

DE CÓMO LA ARMADA LOGRÓ HACER FUNCIONAR SU PRIMER IFF

JORGE F. SCHWARZ

El capitán de navío (R) Jorge Federico Schwarz egresó de la Escuela Naval en 1947 y pasó a retiro voluntario en 1973. Fue asesor de la Armada en Relaciones Internacionales. Prolífico pintor marinista, es autor de las ilustraciones del presente artículo.

En enero de 1961 me presenté de pase al porta-aviones ARA *Independencia*. Gran parte de mi vida había transcurrido a bordo de unidades pequeñas, por lo que ir a parar a un destino de gran tonelaje era una novedad. La rutina y el ambiente que se respiraba en un torpedero eran sencillas, con una gran camaradería entre oficiales, lo que a mi parecer iba a contrastar con lo que vendría ahora, con reglas de relación más estrictas y muchas ordenanzas internas que respetar, tantas que al leer la última ya habría de haber olvidado lo que decía la primera.

Era el primer buque de este tipo de que lograba disponer la Armada, cristalizando un largo sueño que tenía la Institución a la vez que representaba un gran desafío para los aviadores navales.

Cuando llegué al muelle, me percaté del tamaño que tenía. Realmente sería un problema conocerlo. Sin embargo nadie, incluyendo a los que ya estaban desde el año anterior, tardó en enterarse de todas sus intrincadas profundidades. El nuevo Segundo instauró un sistema de inspecciones diarias, que iba desde la quilla a la perilla, compartimiento por compartimiento, por lo que puedo asegurar que nuestro intelecto fue incrementándose cotidianamente.

Durante un almuerzo, ante un comentario imprudente sobre el calzado del personal, aquél había prohibido expresamente disponer de una zapatería a bordo, prohibición cuyo motivo nunca descubrí. ¿Acaso no había una panadería, una cantina y otras alegrías? ¿Por qué descartar este adelanto técnico?

Esta rutina obligaba a estar atento al aviso de la sección a inspeccionarse ese día, dado que se rotaba como una lotería y se anunciaba a último momento, para agregar un poco de emoción a la rutina de los Jefes de Departamento. En consecuencia, hube de mantener un grupo especialmente entrenado en mudar al zapatero y sus bártulos en contados minutos, toda vez que su cueva caía en la retícula del mandamás. Cierta vez acaeció, por obra de las Leyes de Murphy, que ambos grupos, el del Segundo con los oficiales que ha-



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 813

Enero/abril de 2006

Recibido: 20.9.2002

ARA *Independencia*.

bíamos caído en la maratón de ese día y los de la mudanza, se enfrentaron. No hubo pasadizo lateral que lo evitara para poder evaporarlos. La expresión de sorpresa de aquellos y de azoramiento mía debe de haber estado como para ser filmada. Por fortuna conté con la ocurrencia de distraer la atención del Gran Jefe hacia un brote de óxido ubicado en el techo, con lo que pudimos superar el trance.

Ese buque tenía todo lo que podía pedirse. Una cantina con un bar de helados que era mi debilidad. Una bañadera para darse el gusto, aunque nunca llegué a utilizarla por el tiempo que ello insumiría. Siempre me pregunté para quién los ingleses la habían instalado. También había un estigmógrafo, un lujo para nosotros. Radares de varios tipos y, por supuesto, ratas y cucarachas, aunque esto último, admito, en un porcentaje muy aceptable.

Nunca detecté dónde estaba la fábrica de pintura, pero siempre la había para tapar lo descascarado y los indeseables agujeros. Tal vez ello se debía a una de esas extrañas trenzas entre el suboficial más antiguo de mi gerencia y el jefe del pañol pertinente, pero yo no indagué para nada. Esos acuerdos más vale conservarlos sin hacer preguntas peligrosas, así lo dictaba mi experiencia.

Tomé el cargo de Operaciones con ese cuidado que tiene una persona que conoce lo intrincado y peligroso que puede implicar ser incorporado a un Sumario, y si no, permítaseme mencionar la famosísima biela del *Pueyrredón*, o era de la *Sarmiento*, no recuerdo bien. El hecho es que la biela de repuesto de la máquina principal, enorme, pintada con un atractivo azul de metileno, gruesa como un salame de exposición, estaba colgada allá arriba, sobre el mamparo de máquinas, inalcanzable, por lo que siempre se pasaban el cargo señalándola: “Una biela... vista”, hasta que un día fue requerida como reemplazo y descubrieron que estaba hecha... de madera. Me pregunto qué razón tuvo el astillero constructor para usar este material.

Como jefe de CIC, tenía a cargo una central de superficie y otra, la más importante, dedicada al arma aérea, razón de ser del buque. Ambos ambientes estaban repletos de cajas de conexiones, pantallas de radar, tableros de plexiglás, luces de colores y perillas, hasta decir basta.

Entre todos estos misterios electrónicos llamaban la atención unas curiosas cajitas, remotos del IFF, que no era otra cosa que el Sistema de Identificación Amigo-Enemigo. Quien me precedió en el cargo me explicó que el equipo no funcionaba. Esta noticia constituyó para mí un desengaño, ya que las fragatas que habíamos adquirido en el extranjero disponían del mismo, pero el Taller de Electrónica, por falta de información técnica, no había podido hacerlos funcionar, constituyéndose en un misterio pendiente. Allí, en ese instante, germinó en mi interior el firme propósito de cambiar su situación de revista.

Al cabo de unos días, en los que el dolor de los músculos de las piernas y las numerosas escaleras llegaron a un acuerdo, el buque fue invadido por el suave rumor de un via-

je al extranjero. Muchas veces estos fenómenos eran generados a propósito, con la oscura esperanza de que se tornaran reales. Pero en este caso fue conformándose de a poco con mayor firmeza. Al conjuro de esto, se produjo un cambio en la expresión de los tripulantes de esa barca, mezcla de entusiasmo y de incredulidad, el que fue ganando las caras de todos, hasta la de los pelapapas, al punto que todos los habitantes de la Base podían distinguirlos de los demás con sólo mirarlos.

En esos días, llegaron por tierra cinco Corsair (F4U) que se veían extrañamente recién pintados y con las ruedas infladas, lo cual confirmaba el presentimiento general de que algo fuera de lo común iba a ocurrir.

Finalmente, los Contadores cargaron abundantes raciones de *corned-beef*, se calentaron las máquinas y partimos hacia el Norte, en demanda de la base estadounidense de Norfolk.

Como corresponde a un buen comunicante, me había tomado el margen de hacer recorrer la antena del IFF, precaución que demostró no estar de más. Murphy tenía razón. Algún “eficiente”, para que no luciera fea, habíala pintado con una buena dosis de gris horizonte, con lo que adquirió un blindaje de plomo muy aceptable, suficiente como para que no brotara ni recibiera emisión alguna. Este pequeño detalle conduciría mi noble propósito a una muerte segura. El Taller la sumergió en removedor y regresó a su puesto como nueva.

Para matar el tiempo durante el viaje, los aviadores se entrenaron en embocar las ruedas de los F4U en la cubierta, mientras nosotros mirábamos las pantallas radar para que no se perdiera ninguno. ¡Ah!, no puedo dejar de mencionar que también se barría y se lustraban los bronces, como corresponde a toda Armada ordenada y bien disciplinada.

La primera vez de las tantas que pude estacionarme en cubierta, ella me impresionó cortísima para la tarea de colocar un artilugio aéreo sobre la misma, a partir de lo cual, miré con mucho más respeto los tan particulares especímenes humanos encargados de tal empresa. Esta admiración se duplicaría con la llegada de los bimotores Tracker.

En el hangar, los mecánicos limpiaban diariamente las bujías y pasaban el plumero a los asientos de los tripulantes, sin que lo dicho implique menoscabo alguno.

También había cine hacia la popa de este enorme espacio, y en una de esas noches cercanas al Ecuador, al operador se le ocurrió fumar un pitillo. En la vida de cada uno existen muchos errores y muchas son las veces que los vicios nos llevan a situaciones límite. Hubo que descargar varios metros de película, quedándonos sin el desenlace. Como en ese amplio espacio había un delicado perfume a nafta de alto octanaje, los fuegos artificiales que tuvimos el asombro de contemplar, aparte de ser dignos de un 9 de Julio, agregaron una emoción notable y vertiginosa al espectáculo. Contemplar al Segundo y otros arriesgados “ignífugos” cómo se revolcaban sobre las llamas, marcó todo un precedente en los anales de nuestra Marina.

Algunos resultaron con los cabellos y pestañas artísticamente podados y los más con ampollas en los variados dedos que poseemos los humanos. Demás está decir que el operador fue sustituido por otro que negó fervientemente conocer la nicotina.



Corsair.

Después de esquivar varios *jangadeiros*, lo cual constituía la principal consigna y preocupación de quienes hacían guardia nocturna, llegamos a unas veinte millas de la base norteamericana y después de sintonizar la frecuencia que nos habían recomendado, pude constatar que sus aviadores hablaban más que los nuestros, y eso



Tracker.

que dicen que somos descendientes de los gallegos. Aquello era una manguera de incendio plena de palabras, pilotos versus uno o dos portaaviones locales.

Nuestros fieles Corsair estaban ya en cubierta listos a decolar en medio de una mañana magnífica, con muy baja humedad, gracias a las plegarias que cierto grupillo efectuó a la Virgen de los Mecánicos.

Con la ilusión de ser los primeros en irse a tierra, fueron alineados en posición. El verdadero objetivo residía en que no perdieran el dominio del bastón, ya que pronto serían requeridos para entrar en escena.

Con la timidez propia del caso de meterme a hablar en inglés en un canal suturado, dije "Coco-Solo, this is aircraft carrier *Independencia*... come in please". Creí notar algo de azoramiento del otro lado, porque la manguera disminuyó su caudal. Estuvo claro que esperaban la confirmación de esa extrañísima anomalía. Volví a insistir, y allí sí, todos cerraron el pico. Algo me sorprendí del peso de mis palabras, pero la mayor sorpresa fue cuando otra voz tímida y finita al principio, contestó: "This is Coco-Solo,... come in, ... INDEPENDIA...".

Bueno, ya estábamos ligados. Le dije que decolarían cinco F4U. No entendían bien qué clase de avión era, pues había sido borrado de sus existencias.

Pese a los esfuerzos de los muchachos, sólo decolaron cuatro. Dos segundos después, Coco-Solo, que debía tener un radar envidiable, nos dijo: "A menos que uno esté en el agua, veo sólo cuatro".

No deseando poner en marcha los servicios de salvamento americanos, me apresuré a decirles: "Sorry, ...slight delay for the fifth,... Engine trouble". Lo que tranquilizó el ambiente.

Finalmente los aviones lograron revolotear sobre el aeródromo de Oceana Naval Station, y según me comentó otro colega de ese mismo viaje, al divisarlos los del Club de Aviadores Old Fashioned, prontamente tomaron sus autos y se reunieron en el aeródromo, con toda la intención de sacarse fotos delante de aquellas maquinarias surgidas del Triángulo de las Bermudas.

Después de navegar por debajo del puente de Hampton Roads, llegamos a la Base. Nos acomodaron en un muelle de quinientos metros de largo por cien de ancho, muy apropiado para el portaaviones que estaba atracado frente a nosotros.

Por estar incluido en la lista de los lenguaraces, me engancharon para efectuar la Visita de Cámara al PAL de enfrente y así fue que, vestido de blanco con los bronceos en perfecto estado, crucé el muelle. El oficial que me recibió no pudo entender el significado de esa extraña visita. Era evidente que no tenía la más pálida idea de nuestro protocolo. No hubo forma de hacerle entender nuestras peculiares costumbres marineras. Finalmente me entregué, convencido aquél que yo venía cargando espada, a visitar su buque. Tanto su comandante cuanto el segundo no estaban a bordo, lo cual me permitió, sin cargo de conciencia, relatarle a nuestro Gran Jefe lo bien que lo había pasado y lo agradecidos que estaban de nuestra gentileza.

Después de subir y bajar varias cubiertas y contemplar el descomunal garaje que tenía ese coloso en su vientre, así como el desparramo de aviones que contenía, me despedí amablemente, agradeciendo su hospitalidad.

La segunda invitación que recibí de nuestro segundo fue para almorzar en el buque anfitrión. Allí me enteré que había un barco con tal cometido. Era evidente que yo no estaba en la lista de los que tenían que estar anoticiados de este detalle desde el vamos.

Era una fragatita simpática que estaba amarrada a nuestra proa y de la que nadie se había percatado, ya que todas las miradas iban a la vereda de enfrente, hacia ese monstruo dos veces más largo que nuestro buque.

La oportunidad me venía como anillo al dedo, me dije, calzándome el uniforme aún en estado aceptable. Paralelamente logré convencer al jefe de Electrónica que me acompañara, no sin antes empapararlo de mis aviesas intenciones.

Atento a la importancia que tenía la empresa, me apersoné en la cantina pasando revista a las existencias y allí mismo seleccioné dos tremendos salames del grosor de los bíceps de Charles Atlas, amén de dos botellas de vino sanjuanino de alta graduación.

De esa manera nos presentamos ambos a la hora señalada y al punto entregué el modesto presente al comandante, quien en la privacidad de su camarote se mostró favorablemente sorprendido de nuestra generosidad. Aparentemente, allí lo usual era llegar con las manos vacías.

Después de visitar el barco e interiorizarlo de paso sobre nuestras especiales e importantísimas funciones en el *Independencia*, además de otras menudencias que no puedo recordar, le dimos buen cumplimiento al almuerzo en compañía de toda su Plana Mayor.

A su término, llegó la pregunta que yo ansiosamente esperaba: “Bueno Capitán —me dijo—, ¿puedo ayudarlo en algo en su buque?”

Haciéndome el desinteresado, le contesté con toda naturalidad: “No, señor. Es Ud. muy amable de ofrecernos apoyo, pero todo anda muy bien”. Dejé pasar unos instantes y como acordándome de algo que no revestía la más mínima importancia, agregué: “¡Ah!, ya que Ud. es tan gentil, en realidad, tenemos un pequeño problema con el IFF, que se me ha empacado... ”.

Aquél debió de haber intuido algún peligro en relación con las instrucciones que seguramente le habrían impartido, porque tras un segundo dubitativo, respondió: “Capitán, le sugiero que haga una nota a la Navy y estoy seguro que lo apoyarán”.

“Señor comandante —le contesté—, Ud. sabe lo lenta que es la correspondencia. No creo que mediante una nota pueda solucionar esta pavada en el corto lapso que estaremos en puerto. Además esto carece de importancia.”

Nos despedimos con afecto, e interiormente estaba deseando que fuera a probar parte de nuestros productos regionales, y así debió suceder, porque más tarde, el jefe de Electrónica me vino a ver muy agitado y con una sonrisa de satisfacción: “Señor, llegaron dos suboficiales especialistas, cambiaron varias válvulas y después de un ajuste pusieron en marcha el IFF, y como si ello fuera poco... **Nos regalaron el manual**”.

Dado que los equipos de la Flota eran similares, a partir de ese momento estábamos en condiciones de rehabilitar el resto, con lo cual sentí la inmensa satisfacción de haber alcanzado mi propósito. Esto quizá pueda parecer carente de importancia para un extraño al gremio, pero para mí constituía un triunfo muy especial. Pronto lo probaríamos con nuestros aviones y seríamos los primeros argentinos en ver su señal en las pantallas. Para comprender el tema en su verdadera importancia, cabe agregar que en aquellos tiempos el IFF se mantenía en la lista de equipos clasificados para países peligrosamente subdesarrollados como era el nuestro.

Al caer la tarde, acompañado por dos distinguidos oficiales de nuestra unidad, concurrimos al Club Naval, ya que nos habían insistido en contemplar el contenido de la ceremonia llamada Happy Hour. En efecto, resultó un lugar magnífico, bien al estilo norteameri-

cano, techo bajo y mucha vegetación interior, alguna que otra salamandra trepando aquí y allá, lo que contribuía a dar un ambiente más exótico; grandes ventanales que hacían eco a la buena música, melodías de Frank Sinatra, muy distinta de la chatarra de hoy, sin ofender a nadie, se entiende.

La Hora Feliz, como la llamaban, se repetía cotidianamente desde 19.00, consistiendo en la venta de bebidas a mitad de precio, detalle que aseguraba una nutrida concurrencia y un ambiente concordantemente muy alegre, puedo asegurarlo.

No pude dejar de escuchar la conversación de la mesa contigua, donde un grupo de oficiales trataba los detalles de una extraña apuesta, cuyo premio era el pago de una ronda de bebidas a elegir. El asunto en autos era quién se atrevía a tocar a la señora que estaba bailando con el almirante, en salva sea la parte. Pensé estar equivocado respecto a lo que había oído, pero iba en serio y a todo esto debían apurarse porque la hora alegre estaba por finalizar.

Uniéndolo a la acción con la palabra, uno de ellos se levantó y aparatadamente la tocó, dándole una palmadita.

Bueno, creo que la forma de hacerlo develó la razón del gesto, porque la hermosa dama sonrió a la par que su marido. Y así se pagó otra ronda, doy fe. Yo me quedé pensando qué habría pasado de suceder aquello en Puerto Belgrano...

Pese a no pertenecer al gremio de los aviadores, aunque me considero unido a ellos de alma, fui comisionado para acompañar al grupo que traería por tierra a los Tracker y Corsair. Ello sucedió por la noche, aprovechando la disminución del tránsito de argentinos por la Base. Fue todo un espectáculo. Un gran desparramo de vehículos precediendo, custodiando lateralmente y cerrando la marcha. Era algo así como la seguridad que se dispensa a un gran dignatario. Desde ya que no faltaron los camiones de bomberos. Toda una caravana, cinco Corsair, seis Tracker y dos Cougar biplazas. Estos últimos se habían pedido para facilitar la capacitación en los Panther, de los que ya disponíamos.

Antes de partir a la mañana siguiente, embarcó un grupo de oficiales norteamericanos que era parte del convenio que la Armada estableció, consistente en: adquirir los aviones, entrenar a los pilotos en Canadá aprovechando la existencia allí de un PAL similar; capacitar a los señaleros y efectuar una prueba final en el *Independencia*.

Si la memoria no me falla, eran cuatro, a cuya cabeza estaba un capitán de fragata, fuera del estándar en cuanto al tonelaje para su grado, el que se mostró agradable dentro del marco de seriedad que envolvía su cometido. Lo seguía el resto del grupo, los que no sonreían ni por casualidad. Después de todo, supongo que estarían invadidos, en este ambiente de *South Americans*, por un gran temor que se centraba en que hubiera un desparramo en cubierta —un CRASH— como se solía llamar a estos desafortunados y ruidosos sucesos, lo cual afectaría sensiblemente sus respectivos horóscopos dentro de la Navy. Para colmo, consideraban a este buque, como en realidad lo era, de segunda mano, a la vez que desconocían el nivel de adiestramiento del personal de cubierta. El grupo no se hizo notar esa noche. Resultaba evidente que su jefe deseaba fijar perfectamente las funciones y responsabilidades de cada uno de sus subordinados, para esquivar ulteriores contundentes.

Para tranquilizarlos un poco y con la finalidad de que se llevaran un grato recuerdo sobre las habilidades de la Armada Argentina, sacamos prontamente a cubierta los F4U, nuestra poderosa escuadrilla de caza y comenzamos a efectuar práctica de aterrizaje y decolaje, PAYD.

Yo asistí a ese espectáculo. Todo un show y lo relato porque es muy difícil que nuestra Marina tenga la oportunidad de repetirlo, al menos durante este siglo.

Nuestros Aviadores, con mayúscula; el señalero, el jefe de Cubierta de Vuelo y los morochos entrenados en mover los aviones, desengancharlos y llevarlos a posición de inicio para despegue, se movían con esa rapidez que deviene de un pulido adiestramiento. Era un espectáculo como el del Folies Bergere, carente de erotismo, pero decentemente digno de ser contemplado. Ese orgullo recorrió las espaldas, desde la del comandante hasta la del último conscripto que llevábamos a bordo, ya que constituíamos un solo equipo y por ende todos tenían derecho a compartirlo. Esta sensación se acrecentaba por la circunstancia de mostrarnos ante los ojos de una Marina extranjera que nos llevaba años luz de ventaja. La Argentina también sabía hacer las cosas, pese a la vejez de sus materiales. Estoy seguro de que el resto de nuestra Armada habría sido invadida por el mismo sentimiento de haber estado allí y he aquí la razón de estos párrafos, para que las generaciones de oficiales actualmente en actividad y las futuras recuerden que no existe tarea que no pueda ser cumplida de proponernos llevarla a cabo con entusiasmo y entrega. De esto hay pruebas para satisfacción de todos.



Luego vino la parte más peliaguda, con los nuevos aviones bimotores, mucho más difíciles de acomodar en esta cubierta de tamaño tan limitado. Sin embargo, lo efectuaron con mucha delicadeza. Ello me hizo recordar el despegue de los aviones B-25 del general Doolittle desde un portaaviones, durante ese primer ataque al Japón en la Segunda Guerra Mundial.

Para la longitud de cubierta de vuelo del *Independencia*, no tengo noticia alguna de que otra Marina haya operado bimotores.

El Grupo había ordenado iniciar sacando a cubierta un solo Tracker para cumplir *Touch and Go - TAG*, consistente en tocar con las ruedas en el lugar apropiado de la cubierta para no acuatizar. Cuando de ello la Comisión estuvo segura, autorizó un aterrizaje. Acto seguido fueron extraídos dos Tracker adicionales y entraron en la ronda, la que se prolongó a satisfacción hasta la tarde.

Al ver que las cosas iban tan bien, el jefe del grupo sacó un puro y esta vez no lo trituró, sino que lo fumó con todas sus ganas. Una sonrisa de alivio y satisfacción se dibujó en las facciones de los oficiales norteamericanos.

Fondeamos porque ya era tarde y hubo festejo a bordo, copetín y felicitaciones a todos. La alegría del grupo estadounidense fue notable, ya que coincidía con el fin de sus tareas.

Al día siguiente, entramos y echamos el fierro en medio de la ría, donde un par de chatas nos transfirieron la munición de reserva de los tres destructores Fletcher que habíamos adquirido a precio simbólico y que nos acompañarían en el viaje de regreso. Era evidente que la Navy se tomaba sus ricos márgenes. ¿O sería el normal?

Un par de días más tarde, largamos amarras rumbo al Sur.

No puedo dejar de citar la amabilidad y el apoyo que recibimos de esa gente, que no titubeó en brindarse como si nos hubiéramos conocido desde hacía mucho tiempo. Tampoco puedo dejar de mencionar la impresión que me causó el tamaño de la Base, la cantidad de buques de todo tipo, la limpieza y el orden que se notaba por doquier, que se extendía a la ciudad vecina en todo lo que alcancé a ver. Era evidente que el Ministerio de Educación de los EE.UU., si ése era su nombre, se dedicaba a cosas que eran realmente importantes para la convivencia de sus pobladores y, lo que es más, nadie las ignoraba y dejaba de respetar. Tampoco alcancé a ver paseadores de perros, ni sus consecuencias molestas y pegajosas en las veredas.



Helicóptero de rescate.

Consideraría muy provechoso que todos los oficiales de nuestra Marina tuvieran la oportunidad de pasar un tiempo en esos lares habitados por una clase de gente bastante distinta a la nuestra, no sólo por el idioma. Tal vez se podrían importar nuevas ideas que contribuyeran al mejoramiento propio.

Hace ya años que dejé mi período de actividad en la Armada y debo confesar que todavía sueño con que nuestro país disponga de más Bases Navales y Aéreas. En Isla de los Estados, en Madryn y en Deseado. Una Aérea en este último lugar, donde existe un campo reservado para ello. También sueño en que las existentes alcancen el desarrollo necesario que las capacite para cumplir funciones de vigilancia del Mar Argentino, apoyo y salvamento marítimo y que para ello se las dote con los materiales adecuados. Confío en que el pueblo argentino se percate algún día de la importancia que representa disponer de una Armada en estas condiciones.

La capacidad de una Fuerza para llevar a cabo sus tareas se logra con el entrenamiento permanente. No vale aquello de que compramos el material que sea necesario cuando se presenten los problemas porque, entonces, no habrá tiempo disponible para aprender a utilizarlo.

Después de reaprovisionarnos a mitad de camino en la Isla Trinidad, proseguimos para el Sur, siempre ejercitando el grupo aéreo con el apoyo que significaba tener ubicado un aeródromo de alternativa. Esto resultó una medida muy sabia, ya que en uno de esos decolajes, uno de los Tracker denunció un grave problema en los elevadores, lo que le restaba la maniobra suficiente como para volver a bordo. Así fue que lo enviamos a tierra, donde gracias a la habilidad y capacidad física de los brazos del piloto pudo posarse.

Subsanada la dificultad, pudimos recuperarlo. El responsable del olvido cumplió un largo período de flexiones con sus extremidades, percibiéndose al llegar a Buenos Aires que su musculatura había sido convenientemente fortificada.

En fin, comprenderán que la anécdota sobre el IFF no fue más que una excusa para entretener un rato, contando una historia que se perdería en la oscuridad de los años de no existir los viejos que se dedican a relatarlas.

De esto no hay que olvidarse cuando se presenten empresas que se dude afrontar. Siempre se encontrará gente capaz de adquirir los conocimientos necesarios y llevarla a cabo, por más difícil que parezca. ■

Organización y Experiencia al Servicio del Mantenimiento Aeronáutico



Código 1-B-106. (DNA) Argentina.

Código ARICE 067E. República Oriental del Uruguay.

C145C/02/11/026. Dirección General de Aeronáutica Civil República de Bolivia.



AEROTEST RIDA S.A.

Paraguay 435 4° Piso Of. 15 - C1057AAC - Bs. As., Argentina
Tel.: (5411) 4315-3823 4480-0503/0467 - Teletax: (5411) 4311-0534
info@aerotestrida.com.ar - www.aerotestrida.com.ar



CERTIFICADO No: 2500-2004
AQ-BAS-0AA

Validez de la certificación: 13-08-2004 a 13-08-2007