



AEVYCA

ADJUNTO 5

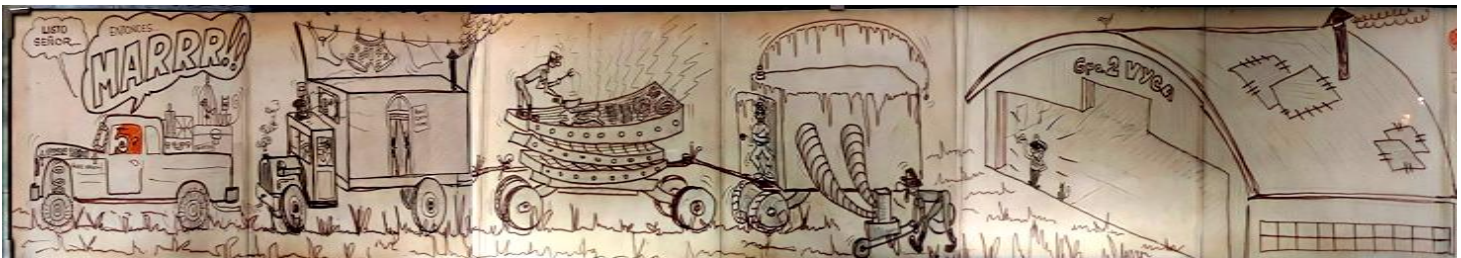
LA COLUMNA TERRESTRE SE QUEDÓ SIN COMBUSTIBLE

La actividad de vigilancia y control aéreo realizada por los Escuadrones Móviles durante la campaña de 1978, se remite a un sinnúmero de hechos y experiencias, que quedaron grabados en la mente de quienes tuvieron la oportunidad de participar en el Conflicto del Canal de Beagle.

Se produjeron sucesos trascendentes como la incorporación de los radares TPS-43, cursos acelerados de tácticas y técnicas de radar a oficiales y suboficiales provenientes de diferentes destinos, la selección de los sitios de los sensores como los fueron Rio Gallegos (Provincia de Santa Cruz) y Alto Pencoso (Provincia de San Luis) y la determinación de los modos de transportes para el traslado del personal y material al terreno.

Sobre este último aspecto me permito contarles una vivencia para lo cual apelo a que no me salte el "alta" en mi relajada memoria, a veces condicionada por la pila (digamos que por la pila de años que llevo encima).

La columna terrestre destinada a Rio Gallegos, a cargo del Vcom. D. Enrique SAAVEDRA, partió del GIVAE el 5 de diciembre del 1978, compuesta por una camioneta Dodge doble cabina, dos Unimog de carga liviana y transporte de material, dos camiones playos Man modelo 1960, una ambulancia Unimog, dos camiones casas rodantes, un camión cisterna/grúa Magirus Deutz modelos 1960 y un camión taller Man modelo 1960. La mayoría de los camiones y casas rodantes habían sido reacondicionados y adquiridas a Alemania.



El original de la caricatura que acompaña a la narración se encuentra enmarcado y expuesto en el club de oficiales de la BAM Merlo, representa a través del humor el hito de inicio de la actividad operativa del sistema TPS-43 en diciembre de 1978 con los despliegues a Rio Gallegos y a Alto Pencoso



Continuamos con el relato del Comodoro VGM (R) BALEANI

La dotación del personal estaba integrada por seis oficiales, ocho/ diez suboficiales y unos diez soldados si mal no recuerdo.



AEVYCA

El material de traslado correspondía a provisiones consistente en víveres secos, carpas para vivac, combustible y lubricantes, agua potable, equipos personales, armamento, etc.

El itinerario fijado fue Merlo- Tandil, Tandil-Bahía Blanca, Bahía Blanca- Comodoro Rivadavia y por último Comodoro Rivadavia- Río Gallegos.

Sobre este trayecto final me quiero referir porque fue durante su transcurso que sucedió el hecho anecdótico.

Durante la escala que tuvimos en la IV Brigada Aérea entre el día 7 y 8 de diciembre, se recuperaron energías, controlaron los vehículos y se cargó combustible de la Brigada, para no utilizar lo transportado en la cisterna propia, puesto que estaba previsto su uso para una emergencia en ruta o su disponibilidad una vez arribado a destino.

El Jefe de la Columna decide adelantarse en avión a Río Gallegos para supervisar la llegada del equipamiento radar por modo aéreo, dando instrucciones precisas a quien suscribe, que deberíamos reiniciar la marcha el 8 de diciembre por la noche después de la cena.

Tal cual lo previsto partimos de Comodoro Rivadavia a las 10 de la noche aproximadamente, manteniendo una distancia prudente entre vehículo y vehículo ("pegaditos pero no tanto"- supo decir uno de los grandes héroes de la batalla aérea sobre Malvinas, el Comodoro VGM D. Pablo Carballo, en oportunidad de comandar el ataque de su escuadrilla a una de las fragatas inglesas).

Habíamos acordado que la escala para el combustible debía ser una estación de servicio, ubicada en la intersección de la RN 3 y RP 87, en un paraje denominado Tres Cerros, distante a 270 km.

Como más antiguo a cargo de la tarea, mantenía contacto por medio Walkie/Talkie con los otros vehículos, recomendando máxima seguridad durante la marcha, puesto que nos esperaba un recorrido desconocido, sobre un camino en su mayoría de ripio y en una noche cerrada, oscura y ventosa, como es costumbre en la Patagonia, para esa época del año.

Pasada la primera hora del viaje, uno de los camiones informa una avería en el motor (breakdown como dicen los americanos), para lo cual impartí la orden al resto de la columna que continuara la marcha según lo previsto hasta la estación de servicio, cargaran combustible y esperaran nuestro arribo excepto el camión grúa que debía permanecer junto al vehículo averiado por si hacía falta remolcarlo. Debo consignar que el rodante de auxilio también llevaba el combustible de reserva.

Me acerco al vehículo detenido con la camioneta que me transportaba y me informa el conductor que se había cortado la correa del ventilador y que por suerte tenía una de repuesto. Eran aproximadamente la doce de la noche o una de la mañana y estábamos detenidos en la inmensidad de la noche, sin divisar movimiento de nada ni de nadie, acosados por la intensidad de los vientos patagónicos.

Una vez reparada la falla técnica en un tiempo aproximado de media hora o quizás un poco más, retomamos la marcha con la idea de ir al encuentro del resto, para lo cual comenzamos a llamar por los equipos de radio, pero no obtuvimos respuesta seguramente por falta de alcance.

Luego de una hora de recorrer esos largos caminos, intentando divisar lo que podría ser una estación de servicio, sorpresivamente observamos un mísero cartel rutero con la inscripción "Tres Cerros", pero de la instalación nada.

Seguimos unos un poco más y al final la ubicamos al costado de la ruta, con todas las luces apagadas y sin vista de personal a cargo. Detuvimos los vehículos, descendimos y buscamos alguna señal humana en los alrededores, hasta que apareció entre las sombras un individuo arrojado hasta los ojos, que supuestamente era el playero.

Ante la consulta si había cargado combustible una columna terrestre de vehículos y aquí haciendo una graciosa analogía, el hombre nos respondió como el cuento de don Luis Landriscina, relatando



AEVYCA

la respuesta de un gaucho a un forastero que quería saber dónde quedaba la estancia de los Otarramendi:

-¿Una columna terrestre por acá....?

Qué yo sepa...la verdad... no le sabría decir...

Sin información aportada por el único individuo que habíamos encontrado en el camino, nos invadió la angustia y desesperación por no haber logrado el encuentro previsto. Ante tal circunstancia, no nos declaramos vencidos y decidimos ir a la búsqueda retomando la marcha en la oscura y ventosa noche, siendo aproximadamente las dos de la mañana.

Habiendo recorrido unos 170 km en tres horas (nuestra velocidad promedio para ese tipo de rodados no superaba los 50 Km/h) comenzó a amanecer y allá a lo lejos pudimos divisar los vehículos detenidos, separados no más de setecientos u ochocientos metros unos de otros, mostrando una clara señal que ni el olor del combustible le quedaba en sus respectivos tanques.

A medida que nos acercábamos hacíamos sonar las bocinas medias gangosas de los camiones como forma de festejo por el reencuentro.

La situación era ésta:

-Unimog (2) sin combustible

-Casa Rodante (2) idem

-Camión Playo (2) idem

-Ambulancia (1) idem

Nos quedaba por delante reponer el combustible desde el camión cisterna al resto de los vehículos y además purgar los inyectores, que requería de un procedimiento relativamente preciso para liberar el aire de la cañería desde el tanque a la bomba inyectora, en el caso de los gasoleros.

Mientras el mecánico, un conductor y un par de soldados se encargaban de la tarea, el resto del grupo aprovechamos para tomar un succulento desayuno cinco estrellas, consistente en mate, galletitas y picadillo.

Reiniciamos la marcha bien entrada la mañana con vistas a cumplir el itinerario en tiempo y forma, a pesar de que no podíamos aumentar la velocidad porque el camión taller circulaba con el motor al cincuenta por ciento de la potencia, debido a que su reacondicionamiento previo a la compra no fue suficientemente efectivo.

Siendo aproximadamente las cuatro de la tarde y en proximidades de Río Gallegos, recibimos una comunicación por el móvil proveniente de nuestro Jefe de Escuadrón, comunicándonos que nos esperaba en un recodo del camino. Efectivamente nos encontramos a los pocos kilómetros y allí nos confundimos en saludos y abrazos, satisfechos de haber cumplido con la tarea, después de recorrer unos 2500 Kms.

Desde ese punto y con la guía de nuestro Jefe tomamos un camino interno hacia la Estancia Killik Aike, lugar de nuestro destino y donde pasaríamos toda nuestra campaña, no muy extensa por cierto, operando los nobles y robustos TPS-43, etapa también colmada de anécdotas protagonizadas por oficiales, suboficiales y soldados, que bien merecen ser contadas pero que la dejamos para otro momento.