su atención reflejando la luz del sol con un espejo.

Tony se dirigió hacia Alberto, y los otros hombres se movieron a un punto seguro, fuera de la vista.

Tony dijo que el piloto se veía “...bastante asustado, pero hablaba en un buen inglés”. Lo llevo con los otros hombres, y ellos “lo calmaron y entonces compartieron su almuerzo con él”. Llevaron a Alberto a North Arm, y Tony le ofreció alojarlo en su casa: “fue un trato de caballeros- si el no era agresivo, podía quedarse. Pero si quería jugar duro, entonces tendríamos que encerrarlo” Alberto estuvo en la casa del encargado de North Arm por 36 horas, antes que Tony contactara con las autoridades argentinas, que enviaron un helicóptero a buscarlo. Fue llevado a Goose Green, y luego a Stanley, desde donde fue transportado de regreso a casa.

Tony y Alberto se mantuvieron en contacto, (al comienzo por radio y correo, luego por mail), y el mes pasado ellos se reunieron nuevamente por vez primera en veintiún años. Dijo Tony que ambos pasaron los siguientes días “comparando notas” de aquel 1982.

Dijo también que “Alberto estaba muy apenado por su piloto que había sido derribado – pensamos que su avión se encuentra en algún lugar del estrecho de San Carlos”

Bahía Blanca esta cerca de la Base Naval Puerto Belgrano, y Tony fue un invitado muy especial de la Armada. Dijo “me mostraron prácticamente todo lo que hay allí”.

Mientras estaban en el Museo Aeronaval, se encontró con una clase de chicos de 13 y 14 años de edad. Dijo que los chicos le hicieron numerosas preguntas sobre las islas. “Han sido casi 22 años sin contactos. Hay toda una nueva generación que no tiene idea sobre las Falkland”

Tony fue también huésped de honor en la fragata “Almirante Brown”, donde “fue tratado como un miembro de la realeza”. “Fui agasajado con vinos y cena, y jugué golf con los oficiales más antiguos de la base”

También lo hicieron visitar un nuevo museo marítimo. Tony dijo que “ellos tenían las banderas de la Casa de Gobierno y el Secretariado, y muchos manuales de las FIDF (Fuerza de Defensa de las Islas Falkland).

Comento también Tony, que los sentimientos acerca de las islas son muy fuertes en Bahía Blanca. “Muchas pérdidas de esa zona (durante la guerra), ha galvanizado el sentimiento de que las islas les pertenecen”. Sin embargo, la soberanía no fue discutida en absoluto y “ni siquiera fue mencionada en la base naval. Gentileza y amistad hicieron que el tema fuera dejado de lado. Algunas personas estaban claramente incomodas –

probablemente por haber perdido amigos o familiares - pero todas estrecharon mi mano”

Tony rindió homenaje en los dos monumentos “in memoriae”, uno por el crucero ARA “Belgrano”, y el otro por las demás unidades que sirvieron durante el conflicto.

Publicado en el Penguin News del 21 de noviembre del 2003, y reimpresso con el gentil permiso del editor.

La narración precedente, necesariamente abreviada y con algunos pocos detalles erróneos, debidos quizá al largo tiempo transcurrido, o diferencias menores en la interpretación de algunos hechos y vivencias, nos habla del reencuentro de dos hombres, a quienes las circunstancias de la vida puso en los bandos opuestos de un conflicto bélico, a quienes separaban barreras de nacionalidad y de idioma, y quienes demostraron que, cuando dos hombres poseen calidad y calidez humana, nada puede interponerse en la férrea amistad que nació y los unió en momentos tan difíciles, y que aun hoy, en sus años otoñales, perdura y se mantiene viva e inalterable.

Quisiera encontrar las palabras apropiadas para transmitir todo lo que voy a narrarles, que es la historia completa (o casi), de esta singular amistad. No sé si lo lograre.

Abril de 1982. La guerra de las Malvinas estallaba. Hasta el año anterior, el Capitán de Fragata Alberto Philippi, de 43 años, había sido el Comandante de la Escuadrilla Aeronaval de Ataque, integrada por aviones Douglas A4Q Skyhawk. Por tener muy incorporado en su conciencia el culto al honor -que nos había sido inculcado incesantemente durante todo el tiempo que servimos en la Armada- al desatarse el conflicto bélico, y pese a ser el jefe de la Base Aeronaval de Río Grande, (situación que lo eximia de las misiones aéreas de combate), solicitó regresar a la unidad, no queriendo sentir que abandonaba a compañeros y subordinados en momentos tan difíciles, siendo entonces designado como piloto adscripto a la misma. Sentía que su deber era estar allí, entre ellos, y arriesgar su vida en la operación que le tocara, como cualquier otro piloto lo haría pronto.

El Comandante de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Ataque, era el Capitán de Fragata Rodolfo Castro Fox, -mi amigo y compañero- quien dio la bienvenida a Philippi, y dispuso de inmediato la readaptación del mismo

al Skyhak A4Q, readaptación que no requirió demasiado tiempo ni esfuerzo, dado que solo hacía unos pocos meses que había dejado la unidad, y era un piloto de reconocida capacidad y muy profesional.

Su primera misión fue el 21 de mayo de 1982. Era el oficial de mayor jerarquía entre los pilotos de los seis aviones asignados. Fue el líder de su sección, integrada además por los Tenientes de Fragata José Arca y Marcelo Vázquez, cuyos apelativos para misiones de combate eran “Cacha” y “Loro”, respectivamente. El del Capitán Philippi era “Mingo”. Despegaron a las 15:15 hs. , desde Río Grande, en la Tierra del Fuego, hacia el estrecho de San Carlos, donde se sabía estaba una parte importante de la flota inglesa, apoyando el desembarco de tropas que allí ocurrió.

En su avión, el A-307, (al igual que los demás), portaba cuatro pesadas bombas “Snake Eye”, de 500 libras de peso y alto poder destructivo. Al lanzarlas, las bombas desplegarían aletas en su cola, que las retardarían respecto al avión, permitiéndole a este adelantarse al proyectil, y protegerse así de las esquirlas, ya que el ataque y lanzamiento se efectuaba a muy baja altura. Este procedimiento requería, a su vez, que el avión siguiente efectuara su corrida con un intervalo de aproximadamente 20 segundos, para no ser alcanzado también por esquirlas o trozos de estructura del blanco si este era impactado

Bajo sus alas, los tanques suplementarios que llevaban, les daban apenas el combustible necesario para un único ataque, y el regreso inmediato a Río Grande. No se disponía de aviones de escolta para protegerlos, y como descargarían todo su armamento contra el blanco elegido, quedaban totalmente indefensos ante una persecución por parte de aviones enemigos, que de cualquier manera ya eran superiores en velocidad, maniobrabilidad y armamento para el combate aéreo.

Los días eran cortos en esa época del año, y la meteorología no se presentaba de lo mejor, aunque permitía la operación. Volaron muchas millas sobre el helado Atlántico Sur, bajo un cielo oscuro y lluvioso, con pobre visibilidad. Hicieron contacto con el Cabo Belgrano, cuya forma era como un dedo que les indicaba el rumbo a seguir.

A medida que se aproximaban a la zona donde esperaban encontrar a los barcos ingleses, fueron descendiendo más y más, para evitar ser detectados tempranamente por los radares enemigos, siempre alertas.

Sentían miedo, claro está, pero seguían adelante. Era un miedo que no los paralizaba, que no los hacía retroceder, que no distraía su atención, agudizada al extremo.

Bajaron hasta casi la altura de las olas, y los ojos de los pilotos escudriñaban el horizonte, tratando de ver, antes de ser vistos. Volaron pegados a las irregularidades y colinas de la costa del estrecho que separa ambas islas,

procurando así que sus ecos se confundiesen con ellas en las pantallas de los radares británicos.

El ataque a la fragata HMS “Ardent”

Hicieron contacto visual con los buques de la flota inglesa. El latido de los corazones se aceleró aún más.

Pronto tuvieron que dejar el refugio que la costa les ofrecía, y dirigirse a su blanco. Todo sucede muy rápido en un avión jet. Una fragata fue elegida y, con un viraje decidido, le pusieron proa, quedando expuestos a la inmediata detección y ataque por parte de los barcos británicos. Era la HMS “Ardent”, hermoso navío del tipo 42, de la misma clase que nuestras ARA “Hercules” y ARA “Santísima Trinidad”. Los aviones se separaron para la acción, aullando, a muy baja altura, grises, aterradores, obedientes a la mente y mano nerviosa de sus pilotos.

Y el cielo estalló. Los buques desataron una furiosa lluvia de misiles, cañones, ametralladoras. A algunos misiles se los veía venir -muerte voladora- dejando la estela de humo que los delataba. Fuego, explosión, y la nada.

El infierno solo duró un minuto, tal vez dos, pero la eternidad parecería breve por comparación. La adrenalina fluía a raudales en la sangre de los pilotos y, seguramente, también en la de los marinos ingleses. No se odiaban, no trataban de matarse. Solo había que *“derribar al avión”*, *“neutralizar al barco”*. No se pensaba en los hombres que los tripulaban, ya fuera en el aire, o en el mar. Era como si aviones y naves fueran tripulados por robots, o fantasmas...

Los aviones grises, los barcos grises, el cielo gris. El fuego, el estruendo, el humo, el miedo y el coraje...

La fragata estaba ahora más cerca, dejando una hirviente estela blanca en el agua plomiza, tratando de huir, inútilmente. Y, de pronto, los barcos dejaron de atacarlos. Una extraña, fantasmal calma, llegó. Si dispararan ahora, defendiéndose de la muerte que se aproximaba, rugiendo a ras del agua, podrían herirse entre sí. Debían esperar, inermes, indefensos, por unos segundos interminables, hasta que los aviones atacaran, dejando caer su carga de dolor y destrucción. Sus marinos, al igual que los pilotos, también sentían miedo y, al mismo tiempo, y como ellos, hervían de coraje.

Philippi tenía a la fragata en su mira. Sus cañones y ametralladoras escupieron fuego. Descargó todo su armamento, lanzó sus bombas, y se elevó, para pasar sobre el barco. La mente estaba extrañamente fría y lúcida. No sabía si alguna de sus bombas había impactado. Escucho un: “Bien, señor”, que dijo el teniente Arca y así supo que había logrado un impacto directo. Unos segundos después, la voz del teniente Marquez dijo: “otra en cubierta!”. Arca también había logrado un impacto. Luego se

enteraría: la fragata “HMS Ardent” ardía, mortalmente herida, y se hundiría en poco tiempo, en el mar azul y frío.

De los seis aviones, solo tres regresaron a la Tierra del Fuego. Ninguno de la sección del Capitán Philippi. Tres pilotos quedaron en las islas, y uno de ellos, para siempre.

Arca, maltrecho, consiguió, increíblemente, llegar a Puerto Argentino y eyectarse allí. En cambio, Marquez, no llegaría jamás de vuelta, nunca volvería a abrazar a sus hijos, a su esposa, a sus padres, a los amigos. En vano ellos lo esperarían, hasta que la noticia terrible llegara, y aún así, tendrían todavía esperanza, que guardarían muy dentro de sus corazones, inútilmente, por largo tiempo...

Philippi sabía que pronto sería atacado otra vez, por barcos y quizás por aviones también. Y segundos después, en la radio, la voz del teniente Marquez dejó oír la palabra temida: “Harrier, Harrier!”.

Se pegó al agua rápidamente, arrojó los tanques suplementarios que, ya vacíos, solo servirían para quitarle velocidad, y posibilidades de vivir. Sin la pesada carga de las bombas y los tanques suplementarios, cuando aplicó acelerador a fondo, el Skyhawk dio un salto hacia adelante. La potencia de su turbina estaba al máximo y la velocidad se incrementó en un instante. Inició zig-zags violentos para dificultar la puntería del enemigo Volaba a 500 nudos, haciendo maniobras evasivas en forma continua. Pero no fue suficiente.

Sintió un brutal impacto, el avión vibró y saltó disparado hacia arriba, mal herido, agonizante. Un Sea-Harrier inglés lo había perseguido e impactado con un misil aire-aire AIM-9L. No tenía control alguno sobre el aparato, los controles no respondían a sus manos, y pensó que el avión iba a estallar o iba a desintegrarse en cualquier momento. Su amigo, su avión. “Tuve suerte que salió disparado hacia arriba y no hacia abajo”, pensaría luego. Aun veía las trazadoras de las armas enemigas...

En un instante, decidió que debía abandonar el avión de inmediato. Sabía muy bien que la velocidad segura para la eyección se encuentra entre 0 y 250 nudos, y él iba a 500, en el momento de recibir el impacto. Como el avión salió disparado hacia arriba, y ascendía vertiginosamente, tal vez debía ir ahora a algo menos, 450 nudos quizás, (*aprox. 835 Km/h*).

Eyectó. Como en un sueño, vio la carlinga desprenderse y volar. Un ruido ensordecedor lo envolvió. Recuerda esos instantes como si todo le hubiera sucedido a otra persona. El viento era formidable a esa velocidad, sintió la tremenda presión sobre su cuerpo, y sintió su cara deformarse. El cohete impulsor explotó y el asiento fue expulsado. Sintió un fuerte dolor en la nuca. Debido a la excesiva velocidad del avión, el asiento, con el hombre atado, empezó a girar como un trompo y comenzó a caer. “Caigo como una roca”, alcanzo a pensar, y perdió el conocimiento, casi en el mismo

instante. Todo había sido como un sueño, y ahora, ya no soñaba más, sólo había un vacío, y oscuridad....

El complejo mecanismo automático del eyector funcionó perfectamente. Dos vejigas neumáticas se inflaron, una en su espalda, y otra inferior, desprendiendo el correa que lo sujetaba, y separándolo del asiento, y el paracaídas se desplegó, frenando el violento girar.

Aturdido aún, comenzaba a tomar conciencia de lo que sucedía: estaba colgado del paracaídas, que lo sostenía, con su tela liviana, inflada y flameante. Ya no tenía el casco, ni la máscara de oxígeno.

Abajo, estaba el mar. El helado mar. Tenía puesto su traje anti-exposición. Si no lo tuviera, al caer al agua, perdería la conciencia en unos quince o veinte minutos, y en poco más de media hora, moriría de frío. Con su traje tenía unas dos horas, tal vez tres, antes de dormirse para siempre en las aguas heladas.

Agradeció a Dios en su pensamiento, por estar vivo aun, y pensó, penso en Graciela, su mujer, penso en sus cuatro hijos, en su casa de Bahía Blanca, su hogar lejano. Debía haber flores en el jardín, flores de otoño, y hojas ocres y amarillas en los árboles y en el suelo.

Le gustaba caminar sobre las hojas secas de su jardín, sentir las crujir bajo sus pisadas... ¿volvería? No apostó porque sí, ni porque no. No contestó su propia pregunta. Sí, sus hijos, su esposa, las flores del jardín... quería volver, tenía que volver. ,

Se aprestó al amerizaje inminente, su mente funcionaba lúcidamente ahora. Tomó el bote salvavidas sobre el cual iba sentado, y que tenía atado a su cuerpo, y trató de inflarlo, tirando de la manija correspondiente. El bote no se infló, y pensó que era porque estaba débil, así que se concentró en otro tirón- “más fuerte, más fuerte”. La manija quedó rota en su mano, pero el bote no se desplegó: había fallado. Todo iba a ser más difícil ahora, tenía menos posibilidades de vivir. Aun así, lo conservo, atado por la cuerda de nylon. El bote llevaba alguna ración, y un pequeño equipo de supervivencia.

No estaba muy alto sobre la superficie del mar y se preparó: miró a su alrededor y vio un buque, el transporte Río Carcarañá, varado en la costa, en la bahía de Puerto del Rey. Mientras lo miraba, un tremendo splash se produjo cerca del buque. Un avión se había estrellado. No sabía si sería el suyo, o tal vez, el de uno de sus compañeros.

Miró hacia el mar, y sintió que descendía a gran velocidad. Se preparó para el impacto, y éste resultó mucho más violento de lo que había imaginado. Sintió el helado abrazo de las aguas azules, y se hundió en ellas, en posición de parado. Le pareció que nunca dejaba de ir más y más profundo. Por un instante, los marinos del Belgrano que quedaron en las profundidades del Atlántico Sur, pasaron por su mente, en pantallazo breve. Aguantaba la

respiración, mientras un intenso dolor en los oídos, causado por el brusco aumento de presión, le hizo cerrar los ojos en un gesto de sufrimiento. Finalmente, detuvo su inmersión. El paracaídas, aún inflado por el viento, comenzó a tensar las cuerdas, y luego, a izarlo suavemente. Mirando hacia arriba, entrevió la superficie, y cuando por fin salió a ella, aspiró con ansia el aire frío y puro, e infló el chaleco salvavidas. Se sentía aliviado. La costa no estaba demasiado lejos, tal vez pudiera llegar, tal vez lo lograría... sí, quizás lo lograría...

El viento soplaba del oeste, fuerte, y la tela inflada del paracaídas lo remolcaba hacia tierra, y entonces recordó el lema de los paracaidistas. “Con el cuerpo confiado en la tela, puesta el alma en las manos de Dios”.

A unos cien o doscientos metros de la costa, notó que algo le impedía avanzar, algo lo tomaba debajo del agua, frenándolo. Extendió la mano y tocó, sin ver. Eran algas, abundantes, con tallos largos y enredados, los kelps. Tenía su cuchillo de supervivencia atado en la pierna, (un Puma, alemán, que le había regalado a uno de sus hijos, pero como aun era muy chico para usarlo, se lo tomó prestado para la ocasión), y lo sacó, cortando trabajosamente las enmarañadas y flexibles ramas, a las cuales ahora podía ver. Se desprendió del paracaídas, y también su bote salvavidas, que había conservado atado, se enredó en las algas, y para no trabar más su ya dificultoso avance, lo abandonó no sin pesar, pues contenía un pequeño equipo de supervivencia y una ración de alimento.

Ahora sí. Nadó, y nadó, sin detenerse. Se sentía exhausto, pero la costa no estaba lejos, tal vez había una esperanza de llegar, de volver a casa, a sus hijos, a su esposa, al jardín con las flores de otoño....

Y, finalmente, llegó. Las piernas estaban débiles, apenas lo sostenían al salir del agua. Era el mes de mayo y los días eran cortos, tan al sur. Debía buscar refugio para pasar la noche. La luz diurna empezaba a volverse lánguida, tenue, como un candil que se consume. Tomó conciencia de que se había lastimado un dedo, y de que una pierna le dolía. Rengueaba al caminar. “Fue en la eyección –pensó- seguro”. El Skyhawk tiene una cabina muy pequeña, y él no era un hombre pequeño.

Buscó un terreno blando, y, cerca de la costa aún, cavó con su cuchillo un pozo, el llamado “pozo de zorro”, que es – si, suena lúgubre- del tamaño de un ataúd. Pero lo protegería algo del viento helado, y de la vista del enemigo, si lo hubiera. Ya llegaba la noche, y se acostó en su cama de tierra mojada, exhausto y aterido. Por momentos dormitaba, pero el frío que atenaza lo despertaba a menudo, y entonces se paraba y caminaba, pateando el suelo, moviendo los brazos, abriendo y cerrando las manos, para evitar el congelamiento. Miraba el cielo, y estremecido por el viento helado, se preguntaba “¿Por qué?”. Pero entonces, comenzó a recordar el salmo 23, y

en su mente lo repitió: “El Señor es mi Pastor, nada me falta”. Dormitaba y soñaba y se despertaba, una y otra vez, interminablemente.

Mucho antes del amanecer, explosiones muy fuertes y cercanas lo hicieron saltar de su refugio. Al resplandor de los cañonazos, adivino la silueta de un barco, el Río Carcarañá. Tripulado por civiles, llevaba aprovisionamiento para las tropas argentinas, cuando los ingleses lo atacaron y averiaron, y la tripulación, casi sin gobierno de la nave, consiguió vararlo y lo abandonó en la costa cercana. Philippi pensó que, al activar la radiobaliza de emergencia que llevaba consigo, ésta transmitió señales que los ingleses interpretaron como provenientes del buque varado, y, tal vez, pensaron que alguien estaba tratando de salvarlo, o de recuperar su carga, por lo que destacaron un navío que empezó a cañonearlo. Los proyectiles que pasaban sobre el barco, eran los que caían cerca de él. Se levantó, claro, y lo más rápido que pudo, se alejó de allí.

Caminó y caminó, a campo traviesa, sin hallar sendero alguno, en un paisaje desolado que se repetía a sí mismo, hasta el atardecer, trabajosamente, pisando a veces la turba blanda, que rezumaba agua bajo su peso, a veces el duro pasto que ni las ovejas comían, evitando los roquedales, tan abundantes en las islas. Caminó, con su pierna dolorida, en la dirección en la que pensaba que podría encontrar tropas propias. Y mientras lo hacía, pensaba, pensaba en sus compañeros ¿quiénes habrían caído? ¿quiénes habrían regresado? Venciendo el frío, el dolor, la debilidad y la fatiga, caminó y caminó.

Con las últimas luces del día breve, vio lo que parecía una casita. Se acercó, y resultó ser un refugio, que solían usar los hombres de campo, cuando eran sorprendidos por la nieve que ciega, o una niebla inoportuna. Estaba en mal estado, y se veía que no era usado ya. Era mayormente de madera, pero tenía un hogar de piedras. Debía encender un fuego si deseaba sobrevivir, pues no sabía si podría soportar, mucho más debilitado ahora, otra noche de frío intenso. Con su cuchillo, cortó alguna madera de donde pudo, algunas grandes, otras más chicas, y otras más chicas aún, astillas apenas. Sabía que si arimaba un fósforo a un leño grande, éste no encendería. Prolijamente colocó cada trozo, los más grandes arriba, los más pequeños debajo, en la pirámide que había armado. Consiguió turba también, abundaba por allí, pero estaba húmeda y sería difícil de encender.

De su chaleco salvavidas, sacó una bolsita impermeable que contenía fósforos. Estaban mojados. Pero aún había una chance: el chaleco tenía en uno de sus bolsillos una bengala, dividida en dos mitades. Una mitad, con la leyenda “Día”, desprendía al activarla un intenso humo rojizo, por si avistaba a alguien que lo buscara durante las horas diurnas, señalando así su presencia. La otra mitad, con la leyenda “Noche”, daba una intensa luz blanca, muy visible en la oscuridad. Pero además, su elevada temperatura permitía encender fuego también. “Tenía que funcionar, tenía que

funcionar”... Jaló el aro que la activa y...Sí, sí, ¡funcionó! La intensa luz daba también un intenso calor. Las maderas comenzaron a arder, y pronto sintió, por fin, un poco de calor que llegaba a su cuerpo entumecido. Él debía cuidar del fuego, y el fuego de él. Ambos se necesitaban para permanecer vivos.

Sintió un gran cansancio. Estaba débil, debido al enorme esfuerzo que venía haciendo, en esas duras condiciones, sin comer, y solo bebiendo, a veces, un poco de agua derretida de nieve sucia, pisoteada por los animales, restos de una nevada temprana. Si, estaba débil, y cansado.

Se acostó frente al fuego y quiso imaginar su regreso, la vuelta a casa, pero la imagen de sus compañeros de misión se interponía. ¿Que habría sido de ellos? Al cerrar sus ojos, los veía, reunidos en el prevuelo, escuchando atentamente las instrucciones que recibían para la misión, y después, atentos a lo que él, como líder de la escuadrilla, les dijo antes de partir. No les habló mucho, todo estaba claro y todos sabían lo que tenían que hacer. Se estrecharon las manos, mirándose a los ojos. Cada uno sabía que podía ser la última vez. Y se quedó dormido....

Pero el descanso se vería interrumpido muchas veces. El suelo era duro, y dolía el cuerpo, y sentía frío del lado que no miraba a las llamas, y todo esto lo hacía despertar con alguna frecuencia. No obstante, estas interrupciones le permitían cuidar el fuego que le daba un tenue, pero vital calor. Lo avivaba sin malgastar su provisión de leña, regulándola para que alcanzara para la noche larga. Los pensamientos también lo desvelaban, ¿quién habría podido regresar? ¿quién no?. Él no había regresado, pero aún estaba vivo y luchaba. ¿Habrían avisado a su familia? “*Desaparecido en acción*”, eso diría el informe cuando hablaran de él.

La claridad que llegaba lo hizo levantar, su cuerpo estaba dolorido. No sentía hambre, pero debía comer, si quería sobrevivir. Aún tenía consigo el arma, con sus municiones intactas. Había visto ovejas, debía ser fácil cazar una. Él era aficionado a las armas y practicaba con frecuencia en el polígono, era un buen tirador, no sería difícil

Salió al campo y divisó animales, no muy lejos. El viento, fuerte y frío, soplabá sin cesar nunca. Caminó con lentitud, silencioso, hasta situarse a unos veinte metros de una oveja. Apuntó, disparó, y erró. No lo podía entender, era un tiro fácil. Tal vez fue por causa de las manos entumecidas, por el fuerte viento, o la debilidad que sentía, no sabía. Pero erró. La detonación asustó y ahuyentó a todos los animales, a gran distancia. Ahora todo iba a ser más difícil.

Vio un corral, se acercó y verificó que tuviera puerta y que ésta se pudiera cerrar. Sabía que podía llevarle mucho tiempo, pero decidió que iba a arrear, hasta allí, algunas ovejas y corderos, para no volver a fallar. Y le llevó, efectivamente, mucho tiempo, pero consiguió encerrar a algunos de ellos. Después de asegurar la puerta, se dio vuelta y advirtió, con desazón, que el corral estaba vacío. Un agujero pequeño, pero suficientemente grande para

que los animales escaparan, estaba en un costado, y no lo había visto antes...

Había que mantener el fuego encendido, así que debía volver, cada tanto, al refugio, para alimentarlo. Regresó al corral y, con su cuchillo, cortó varillas de madera y alambre para reparar el hueco. No tenía más remedio que recomenzar todo otra vez. Y se fue, rengueando, en busca de las ovejas.

Esta vez sí lo logró, allí estaban, sin posibilidad de escape. Un corderito inocente fue sacrificado, con el fin de salvar su vida. Con su cuchillo, ya desafilado, tardó una eternidad en cuerearlo y separar dos cuartos, uno delantero y otro trasero. Regresó con ellos al refugio, y los asó.

Se sentía al límite de sus fuerzas, pero comería por fin. La carne se enfriaba tan pronto como la sacaba del fuego, y la grasita fría no era agradable a la boca. Acompañó su cena con agua derretida de nieve sucia. Comió la mitad de una pata, y se preparó para otra noche de duermevela, como la anterior. Y fue, efectivamente, otra noche poblada de pensamientos, sobre el piso duro, y el calor de un solo lado del cuerpo. Se levantaba a mantener vivo el fuego, y el fuego lo mantenía vivo a él.

Otra vez la claridad. Un día nuevo. No estaba muy seguro de la fecha, pero tampoco le importaba. Su familia, ¿tendría aún esperanzas? ¿o lo darían por muerto? Si tan solo pudiera decirles que estaba vivo, que aún luchaba...

Comió lo que restaba de la pata de su cena, cargó la otra al hombro, y empezó a caminar nuevamente. Otra vez los roquedales, el difícil pasto duro, las blandas y húmedas turberas, el viento y el frío. ¿Y si lo encontraban los ingleses? ¿lo tomarían prisionero?... Caminó durante horas, trabajosamente, con dolor, pero con voluntad que no declinaba: quería vivir.

Hacia las primeras horas de la tarde, el sol se hacía presente entre las nubes, y por momentos lo entibiaba con sus rayos débiles, un sol de muy al sur, en el mes de mayo.

El ingles

Tony Blake, “el ingles”, era en realidad nativo de Nueva Zelanda, y establecido en la isla hacia ya un buen tiempo. Tenía en ese momento 42 años, y era el encargado de la estancia “North Arm”, una inmensa propiedad de 150.000 hs, que albergaba a 72.000 ovejas. Tenían también allí 365 caballos, “uno por cada día del año”, solía decir Tony

Esa tarde estaba, como solía hacerlo en cuanto tenía un momento libre, haciendo escucha en uno de sus receptores, ya que era radio-aficionado y poseía buenos equipos, cuando oyó un mensaje que lo dejó asombrado “Aquí la fragata Ardent, nos hundimos por popa, abandonamos la nave”. Aun guarda la grabación de ese mensaje. Apenado y preocupado, dejó la radio y fue con sus hombres a investigar, y recorrer el campo, de 55 km de ancho. Así vieron al “Río Carcarania”, y al detectar sus avezados ojos

huellas en el terreno, Tony supo que algo estaba sucediendo, que alguien andaba por allí, y quiso saber que sucedía, y quien era.

Encontraron el cuerito del cordero, tendido al sol prolijamente, y entonces penso: “el que hizo esto, lo hizo bien, sabe lo que hace”. Pero solo dos días despues, un súbito resplandor, un reflejo producido por algo muy brillante, le hizo saber que habían encontrado lo que buscaban.

Philippi se había detenido a descansar. La pierna le dolía, y necesitaba comer algo. De repente, su corazón dio un salto en el pecho. Vio, muy lejos, dos vehículos. Era posible que fueran tropas argentinas. Sacó de su chaleco salvavidas (inagotable valija de mago), el espejo de señales, y lo usó, aprovechando ese sol que lo había entibiado. Lo vieron, y los vehículos se dirigieron, allá lejos, hacia él.

Ahora estaban más cerca, eran un jeep y un tractor, y vio - no sin angustia - que el jeep era un Land Rover. Escondió su arma con cuidado. No eran argentinos....

Los vehículos se detuvieron, a cierta distancia. Varios hombres iban en ellos, pero no eran soldados, eran hombres de una estancia cercana y parecían estar todos armados, de forma diversa, con escopetas, carabinas, revólveres, pistolas.

Descendieron, y rápidamente se abrieron en un semicírculo a su alrededor, manteniéndose a cierta distancia.. No le apuntaron, pero tenían las armas listas ¿moriría así? Nadie sabía que él estaba allí, ni argentinos ni ingleses, pero esos hombres sí sabían que él era un enemigo, un invasor. Otra vez tuvo miedo, el corazón latiendo fuerte en el pecho...

Uno de ellos -aparentemente desarmado- se le acercó, con lentitud y precaución. De compleción mediana, parecía ser el jefe del grupo. Pisaba despaciosamente en el suelo irregular, mientras sus ojos azules lo escudriñaban, tratando de leer sus pensamientos. Él se quedó inmóvil, sin tomar iniciativa alguna, mirando, por un instante, a quien se acercaba y, al siguiente, al resto de los hombres. Si tenía necesidad de jugarse, lo haría, pero se daba cuenta de que sus posibilidades eran nulas. “El Señor es mi pastor, nada me falta” El hombre se detuvo, muy cerca, y le habló en ingles, calmadamente.

Le dijo que, si no era agresivo, no habría problemas, mientras, con prudencia, extendía una mano que apoyó en su hombro, en señal amistosa. Sintió que el hombre era honesto en lo que decía....

Fue invitado a compartir el almuerzo que estos hombres llevaban, y luego a subir a su jeep, y emprendieron el regreso a la estancia, de la cual el “inglés” resultó ser el encargado. Lo llevó a su propia casa, donde fue presentado a su esposa y a sus hijos, así como a dos visitantes que tenían. De inmediato le ofrecieron un baño caliente que aceptó agradecido, (mientras, sonriéndose en su interior, se preguntaba si tendría mal olor, ya que fue casi lo primero que le fue ofrecido).

Tony le trajo algo de ropa limpia, y su mujer, Lynn, -también neozelandesa- le llevo cigarrillos Rothman's, una brocha y elementos para afeitarse, así como un flamante cepillo de dientes y pasta dentífrica, diciéndole: “te esperamos para el té”. Ella preparo en el momento unos scones que le

supieron a gloria y compartió la mesa familiar. Los hijos de Tony y Lynn se llamaban Tom y Heidi. Los visitantes eran la esposa y el hijo de Terry Spruce, Joan y Mark. Terry era un funcionario de la poderosa Falkland Island Company, y mientras él se quedaba en Puerto Argentino, le pareció prudente enviar a su familia a un lugar más seguro. A Philippi todo le pareció delicioso y fue descubriendo, poco a poco, que tenía una importante lista de afinidades con su protector circunstancial: ambos eran fanáticos de las armas, así que largamente hablaron de ellas y de cacerías y municiones, de ciervos y jabalíes. El inglés le mostró las que poseía, y esto dio lugar a nuevos cambios de opiniones y anécdotas. De allí la conversación pasó a la pesca, y ambos se reconocieron fanáticos de la misma, así que hablaron de cañas y reeles, de señuelos y de moscas, de ríos y arroyos, y de las maravillosas y enormes truchas y salmones que nadaban en ellos. Por último (no había Internet entonces), descubrieron que ambos tenían estaciones de radioaficionados, y hablaron, entusiastamente, sobre el tema, intercambiando frecuencias y horarios, y se prometieron que, algún día, se comunicarían por radio. Descubrieron cuanto tenían en común, y los supuestos enemigos sintieron nacer amistad el uno por el otro, y fueron “enemigos - amigos”. Esa noche, pensando sin cesar en todo lo sucedido, finalmente se durmió, en una tibia cama, entre acogedoras sábanas, esperanzado...

A la mañana siguiente, durante el desayuno, el inglés le dijo que se podía comunicar con Puerto Argentino (Stanley para él, claro), y avisar a las tropas argentinas de su presencia allí. Pero, también le dijo que, si Philippi lo deseaba, no avisaría nada en absoluto, y esperarían a que todo terminara, ganara quién ganara, y después se vería que hacer. Se emocionó con el ofrecimiento, sabía que él tomaba riesgos al hacerlo. Si los militares ingleses se enteraban en algún momento, podían enojarse mucho, por no entregar prisionero a un oficial de alto rango, del cual era posible obtener tal vez importante información. Pero Tony, conociendo el riesgo, lo tomó. Aunque verdaderamente agradecido, Philippi declinó el ofrecimiento. Su sentido del honor le impedía aceptarlo, como así también el hecho de que su familia iba a estar angustiada, pensando que, efectivamente, estaba muerto. Así que las fuerzas argentinas fueron avisadas, y se convino en que, con las últimas luces del día, un helicóptero de la Fuerza Aérea pasaría a recogerlo.

Tony lo invitó a recorrer el establecimiento. Una estancia de este tipo suele ser como un pequeño poblado, semejante a los establecimientos de nuestra Patagonia. Está el casco, las casas de los casados -donde éstos viven con sus esposas y niños- los alojamientos de los solteros, suele también haber una capillita, está el lugar que hace las veces de escuela, los galpones donde se guardan provisiones, los de las máquinas, el de almacenar la lana, el de la esquila, tal vez un establo....

Aceptó la invitación y recorrieron el lugar en el jeep, el mismo en que lo habían recogido el día anterior. A su paso, las mujeres se asomaban a las puertas de las casas para verlo, y los niños corrían al costado del vehículo, curiosos, asombrados por la presencia de este extraño que, para ellos, era

poco menos que un extraterrestre. Todos conocían lo que había pasado, claro está.

El “kiwi” (así son llamados y se llaman a sí mismos los neozelandeses) se detuvo frente al galpón de la esquila. Este galpón databa del siglo XIX, y se encontraba muy bien cuidado y mantenido, así como las antiguas maquinarias y herramientas que allí se hallaban. Tony le dijo que ahí estaba trabajando la mayoría de los hombres, y lo invitó a bajar y conocerlos. Aceptó, preguntándose si los demás serían tan amistosos como su amigo nuevo.

En el galpón, subido a una tarima, un hombre grande parecía ser el capataz. Las manos en sus bolsillos, la mirada atenta, trabajaba dirigiendo el trabajo de los demás. Toda actividad cesó tan pronto ingresaron al sitio. Todos los ojos se clavaron en él. Tony lo presentó, aunque todos sabían quién era y qué había pasado. Lo rodearon, en silencio, mirándolo atentamente, con curiosidad. Con alivio, creyó notar que no había animosidad en sus miradas. El hombre grande, de mejillas coloradas, que parecía ser el capataz, habló, y mientras extraía de su bolsillo una petaca llena de ron Lamb’s, dijo que deseaba hacer un brindis. Todas las miradas se dirigieron a él, y hubo un gran silencio. Philippi estaba expectante: ¿un brindis...?

Des Peck, (ahora fallecido) además de capataz de North Arm, era, quizás, el único poeta de las islas. No tan conocido como poeta, como por anti-argentino. Y dijo que deseaba hacer un brindis, y que el brindis sería por dos razones: la primera, porque ellos habían tenido la suerte de encontrarlo y cobijarlo, y que esto era, después de todo lo que Philippi había pasado, como un pequeño milagro, y que los alegraba sobremanera formar parte de ese milagro, y que se sentían felices de haber podido ayudar y que él estuviera allí con ellos.

“Y el segundo motivo -dijo- es que hoy es el cumpleaños de su patria” Y era el 25 de Mayo...

Philippi debió esforzarse para que sus ojos no dejaran escapar las lagrimas que los humedecieron. Cómo era que brindaban por él, que era el enemigo, el invasor? Pensó en contestar el brindis, pero sentía un nudo que cerraba su garganta, así que, sin proferir palabra alguna, se acercó a ese hombre grande de la tarima, tomó la petaca de su mano ancha y fuerte, y bebió. Llevándola consigo, caminó hacia cada hombre, y todos bebieron con él, que se hallaba emocionado más allá de las palabras...Y todos lo estaban.

El día pasó rápido. Compartieron el almuerzo, y hablaron mucho, como viejos amigos que han pasado mucho tiempo sin verse. Poco antes de la hora prevista, Tony le ofreció un Matchbox, un juguete que le dijo era para su hijo Manfred, mientras se disculpaba porque no tenía allí nada más adecuado o mejor para regalarle, pero quería que tuviera un recuerdo de ellos. La esposa, a su vez, le tendió un sobre conteniendo una carta para su esposa Graciela. Estaba cerrado, y recibió la recomendación de no abrirlo.

El traslado llegó puntual. La despedida fue breve, sin muchas palabras, que no hacían falta entre ellos. La emoción se sentía, y se preguntaban en silencio a sí mismos, si alguna vez se volverían a ver.

Y el helicóptero se elevó, ruidosamente, en un remolino de viento, mientras abajo, un puñado de hombres y mujeres que hablaban otra lengua, agitaban sus manos despidiéndolo. Los miró, sus ojos fijos en ellos, hasta que estuvieron tan distantes que ya no los distinguía más...

Después de pernoctar en Goose Green, fue llevado en otro vuelo a Puerto Argentino. Hubo una breve recepción llena de preguntas de ambas partes, y entonces lo llevaron al hospital, donde cuidaron de su pierna y su dedo, y donde se alojó por dos o tres días. Allí recibió la visita del capellán naval, naturalmente de la religión católica. Philippi era protestante, pero esto no le importó a ninguno de los dos. El sacerdote le hacía preguntas sobre las experiencias vividas, y Alberto respondió, comentando como la repetición del salmo 23 lo ayudó a sostenerse en los peores momentos. Al oír esto, el cura abrió grande los ojos, y mientras se sonreía, introdujo una mano en su bolsillo, del cual saco un pequeño objeto de porcelana, un pequeño libro abierto, en cuyas paginas podía, claramente, leerse “El Señor es mi pastor, nada me falta”. Increíble coincidencia! Philippi había perdido siete kilos de peso, pero se encontraba bien.

El día 28 de mayo, un avión Hércules de la Fuerza Aérea, lo llevó de regreso al continente. El vuelo hizo escala en Río Gallegos, para reaprovisionarse y proseguir luego a Comodoro Rivadavia, donde se concentrarían los evacuados de las islas. Alberto le dijo al piloto del vuelo que deseaba quedarse allí, ya que debía ir a Río Grande. Este le contestó que tenía ordenes de llevar a todos a Comodoro.

En un descuido, abandono el avión, y posteriormente, compañeros de la Armada consiguieron embarcarlo en un SkyVan de la Prefectura, que lo llevo, finalmente, a su familia.

El Teniente Arca

El método elegido para los ataques con bombas por parte de la Aviación Naval, fue el de bombardeo “en reguero”, es decir lanzando las bombas de a una, separadas por un muy breve lapso, y en un ángulo de ataque de 45 grados. Esto hacia mayor la probabilidad de obtener un único impacto, y menor la de obtener impactos múltiples (del mismo avión), pero dada la potencia de las bombas de 500 libras, se considero preferible tener mayores probabilidades de tener un impacto único, a tener posibilidades menores de un impacto múltiple. La experiencia posterior demostró que la técnica elegida fue adecuada.

Después de observar el impacto de la bomba lanzada por Philippi en la popa de la HMS “Ardent”, Arca temió por su integridad, ya que no había conseguido separarse mas que unos nueve o diez segundos del avión de su líder. Pero siguió su corrida de bombardeo, disparo sus cañones y ametralladoras, hasta que se trabaron sus armas, y lanzo sus cuatro bombas,

una de las cuales impacto en la cubierta de la nave, como le confirmo el teniente Vázquez, “otra en cubierta!”

Casi inmediatamente después, oyó (no sabía que sería por última vez), la voz de Vázquez anunciando “Harrier, Harrier!”.

Inició de inmediato las maniobras evasivas, soltando los tanques auxiliares de combustible, aplicando plena potencia, y pegándose al agua mientras zigzagueaba de continuo. Al volar a tan baja altura, se dificulta la puntería del perseguidor, ya que este debe poder seguir a su presa, apuntar, y al mismo tiempo cuidarse de que en algún viraje pronunciado, su punta de ala no toque el mar, lo que sería fatal.

No obstante todas estas técnicas que aplico, fue alcanzado por disparos del Harrier, que averiaron su avión, al que, sin embargo, pudo continuar volando, pese a que sentía fuertes vibraciones en la estructura y comandos. Sin entender bien el porqué, advirtió que el piloto inglés había abandonado la persecución. Tiempo después, se entero – por su mismo perseguidor – que fue porque se le agotó la munición.

Arca evaluó la situación, y de inmediato supo que el regreso a Río Grande era imposible, así que puso proa a Puerto Argentino, rogando no ser detectado en su vuelo hacia allá.

Al sobrevolar el aeródromo inició los preparativos para el arribo, pero al bajar el tren de aterrizaje, la luz de tren principal derecho no encendió, por lo cual no sabía si esa pata estaba abajo o no. Le indicó a la torre de control que haría una pasada a baja altura, para que observaran si la rueda estaba extendida o no.

Al efectuarla, le informan de la torre de control, que no solo que la pata no estaba abajo, sino que la pata NO ESTABA, y que podían ver el cielo a través del agujero que quedó en el alojamiento del tren de aterrizaje derecho.

Arca les dice que intentara salvar el avión aterrizando sobre las dos ruedas restantes, pero es persuadido de que es inútil ya que el aparato se ve con daños irreparables. Se eyecta sobre el aeródromo, y deja al avión volando en círculos, pero para evitar que pudiera caer sobre la población o posiciones propias, es abatido por las baterías antiaéreas.

El aeródromo está tan cercano al mar, y el viento es tan fuerte, que arrastra al paracaídas hacia el océano embravecido, y cae en él. Arca se desprende del arnés e infla su chaleco, pero pronto entra en una especie de shock, y, al rato de estar flotando en las frías aguas, y probablemente sintiendo los primeros efectos de la hipotermia, se abandona a sí mismo.

Un helicóptero del Ejército Argentino parte para el rescate. Lo tripulan un capitán y un sargento. Luego de una búsqueda angustiada lo ubican y se dirigen a él. El piloto desciende a una altura mínima, para que el aviador naval pueda tomarse de uno de los esquíes, y el sargento ayudarlo entonces a

abordar. Pero el teniente Arca se haya como aletargado, ausente de la realidad, y de la situación terrible en la que se encuentra.

El piloto, en un alarde de sus dotes profesionales, y con mucho coraje y solidaridad, desciende hasta que los esquís están dentro del agua, sabiendo que las altas olas pueden derribar al pequeño helicóptero en cualquier momento, siendo entonces una muerte segura para los tres. El sargento, con el mismo coraje y abnegación, se acomoda sobre un esquí, y, arriesgando su propia vida, consigue tomar de los cabellos a Arca, que al sentirse así agarrado, advierte por fin los desesperados esfuerzos del sargento por izarlo a bordo y, aunque debilmente, colabora ahora en forma activa, y finalmente logran subirlo a bordo.

Durante el breve vuelo de regreso, desfallece y pierde noción de lo que sucede, pero entonces recibe unas bofetadas del sargento, que lo obligan a mantenerse despierto por unos instantes, y entonces toda la escena vuelve a repetirse, un par de veces más.

Cuando Arca recobra el sentido, se encuentra en el hospital. Apenas le permiten visitas, los primeros en llegar son sus salvadores. Estos le cuentan en detalle toda la odisea vivida, cachetadas incluidas. Arca se vuelve hacia el sargento y le pregunta: “usted me pego a mí?” . Ante la respuesta afirmativa de este, le dice, pretendiendo mucha seriedad, “lo voy a castigar por vías de hecho contra un superior” A la espontanea carcajada siguieron abrazos de amigos y de agradecimiento a los dos bravos camaradas

Esta historia, aquí abreviada, nos la narro el mismo teniente Arca, (quien agradece eternamente a quienes lo salvaron con riesgo de su propia vida) en el hangar de la escuadrilla de Macchi, en una oportunidad en que con mi promoción, visitamos la Base Aeronaval de Punta de Indio, al cumplirse veinticinco años de nuestro egreso como pilotos aviadores navales.

Lamentablemente, no recuerdo el nombre de esos bravos militares, a quienes me gustaría mencionar. En la sede de la Aviación de Ejercito, tuve la oportunidad de observar un cuadro, el cual no solo me agrado por su valor artístico, sino porque ilustra muy bien el momento del heroico salvataje aquí narrado.

El regreso

Philippi se reunió, finalmente, con su familia. Hubo muchos abrazos, muchos besos y muchas lágrimas, claro. Le hicieron narrar todo, y lo acribillaron a preguntas. No podían casi creer lo que les contaba. El juguete fue entregado a su hijo, y la carta, arrugada pero sin abrir, a su esposa, Graciela. Ésta la abrió, y después de leerla en silencio, sus ojos se llenaron de lágrimas, mientras su cara reía, e, incapaz de hablar, la pasó a los demás. En esa carta, la neozelandesa hablaba del milagro que había ocurrido, de lo felices que todos estaban de haber podido ayudar y cobijar a su esposo, y de qué manera increíble había nacido, en tan poco tiempo, una amistad que ella deseaba perdurara en el tiempo. *“Y aquí te mando, Graciela –le decía- la receta de los scones que tanto le gustaron a Alberto”...*

Alberto guarda, como una reliquia, esa carta, junto con el Matchbox y el cuchillo del que podría decirse que salvó su vida.

Y la amistad perduró, y perdura hasta hoy, tantos años después. Curiosamente, a tantas cosas que tenían en común, se sumó una más, aunque muy triste, ciertamente: Graciela falleció debido a un cáncer, y no mucho después, Tony perdió a Lynn, a causa de un problema cardíaco.

Philippi pronto regresó al servicio, listo para una nueva misión. Pero la falta de aviones las hizo escasear y ya no realizaría otra hasta que el conflicto terminó, muy poco tiempo después. En el ínterin, dedico todo su tiempo al adiestramiento e instrucción de pilotos menos experimentados.

Esta historia me la contó él mismo, en plena guerra, mientras solos, los dos tomábamos un té en el casino de oficiales de la base, el día en que salió la misión conjunta de dos SuperEtendard de la Armada y cuatro SkyHawk de la Fuerza Aérea, que, brillantemente, atacaron a la Fuerza de Tareas inglesa, al este de las Malvinas, teniendo como blanco al portaaviones “HMS Invincible”. Uno de los SuperEtendard portaba el último misil Exocet (de los únicos cinco con que contó la Armada durante la guerra), al que, después de limpiarle una delgada capa de hielo que cubría su superficie, dediqué y firmé con una fibra que me fue facilitada por un marino de la escuadrilla. Había muchas dedicatorias más, de las cuales recuerdo claramente una: “Por los muchachos del Belgrano”.

Esta historia quedó grabada a fuego en mi memoria, y fue parte muy importante de mi sueño de, algún día, volar a las islas, y si era posible, conocer esos lugares, y a los hombres que la protagonizaron.

Y muchos, muchos años después, el sueño se vio cumplido...

Capítulo 2

Vuelo nocturno a las Islas Malvinas

Los preparativos

A fines del año 2004 compré mi avión, un Beechcraft Debonair del año 1961. Es un avión monomotor, de ala baja y cuatriplaza. Está algo deslucido en su pintura y el tapizado se ve antiguo, aunque aún está sano. El motor, de seis cilindros y 225HP, tiene muchas horas voladas, pero se lo oye confiable y seguro. Curiosamente, el avión y yo empezamos a volar en el mismo año, 1961. Aunque yo he volado más horas que él, somos dos veteranos del aire.

Su instrumental es simple, pero suficiente. Apenas lo tuve, pensé que tal vez pudiera realizar con él mi viejo sueño –dormido por mas de veintidos años- de volar a las Islas Malvinas.

Ya conocen la historia que hizo que yo deseara conocer las islas y si era posible, a alguna de las personas que la protagonizaron, aunque curiosamente, no sabia yo aun el nombre de Tony

Llamé por teléfono a Philippi, y supe que su amigo lo había visitado en noviembre del 2003, y había pasado unos días con él, en Bahía Blanca, que es donde él reside. Naturalmente, compartieron algún asado, jugaron golf, fueron a escuchar y ver bailar tango, visitaron la Base Naval de Puerto Belgrano y el Museo Aeronaval de la Base Comandante Espora. Allí descansaban algunos de los aviones empleados durante el conflicto, y se tomaron fotos con ellos.

Fue durante esta charla telefónica que, por primera vez, escuché el nombre de su amigo: Tony Blake. Una idea se fue formando en mí: la de hacer el vuelo a las Malvinas acompañado por Philippi. Pero probablemente Alberto rehusaría la invitación. Tal vez la idea de volar en un viejo monomotor hasta las islas, no le resultara atractiva. Cuatrocientas millas son muchas para volarlas, casi todas sobre el frío mar...

En Internet, pronto encontré datos del amigo de Alberto. Era una persona muy conocida, actualmente chairman de la Compañía de Carnes de las Islas, y había sido miembro del Gobierno local.

En los artículos que encontré, no figuraba, claro está, su dirección de Internet. Me dirigí por mail al diario local –The Penguin News– diciéndoles que era amigo de un amigo de Tony, y pidiéndoles que le hicieran llegar mi intención de comunicarme con él. Nunca me contestaron, pero hicieron lo que les pedí, porque a los pocos días recibí sus noticias: en un mensaje muy breve me decía que, ahora, podía yo contactarlo, escribiéndole directamente.

Lo hice de inmediato, explicándole con más detalle acerca de mí, de cuanto me conmovía la historia de la amistad que ellos compartían, de mi intención de volar a las islas, y de mi deseo de invitar a Philippi a hacerlo

conmigo, si a él le parecía bien la visita. Me respondió a los pocos días, expresando que le parecía magnífico que volara hacia allá y que, mejor aún, si lo hacía con su amigo, para terminar diciéndome que si Alberto no deseaba hacer el vuelo, igualmente el iba a estar esperandome en el aeropuerto, porque los amigos de Alberto eran sus amigos. Este mail me alegró sobremanera.

Esperé una cena de camaradería que nos reunió en noviembre del 2004 y, sentándome al lado de Philippi, le comenté que tenía un avión y que disfrutaba mucho el volarlo. Me preguntó acerca de sus características y performance. Al promediar la comida, le conté cómo me había comunicado con su amigo, lo que éste había dicho, y lo invité –formalmente- a acompañarme en el vuelo. Y, lo que había temido, sucedió: giró su cabeza, me miró, y sin vacilar ni por una fracción de segundo, me dijo con absoluta claridad: “ni en ped...” Me reí con sus palabras, y luego me aclaró que solo volvería a las islas cuando pudiera hacerlo por la puerta grande... y en un avión con más de un motor. Hice un débil intento por convencerlo de realizar el vuelo, y él hizo también un intento por disuadirme de realizarlo. Pronto ambos supimos que no podríamos convencernos, ni yo a él (de que me acompañase en el vuelo), ni él a mí (de que desistiera de hacerlo), así que volvimos a la conversación general, y no le dimos más vueltas al asunto.

Poco después le conté al inglés que Alberto no iría, y me contestó que estaría esperándome en el aeropuerto.

Cuando supe que Philippi no volaría conmigo, sentí que debía ir solo. Mi hijo, Martín, deseaba acompañarme, y me hubiera deleitado su compañía y compartir este vuelo con él. Pero aunque no consideraba el vuelo especialmente peligroso, pensaba que él es joven, y tiene dos hijas pequeñas, a quienes les hace falta. Así que con pena, le dije que no. Otro piloto, quien ya había ido previamente, me contactó, diciéndome que deseaba volver, y que con gusto me acompañaría y podríamos compartir gastos. Pero la decisión ya estaba tomada, iría solo.

Fue entonces que empecé a pensar que nadie había volado en solitario en un avión monomotor hacia las islas. Y que sería el piloto más viejo que hubiera ido en el avión más viejo. Pero luego recordé a Fitzgerald, un piloto que fue hace muchos años (por los 60, creo). Así que, después de todo, no sería el primero en ir solo en monomotor, si bien él había ido en un avión casi flamante por comparación, y era mucho más joven que yo cuando realizó su hazaña, la cual tuvo mucha repercusión en todos los medios periodísticos de la época. Entonces se me ocurrió pensar que nadie había ido en vuelo nocturno y solitario, y menos aun en un viejo monomotor. Y aunque no se lo dije a nadie, tome la decisión de volar de noche, y la mantuve secreta hasta el último instante.

Con esfuerzo para mis menguadas arcas de piloto jubilado, compré un buen GPS (navegador satelital) -un flamante Lowrance 2000 color, con mapa móvil- y un segundo horizonte artificial eléctrico, (usado), para tener como alternativa en caso de que el instrumento neumático fallara.

En un par de vuelos de cierta duración, fui conociendo a mi avión y evaluando su confiabilidad. Y, siendo de corazón débil, me enamoré de él. Gastaba más combustible y aceite de lo que el manual decía que debía gastar, pero, pese a sus muchos años, resultó ser confiable y me daba mucho placer volarlo.

Traté de conseguir ayuda financiera para mi proyecto, con éxito casi nulo (ver nota al final), y comencé entonces los trámites necesarios para poder realizarlo. Para ello, recibí la inestimable ayuda de un piloto que lleva realizados varios vuelos a las islas (¡y a la Antártida!) en su bimotor Aerostar . Él me obsequió un CD donde se tomó el trabajo de listar cada uno de los trámites necesarios, agregando los formularios que debían llenarse y enviarse por fax o en algún caso, por mail. Otros pilotos me aconsejaron también, de acuerdo a su experiencia.

Decidí ir en los últimos días de marzo, si todo marchaba bien.

Debí, como requisitos previos, reservar alojamiento con anticipación, contratar un seguro de salud que contemplara, en caso necesario, la evacuación médica vía aérea en un avión privado, un seguro actualizado de mi aeronave, declaración jurada, plan de vuelo de ida y regreso, etc, etc. También tuve que solicitar el permiso a la Dirección de Tránsito Aéreo, la cual, a su vez, consultó con Cancillería. Aunque tomó su tiempo, todo fue finalmente aprobado.

Conseguir el equipo de supervivencia en el mar fue sumamente dificultoso. Cada uno en quien confiaba -o se ofrecía espontáneamente- para gestionármelo, se tomaba un tiempo considerable para responder (algunos me solicitaban elevar notas) y, finalmente, se excusaban, o ni me contestaban siquiera. El tiempo iba pasando, semana tras semana, y yo seguía sin mi equipo, pese a la buena voluntad de algunas pocas personas que se interesaron en el tema. Esto hizo que dilatara mi partida -demorada ya para el día 3 de abril- en cinco días más. Para terminar de reunir el equipo necesario, estuve corriendo hasta el anochecer del mismo día en que inicié el vuelo.

El vuelo

El viernes 8 de abril, a las 2300hs , despegamos de San Fernando, con el novel piloto comercial que me acompañaría hasta Comodoro Rivadavia, -para sumar experiencia en vuelo por instrumentos y en nocturno- proa a Bahía Blanca, primer punto para reabastecernos. Tuvimos un vuelo tranquilo, y después de cargar combustible y hacer los trámites usuales, seguimos rumbo a Trelew -también nocturno- aterrizando sin novedad. Volvimos a llenar nuestros tanques y despegamos hacia Comodoro Rivadavia. Durante esta última parte del vuelo comenzó el amanecer, de manera que llegamos con las primeras luces del día 9 de abril. Mi joven compañero se despidió, y tomó de inmediato un vuelo comercial de regreso a Buenos Aires.

Mi idea era volar hacia las islas partiendo de Puerto Deseado, en lugar de hacerlo desde Río Grande, en la Tierra del Fuego, desde donde la distancia

es menor. Es que para llegar a Río Grande necesitaría -aparte del tiempo extra- una suma importante para el combustible necesario. Desde Deseado, si bien el tramo sobre el mar sería más largo, considerando todo el vuelo, (desde Buenos Aires), este era más corto y, por ende, menos costoso.

La noche de vuelo había sido larga. Descansé en casa de amigos en Comodoro, y aproveché su hospitalidad para pedir un pronóstico meteorológico a las islas, vía Internet, ya que el que me habían dado en el aeropuerto local era sumamente desfavorable. Un centro de baja presión estaba situado sobre las islas, con techos muy bajos, precipitaciones y vientos muy fuertes y variables en dirección. Cuando llegó la respuesta, ésta era totalmente coincidente con la información que ya tenía, y ambos me aconsejaban esperar al menos un día para realizar el vuelo. Pese a mi decepción por la demora, seguí el consejo doblemente recibido.

El domingo 10, en horas de la tarde, volé a Puerto Deseado. Empleé apenas más de una hora y como puse proa directa a mi destino (para economizar combustible), debí volar un buen rato sobre el mar, como anticipo de lo que sería mi vuelo. Fui muy bien recibido por el Jefe de Aeropuerto, quien avisó a gente del aeroclub de mi llegada, y éstos se llegaron a verme, ofreciéndome ubicar el avión pegado a su hangar, para protegerlo del fuerte viento que soplabá, y ayudándome además a completar el combustible. El gesto amistoso del Jefe de Aeropuerto se extendió a invitarme a dormir algunas pocas horas, en su propia casa. Cenamos un buen asado que él rápidamente organizó -y que compartimos con tres de sus hijos- y me acosté hasta las 0315hs de la mañana, ya que el remise nos pasaría a buscar media hora después.

La Patagonia es árida, dura, seca. Lluve muy poco. Pero, esa mañana, llovía. Debido a esto, cargar los bultos en el auto y viajar al aeropuerto tomó más tiempo del previsto. Yo deseaba despegar a las 04:30hs, ya que estimaba el tiempo de vuelo en poco más de tres horas, y el aeropuerto, en las islas, abría a las 07:30hs.

Llegamos al aeródromo. El avión se veía muy pequeño, mojado y solo, frente al viejo hangar. Estaba lejos de la plataforma que podía ser iluminada, así que el conductor del remise lo alumbró, mientras yo cargaba las cosas y preparaba la balsa, todo bajo una lluvia insistente. Hacía frío. Había cambiado mis ropas por un buzo térmico y, sobre él, me puse, anudado en la cintura, el traje anti-exposición.

Llamé al servicio de Meteorología en Comodoro, quien me dio los últimos datos. El viento -como siempre imaginé- lo iba a tener del suroeste, bastante fuerte, con componente en contra. Pero eso estaba previsto. Lo que más me preocupaba era la nubosidad que iba a encontrar, y la altura de la isoterma de 0°C, por la posible formación de hielo en el avión, contra la cual no tenía defensa ni equipamiento alguno.

Las noticias no fueron buenas: iba a encontrarme con una capa de estratos con la base a 2000 pies (600 m), y el tope a 5000 (1500 m). Lo malo era que la altura de la isoterma de 0° C estaba casi a la misma altura que la base de las nubes, por lo tanto, apenas entrara en ellas, se me formaría

hielo. Como la capa no era demasiado gruesa, esperaba poder alcanzar rápidamente el tope, sin haber acumulado demasiado, y proseguir luego sobre la misma, volando en aire claro y ya sin problemas.

El volar por debajo me hubiera hecho consumir demasiado combustible, además de la incertidumbre de no saber si la base de las nubes iba a descender, aún más, en alguna parte de la ruta, lo que me hubiera obligado, probablemente, a ascender, encarando los mismos inconvenientes, o peores, y quedándome con menos combustible. Además, si volaba bajo y tenía alguna falla, me quedarían muy poca altura y muy poco tiempo para tratar de solucionarla o prepararme para un amerizaje -de por sí muy dificultoso en un mar encrespado- en una total oscuridad.

Había planificado esa posibilidad, y sabía que no tendría muy buenas posibilidades de salir bien. Un amerizaje es siempre difícil con mar gruesa y con un avión pequeño, más aún. Pero, de noche, la situación empeoraba notablemente. No podría ver la dirección del oleaje, para amerizar paralelo al mismo. Y no podría ver mi altura sobre el agua, en el último momento, para tocar lo más suavemente posible. El avión tiene un faro de aterrizaje, pero está fijado sobre la rueda de nariz, y para amerizar, se lo debe hacer con el tren de aterrizaje arriba. Debería acuatizar totalmente a ciegas, en esa oscura noche, sin luna.

Aún en pleno vuelo, tendría que destrabar la puerta, para que una deformación estructural en el impacto no la trabara y me encerrara en mi avión para siempre. Luego, si tenía la suerte de un amerizaje exitoso, debía pasar la balsa, que era voluminosa y pesaba 45kg, -fue la más pequeña que conseguí y era para seis personas - desde el asiento de atrás al de adelante y de allí, arrojarla al mar e inflarla. Todo esto en un avión que comenzaría a hundirse, con olas altas que seguramente entrarían a la cabina por la puerta que yo debería mantener abierta, y hacerlo todo sin ver. No era una buena perspectiva. Mejor que el viejo motor no fallara....

Bajo la lluvia, que el viento arremolinaba y hacía golpear en mi cara, fui hacia mi avión. Subí, y con mis manos mojadas cerré la puerta, y me sentí abrigado, a salvo del agua por fin. El pensamiento de que tanto el avión como yo éramos ya viejos y desvalidos para afrontar lo que venía, cruzó mi mente por un instante. Pero yo había elegido hacer lo que estaba haciendo y él seguiría mis ideas y pensamientos, transmitidos a sus músculos metálicos por mis manos -que, aunque gastadas- eran aún firmes .

Encendí la luz blanca interior, ajusté mi cinturón de seguridad e hice la lista de chequeo previa a la puesta en marcha. El chofer del remise seguía allí, firme, alumbrando y esperando a que el motor se pusiera en marcha antes de irse. Si no arrancaba, debíamos poner cables de su batería a la mía, lo que, dado el clima y la poca luz, no era una perspectiva agradable

Conecté la llave de batería, ambos magnetos, abrí ligeramente el acelerador, encendí la bomba eléctrica de combustible, hasta que la presión se hizo máxima, la apagué, e hice girar la hélice.

Y pese al frío y la lluvia, el motor arrancó fácilmente...

Hacia Malvinas

Llamé por radio a la torre, y mi nuevo amigo me contestó, autorizándome el rodaje y dándome los datos de la pista y las condiciones actuales. Apagué la luz blanca, que me molestaba ahora para ver afuera, y encendí las tenues luces rojas que apenas iluminaban los instrumentos. En las puntas de ala, podía ver las luces de navegación encendidas – roja a la izquierda, verde a la derecha- y un destello rojizo, intermitente, me dejaba saber que el beacon giratorio también estaba funcionando.

Alumbrado por la luz del faro de aterrizaje, comencé el carreteo. Lo hice con lentitud, ya que iba a tomar tiempo que en esas condiciones la temperatura del aceite subiera hasta el rango normal, para poder efectuar la prueba de motor. Llegué a cabecera y esperé. Muchos pensamientos pasaron por mi mente en esos pocos minutos, mientras el motor, sonando tranquilo y regular, tomaba temperatura. Finalmente, pude realizar el chequeo: llevé las revoluciones del motor a 1900 RPM y actué tres veces el mando de la hélice, para variarle el paso, probar el mecanismo, y hacer circular aceite tibio por su interior: todo en orden. Luego, probé los magnetos: el izquierdo y vuelta a ambos; el derecho y vuelta a ambos: la caída de revoluciones del motor fue dentro de los valores normales. La succión, que haría funcionar mi muy importante horizonte artificial, y también el giro direccional, estaba normal. Los valores de presión y temperatura de aceite, el amperímetro, la temperatura de cabeza de cilindros, los altímetros reglados, el giro direccional coincidente con el compás magnético, todo estaba en regla. El navegador satelital ya había captado a los satélites, y yo había ingresado la ruta a seguir. Procesaba su información, y me la mostraba, en su generosa pantalla de colores. Él me guiaría a través de la oscuridad, hacia mi destino lejano, en él me confiaría. Probé los comandos y completé la lista previa al despegue.

Ubicado en el centro de la pista, apliqué potencia con suavidad, y con suavidad también, mi viejo avión comenzó a correr. En mi pecho, mi corazón también aceleraba su carrera...

El parabrisas mojado deformaba las luces de la pista. Todo lo veía borroso, esfumado. Me sentía muy despierto, muy tenso.

Ya tenía la velocidad de despegue. Tiré el comando apenas atrás y la nariz del avión subió y sentí que las ruedas dejaron el suelo. Despegué a las 05:04 hs, en medio de la lluvia, no muy intensa (pero el avión carece de limpiaparabrisas) y en cuanto estuve en el aire, la turbulencia causada por el viento nos sacudió, recordándome qué pequeños éramos, mi avión y yo. Muy pronto inicié un viraje a mi izquierda, para poner un rumbo inicial de 120°, proa directa de Puerto Argentino.

A mi regreso, me enteraría de que a la mañana siguiente, alguna persona llamó para preguntar al presidente del aeroclub *“quien había salido de noche, en esa noche, pasando cerca de la población, rumbo al mar...”*

Cuando cruzaba la línea de costa, que apenas se adivinaba por el resplandor de las luces de Puerto Deseado reflejado en las nubes bajas, entré en ellas, a 600ms, como me habían anticipado. Casi de inmediato, pude ver hielo formarse en mi parabrisas. La turbulencia, la lluvia, el hielo, el saber lo que estaba delante de la proa, aceleraron aún más mi corazón. Y esto era

vivificante, me hacía sentir vital, esto me pellizcaba el alma, con un algo de miedo, al que me regocijaba enormemente poder vencer.

El hielo se formaba en el frente del parabrisas, dejándome libres los dos costados y la parte superior. Proseguí ascendiendo y, para mi alivio, el pronóstico era correcto: a 5500 pies, estaba fuera de la capa de nubes. Veía innumerables estrellas brillando en el oscuro cielo patagónico, y ello me dio tranquilidad. Recordé a los marinos de antaño, que dependían de exactamente esas mismas estrellas para encontrar su rumbo. Los imaginé con sus sextantes, entrando en tablas y libros y haciendo complicados cálculos. Yo los había hecho en mi juventud. Mientras las viera, suspendidas sobre ese fondo de negrura perfecta, todo iría bien...

La torre de control me llamó por radio y me informó de mi hora de despegue, deseándome suerte. Minutos después, una voz distinta me pidió que me comunicara con Comodoro Rivadavia Control. Me despedí y llamé, sin éxito, cosa que ya preveía, dada la distancia. Más adelante, llamaría con el teléfono satelital.

Me sentí bien, cómodo, en ése, mi pequeño mundito de aluminio y plexiglás, de llaves e instrumentos, de controles y selectoras, alumbrado apenas, por una tenue luz rojiza....

Allí estábamos, mi avión y yo, solos, suspendidos en el cielo oscuro, dependiendo el uno del otro, siendo más un solo ser que dos entes separados. Así como jinete y caballo son solo uno al cabalgar, así son el avión y su piloto, cuando se alejan de la tierra. Así como el jinete ama a su caballo, así ama el piloto a su avión...

Miraba constantemente mi horizonte artificial y el navegador satelital. Al comparar el horizonte original del avión, con el eléctrico que había hecho instalar, vi que diferían entre sí. Como mantenía un rumbo constante, aquel que me indicara una inclinación de alas sería el equivocado: era el nuevo, el eléctrico, el que había comprado para tener una seguridad en caso de que el original (neumático) fallara, ya que preveía volar de noche y tal vez parte del vuelo sería dentro de nubes, donde es casi imposible saber la posición del avión si no es por ese instrumento. Me indicaba que el avión estaba inclinado unos 10° hacia la derecha. Lo alineé varias veces, y al cabo de pocos minutos, volvía a suceder lo mismo, por lo que terminé desconectándolo. Afortunadamente, el viejo instrumento original funcionó sin problemas a lo largo de ése y todos los vuelos realizados después.

Miré el cielo, por un costado de mi parabrisas. Las estrellas tranquilizadoras estaban allí. Todo iba bien.

Me apresté a llamar al control, con mi teléfono. Encendí la luz interior y recordé las instrucciones: lo conecté, marqué el código que lo habilitaba, esperé el OK en la pantalla, extendí la antena y me arrimé lo más posible a la ventana del cockpit, para que recibiera mejor los satélites de comunicaciones. Como mi avión no tiene piloto automático, debía además controlar el vuelo constantemente. Había que marcar una gran cantidad de

números, empezando por 00 54 y luego el código de ciudad, y finalmente, el número deseado. Lo hice y pegando el teléfono a mi oído, trataba de escuchar, por encima del ruido del motor, si se escuchaba llamar, o si alguien contestaba. Nada. Hice todo de nuevo, desde el principio. Otra vez el silencio. Probaría otra vez más tarde. Por supuesto que a esa hora no oía a ningún otro avión en vuelo que pudiera retransmitir mi llamado. Sabía que el control estaba esperando que me comunicara y llamándome una y otra vez, y eso me preocupó, pero nada había que pudiera hacer.

Miré en busca de las estrellas, mis amigas, y ya no estaban. Tal vez una capa de nubes más altas me las ocultaban. O, tal vez, estaba volando dentro de las nubes nuevamente, y cargando más hielo. Miré hacia la luz de navegación verde, en la punta del ala derecha: ¡sí, estaba dentro de las nubes! Apliqué potencia de ascenso y subí, atisbando el cielo, ansioso por salir de allí, hasta que pude ver otra vez las estrellas brillar. Pero sabía que algo más de hielo se había formado en el parabrisas, las alas, la cola, y la hélice. La acumulación de hielo, además del peso que le va añadiendo al avión, destruye el flujo aerodinámico del aire sobre las superficies de alas y cola, y hace que las palas de la hélice se parezcan a bates de béisbol, por lo cual van dejando de impulsar aire hacia atrás. El avión, claro está, se va quedando sin velocidad ni sustentación. La suma de todas estas contingencias negativas, pronto hace que no pueda seguir volando y comience a caer. De allí, mi preocupación.

Pocas millas habían pasado de las casi 400 que tenía que volar...

Cada tanto, volvía a perder las estrellas, y tenía que subir apresuradamente. La noche era muy oscura, sin luna, y el hecho de que supiera de antemano de su ausencia, no ayudaba.

Disfrutaba cada instante, lo saboreaba y lamentaba que iban quedando atrás, gastándose, tan de prisa. Ya no volverían, ya eran mi pasado, no los podía detener ni volver a vivir.

Volaba a 8000 pies (unos 2400 m) y empezaba a tener un poco de frío en manos y pies. Con la linterna, observé el hielo de las alas: allí estaba, blanco y pegado a todo el borde de ataque de las mismas. Afortunadamente, no era demasiado, y la performance del avión apenas se había degradado. Volaba algo más despacio ahora, pero era poca la diferencia, tal vez un par de nudos en menos.

El tiempo transcurría. Cada minuto era denso, palpable, como algo físico. Estaba haciendo otro intento de comunicarme con Comodoro, cuando escuché en mi radio el llamado del control radar de las islas. Instintivamente miré la distancia a la cual me hallaba de Puerto Argentino, y eran 250 NM (464km). ¡Ya me tenían localizado y oía su transmisión sin problemas!

“Lima Víctor Hotel Ex-ray Charlie, Island Radar”, “Lima Victor Hotel Ex-ray Charlie, Island Radar”. Era una voz femenina y me confortó el escucharla, era nuestra única compañía. Sin embargo, no contesté de inmediato, porque estaba en pleno intento de comunicarme con Comodoro Control por medio del teléfono, sin lograrlo. De todas maneras, el alcance de mi viejo transmisor, era mucho menos a las 250 millas nauticas a las

que me hallaba de las islas, y no me hubieran oído. Deje pasar unos minutos e insistí en llamar a Comodoro mediante el teléfono satelital, sin éxito. La próxima vez que el control radar de las islas me llamara, contestaría.

Iluminé con la linterna, a través de la ventana, para ver el hielo de las alas, y al hacerlo, noté que estaba otra vez dentro de las nubes. “Maldición! ¡Arriba, vamos, mas arriba!” El acelerador hacía tiempo que estaba a fondo, pero eso era normal a esta altura, ya estaba alcanzando los 10000 pies. Todos los instrumentos tenían lecturas normales. Sólo las temperaturas de cabeza de cilindros y la del aceite estaban más bajas que lo usual, pero aún dentro del rango de operación.

En silencio, hablaba con mi avión. Lo animaba, le decía que lo estábamos haciendo muy bien y que íbamos a llegar. Él me contestaba con el tranquilo ronroneo del motor, y de esta manera me decía que no me preocupara, que todo estaba en orden.

No debería seguir subiendo por encima de los 10000 pies sin equipo de oxígeno para respirar, pero por supuesto que no lo tenía.

Ahora estaba otra vez sobre la capa, pero fue por poco tiempo, así que volví a subir. Mis manos y pies estaban muy fríos, y dolían....

“*Lima Victor Hotel Ex-Ray Charlie, Island Radar*”. Otra vez la llamada del control radar. Mientras subía nuevamente, le contesté al alcanzar los 12000 pies. “*Island Radar, Island Radar, this is Lima Victor Hotel Ex-ray Charlie, go ahead*”. Y entramos en contacto radial firme. Le dije que me alegraba escucharla, y que estaba teniendo problemas con la formación de hielo. No es que pudieran ayudarme, pero si algo no salía bien, sabrían por qué había sido.

Cada vez que no veía las estrellas, seguía subiendo –“arriba, arriba”- hasta que, de nuevo, aparecían.

Y, cada vez que pasaba esto, un poquito más de hielo se aferraba a mi avión. Eso era malo...

De pronto, recorde algo: el punto de no retorno. Este era un punto en mi ruta, a partir del cual el combustible remanente a bordo, no me permitía ya regresar a Deseado, ni a ningún otro aeropuerto en el continente. Al pasarlo, debía proseguir a mi destino, aun cuando me dijeran que el aeropuerto estaba cerrado para toda operación, aunque encontrara fuertes tormentas en mi camino, o cualquier otra causa. No había retorno posible. Mire la hora y encontré que ya había pasado mi punto de decisión hacia algo más de diez minutos. Ya no había elección, pasara lo que pasara, debía seguir adelante.

Si bien yo estaba acostumbrado a los “puntos de no retorno”, por ejemplo siendo el capitán de un Jumbo 747 efectuando el vuelo transpolar hacia Nueva Zelanda, la sensación era ahora muy diferente: el Jumbo tenía cuatro poderosas turbinas, éramos todo un equipo realizando el vuelo, y el avión contaba con todos los sistemas más modernos de ese momento, sea para comunicaciones, navegación, antihielo, calefacción, presurización (y oxígeno, en caso de emergencia). En mi pequeño avión, tenía un único (y nada nuevo motor a pistón), estaba solo, tenía frío, no podía combatir el

hielo con sistema alguno, no contaba con oxígeno (que me hacía falta), un único y modesto GPS era mi única guía, y mi teléfono satelital no me sirvió para comunicarme con nadie.

Pensé en mi hijo. Sentía que estaba allí, volando conmigo, acompañándome. Estaba en su casa, en realidad, alternando vigilia con sueño liviano, y en ambos, sueño y vigilia, viviendo mi vuelo. También, varias veces pensé que el hielo me vencería, que cuando tuviera que descender y entrar otra vez en las nubes, se apoderaría de mi avión y de mí, y nos llevaría al fondo del mar. Después de todo –piense - tal vez no lo lograría, tal vez nunca llegaría a las islas. Quizás el “inglés” esperaría en vano mi llegada.

Estaba volando sin oxígeno y, a esa altura, me preocupaba también la posibilidad cierta de ser afectado por hipoxia. De tanto en tanto hacía hiperventilaciones, para intentar paliar el efecto del aire tan tenue.

Cuando era joven, nuestra capacidad había sido chequeada en una cámara hipobárica, que simula las condiciones de vuelo a gran altura, sin la ayuda de oxígeno suplementario. Mientras se reduce la presión en la cámara, uno debe efectuar tareas sencillas, como separar las cartas de un mazo, o contestar preguntas escritas. Sin embargo, a medida que la presión disminuye y el tiempo pasa, empiezan las pequeñas confusiones, y el tiempo requerido para determinar qué carta se tiene en la mano y donde colocarla, o cuál es la respuesta a la pregunta, se vuelve más y más largo, y se cometen más errores. Pero uno se siente muy bien, no nota ningún malestar, mientras las capacidades disminuyen notablemente y los tiempos de reacción se hacen mucho más largos, con equivocaciones cada vez más frecuentes. Esto se puede pagar muy caro en un avión en vuelo.

Otra vez debí ascender. Estaba ya a 15000 pies. Las manos y los pies dolían mucho por el frío, y mis dedos iban perdiendo sensibilidad. También mi cara estaba muy fría. Tomé la linterna y, una vez más, observé el hielo en las alas. Para mi alivio, su espesor no había aumentado. Dirigí el haz de luz a mis manos: estaban lívidas. El termómetro de temperatura de aire exterior indicaba treinta grados bajo cero. La calefacción funcionaba al máximo, pero el sistema estaba diseñado para temperaturas externas más benignas, así que dudaba que pudiera incrementar la del aire que recibía en más de unos 15°, tal vez 20°. Por lo tanto, dentro del avión la temperatura debía ser de unos 10° C, tal vez 15° C bajo cero. Podía sufrir congelamiento, debería bajar pronto. Como de ninguna manera pensaba volar tan alto, ni con el aire tan frío, no tenía guantes, ni medias de abrigo.

El sistema de calefacción toma aire calentado por el escape del avión. Una pequeña fisura y el traicionero monóxido de carbono entraría en la cabina. Pero tenía una tarjeta detectora de CO, que cambiaría de color en su presencia, y la miré: amarillo, todo estaba bien, el aire era puro.

La temperatura para la formación de hielo es entre más 4 y menos 10 °C. Con temperaturas inferiores, ya no se adhiere a las superficies o hélice, porque es demasiado seco.

Aunque me preocupaba hacerlo, debía descender. Hacía ya un rato que estaba a 15500 pies, y aún volaba dentro de nubes. Pensé que podía hacer un descenso por termómetro, en lugar de altímetro. Este pensamiento me hizo gracia: siempre había descendido por altímetro, no por termómetro. Jamás lo había hecho antes. El temor a la hipoxia y al congelamiento me hicieron decidir. Iniciaría el descenso inmediatamente.

Podía bajar hasta que la temperatura se aproximara a los menos 10 ° C, y aunque no sabía a qué altura sería, allí estaría seguramente a salvo de la falta de oxígeno, y también la temperatura interior aumentaría, con lo cual el riesgo de congelamiento ya no sería una preocupación. Pensé que me podría quedar volando a esa altura, sin cargar más hielo, y cuando, finalmente, no me quedara más remedio que descender –y ahora sí se formaría más - disminuiría la velocidad del avión, hasta casi entrarlo en pérdida, picándolo entonces nariz abajo, como en una picada de bombardeo, para atravesar lo antes posible la capa y salir al aire claro que esperaba encontrar debajo, dando el menor tiempo posible para que se acumulara. De cualquier manera, ya no faltaba mucho para arribar, unos 40 minutos tal vez.

Comencé a descender, y a los 9000 pies aproximadamente, quedé volando entre dos capas de nubes, en aire claro. Ya había algo de luz, el amanecer se anunciaba. Aunque oculto por las nubes, el sol estaba asomando sobre el horizonte. Me quedé volando allí, bastante arriba del tope de la capa inferior, para tener una visión más amplia y completa. Me quedaría tanto como pudiera, aunque no sería mucho por mucho tiempo.

¡Pero la suerte me acompañó! Adelante y a babor vi un agujero de buen tamaño en la capa de estratos. Viré hacia él y al aproximarme mi corazón dio un brinco, ya que a la luz tenue del amanecer, y a través del hueco, ¡veía el mar! ¡Ése era el fin de casi todos mis problemas!

Me acerqué, e inclinando las alas, inicié un descenso pronunciado, mientras viraba para no salirme de sus límites. No tardé demasiado en aparecer debajo. Estaba ahora volando a dos mil pies. El mar tenía olas grandes, con crestas blancas que el viento deshacía en espuma. Giré para retomar mi rumbo y al hacerlo, no muy lejos, vi las islas...

Me emocioné. Al alivio que sentí por haber salido con bien de todas las situaciones complicadas que tuve, se unía la alegría de ver ambas islas, la Gran Malvina lejos, por estribor, distante y borrosa por la bruma del mar y la luz aún escasa, Soledad a mi frente, más cerca, con contornos nítidos y colores pálidos.

Cargado aún de hielo, mi avión se regocijaba conmigo. Avisé al control que estaba bajo capa, visual y con tierra a la vista. Mi alegría y emoción eran tan grandes, que necesitaba desesperadamente compartirlas con alguien, pero ¿con quién? Tomé una vez más el teléfono satelital, y disqué el número de mi hijo, piloto deportivo, y músico de alma. Otra vez sucedió lo mismo: no oí nada. Sin embargo, estaba tan entusiasmado, que le hablé, por las dudas me oyera. Y aunque muy mal, ¡me oyó! A mi regreso me

contaría que fueron solo palabras sueltas y muchos ruidos: “.....15500 pies.....30 grados bajo cero.....está todo bien.....la vista...islas...”

Ya estaba volando sobre tierra. “Pies secos”, en la jerga de los pilotos navales. Miraba ávidamente. Era un paisaje parecido a nuestra Patagonia, claro. Vi una estancia, y el camino que a ella llevaba. El terreno era muy desperejo, así que contabilicé ese angosto camino, como un probable lugar para aterrizar en caso de emergencia. Los pilotos no podemos evitar pensar en posibles problemas, para actuar rápidamente si suceden. Ese pensamiento es casi automático. Así nos adiestran.

Faltaban unos quince minutos de vuelo. Algunos chubascos contribuyeron a acelerar la limpieza del hielo. De pronto, oí golpes fuertes en el avión. ¿Granizo? No, no podía ser, no eran nubes para que cayera granizo. Era el hielo de la hélice que, desprendido con fuerza, golpeaba en el parabrisas y en el borde de ataque de las alas, cuya pintura saltada indicaría luego la fuerza del impacto.

“Lima Victor Hotel Ex-Ray Charlie, change now with Stanley Tower, good day” (LV-HXC, cambie ahora con Stanley Torre, buen día)

Cambié la frecuencia y llamé: *“Stanley Tower, Hotel Ex-Ray Charlie, good morning”*. La voz de la torre de control de Stanley era también femenina. Me dio las instrucciones para el aterrizaje y los datos de aeródromo. El viento estaba fuerte del sud, 28 nudos, y se me asignó la pista 09, aterrizaría hacia el este. Aunque el viento estaba bien por fuera de los límites recomendados por el manual del avión, esto no era preocupación alguna ahora.

Vi la población, y volé hacia la bahía que está frente a ella. Puerto Argentino quedó a mi estribor y lo pude ver bien, mientras me establecía en una pierna final larga, corrigiendo la fuerte deriva. Parecía una maqueta de una ciudad en miniatura, muy prolija y bien pintada, descendiendo hacia el mar.

La pista también se veía muy bien demarcada, con un sector de asfalto de color más oscuro, en el centro.

Iba reduciendo mi velocidad a la velocidad de aproximación. Bajé el tren de aterrizaje y decidí que no iba a usar flaps, ya que la pista era más que suficientemente larga, y con mucho viento de través, el flap complica la maniobra. El aterrizaje fue sobre mi rueda derecha, corrigiendo la deriva de ese lado, y muy suave. Me sentía muy feliz. Giré 180° en la pista y carretéé a la plataforma. Siguiendo las instrucciones que recibía, me dirigí a un sector de grava, a un costado de la misma, estacionando el avión enfrentado al viento. Había aterrizado a las 0817, hora local. Detuve el motor. Me costaba creer que estaba allí. ¡Habíamos llegado, mi avión y yo!

Tomando la valija de navegación con la documentación necesaria, descendí de mi amigo metálico. Crujía suavemente, a medida que se enfriaba su motor. Al bajar, acaricie su helada ala derecha, agradeciéndole. El se sonrió...o lo imagine?

Un señor me sacaba fotos. Era el “inglés”....

Nota: Prácticamente sin resultados fue la larga búsqueda de sponsors para mi vuelo, ya que los gastos eran excesivos para mi bolsillo de jubilado. No tuve ningún eco, con las honrosas excepciones de la empresa Hangar Uno, que me llenó los tanques de nafta antes del vuelo, prestándome además, otro GPS, que usaría solo en caso de un amerizaje forzoso. Además, estibarón unos litros de aceite en el porta-equipajes. En el taller donde guardo mi avión, Mariani y Vozzi, en San Fernando, el Sr. Mariani colaboró instalándome una toma de poder externo, para el caso de que en los climas más fríos, la batería se pusiera perezosa para el arranque. Un amigo, Manuel Fernandez, me prestó su traje anti-exposición, y la Fuerza Aérea me facilitó una radio-baliza de Emergencia y un chaleco salvavidas. Alquilé un teléfono satelital y una balsa. Y así tuve completo todo mi equipo de supervivencia en el mar.

Un joven piloto comercial, Enrique Echeverria, hijo de un querido colega y amigo, se encargó del combustible hasta Comodoro Rivadavia, para volar hasta allí con plan de vuelo instrumental y nocturno, y sumar así experiencia. Y un amigo suyo, joven piloto comercial también, Agustin Zobra, me esperó en Comodoro a mi regreso, volando igualmente de noche hasta Buenos Aires, haciéndose cargo del combustible de ese tramo. Ambos fueron una agradable compañía.

Reg. Prop. Intelectual 412483/05

Capítulo 3

En la Isla Soledad

Mientras caminaba hacia el pequeño edificio del aeropuerto, (construido por los argentinos en años previos a la guerra), el “inglés” (yo aun no sabia que era neozelandes), se acercó a mí y, de manera franca y sencilla, estrechó mi mano con firmeza. El color de sus cabellos era ahora tan blanco como el hielo de las alas de mi avión, pero el color de sus ojos seguía siendo el mismo azul que antaño fuera, y su mirada seguía dando esa impresión inquisidora y de honestidad que Philippi había percibido en el instante en que se le aproximó, tantos años ha.

Fuimos juntos hacia las oficinas de migraciones y aduana, y presenté mi documentación de arribo, aún con el traje anti-exposición de color anaranjado anudado en mi cintura. Como la tela era dura, el nudo se aflojaba a menudo y se me deslizaba hacia abajo, por lo cual debía levantarlo con frecuencia. Seguramente las cuatro o cinco personas que allí estaban lo habían notado, porque cuando dije – mientras lo tironeaba hacia arriba - “I’m losing my pants”, (estoy perdiendo mis pantalones) todos soltaron una carcajada que parecia reprimida desde antes.

Una vez terminados los asuntos legales y de papeles, le dije al funcionario que me atendía, que iba a traer mi equipaje para que lo revisaran, pero me respondió que no hacía falta, que todo estaba bien. Fueron muy amables conmigo. El inglés me acompañó hasta el avión, y bajé mi valija, la cámara de video, y el bolso para guardar el traje anti-exposición, así que volvimos bastante cargados. Fuimos a su camioneta, una Toyota 4x4 . Diría que el 90% de los vehículos en las islas son camionetas o jeeps doble tracción. Cargamos todo y emprendimos el breve trayecto hasta la población. El camino es de asfalto, de un ancho normal y, claro está, se guía por la izquierda.

Me mostró, a un costado de la ruta, y como una curiosidad, el “peat” (turba), que luego vería tan abundantemente en la isla. Aún hoy se lo extrae y corta en trozos regulares, se lo deja secar y se usa para calefacción, aunque va siendo reemplazado, sobre todo por el kerosén.

Antes de llegar al pueblo (¿debo llamarlo ciudad?), me señaló los edificios de sus oficinas, aldañas al pequeño puerto. Él tiene barcos pesqueros ahora, y ya no se dedica más al campo.

En pocos minutos estábamos en la calle de su casa, en una zona nueva de la población. La casa era de dos plantas, se notaba que llevaba poco tiempo de construida, y su interior era confortable, acogedor. Tenía amplios ventanales que daban al mar, y me señaló que todos ellos eran de triple vidrio, para aislación del frío. Eran ventanas fijas, excepto una, que se podía abrir. Así lo establecía la reglamentación, y se hace por seguridad, en caso de ser necesario escapar de la casa en una emergencia. El jardín, que se extendía hacia el lado del mar, estaba despojado de flores, y algunas rocas asomaban en varias partes, entre duros pastos.

Habíamos entrado por atrás, y como yo ingresé primero, no me percaté que él se había quedado un momento, quitándose el calzado. Luego aprendí que uno se quita el calzado en todas las casas. En algunos edificios públicos, un anuncio le pide al público que, si tiene los zapatos sucios, los deje en el hall de entrada. Así era en el edificio de aduanas, por ejemplo, y su interior estaba alfombrado en su totalidad, e inmaculadamente limpio.

Mientras disfrutaba de un reconfortante café caliente le pedí si me permitía telefonar al control de tránsito aéreo de Comodoro y a mi familia, para informarles de mi arribo. Lo hice sin problemas, y así me enteré que mi hijo ya había llamado al aeropuerto y sabía de mi llegada.

Luego me llevó a mi alojamiento, cuyo nombre es “The Waterfront House”, (La Casa frente al Mar) y efectivamente, está a no más de diez metros de éste. Dejé mis zapatos en el pequeño hall de entrada y fui recibido por una agradable y joven señora que me mostró el lugar y me llevó a mi habitación. Esta era relativamente pequeña, bien calefaccionada, tenía dos camas individuales, un televisor color de 14”, y un casi minúsculo baño con su ducha. El piso era de anchas tablas de madera, y dentro de su sencillez, todo el conjunto resultaba cálido y acogedor. No necesitaba realmente nada más. Creo que era el único huésped por esos días.

Dormí un par de horas y el inglés me pasó a buscar para cenar en su casa. Tanto la comida como la charla fueron agradables, y saltábamos de un tema a otro, respondiéndome de buen grado todas las preguntas que yo le hacía, muchas de ellas relativas a la historia que tanto me había impactado. Así supe que cuando vieron las señales que Alberto les hizo con su espejo, se acercaron con mucha precaución, y cuando vieron que estaba realmente solo, él se le acercó, vio el temor en su cara y puso una mano en su hombro y le habló, diciéndole que, si no se mostraba agresivo, todo estaba bien. Alberto hablaba un buen inglés, y allí fue – me contaba el inglés – que ambos se dijeron una mentira, que fue la única entre ellos. Tony le dijo “*yo no estoy armado*”, mientras tenía su revólver 38 en el cinturón, fuera de la vista de Alberto, y éste le contestó “*yo tampoco*”, teniendo escondida su arma entre sus ropas. Mientras me decía esto, sonreía francamente y me acotaba: “ambas mentiras eran justificables ¿no?”.

Esa noche dormí muy bien, oyendo apenas el arrullo del mar cercano. A la mañana siguiente me levanté y fui a la cocina, buscando a la señora para pedirle mi desayuno, (creo que era el unico huesped), y me llamó la atención que ella oía música latina y en español, así que le pregunté si hablaba castellano y al contestarme que sí, noté un acento familiar: era chilena, casada no hacía mucho tiempo con un natural de las islas, quien por su trabajo se hallaba ahora embarcado, navegando. La colonia chilena es la segunda en importancia en las Malvinas, después de la gente de las islas de Santa Elena, frente al África. Esto me intrigó, y aunque pregunté, nadie me supo decir porqué la gente de esas islas, con una geografía muy distinta y un clima mucho más benigno, elegía las Malvinas como uno de sus lugares favoritos para migrar.

Después de desayunar, a las 10:30hs, mi amigo me pasó a buscar, para llevarme a conocer el cementerio argentino en Darwin, el británico en San Carlos, y otros lugares de interés en la zona.

Llevábamos unos sándwiches y unas bebidas sin alcohol para el viaje: Después de unos cortos trámites que él tenía que hacer en el poblado, emprendimos viaje en su camioneta.

El camino era asfaltado al principio, una ruta común y en buen estado de conservación. Sin embargo, este asfalto se veía interrumpido cada tanto, y había tramos de tierra, dura y pedregosa, pero bien nivelada y cuidada. Supongo que asfaltaban primero las partes que más se deterioraban con las lluvias y los fuertes vientos comunes en las islas.

Me mostró áreas con alambrados de los que colgaban cartelitos blancos, ubicados a no más de 5 metros entre sí, advirtiéndome que ése era un campo minado. Me explicó que los argentinos entregaron todos los planos, que contenían precisas indicaciones acerca de las áreas que habían sido sembradas con minas. El problema aún no había sido resuelto y éstas seguían enterradas. La gente se había acostumbrado, y era como si esos lugares no existieran: ni animales, ni personas, entraban jamás en esas áreas.

Me llamaba la atención ver, descendiendo de las colinas que conforman gran parte del paisaje malvinense, ríos de piedras, de un color gris claro, y de diferentes tamaños.

Estaban tan prolija y regularmente formados, que uno se sentía tentado a creer que habían sido hechos por el hombre. Pero era la naturaleza quién los había creado -ha través de milenios quizás- sin pausa, despaciosamente, dueña del tiempo interminable. Varias teorías intentaban explicar su surgimiento. La más coherente parece ser la que explica que en esos lugares, que parecen arroyos pero están formados por piedras, éstas se hallaban antes bajo la superficie, y efectivamente corrían aguas entre ellas, las que en inviernos especialmente duros, se congelaban, y al congelarse se expandían y la fuerza de esa expansión rompía las piedras en trozos más pequeños- como en una botella olvidada en el freezer- y las levantaba hacia la superficie, dejándolas (con la ayuda del viento y las lluvias), totalmente expuestas y formando esos muy curiosos y abundantes ríos de piedras grises, que yo no había visto antes en ningún otro lugar.

Nos cruzábamos con algunos vehículos, mayormente provenientes de la Base Militar de Mount Pleasant, delante de la cual pasaríamos en breve. Quedó a la derecha de nuestra ruta, y me dejó sumamente impresionado su enorme tamaño y lo prolijo que todo se veía. Tiene una capacidad para albergar muchos más hombres de los que actualmente están allí estacionados (unos dos mil). Pude ver movimiento de helicópteros y algún

Hércules, operando en su gran pista, apta para los más grandes aviones de la actualidad. Un enorme hangar podía albergar un Jumbo en su interior. Me explicó que a veces, al llegar un avión desde Londres, se encuentra con tanto viento, que no es posible abrir las puertas ni arrimar las escaleras, por lo que primero entran el avión al inmenso edificio y recién allí proceden a desembarcar los pasajeros.

Frente a la base, nos desviamos por un camino más pequeño, hacia la izquierda, y ya no tendríamos más asfalto en todo nuestro recorrido. Un pequeño cartel indicaba que se dirigía a North Arm, Goose Green y San Carlos. Leer estos nombres - que oíamos a diario en la época de la guerra- me conmovió, y el inglés se detuvo, para que yo tomara una foto.

Seguimos avanzando, y el paisaje se repetía a sí mismo. Varias veces vimos o cruzamos arroyos de aguas translúcidas, con suaves corrientes, que desaguaban casi siempre en alguna laguna de regulares dimensiones. En todos había truchas - me explicaba el inglés- y éstas abundaban, dado que lo escaso de la población hacía que hubiera solamente unos pocos aficionados a la pesca, para alegría de los peces.

Los Cementerios

El camino era más duro y desparejo ahora, pero siempre transitable. Al fin llegamos a un desvío, lo tomamos, y muy pronto vi otro cartel que me hizo sentir frío por dentro, sobrecogiéndome: "*Argentine Cemetery*"

Dejamos la camioneta en un sector para estacionar, y caminamos por un sendero de grava, de no más de cien metros de extensión. Allí estaba el cementerio, en esa infinita soledad, en ese silencio tremendo, roto apenas por el sonido del viento, que lo hacía aún más pesado, más lúgubre, más agobiador. Ese silencio y esa soledad se metían en mi pecho...

Una cerca de madera blanca lo rodeaba. Las tablas que la formaban no estaban lo suficientemente juntas como para impedir el paso de los corderos más pequeños, así que a veces aparecía su suciedad entre las tumbas, mezclada con la de los gansos de las islas. Aparte de eso, el cementerio estaba bien cuidado. Los países de la comunidad británica poseen un fondo económico dedicado al mantenimiento de cementerios de guerra, sin hacer diferencias de nacionalidades, ni de amigos o enemigos.

Entramos, abriendo la puerta de madera, que crujió suavemente, y el inglés se adelantó, en silencio. Yo me detuve a la entrada y él se dirigió, con su paso tranquilo y firme, hacia donde está el cenotafio donado por una empresa argentina. Se paró en un extremo, y respetuosamente se quedó allí, sin hablar una sola palabra, todo el tiempo que yo me quise tomar.

Caminé desde el fondo hacia el frente, en zig-zag, recorriendo cada hilera y leyendo cada epitafio, deteniéndome un instante delante de cada cruz, blanca y sencilla, saludando en silencio a cada pobre soldado que allí había quedado.

Y en cada cruz había un rosario enredado, que seguramente dejaron las familias que hacía poco habían ido a visitarlos. No había flores, claro, ni una sola flor...

En muchas de las tumbas leí la siguiente oración:

“Aquí yace un soldado argentino solo conocido por Dios”

Mis ojos estaban húmedos, mi garganta seca. Llevaba yo un encargo, de quién generosamente me había prestado el traje anti-exposición: debía desprender la chapita de identificación que éste tenía sujeta a una cremallera, y dejarla en algún lugar de las islas, donde él tal vez la pudiera encontrar, algún día. Así que cuando vi una sepultura que por casualidad tenía su mismo apellido escrito en la lápida, la enterré, delante de la blanca cruz y pegada a la placa de granito oscura y brillante, con su nombre escrito, entre las piedritas de grava gris, de las cuales tomé un puñado grande, que traje de vuelta conmigo. Tal vez mi amigo pueda ir un día - como es su sueño- y encontrar su chapita, que quiso que yo dejara como un mínimo homenaje a quienes perdieron la vida, tan tristemente, en esas tierras perdidas en los mares del sur.

Recorrí, entonces, cada tumba, y luego me detuve delante de cada placa del monumento construido al frente, leyendo uno por uno los nombres que estaban escritos. En el centro del cenotafio, sobre el piso, yacía una única chapa de bronce, homenaje a los caídos, ofrendada por un diario de la ciudad de Tres Arroyos. En mi mente, pedí perdón a cada soldado que, tan a destiempo, tan tempranamente, habían encontrado allí una muerte solitaria e inútil.

Miré hacia atrás, hacia las cruces blancas y silenciosas, y busqué luego con la vista al inglés. Éste, entendiendo mi mirada, y siempre en silencio, echó a andar y salimos, cerrando la puerta detrás de nosotros...

Seguimos camino, casi sin cambiar palabra. Al cabo, llegamos a San Carlos, y allí visité el cementerio británico, con paredes de piedra, algo más pequeño y bonito, y más protegido que el argentino.

Había pocas tumbas, por comparación, y también había placas en el monumento del frente, donde sus muertos, en lugar de estar ordenados por abecedario como los nuestros, lo estaban por la unidad donde habían servido.

“HMS Invincible” “HMS Sheffield” “HMS Ardent”, HMS Coventry”, “HMS SirGallahad”, etc, etc.

Habían venido desde tan lejos, para quedar aquí por siempre. También sentí tristeza por ellos...

Fuimos luego a San Carlos, y me mostró la bahía y las playas donde habían desembarcado los ingleses, las que habían sido nombradas por colores

“Green Beach”, “Blue Beach”, etc. San Carlos es solo un pequeño caserío, de no más de una docena de casas, y aún así, es la segunda población en importancia en las islas.

Caminamos un poco, y el inglés, con sus ojos acostumbrados a ver en esas tierras que tan bien conocía, se detenía de tanto en tanto, y me mostraba un refugio de piedras hecho por los soldados ingleses para protegerse, o un largo trozo de cable de algún equipo de comunicaciones, abandonado en el lugar, o alguna otra señal de lo que allí había sucedido.

Me contó que a raíz del hundimiento del “HMS Atlantic Conveyor”, -impactado por un misil Exocet- por parte de la Aviación Naval, se habían perdido los helicópteros destinados a transportar las tropas hacia la zona de Puerto Argentino. El grueso de las tropas debió caminar, a campo traviesa, mayormente de noche y cargando su pesado equipo, por casi cien kilómetros. Esa epopeya es conocida entre ellos como el “stomp”.

Emprendimos el regreso, y me costaba hablar, sumido en pensamientos de tristeza. El inglés, simplemente, respetaba mi silencio.

Miraba esos campos vacíos, esas soledades interminables, y sobre sus pastos de pálidos verdes y amarillos, veía levantarse a los fantasmas de los soldados muertos, vagando desorientados, espectros con raídos uniformes cubriendo sus huesos descarnados, arrastrando los pies sobre el terreno inhóspito, sin entender el porqué de lo que les había pasado. ¿Porqué, si hasta unos pocos días antes de que los mandaran allí, habían sido muchachos como otros muchachos, hombres como otros hombres, hoy estaban muertos, en esa tierra desconocida, tan lejos, tan solos? ¿Por qué no pudieron volver a sus novias, a sus esposas, a sus familias, a los amigos? ¿porqué?

Esas visiones aún están conmigo, y estarán para siempre –creo- junto con las de los marinos del crucero Belgrano, que duermen en el helado y profundo fondo del mar...

Esa noche pasó a buscarme otra vez por la posada, y me llevó a su casa, para compartir la cena. Antes de ella nos instalamos en el living, desde donde veía el mar, apenas iluminado por las luces del poblado y, con una copa de vino en la mano, charlamos por un rato, antes de cenar. Él es amante de los buenos vinos y los disfruta, mesuradamente, sin caer en excesos. Me comentó acerca de sus cualidades y me mostró algunos de los que tiene en reserva, hablando de ellos con entusiasmo, y elogiando los vinos argentinos. Me limité a escuchar, ya que mi cultura enológica, es lamentable.

Me explicó acerca de la pesca, los permisos y los valores de los mismos, que los dueños de barcos – como él – consideraban excesivos. Con interés escuché algunos detalles de cómo es la tarea que realizan, y de cómo se comercializa el producto, mayormente en el puerto de Vigo, en España, adonde es llevada en gran parte por un barco ruso, al cual se trasborda la cosecha obtenida.

Vi que en su biblioteca tenía numerosos libros acerca de la guerra del Atlántico Sur, todos en inglés, claro está, y le pedí permiso para llevar alguno a mi alojamiento, para ojearlo.

La charla siguió muy amena durante la cena, y después, durante el café, me preguntó qué quería yo hacer al día siguiente. Le dije que me encantaría ver los lugares donde lo encontró a Philippi, y el refugio donde éste se guareció por dos noches. Me dijo que sí, que no había problemas, y entonces le pregunté cuanto tiempo nos llevaría ir hasta esos lugares. Cuando me contestó que aproximadamente unas dos horas y media, pensé que era demasiado abuso de mi parte, así que inquirí como eran esos parajes, si eran semejantes a lo ya visto, y me dijo que sí, que eran lo mismo, y que, además, el refugio ya no existía, pues se había quemado por completo hacía tiempo ya. Entonces le propuse no realizar el viaje, con lo que estuvo de acuerdo de inmediato, y creo haber advertido cierto alivio en su expresión.

Concordamos en que al día siguiente iríamos a conocer sus oficinas, a cargo de su hijo, la parte del puerto propiamente dicha, y un lugar de las inmediaciones, conocido por la colonia de pingüinos que lo habita, aunque estos ya habían partido, una semana atrás.

Me llevó a mi posada, y me dormí, mientras pasaba revista a lo vivido durante ese día, oyendo el suave murmullo del mar, que se llegaba hasta mi cuarto pequeño, como en puntillas, para no molestar...

El miércoles recorrí la población, de a pie. Así vi la iglesia anglicana, que es la principal, la de Santa María, que es católica, la casa del gobernador, donde murió el Capitán Giachino, de la Infantería de Marina, primer muerto entre los nuestros, el clásico monumento con los huesos de ballena, unos pocos restaurantes (el mejor es uno chileno, dicen), pubs, el museo, distintos negocios, el único supermercado, hoteles, antiguas casas que ostentan en su fachada el año de su construcción (del año 1846 es la más antigua que vi, en perfecto estado y habitada), y el pequeño puerto, donde algún lujoso yate de velas estaba amarrado.

El poblado es muy prolijo y cuidado, de calles angostas, asfaltadas casi en su totalidad, con todas sus marcaciones claramente pintadas y respetadas por los conductores. Las calles paralelas al mar corren niveladas, mientras que las transversales son empinadas. Me llamó la atención que no siempre la señal de detenerse era para ceder paso al de la derecha. Después comprendí que los que vienen cuesta abajo tienen prioridad, ya que les es más difícil frenar. Un solo banco y un solo hospital sirven al pueblo, y hay una sola escuela primaria y una secundaria, pero de muy buen nivel. Los diez o doce policías con que cuentan, controlan el tránsito, y no tienen más trabajo que algún hurto ocasional, o alguna pelea ocasionada por los tragos. Recordemos que la población urbana es de 1800 personas aproximadamente, con un total de 2400 diseminadas en las islas. Algo más de 2000 efectivos componen la fuerza militar británica estacionada en Mount Pleasant, pero ellos tienen en la base todo lo que puedan necesitar. Pude observar helicópteros, Hercules C-130, VC-10 reabastecedores de

combustible, y cazabombarderos Tornado. A todos los he visto volar, la actividad de entrenamiento es diaria

El servicio aéreo, que dispone de cinco aviones bimotores Islander, se ocupa del servicio entre las islas, y uno de ellos, equipado con radar, controla la pesca ilegal. Un barco extranjero había sido detenido, y estaba en el puerto, con sus tripulantes viviendo a bordo.

.A lo lejos, hacia el lado del aeropuerto, se observa en la bahía la silueta romántica del Lady Elisabeth, navío de casco metálico y arboladura de velas, varado hace muchísimos años. Maltratado por sucesivas tempestades, se va deteriorando lentamente, añorando seguramente, sus ya lejanas singladuras en alta mar. Otro casco, de madera y más pequeño, corre igual destino frente a la población.

Algunas casas me llenaban de asombro, pues con tierras tan duras y clima tan bravío, mostraban hermosos jardines, llenos de verde y flores coloridas. Mucho esfuerzo y amor les habían sido dedicados.

Me cruzaba con poca gente, seguramente estaban en sus trabajos la mayoría. Algunos no me prestaban atención, otros me saludaban con un tímido “Hello” y una leve sonrisa al pasar a mi lado, como lo hizo un par de jóvenes papás, que paseaban en un cochecito a su bebé, frente al mar, pese al viento frío y alguna llovizna ocasional.

Desde la ventana del hotel, observaba, a pocos metros, como las gaviotas se zambullían para alimentarse del abundante krill, visible a simple vista desde la orilla del mar, a escasa profundidad.

Como en casi todos los días que pasé en Puerto Argentino, llovía, dejaba de llover, salía el sol por un rato, y vuelta a comenzar. Mientras, el viento, casi no se permitía descansar.

Tony pasó a buscarme, y fuimos a conocer sus oficinas, ubicadas en el puerto. Allí me presentó a su hijo, quien manejaba localmente a los barcos pesqueros. Uno de ellos, muy nuevo, había sido sorprendido por una galerna de 70 nudos de intensidad (aprox. 128 km/h), que lo arrojó sobre unos riscos, y el barco se perdió.

Luego fuimos a un depósito, en el puerto, donde estaba en recorrida una embarcación auxiliar de su propiedad. Esperamos entonces a otro lanchón, que llegó desde uno de sus barcos, al mando de David, su hombre de confianza, quien me saludó amistosamente, produciéndome su aspecto y sus maneras sencillas y francas, una agradable impresión.

Después de que intercambiaron información, partimos hacia un lugar, no mucho más allá del aeropuerto, donde los pingüinos anidaban, pero, como dije antes, estos se habían marchado la semana anterior. Estuvimos en una playa, no muy grande, pero muy bonita, enmarcada en una pequeña bahía, y de arenas muy, muy blancas. En el sendero que la enmarcaba, algunos carteles indicaban que si bien se creía que la playa no había sido minada, las marejadas podrían haber arrastrado minas hacia la misma, por lo cual se aconsejaba no usarla. Y nadie la usaba.

Una vegetación distinta, más verde y exuberante crecía en el lugar, algo más protegido de los vientos fuertes, que provenían casi siempre del sud y del oeste. Caminamos hasta donde apenas se oxidaban unos cañones, que

se usaron para proteger la entrada a la bahía. Hubo batallas en los mares de las islas, durante la primera guerra mundial.

Con su inseparable largavistas, Tony miraba el mar. Pronto me mostró al barco ruso que lleva el producto de la pesca a España, y en una de sus bandas, un barco suyo, transbordando la cosecha.

Hacia el temprano atardecer regresamos a su casa, donde, copa de vino en mano, y mirando el mar a través de los amplios ventanales, hablamos acerca de algunas iniciativas de acercamiento entre privados, que al parecer, no despertaron ningún interés entre los miembros del consejo de gobierno de las islas.

También comentamos su convicción de que, de no haber existido la invasión de las islas, estas serían en la actualidad, mayormente argentinas. Esta presunción se basaba en el hecho de que la población total de las islas de aquella época, de 1800 personas, iba disminuyendo cada año, a razón del 1%. Su principal fuente de ingresos, la lana, estaba con un bajo valor internacional, y no había manera de hacer negocios de rentabilidad razonable en las islas. Los jóvenes que se iban a estudiar, ya no regresaban, y muchos mayores, quedándose solos, terminaban por seguirlos.

Para ese entonces, era posible encontrar una casa en Puerto Argentino, por solo dos mil libras esterlinas, y aun así, era poco probable que apareciera un comprador. Hoy en día, una propiedad familiar se cotiza en el orden de las 200.000 libras esterlinas, y no se encuentran en el mercado, por lo cual es necesario construir nuevas, lo que hace que la población se vaya extendiendo paulatinamente.

Las propiedades, urbanas y rurales, podían haber ido pasando, lenta y paulatinamente, a manos de argentinos, en forma directa o indirecta. Es decir, sociedades constituidas en Uruguay (por poner un ejemplo), pero de capitales argentinos, podrían haber hecho las operaciones, en un proceso lento, pero seguro. Esta era solo una teoría, pero su realización parecía factible, si nos hubiésemos dedicado a hacerla viable, con tesón, paciencia y, sobre todo, con discreción.

La guerra, que dejó grandes resentimientos entre los habitantes, pese a la civilizada y cuidadosa manera en que fueron tratados los civiles, cuya integridad, propiedades y pertenencias se respetaron al máximo, terminó favoreciéndolos enormemente. Cabe mencionar que las únicas dos bajas entre civiles (un matrimonio), fueron producidas por un misil inglés mal dirigido (fuego amigo).

Después de terminado el conflicto, los isleños consiguieron un mejor status legal ante Bretaña, fue construida la Base de Mount Pleasant y hubo (y hay) un asentamiento de efectivos importante en la isla. La base cuenta ahora con una pista de aterrizaje que permite operar a los aviones más grandes de la actualidad, y pueden volar a Gran Bretaña con la única escala de las Islas de Ascensión.

La industria de la pesca tuvo una explosión, y actualmente es la mayor fuente de ingresos del territorio, tanto para los privados que la

emprendieron, como para el gobierno, que recauda sumas importantes de los permisos otorgados a locales y extranjeros. La mayor parte de las pesqueras locales, tienen socios en España (en Vigo, casi siempre), y hacia allí derivan la mayor parte de su captura, dedicándose sobre todo al calamar (barcos poteros) y a la merluza, aunque no desdeñan ninguna especie de valor comercial, claro está. Debido a la desconfianza que quedó después de la invasión, no reparan sus barcos en la Argentina, prefiriendo los astilleros uruguayos y otros, pese a las mayores distancias y a los mayores costos por los trabajos. Las reparaciones mayores, o los equipamientos, suelen ser hechos en España. También las tripulaciones, incluidos sus capitanes, son reclutadas en otros países, muchos de ellos sudamericanos.

En cuanto al petróleo, la exploración continúa. Hasta el momento, si bien de cada pozo perforado se extrajo el combustible, en ninguno de ellos ocurrió que la producción fuera económicamente conveniente, al menos en la actualidad.

Las arcas del gobierno local acumulan reservas, que si bien no son muy impresionantes como suma total, divididas por el número de sus habitantes, dan una suma per cápita, que hacen que estos estén entre los más ricos del mundo. Entre los usos que el gobierno da a estas reservas, está el dar becas a los estudiantes que van a Gran Bretaña a seguir carreras universitarias, y estas becas incluyen gastos de vivienda y viáticos. El gobierno local, asimismo, abre una cuenta de ahorros para cada uno de los habitantes legales del territorio, y deposita en ellas una libra diaria, por cada día que ellos permanecen en las islas. No es una gran suma, pero al cabo de dos años, seguro que una pequeña vacación paga pueden disfrutar, a cargo del estado.

De estas, y muchas cosas más, hablamos con Tony, antes y en cada una de las cuatro cenas que con él compartí, durante mi corta estadía en las islas. ¡Ah, y no faltaba el humor en nuestras charlas!

Cada mañana, desayunaba en soledad, mirando el mar desde mi mesa. Cambiábamos algunas frases con la señora chilena, quien era muy simpática (y también bonita), y luego ella se iba de regreso a sus tareas, dejándome bien provisto de huevos revueltos con panceta, tostadas, mermelada y jugos. Como me levantaba relativamente tarde, ese abundante desayuno, era también mi almuerzo.

El supermercado, que visité un día, estaba muy bien provisto de todo lo que uno pudiera necesitar, incluidos comestibles y frutas frescas, aunque los precios resultaban exorbitantes comparados con los nuestros.

El jueves, día previo al de mi regreso al continente, Tony me llevó a la aduana, donde pagué las tasas de migraciones e inspección aduanera, lo acompañe al banco, donde él hizo algún trámite y yo cambie dólares por libras malvineras (tienen su propia moneda, y una libra esterlina vale igual que una local), al precio de dos dólares por una libra.

Luego hicimos una recorrida por todo el pueblo, más amplia que la que yo había realizado a pie, deteniéndonos en la casa donde funciona el

periódico local, “The Penguin News”, y terminando en una visita realizada al museo local. Este contenía objetos y fotografías de antaño, una hermosa y enorme maqueta de un barco velero, y también un sector dedicado a la guerra. La visita a ese sector fue un poco dolorosa, porque había utensilios, armas, y hasta una bandera capturada a nuestras fuerzas.

Visitamos también una granja que funciona en varios viveros, que protegían del clima, tan frío y ventoso, pero las plantas no estaban en tierra, sino que era utilizada la técnica de la hidroponía. Había en venta una razonable variedad de hortalizas, y también algunos frutos.

Esa fue la única noche que cenamos fuera de su casa, en un pub y restaurante situado en las afueras, hacia el lado del aeropuerto. Allí alterné con varias personas, cosa que no había tenido oportunidad de hacer previamente, sino en forma muy circunstancial, y fui muy amigablemente tratado por todos.

Luego, Tony me dejó en la posada, para la que sería mi última noche en las islas.

Capítulo 4

El regreso

Los días habían pasado, y debía dejar las islas. Todo sucedió muy rápido, y, cuando aun no me acomodaba a saberme allí, el tiempo se había acabado. Me recogí en mi pequeño pero acogedor cuarto, y me dediqué a preparar el equipaje y arreglar mis cosas, mientras pensaba que quizás era la última vez que vería esos lugares. Me dormí, arrullado por el ruido del mar y del viento, pensando en el vuelo que haría al día siguiente.

Después de mi acostumbrado (y reconfortante) desayuno, que tomé mientras miraba la bahía, pagué la cuenta del hotel, me despedí de mi amable anfitriona, y quedé esperando la hora en que mi amigo me pasaría a buscar.

El aeropuerto, que comenzaba a operar a las 0730hs (usan la misma hora que nosotros), cerraba a las 1630hs, razón por la cual mi vuelo de regreso debía ser diurno, a menos que pagara una muy costosa extensión de servicios de control de aeródromo, migraciones y aduana. Como Puerto Deseado, mi aeródromo de destino, sólo operaba en horas diurnas, decidí partir aproximadamente a las 1400hs, para aterrizar allá aun de día.

Tony me pasó a buscar, y me ayudó en todo, desde los breves trámites burocráticos, hasta cargar el equipaje y reaprovisionar el avión de combustible y aceite. El combustible costaba algo más que el doble de lo que cuesta aquí, y, para mi sorpresa, el aceite que pedí (dos litros), me fue obsequiado. No llevé ninguna provisión esta vez, ni alimento ni bebida alguna.

Luego de una breve despedida de los funcionarios del aeropuerto que me habían atendido, me fui a retirar las amarras, e hice la inspección exterior previa al vuelo. Al drenar los tanques de combustible, salió una pequeña cantidad de agua de uno de ellos (tiene cuatro), pero cuando moví los alerones con mi mano, salió una gran cantidad, y supongo que algo más quedó atrapada en la estructura de los mismos. Lo mismo pasó con los elevadores. Pensé que al efectuar el carreteo y en la parte inicial del vuelo, si realmente algo quedaba, iba a ser expulsada. Preparé el navegador satelital, que en ese cielo tan abierto, recibió de inmediato señales de varios satélites, posicionándose rápidamente.

Con todo listo, me despedí también de Tony, agradeciéndole toda su atención para conmigo. Fue el mejor anfitrión que pude tener. No hablamos mucho, apenas algunas pocas palabras y, después de un cálido apretón de manos, di media vuelta y trepé a mi avión. Puse en marcha el motor sin ningún contrat tiempo, pese al frío y a la mucha lluvia y viento que habían castigado el lugar durante mi estadía. Mientras dejaba que tomara temperatura, ordenaba la cabina, poniendo a mi lado, en el vacío asiento del copiloto, la cartografía que iba a necesitar, el teléfono satelital, y una planificación del vuelo, con distancias y tiempos previstos, frecuencias de los distintos controles, etc., a efectos de minimizar la consulta a las cartas que contienen algunos de estos datos. La aguja que indica la temperatura de aceite comenzó a marcar, así que ya era hora de comenzar el rodaje. La operadora de la torre de control, (Bernardette, a quien ahora conocía y ya no era sólo una voz en mi radio), me autorizó el carreteo a la cabecera en uso, me pasó mi permiso de

tránsito con el código de transponder, para que el control radar me identificara positivamente.

Comencé a rodar, mientras el inglés agitaba su mano desde la plataforma, diciéndome adiós. Agité también mi mano, mientras mentalmente decía, “adiós, Tony, adiós”

Exactamente a la hora prevista, las 1400hs, despegamos rumbo a Deseado, mi avión y yo. Fue desde la pista 27, mirando hacia el oeste, y a poco de dejar el suelo, a mi izquierda quedó Puerto Argentino, al cual miré con cierta nostalgia, no sabiendo si algún día volvería. Con rápidas y sucesivas inclinaciones de alas, me despedí de él.

Habiendo sobrepasado las últimas estribaciones del poblado, viré a estribor, buscando inicialmente el rumbo 300 grados, mientras ascendía a 5000 pies. Una vez establecido en ese rumbo, activé el navegador satelital (GPS), y éste me indicó con precisión mi curso de regreso.

Al cabo de pocos minutos, la torre de control me llamó y me indicó pasar con el control radar: “Lima Víctor Hotel Ex-ray Charlie, change now with Island Radar. Have a good flight” Hubiera querido decirle: “gracias Bernardette, espero que estés bien, y oírte de nuevo en algún otro vuelo”, pero me atuve a los reglamentos, “With Island radar, thank you very much, good bye, Stanley”

Pasé con el control radar, y una voz femenina desconocida me contestó (el radar está en Mount Pleasant), y esa voz me dio algunas indicaciones, y me acompañó luego por un largo trecho.

Volé unos quince minutos sobre tierra, y al cabo de ellos, ya sobre el mar, una larga península que tenía a babor, se extendía paralela a mi derrota durante un tiempo. Ya divisaba, sobre la misma banda, a la Gran Malvina, lejana, pero mucho más nítida que a mi llegada.

Lentamente, todo fue quedando atrás....

Divisé un peñón rocoso, que se erguía bastante más adelante, en medio del mar, solitario, desafiante,

Lo último que vería de esas tierras lejanas que había visitado. Cuando estuve casi sobre él, me impresionó su soledad, su fortaleza rebelde, risco de altas rocas que el mar golpeaba con furia, deshaciéndose en penachos de espuma blanca, muy blanca. Giré mi cabeza, esforzándome por verlo cuando apareció otra vez, detrás de mi ala izquierda, hasta que finalmente estuvo fuera de mi vista, quedándonos los dos, el peñón y yo, nuevamente muy solos.

Por encima de mi avión, un cielo de un celeste muy puro, se repetía hasta el infinito. Lo recorría con mi mirada, una y otra vez. No había en él ni una sola nube: solo el techo sin límites, del que, a mi estribor, colgaba un sol brillante y dorado, que me entibiaba, amistosamente.

Por debajo, el mar. El mar enorme, interminable, que me mostraba su azul increíblemente hermoso, increíblemente intenso, mientras enarbolaba en la cresta de sus olas, corderitos blancos, con los que el viento tenaz las adornaba.

Por algunas horas, disfruté de esta visión, de esta inmensidad (que me hacía sentir tan minúsculo), de esta soledad enorme, que provoca sentimientos que no puedo transmitir con palabras, porque no encuentro las adecuadas.

Allí estábamos, mi avión, viejo y pequeño, y yo, que me sentía como él. El ronroneo tranquilo y regular de su motor, era casi parte del paisaje, un arrullo que aumentaba mi placer. Solo se veía interrumpido al agotarse el combustible de los tanques auxiliares (volaba con la técnica de secar el tanque), pero, al cambiar la llave selectora a un depósito principal, inmediatamente recuperó su marcha normal

y confiable. Me sentía muy solo, sí, pero al mismo tiempo muy a gusto, muy seguro, muy comfortable. Nada había que yo deseara en esos momentos, porque sentía que lo tenía todo...

El sol fue declinando su altura paulatinamente, pasando de mi derecha a mi izquierda, del este, hacia el oeste. El resto era inmutable, y cada tanto giraba mi cabeza, a uno y otro lado, mirando ese horizonte lejano, que me rodeaba con una mágica circunferencia que nada interrumpía. Y como nada en el paisaje cambiaba, parecía como que estábamos detenidos en él, sin avanzar ni una milla, mi avión y yo.

A lo largo de las horas, no divisé ni un solo barco, y menos aun, claro, ni un solo avión.

Aproximadamente hacia la mitad de la travesía, el control radar de las islas se despidió, deseándome buen vuelo. Con pena, agradecí y me despedí. Esta vez me comuniqué sin problemas por medio del teléfono satelital, y más adelante, un avión de la Fuerza Aérea y uno de Aerolíneas Argentinas, retransmitieron mi posición al control de Comodoro Rivadavia.

Hay una sensación, una emoción que sentí, a la que no sé muy bien como describir. Tal vez se parezca a lo que sentimos cuando estamos disfrutando –por ejemplo- del ver y oír una hermosa ópera, una obra maestra del arte, y reconocemos los acordes que nos indican que el final de la misma se aproxima. No queremos que esto suceda, deseamos prolongar el placer, comenzar de nuevo, detener el tiempo. Pero no podemos, y la ópera se acaba.

Una pena, una frustración semejante, es la que sentí al divisar, allá en la lejanía, sobre el horizonte, la línea borrosa de los altos acantilados patagónicos.

Había cumplido mi sueño. Y al cumplirlo, me quedé sin él...

Epílogo

Llamé a Deseado, y reconocí la voz del Jefe de Aeródromo, el Suboficial Carrizo, que tan bien y amistosamente me atendiera cuando pasé hacia las Islas. Me dio la bienvenida, y los datos e indicaciones para el aterrizaje. Había, como es usual, un fuerte viento.

Aterricé a las 1725hs del viernes 15 de abril del 2005. Con esas 3:25hs de vuelo, había completado mi sueño de volar a las Islas Malvinas. Ahora, estaba en el pasado, ya había sucedido.

A mi llegada, nuevamente se presentaron los dos pilotos, el presidente del aeroclub y un miembro de la comisión directiva. Esta vez, hicieron lugar para mi avión en el hangar, y de nuevo me ayudaron a cargar combustible, llevándome luego a un hotel de la ciudad, donde pernoctaría.

Me pasaron a buscar más tarde, y después de mostrarme la ciudad, la cual había yo visitado 43 años atrás, fuimos a tomar algo, ya que deseaban enterarse de los pormenores de ambos vuelos, y también de mi estadía en las Malvinas. Estuvimos cerca de dos horas en un restaurante muy agradable. Y les conté lo que deseaban.

Pasé pues, la noche en Puerto Deseado, en el Residencial “Los Álamos”, no lujoso, pero sí confortable y tranquilo. Aun me apena el haberme olvidado de devolver la llave de la habitación, que con un llavero de cuero con el nombre del hotel, encontré al llegar a mi casa, en Olivos. Bueno, me ayudará a recordar ese día, cada vez que la vea.

Sin apuro, me levanté a la mañana siguiente, y luego de desayunar, me pasaron a buscar los pilotos del aeroclub.

Llené el plan de vuelo a Comodoro Rivadavia, sacamos el avión del hangar, y con asombro oí ulular y gemir el viento, en sus antenas y superficies, como si fuera en las jarcias de un viejo velero en medio de una tempestad. Frío, indómito viento patagónico...

Ya que el viento estaba bien cruzado a la pista en uso, la 26, soplando de los 340 grados, con una intensidad de 35 y ráfagas de 42 nudos, y siendo que el viento cruzado máximo aprobado por el manual de mi avión era de 18 nudos, tuve dudas sobre la conveniencia de despegar en esas condiciones, así que les pregunté a los pilotos locales si ellos volaban en circunstancias como esas. Me dijeron que sí.

Después de cargar el equipaje, saludé y agradecí tanta hospitalidad y ayuda, y con un joven pasajero, que me había pedido que lo llevara a Comodoro Rivadavia, a conocer a su recién nacido sobrino, encendí el motor, y me dirigí a la cabecera de la pista. Aun dentro de la cabina, se oían los gemidos del viento sobre mi avión.

Cumplidas las listas de chequeo y las pruebas de rutina, me alineé en el margen izquierdo de la pista, no en el centro. Si el fuerte viento, por efecto veleta, me desviaba hacia la derecha, desde donde soplabla, tendría unos pocos metros más para corregir o detener el despegue, antes de salirme del asfalto, al duro, desperejo y pedregoso suelo circundante. Todo el comando a la derecha, hasta hacer tope en su recorrido, el pié y freno izquierdos

listos a corregir cualquier desvío, y una suave puesta de motor. Sacamos las ruedas del suelo sin inconveniente alguno, excepto por una dificultosa lectura del velocímetro, que presentaba bruscas variaciones en su indicación, debido a lo arrachado del viento. Una vez en el aire, decididamente hacia arriba, para evitar rebotes indeseados. Estaba extremadamente turbulento, y la alarma de pérdida sonaba a cada instante, debido a las violentas ráfagas. Mi joven pasajero, absolutamente calmo y tranquilo.

Al ganar más velocidad, dejó de sonar la alarma de pérdida, aunque la turbulencia seguía. Ahora, ya proa a Comodoro, teníamos todo el viento de frente, y la resultante de la velocidad del avión menos la de este, me daba un tiempo de vuelo para el cual el combustible a bordo no alcanzaría, así que busqué datos de mis dos probables escalas para reabastecernos: Caleta Olivia o Camarones. Pero al ganar altura, el viento rotó considerablemente al oeste, y un nuevo cálculo, realizado unos minutos después, me hizo saber que íbamos a llegar a destino, sin necesidad de hacer una escala.

Al superar los 8000 pies, también el aire se tornó más calmo, y el vuelo se transformó en uno normal. Volamos unos cuarenta minutos sobre el mar, a una distancia máxima de unos 40 Km de la costa. Al descender para la aproximación y aterrizaje, la turbulencia nos zarandeó nuevamente, haciendo difícil poner el avión en el suelo.

Conseguí hangaraje, gracias a una gentileza de un señor de YPF, lo que me tranquilizó, ya que todo se volaba por allí.

Mis jóvenes amigos (él es ingeniero en petróleo y ella periodista, y estaba próxima a ser mamá), me esperaban, y me llevaron a su casa. Allí empecé a tratar de localizar a Agustín, a quien no conocía, quien sería mi compañía en el resto del vuelo.

Hicimos contacto finalmente, teléfonos celulares mediante, y acordamos partir a la puesta del sol, ya que su interés era acumular horas de vuelo por instrumentos y nocturnas. Despegamos, pues, con el crepúsculo, y prontamente se hizo noche cerrada. Una vez establecidos en nuestra altura de crucero, comprobamos que el viento nos favorecía de tal manera, que podíamos volar desde Comodoro Rivadavia hasta Bahía Blanca directo, sin necesidad de bajar a reabastecernos en Trelew. Mientras volábamos, bajo un cielo oscuro y lleno de estrellas, pensaba que preciso de un sueño nuevo.

Descendimos en Bahía cerca de medianoche, y luego de completar combustible y cumplir las formalidades usuales, despegamos hacia el Aeropuerto Internacional de San Fernando. Cerca de las tres de la mañana, Agustín posó el Beechcraft suavemente sobre la pista 05, después de un tranquilo vuelo.

Y nos fuimos a casa...