



## AQUELLOS AÑOS DEL SERVICIO MILITAR OBLIGATORIO...

Grumman HU-16  
Albatros de la  
Escuadrilla Aeronaval  
de Búsqueda  
y Salvamento.

Alberto L. Pascucci

**E**ste análisis debería considerarse en el contexto general de la sociedad argentina del siglo XX, más precisamente, a mediados de la década del 60. Tal vez un ejemplo sencillo sirva para apreciar los rasgos de la misma: siempre había caballeros de cualquier edad dispuestos a ceder gentilmente su asiento a una dama en un transporte público.

Era una sociedad en la que los principios que regían el pensamiento y la conducta de sus integrantes se enseñaban primero en la familia y continuaban luego en la escuela primaria, el secundario, la universidad, el trabajo y se reflejaban en los distintos aspectos de la vida ciudadana, oficios y profesiones. Una sociedad no exenta de problemas, pero con valores éticos, morales y religiosos, donde se inculcaba el respeto a los mayores, a los docentes, a las autoridades, a nuestros próceres, a las instituciones, las leyes y los símbolos patrios.

Una sociedad también con premios y sanciones, donde coexistían sin traumas en el colegio secundario, por ejemplo, el cuadro de honor y las amonestaciones; donde se valoraba el esfuerzo en los estudios o en el trabajo, y donde el amor a la Patria estaba presente en mayor o menor medida en la familia y en el espíritu de la juventud de esa época. No es extraño entonces, que la convocatoria al servicio militar obligatorio, instaurado por ley a principios del siglo pasado, resultaba en general aceptada por la sociedad y los jóvenes de entonces.

Cumpliendo con la cédula de llamado al servicio militar obligatorio y como era habitual todos los principios de año, en enero de 1964 tuvo lugar mi incorporación a la Armada Argentina, en las instalaciones de Campo Sarmiento, en la Base Naval Puerto Belgrano.

*El Ingeniero Alberto L. Pascucci tiene amplia experiencia profesional desarrollada desde 1968 hasta el presente, dedicada principalmente a la ejecución de obras viales e hidráulicas. Se ha desempeñado en el país y en el exterior ocupando importantes cargos en empresas constructoras dedicadas a la ejecución de obras viales y diques.*

*Su formación académica tuvo lugar en la Universidad Nacional del Sur, de Bahía Blanca, y en la Facultad de Ingeniería de la UBA. Entre sus otras actividades cabe mencionar que es el inventor de un Indicador de Riesgo de Radiación Ultravioleta (IRUV), instrumento destinado a alertar sobre daños a la salud humana por exposición prolongada a la radiación solar UV, y que ha sido patentado en Argentina y Estados Unidos de América. El ingeniero Pascucci sirvió en la Armada Argentina, Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento, como Conscripto Clase 1943 y es miembro del Instituto Aeronaval de la República Argentina.*



El lugar, otrora campo aéreo, contaba en ese tiempo con la infraestructura necesaria para el reclutamiento de conscriptos. Allí tenía lugar el consabido corte inicial del cabello, el reconocimiento médico, la entrega de la TIN (Tarjeta de Identificación Naval), indumentaria, calzado, bolsos, elementos de uso personal y el tradicional gorro mariner. También en Campo Sarmiento se realizaba el adiestramiento militar inicial durante un par de meses, luego de los cuales, los novicios conscriptos eran asignados a diversos destinos.

Por sorteo realizado el año anterior me había correspondido hacer la conscripción en la Armada, y debo confesar que la noticia no me produjo precisamente regocijo, porque pensaba en los dos años de servicio militar que debía intercalar con los estudios que había iniciado en la Universidad Nacional del Sur, en Bahía Blanca.

Parece ser que mis “contactos directos” con la antigua pista de tierra de Campo Sarmiento, devenida en campo de entrenamiento militar, resultaron premonitorios para mi destino en la Armada luego de la instrucción preliminar. En efecto, si bien por la condición de estudiante universitario fui designado en un primer momento AOR (Aspirante a Oficial de Reserva), no dudé en declinar dicha jerarquía cuando el Teniente de Navío Eduardo Broquen, durante el reclutamiento de Campo Sarmiento, me propuso la Aviación Naval como destino.

**Parece ser que mis “contactos directos” con la antigua pista de tierra de Campo Sarmiento, devenida en campo de entrenamiento militar, resultaron premonitorios para mi destino en la Armada luego de la instrucción preliminar.**

---

Como estudiante de ingeniería fascinado por la tecnología en general y la aviación, la idea de ir a la Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento en la Base Aeronaval Comandante Espora me entusiasmó. Por tratarse de una escuadrilla equipada con aviones anfibios, lo primero que vino a mi mente fue el recuerdo de una visita a la Base Naval Puerto Belgrano realizada unos años antes, cuando era estudiante de bachillerato en el Colegio Nacional de Bahía Blanca, que incluyó una recorrida por el interior de un Martin Mariner PBM-5, hidroavión de exploración y guerra antisubmarina, perteneciente a la Primera Escuadrilla Aeronaval de Exploración que tenía asiento en Puerto Belgrano.

Mi primera impresión al arribo a la Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento, que compartía el hangar N° 2 con la Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros, fue algo imborrable y aún hoy perdura en mi memoria, con dos de sus magníficos aviones anfibios estacionados en la plataforma exterior y otro en el hangar en atención mecánica en ese momento.

A comienzos de 1964 la Escuadrilla estaba integrada por tres aviones anfibios Grumman HU-16 Albatros, con casco central y llamados también por esta razón “botes voladores”, que tenían las matrículas 4-BS-1, 4-BS-2 y 4-BS-3. Creo recordar que uno de ellos era trifibio, es decir, que además de despegar y aterrizar en la tierra y el agua, podía hacerlo en la nieve.

La misión principal de la Escuadrilla era la búsqueda y rescate de naves en emergencia y de naufragos, pero también se socorría a personas en emergencia en tierra y se hacían vuelos para trasladar enfermos graves tanto civiles como militares. Otras misiones eran el reconocimiento aéreo en la Antártida, la búsqueda de buques extranjeros en el Mar Argentino, el apoyo a la Flota de Mar, etcétera.

Fui asignado al *detall* general de la Escuadrilla y presentado al Jefe del mismo, el Teniente de Corbeta Juan Antonio Imperiale. Previa prueba de dactilografía, comprobar alguna facilidad de redacción y conocimientos de idioma inglés, me asignó tareas inmediatamente.

El *detall* estaba en proceso de organización, por cuanto la Escuadrilla era de reciente creación. No había en ese momento, ni hubo por varios meses, personal subalterno que cumpliera funciones en el *detall* por lo que durante ese lapso recibía órdenes directas del jefe de ese cargo.

Recuerdo que a mi llegada a la Escuadrilla su Comandante era el Capitán de Corbeta Julio Garavaglia, a quién sucedió poco después el Capitán de Corbeta Mariano Daniel Iribarne y, en mi segundo año de conscripción, el Capitán de Corbeta Edmundo Heraclio Acuña. De

su Plana Mayor vienen a mi memoria los Tenientes de Navío Osvaldo Pedroni y Eduardo Broquen, el Teniente de Fragata Ingeniero Aeronáutico José Santamarina y los Tenientes de Corbeta Mario A. Mutto, José García Leiva, Jorge Perroto, Luis Vizzioli, Eduardo Rosenthal, Horacio Molina Pico, Juan A. Imperiale y Héctor Ravazzani; los cuatro últimos eran oficiales de superficie que se desempeñaban como navegantes de los aviones.

Los Suboficiales que integraban la Escuadrilla tenían gran experiencia y capacitación en las distintas disciplinas relacionadas con el mantenimiento mecánico, electricidad, electrónica, radares, comunicaciones y tareas de rescate. Cómo no recordar, entre otros, al imponente Suboficial Mayor Armando Echarri —inspector de mantenimiento— a los Suboficiales mecánicos Joas Labayén, Juan C. Palma, Primo Maraschin, Felipe Lucas, Jorge Bertoni, Ramos Méndez, Lisardo Castañeda, Héctor Cifuentes, Prieto, Trillini y Caffè, a los que debo agregar a los Cabos Felix Tolaba, Jorge Lezcano, José Retamal, Armando Cerfoglio y Piccioli, y al Marinero Gasparoni. Nuestros Suboficiales radiooperadores y radaristas eran Luis De Vincenti, Knud Nudsen, Edgardo Colombo, Dino Ravani, Guillermo Barboza y Ragusa, y nuestros paracaidistas de rescate eran los cabos Guastalli y Zanabria.

La dotación se completaba con conscriptos, no muchos, pertenecientes a dos clases bajo bandera que compartían un año en común. Proveníamos de distintas provincias y nos asignaron tareas de menor responsabilidad, aunque no menos importantes. Según el nivel de instrucción que teníamos los conscriptos realizábamos bajo la supervisión de Suboficiales y Oficiales distintos trabajos en el pañol de herramientas, pañol de repuestos, áreas de mantenimiento, elaboración de partes, personal, *detall*. Cumplíamos también regularmente instrucción militar y guardias en el hangar N° 2, asiento de la Escuadrilla.

Particularmente, mis tareas en el *detall* fueron varias, y salvo guardias, salía casi todos los días de la Base, por lo que pude avanzar en mis estudios universitarios. El apoyo de mis superiores fue fundamental para disponer de tiempo para el estudio y concurrir a clases, lo que me permitió rendir y aprobar cinco materias durante la prestación. En el *detall* cumplía principalmente tareas administrativas y de personal, que se alternaban con instrucción militar, la posibilidad de vuelos con amerizajes y despegues en Puerto Belgrano, prácticas de tiro con armas livianas en tierra, vuelos de lanzamiento de paracaidistas de rescate en el mar, vuelos por la zona o hasta Río Grande, en Tierra del Fuego, el vuelo más largo sin escalas que tuve oportunidad de realizar en un Albatros.

También realicé otras tareas, como colaborar en la traducción de publicaciones de búsqueda y rescate en el mar y asistir a veces en la navegación al Teniente Imperiale. La práctica de los distintos sistemas de navegación de la época incluían la navegación astronómica y el uso de un sextante periscópico a burbuja que se instalaba en un montaje especial, ubicado en el dorso del fuselaje del Albatros. Habiendo rendido hacía poco tiempo la materia topografía y geodesia, que incluía astronomía de posición, me resultaba sumamente interesante ayudar con el uso de ese instrumento y el cronómetro, y hasta participar de los cálculos de navegación que realizaba el navegante.

Mi curiosidad me llevaba otras veces a la mecánica del avión. Me enteré así que el Albatros podía amerizar en condiciones mucho más rigurosas que las habituales, pero que requería en ese caso, de empuje adicional para despegar. El sistema JATO (*jet-fuel assisted take off*), que equipaba al Albatros y había observado también en el Martin Mariner años antes, cumplía esa función, aunque no tuve oportunidad de ver esos pequeños cohetes en funcionamiento.

¿Anécdotas? Una que es un clásico de la física, verificado a unos 2.000 m de altura. La aeronave disponía de un dispositivo eléctrico para calentar agua y hacer café, pero su cabina no era presurizada, razón por la cual el punto de ebullición del agua disminuía a medida que aumentaba la altitud debido a la reducción de la presión atmosférica. Entonces había que mantener enchufada la jarra eléctrica un buen rato en ebullición para lograr una temperatura de agua razonable para el café.

**El apoyo de mis superiores fue fundamental para disponer de tiempo para el estudio y concurrir a clases, lo que me permitió rendir y aprobar cinco materias durante la prestación Servicio Militar Obligatorio.**

El año 1965 se inició con novedades interesantes. En enero toda la Escuadrilla voló al sur para realizar un operativo en la Antártida e integré la tripulación del 4-BS-1 (el Conscripto Clase 43, Adelki Barragán, iba a bordo del 4-BS-3) aunque sólo hasta Río Grande, pues los vuelos a la Antártida no estaban permitidos a los conscriptos. En febrero, como premio por buen desempeño, fui destinado en comisión durante un mes al Patrullero ARA *King* que participó ese año en las tareas de control de la Regata Internacional Buenos Aires-Río de Janeiro. Disfruté muchísimo el viaje, fue un espectáculo maravilloso ver a los veleros de distintas categorías navegando en competencia en el litoral Atlántico, ingresar a Río por la Bahía de Guanabara y presenciar los festejos del carnaval de Río como culminación.

De vuelta a la Escuadrilla Aeronaval de Búsqueda y Salvamento, transcurrieron los meses siguientes en la *detall* y con actividades similares a las del primer año hasta mi baja, que se produjo en diciembre de 1965.

Es un hecho que el servicio militar obligatorio está desapareciendo en la mayoría de los países. En la Argentina fue suspendido en 1994 y la tendencia mundial actual es su reemplazo por fuerzas armadas de reclutamiento voluntario o profesionales.

Más allá de la capacitación militar y la satisfacción personal por el cumplimiento de un deber patriótico, varios han sido, a mi juicio, los aportes del servicio militar obligatorio a la sociedad argentina en general. Habría que citar que muchos jóvenes provenientes de los lugares más lejanos del país tuvieron al incorporarse, la posibilidad de una revisión médica por primera vez, de acceder a tratamientos de curación de sus enfermedades, de aprender a leer y escribir si eran analfabetos, de conocer y calzarse por primera vez un par de zapatos o de aprender un oficio.

Merece destacarse la función integradora cumplida por el servicio militar obligatorio, que convocaba y reunía a jóvenes argentinos de todas las provincias y de distinta condición social, dedicados en su vida privada a las más diversas actividades.

En mi caso particular, fue muy importante haber estado siempre activo y haberme sentido útil durante el cumplimiento del servicio militar obligatorio. También fueron provechosas varias nociones elementales y experiencias recogidas durante la prestación que continúo aplicando aún hoy en mi profesión de ingeniero dedicado a la construcción de caminos, autopistas y diques. Cito, por ejemplo, aquellos conceptos relacionados con la evaluación y conducción de personal; trabajo en equipo; planificación estratégica; logro de objetivos; coordinación de acciones; liderazgo; organización; capacidad de análisis; respuestas rápidas y confiables; aprovechamiento de los recursos humanos; equipos y materiales; aceptación de crisis; manejo de contingencias y búsqueda de oportunidades.

Quizás hoy sería impracticable en Argentina volver al sistema de servicio militar obligatorio tal como estaba concebido en esa época, pero creo que es de estricta justicia rescatar y resaltar –aunque sea de manera tan breve– algunos de los valores que aportó a la sociedad. ■

**Merece destacarse la función integradora cumplida por el servicio militar obligatorio, que convocaba y reunía a jóvenes argentinos de todas las provincias y de distinta condición social, dedicados en su vida privada a las más diversas actividades.**