

UNA BÚSQUEDA; LA PRIMERA OPERACIÓN COMBINADA ARGENTINO-BRITÁNICA DESPUÉS DE LA GUERRA POR LAS MALVINAS

Eugenio L. Facchin

Objeto encontrado
en el campo de hielo

Introducción y agradecimientos

El nacimiento de este escrito es el resultado de un fortuito e impensado encuentro en Puerto Argentino (Malvinas), en la tienda de *souvenirs* de la Falkland Island Company, a fines de noviembre de 2019, con el Mayor RAF Chris O'Brien —cuya tarjeta de presentación indica que es consultor de aviación y pescador con mosca—, con quien establecimos una casual conversación. Allí, luego de algunos minutos, me preguntó hacia dónde nos dirigiáramos con el catamarán en el que estaba embarcado (*NDS Evolution*), y le dije que iba hacia la Antártida; entonces, él recordó de inmediato su participación en un hecho que nos tuvo a ambos de actores, desde dos lugares muy diferentes, pero con el mismo objetivo: hallar a tres profesionales perdidos en cumplimiento de su deber.

Este texto no hubiese podido ser escrito sin la participación de sus actores más destacados. Lamento profundamente que quien fue la figura principal de esta historia, el Comandante Conjunto Antártico, Capitán de Navío Juan Carlos Ianuzzo, un verdadero profesional, un experimentado antártico y una persona de bien, no esté entre nosotros para enriquecer el relato y dar a conocer, en profundidad, los motivos de las decisiones tomadas.

Al Mayor RAF Chris O'Brien; al Sr. Roberto Briend, Comodoro de la FAA; al Capitán de Navío Raúl Benmuyal y al Contraalmirante Delfor Ferraris, les agradezco mucho por sus valiosos aportes.

La campaña

La campaña antártica 1997/98 fue muy productiva y estuvo llena de sucesos. Habiendo zarpado el 18 de noviembre de Buenos Aires, luego de completar combustible en Puerto Galván y de embarcar los helicópteros en la ría de Bahía Blanca, el buque se dirigió directamente a la base Orcadas. Allí los recibió un cielo cubierto, un día gris y frío; era uno de esos días donde la naturaleza parece mostrar todo su desagrado ante la presencia de los exploradores.

La dotación de internada 1998 y el grupo de trabajo desembarcaron, junto con el grupo playa, para colaborar con la descarga inicial y para comenzar los trabajos de mantenimiento de inmediato. Luego, el buque se dirigió a la zona de la península donde, además de reabastecer las bases y los refugios, establecer los campamentos y abrir las bases temporarias, colaboró con la República Oriental del Uruguay en la instalación y el abastecimiento inicial de la antigua base británica Trinity House, desde ese momento llamada Teniente de Navío Ruperto Elichiribehety. El buque *Vanguardia* de la Armada uruguaya traía los suministros, que fueron acondicionados por el personal de cubierta del rompehielos, transbordados y, una vez en la cubierta de vuelo, los helicópteros los transportaron al helipuerto de la base Esperanza, muy próxima al refugio. Desde allí, los vehículos de la base entregaron la carga al grupo de trabajo uruguayo, que inició sus tareas con un fraternal y excelente asado organizado por el personal y las familias de la base argentina.

El Capitán de Navío VGM (R) Eugenio Luis Facchin ocupó cargos ejecutivos y de gestión en operaciones navales y Estados Mayores. Comandó unidades navales, y fuerzas navales y conjuntas en condiciones extremas de operación.

Fue destacado a prestar servicios en el exterior en dos oportunidades.

En la actividad privada, ocupó cargos gerenciales y de asesoría. Cursó la licenciatura en Sistemas Navales del Instituto Universitario de la Armada Argentina, el doctorado en Ciencia Política de la Universidad Kennedy, el Magíster en Metodología de la Investigación de la Universidad de Belgrano, el Plan de Altos Estudios en Administración de Empresas de la Escuela de Altos Negocios de Lima (Perú), y el Curso de Administración de Recursos para la Defensa de la Academia de Guerra de la Armada de los EE. UU., entre otros.

Fue investigador *Senior* en la Universidad de Ciencias Empresariales y Sociales (UCES).

Es autor de artículos publicados en revistas especializadas y de los libros *Un buque, dos banderas, mil combates* y *Antártida más allá de la soberanía* y coautor del primer libro latinoamericano de historia antártica bilingüe (inglés y castellano) *Antártida, verdad e historia*.

Es, además, Capitán de Ultramar, Capitán Fluvial y Perito Naval en Navegación Marítima y Fluvial. Se desempeñó como Asesor de Seguridad Náutica Antártica del Servicio de Hidrografía Naval hasta mayo de 2013.

Actualmente, se desempeña como profesor de navegación en la Licenciatura en Cartografía que se dicta en la Escuela de Ciencias del Mar.

La siguiente escala fue la base Jubany (hoy Carlini), donde se embarcaron científicos peruanos de la base Machu Pichu, que fueron transportados hasta la instalación peruana. Posteriormente, recorrieron todas las Shetland del Sur, donde continuaron con la tarea de abrir refugios y campamentos. Luego fueron a la isla Decepción y, desde allí, hacia el sur por el estrecho de Gerlache, para abastecer y abrir las bases Primavera, Melchior, Brown e isla Dedo, y por último, se dirigieron a la base Palmer, de los Estados Unidos, para recoger científicos.

El 19 de diciembre, sucedió un hecho inusual: la base Marambio recibió una señal de emergencia en la frecuencia de enlace para meteorología (4490 Khs). El rompehielos se constituyó en una unidad SAR¹ y se dirigió a un punto distante a 150 mn, donde solo encontró un tambor de 200 l flotando, que fue recogido y, tras efectuar una exhaustiva y prolongada búsqueda, esta se dio por finalizada, y el buque continuó con sus tareas.

El 26 de diciembre, una comitiva encabezada por el presidente Carlos Menem se embarcó para dirigirse a la base Esperanza, desde donde regresó al día siguiente en cuatro vuelos de helicóptero, y así finalizó la primera etapa de la campaña.

Para la segunda y la tercera etapas, se embarcaron helicópteros del Ejército argentino en el puerto de Buenos Aires durante los primeros días de enero. Luego de reabastecerse y de completar combustible en Puerto Galván, el rompehielos puso proa hacia Orcadas para una breve visita. Una vez finalizada, se encaminó a la más desafiante y riesgosa operación: penetrar el mar de Weddell y reabastecer la base Belgrano. Las condiciones glaciológicas de los años anteriores presagiaban una dura batalla contra el hielo acumulado. Dos hechos producidos durante el año 1997 habían abierto una pequeña ventana de esperanza para la operación. Un par de gigantescos témpanos que estaban varados en fondos de mucho más de 150 m, como para tener una idea de la magnitud de las masas de hielo, se habían zafado y habían iniciado (en mayo y en septiembre) su movimiento hacia el norte, lo que permitió que el hielo marino del Weddell se quebrara y generara canales navegables, excepto cerca de la Tierra de Coats, donde otro témpano mantenía retenidas enormes superficies de hielo marino de al menos dos años de antigüedad.

Los campos de hielo, que se mantenían entre 3 y 7 décimos de densidad, se incrementaron a 9 y 10 cuando se fueron aproximando a la base. Luego de varios intentos por distintas direcciones, la posición más próxima que pudo lograrse dejaba al buque a 60 mn de la base, el doble del máximo alejamiento permitido para efectuar un reabastecimiento «normal». De esta manera, se desarrolló, gracias a un excelente trabajo de los helicopteristas del Ejército argentino, un reaprovisionamiento de emergencia.

Durante el reabastecimiento, el buque se mantuvo con las hélices girando a mínimas revoluciones y una amarre especialmente diseñado para sujetarse sobre el campo de hielo, una maniobra típica que requiere bajar al campo de hielo (que en ese lugar tenía más de 3 m de espesor), construir un anclaje con puntales y amarrarse a ese lugar. Es increíble observar la resistencia que ejerce esa obra de arte a la tracción del buque, que también debió soportar vientos de variables intensidades.

Permanecieron en el lugar durante 26 días², sufriendo rigurosos vendavales del sur que generaban sensaciones térmicas extremadamente bajas.

Sin poder completar el total reabastecimiento logístico, el buque se dirigió a Orcadas, esta vez para replegar al grupo de reparaciones y a los científicos.

A partir de ese momento, la dotación entrante, encabezada por el Capitán de Corbeta Alejandro Hormanstorfer, iniciaba las actividades con miras a la invernada: ajustar rutinas, terminar de estibar la carga, ordenar los alimentos y las bebidas, conocer profundamente

Marambio recibió en la frecuencia meteorológica una señal de emergencia. Se exploró el lugar y solo se halló un tambor de combustible, viejo y vacío.

¹ Coli, Carlos A., *Campañas Navales Antárticas 1980-2000*, Fuerza Naval Antártica, Buenos Aires, 2003.

² *Ibidem*, pág. 539 y subsiguientes.

los generadores y los derretidores de hielo, los sistemas, los paneles de control, los datos que debían recabarse para la ciencia y las decenas de tareas que se deben completar día a día en una base antártica y, en lo personal, armarse para pasar una larga temporada lejos de la familia y conformar otra muy especial con el grupo de invernada, que siempre queda grabada en la memoria con una increíble intensidad.

El posterior intento por llegar a Matienzo, al sur del golfo de Erebus y Terror, fue tan dificultoso como tratar de llegar a Belgrano. Luego de recuperar a los grupos de trabajo y a los científicos de la zona de las Shetland del Sur, el rompehielos llegó a mediados de marzo a Ushuaia, con algo más de un mes de retraso. La meteorología y la glaciología habían hecho su parte.

La tercera etapa, pese a la demora, no debía presentar mayores contratiempos: hacer repliegues, completar dotaciones y finalizar el recambio de la base San Martín. En esta oportunidad, la bahía Margarita, al oeste de la península antártica, donde se encuentra la mencionada base, mostraba una situación glaciológica aceptable para la operación.

Luego de conmemorar los 50 años de la inauguración de la base Decepción y de recoger todos los campamentos, bases y refugios de las Shetland del Sur, arribó a la base Marambio, donde desembarcaron aquellos que habían estado desarrollando actividades en las Shetland del Sur, y embarcaron las dotaciones de San Martín y Esperanza (solo familiares). De camino hacia San Martín, replegó todas las bases, refugios y campamentos próximos al estrecho de Gerlache.

El 31 de marzo, una vez finalizada la operación y la campaña antárticas (en la práctica), ya en la bahía Margarita, se decidió que se esperarían al menos 24 horas para que se adelantara un temporal de gran magnitud que se estaba formando en el mar de Bellinghausen, al oeste de donde nos encontrábamos, y el buque no se viera afectado, además de evitar el sufrimiento innecesario de los pasajeros y los tripulantes.

Durante la cena, un mensajero de la radio le entregó al comandante del buque una información. La expresión, siempre tranquila, del por entonces Capitán de Fragata Delfor Ferrari mutó a un gesto de preocupación; se acercó al Comandante Conjunto Antártico, el legendario Capitán de Navío Juan Carlos Ianuzzo, un experimentado capitán antártico, un ser humano generoso tanto en su faz profesional como personal y, además, un divertido y ocurrente personaje que llenaba de alegría cada espacio que ocupaba. En esta ocasión, también su rostro se vio colmado de preocupación y de tristeza por la terrible noticia que les había llegado. Hacía 24 horas que el jefe de la base antártica Orcadas, Capitán de Corbeta Alejandro Hormanstorfer, y los Cabos Ricardo Álvez y Daniel Tavella (meteorólogo de la Fuerza Aérea argentina y cabo cocinero de la Armada) estaban desaparecidos, y la estación había quedado a cargo del médico.



Campo de hielo al norte de Orcadas

Durante la cena un mensajero entregó al comandante una aterradora información.



Tempanito al norte de Orcadas

El jefe de base y dos de sus miembros habían desaparecido hacía 24 horas.

El médico de la base, Teniente de Fragata Godoy, al haber pasado 24 horas, se vio obligado a informar la novedad al comando, y allí comenzó el proceso SAR³. La base estaba conmocionada y apesadumbrada por el suceso. Si bien era profesional médico, asumió decididamente el liderazgo de una dotación numerosa, diversa y que apenas se conocía, a pesar de haber pasado gran parte del año anterior en Buenos Aires preparando la invernada y los cursos para hacerle frente.

La experiencia de los comandantes los llevaba a imaginar, al menos, un final incierto para la aventura y, aunque el temporal que se avecinaba era enorme, tomaron sin dudar la decisión de salir a toda máquina, con los cuatro motores hacia Orcadas, en las antípodas geográficas de bahía Margarita.

Al principio el movimiento no fue muy fuerte, pero con el pasar de las horas, las olas fueron incrementándose en altura y reduciendo la frecuencia; el anemómetro se clavó al fondo de la escala, y nunca supimos qué viento soportamos; la proa no escurría el agua que la cubría⁴ tan así fue que, pese a las tapas estancas de la bodega de proa, el agua entraba a raudales, lo que arruinó muchos de los víveres allí almacenados, provocó averías a las frigoríficas e inundó la caja de cadenas. Los radares fueron saliendo de servicio uno a uno y, al llegar al estrecho de Bismark, nada quedaba en funcionamiento. Las olas rompían en el puente a 22 m de altura, y se debió poner una guardia permanente en los helicópteros y emitir la prohibición total y absoluta de salir al exterior. El mar se comportaba como si quisiera arrebatar todo lo que estaba en la cubierta: tambores, tubos de gas, embarcaciones; todo sufrió su embate sin excepción. Estar en los camarotes era imposible; el puente era una interminable fuente de golpes y de moretones. Los pasamanos eran el único medio de traslado dentro del rompehielos, y solo quedaron en pie las guardias de seguridad a la navegación y propulsión.

No obstante, el buque se comportó de la mejor manera, y todos los que estuvimos abordo en esas circunstancias sentimos una enorme tranquilidad al respecto. La capacidad de soportar temporales de una magnitud que ninguno había experimentado estaba ahora certificada.

El inicio de la búsqueda

El 1 de abril, decoló de Río Gallegos un C-130 a las 14.00; a las 17.00, ya se encontraba en la zona de exploración. Ese mismo día, se incorporó a la búsqueda, a pedido del RCC⁵ Río Gallegos, un grupo de aviones británicos estacionados en Malvinas.

A continuación, incluyo el relato de su comandante sobre las operaciones llevadas a cabo.

3 Búsqueda y rescate, por sus siglas en inglés.

4 Al regresar a puerto, se debieron hacer aberturas en la base de la borda para que el agua escurriera, ya que durante el temporal, la proa se mantuvo llena de agua en todo momento, lo que sumó una enorme cantidad de peso sobre la cubierta y afectó todos los locales que se encontraban debajo.

5 RCC, Centro de Coordinación de Rescate, por sus siglas en inglés.



Mayor RAF Chris O'Brien al mando del C-130 durante la búsqueda

Relato de la búsqueda de la RAF en palabras de su comandante, el Mayor Chris O'Brien⁶

«Hoy es 1 de abril de 2020 y, hace exactamente 22 años, me desempeñaba como comandante de la Unidad N.º 1312 RAF en el aeropuerto de Mount Pleasant (MPA). Aquel día recibimos una inesperada solicitud para realizar una tarea de búsqueda y rescate formulada por el Centro de Coordinación de Rescate (RCC) ubicado en Comodoro Rivadavia (República Argentina). La solicitud se recibió durante la noche del 1 de abril de 1998 directamente en nuestro Centro de Operaciones y se refería a una acción real de búsqueda y rescate para tratar de ubicar a tres marineros argentinos perdidos en la región de las islas Orcadas del Sur. Como comandante de la Unidad N.º 1312, tenía bajo mi mando dos aeronaves y sus respectivas tripulaciones, que estaban en situación de espera para actuar ante cualquier circunstancia que lo requiriera. Estos aviones eran un cisterna Vickers VC-10 y un Hércules C-130, ambos basados en la base Mount Pleasant de la Real Fuerza Aérea. Recuerdo que aquel día, con mi tripulación, había volado en el C-130 hasta las islas Georgias del Sur para entregar, por lanzamiento, correo y suministros a nuestra guarnición establecida allí. Ya de regreso en nuestra base, en MPA⁷, llevamos a cabo los procedimientos rutinarios de posvuelo y nos dirigimos a nuestro alojamiento. Aquella noche teníamos que asistir a un ágape formal, en el Casino de Oficiales, para celebrar el 80.º aniversario de la Real Fuerza Aérea. Compartimos una muy agradable velada con nuestros colegas e invitados. Apenas finalizada la cena, recibí una llamada telefónica en la recepción del Casino alrededor de las 23.00 hora local, según recuerdo. El oficial de turno del Centro de Operaciones me informó que habían recibido una solicitud urgente de asistencia SAR desde el RCC Comodoro Rivadavia. Tres marineros argentinos habían desaparecido de su barco, próximo a las islas Orcadas del Sur. Rápidamente, mi comandante de ala y yo acordamos que, con nuestras tripulaciones y medios aéreos, podríamos otorgar asistencia a las operaciones de búsqueda y rescate solicitadas. Luego, me trasladé al Centro de Operaciones y comencé a planificar con el RCC Comodoro Rivadavia cómo podríamos ayudar. El comandante de ala y el comandante de las Fuerzas Británicas aprobaron un plan a fin de proporcionar el máximo esfuerzo para la urgente bús-

Hace 22 años, me desempeñaba como comandante de los aviones destinados en Mount Pleasant.

⁶ Relato completo del Mayor Chris O'Brien, comandante de la Unidad N.º 1312 de la RAF en Malvinas (Falkland), traducido y corregido por el Sr. Roberto Briend, comodoro de la FAA (RE).

⁷ Aeropuerto de Mount Pleasant.



VC-10 listo para reabastecer

Nos asignaron un área específica de búsqueda que cubrimos con el VC-10 (avión tanque) y el C-130.

queda y posible rescate de los marineros argentinos. El RCC Comodoro Rivadavia estuvo de acuerdo con el esquema de nuestro plan, que sintéticamente incluía lo siguiente:

1. La asignación de un área específica y frecuencias de radio para llevar a cabo las operaciones SAR, en coordinación con los medios aéreos y marítimos de la Argentina.
2. El despegue del avión VC-10, tan pronto como resultara posible, para llevar a cabo una búsqueda inicial por radar en la zona asignada, durante la noche (01/02).
3. Que nuestro C-130 se haría cargo de la búsqueda a partir del día 2 de abril. Acordamos que, para maximizar nuestras capacidades de SAR y para poder operar a lo largo de todas las horas de luz del día, el C-130 sería reabastecido de combustible en la zona por el VC-10.

Aquella noche y durante los siguientes 5 días, se sucedieron una serie de acontecimientos que a continuación trataré de comentar:

- El VC-10 despegó, se dirigió a la zona de búsqueda y realizó la tarea prevista, aunque los resultados fueron negativos.
- Con las primeras horas de luz del día 2 de abril, el C-130 despegó de MPA y, una vez que estuvo en el área prevista, llevó a cabo una exploración de «línea de avance»



Reabastecimiento en vuelo
en la zona de búsqueda

(método utilizado para examinar un área grande donde la posición del objeto que debe encontrarse es incierta. Este procedimiento se utiliza cuando una zona de búsqueda grande debe dividirse en subáreas para ser asignadas a unidades de exploración individuales que operan en la escena al mismo tiempo). Se adoptó un espaciamiento de 1 mi a 1,5 mi entre cada recorrido, en función del clima y de las condiciones de visibilidad en el sector asignado, volando a 250 pies sobre el nivel medio del mar. Los resultados del reconocimiento de área eran transmitidos al RCC Comodoro Rivadavia al final de cada día.

Mis tripulaciones proporcionaban información específica y detallada después de las sesiones informativas de búsqueda para mantener la continuidad y, además, para mantener actualizados al comandante del ala, al comandante de las Fuerzas Británicas y a nuestro Centro de Operaciones. Cabe mencionar que las tripulaciones de C-130 habíamos practicado operaciones SAR en nuestro simulador de vuelo en la base RAF Lyneham como parte regular

Mis tripulaciones proporcionaban información específica y detallada para mantener la continuidad.



Bote remolcado por la lancha hidrográfica del rompehielos en la zona de búsqueda

Observadores voluntarios fueron colocados en todas las ventanillas de la bodega y en la cabina de vuelo.

de nuestro entrenamiento de actualización periódica y estábamos interesados en ayudar a nuestros colegas argentinos en esta misión.

- Observadores voluntarios, destinados en la Base Mount Pleasant, fueron colocados en todas las ventanillas de la bodega de carga del avión y en la cabina de vuelo; también se abrieron las puertas de lanzamiento de paracaidistas para proporcionar una mejor visión a los tripulantes allí asignados. Había suficientes voluntarios para efectuar la rotación y para que todos tuvieran descanso cada 30 minutos.

- Las reuniones diarias con el reabastecedor VC-10 y la correspondiente recarga de combustible permitieron la permanencia del C-130 en el área de búsqueda durante todas las horas de luz del día.

Durante la operación del día 4, observamos un objeto en el hielo. Uno de los observadores informó «marca», y lanzamos una bengala de humo e iniciamos el procedimiento para regresar sobre la señal para identificar el objetivo, que resultó ser solo unas boyas de pesca.

Cada día que pasaba, rezábamos para que los tres marineros fueran encontrados; nuestra fe nunca decayó. Éramos un grupo, tanto los tripulantes de vuelo como los asistentes de tierra, realmente comprometido en asistir en las operaciones de búsqueda y rescate de los tres marineros argentinos perdidos. A pesar de ello, luego de cinco días, cuando el RCC Comodoro Rivadavia dio por terminada la búsqueda, nos sentimos muy tristes, ya que aquella tan bien coordinada operación SAR no había tenido éxito. Personalmente, volé en dos misiones de C-130: los días 4 y 5. A pesar de no tener acceso a la información precisa de las horas voladas durante aquella operación SAR, puedo dar algunos datos aproximados:

Aeronave	Días afectados	Horas voladas	Consumo promedio de combustible	Total de combustible utilizado
C-130	5	55	4500 lb/hora	247 500 lb
VC-10	5	30	11 000 lb/hora	330 000 lb

Debo confesar que, para mí, fue un honor haber formado parte de esta importante operación SAR solicitada y conducida por el RCC Comodoro Rivadavia de la República Argentina. Si bien es cierto que no pudimos alcanzar exitosamente el objetivo de la misión, nuestra



Izado del bote
al rompehielos

fe nunca estuvo afectada, y pudimos demostrar, desde un comienzo, nuestra voluntad y nuestros grandes deseos de ayudar a aquellos que se encontraban en grave peligro en el mar. ¡Ojalá Dios proporcione un adecuado descanso a sus almas!

Las alas argentinas en la búsqueda

Como ya se mencionó, inicialmente la RCC Río Gallegos organizó, coordinó y destacó medios hacia la zona de exploración. De esta manera, dos aviones participaron en la búsqueda; las áreas pertinentes se dividieron con los británicos, lo que permitió cubrir grandes superficies durante los días que duró esta tarea. Un Hércules C-130 de la FAA y un Orión P 3-C de la Aviación Naval participaron en la operación del Lago Argentino.

La coordinación fue muy acertada: se evitaron interferencias entre las unidades participantes, y eso permitió optimizar la búsqueda, cuyo resultado fue la cobertura de grandes áreas, sin que ello fuera un menoscabo de la minuciosidad y la pulcritud de la observación.

La búsqueda desde el RHA1

El 4 de abril, el rompehielos ya estaba en zona (habiendo llegado el día anterior). El comandante conjunto antártico, que se había constituido en comandante de escena en acción⁸ (CEA), fue definiendo áreas de búsqueda y conformó con todo su Estado Mayor un grupo de análisis que contaba con la experiencia de formados profesionales en cada una de las áreas de la actividad antártica: personal del Ejército argentino con varias internadas, muchas patrullas, rescates y diversas actividades en el terreno; profesionales de la Fuerza Aérea argentina, con muchas horas de vuelo antárticas y experiencia en exploración; y navales tanto del Estado Mayor como del propio buque, así como también con el refuerzo de algunos futuros miembros de la plana mayor entrante que se habían embarcado para hacer una navegación dual de adiestramiento en las técnicas de uso de los diversos sistemas. Con todos estos recursos, se planificó una exhaustiva búsqueda en toda la zona.

Nuestra fe nunca estuvo afectada y pudimos demostrar nuestra voluntad y grandes deseos de ayudar.

⁸ Colli, Carlos A., *op. cit.*, pág. 543.



Bote preservado para el sumario, traje antiexposición del suboficial FAA Tavella y elementos de supervivencia



Cuando la meteorología lo permitía, se desplegaban todos los medios disponibles.

El Jefe del Estado Mayor del Área Naval Antártica, Capitán de Navío Raúl Benmuyal, se convirtió en el oficial informante del sumario que se redactó para dar cuenta acerca de la situación y, además, asumió temporalmente la jefatura de la estación a fin de organizar la búsqueda desde tierra y canalizar la frustración y las tensiones del personal de la base como consecuencia del infortunado suceso. Tuvo que arbitrar medidas de conducción para aportar «normalidad» a la actividad y fue de gran ayuda para la coordinación de las actividades de búsqueda.

Cuando la meteorología lo permitía, el comandante del rompehielos, Capitán Delfor Ferraris, en coordinación con el Estado Mayor y el grupo aéreo embarcado, desplegaba todos los medios posibles para cumplir con los patrones de búsqueda planificados.

Los helicópteros sobrevolaban a muy baja altura las zonas que habían sido seleccionadas, con auxiliares que sumaban capacidad de observación.

También se organizaron patrullas terrestres para buscar por todos los caminos de aproximación a la base, en agotadoras jornadas de caminata, sobre glaciares que habían sufrido el



deterioro de un intenso verano y no disimulaban su fragilidad y, al mismo tiempo, su peligrosidad para transitar sobre ellos.

El 7 de abril, un inesperado hallazgo conmovió a todos quienes participábamos de la búsqueda. Durante un vuelo del helicóptero del buque, se avistó el bote flotando en bahía Brown's. En su interior, se encontraba el motor fuera de borda prolijamente dispuesto sobre el piso, tanques de combustible, un traje antiexposición⁹, accesorios, elementos de supervivencia y un remo. Cerca del bote, se hallaron un tanque de combustible y un remo roto. La noticia llenó de esperanza tanto a quienes estábamos en la zona como a quienes seguían las novedades de la búsqueda desde tierra.

Se preparó una embarcación del buque para ir en su búsqueda, pero la proximidad de un temporal del norte obligó al rompehielos a trasladarse al sur de la isla Laurie, donde permaneció navegando en un arreglo denominado «circuito hipódromo» a la espera de una mejora de las condiciones meteorológicas. Al día siguiente, y aún con una situación meteorológica adversa, se preparó un bote de la base para dirigirse hacia la bahía Brown's en busca de cualquier señal del jefe de base y sus acompañantes. Con adecuadas medidas de seguridad, el bote navegó en un mar intenso, se aproximó a la embarcación, buscó en los alrededores y, sin poder remolcarlo ni hallar rastro alguno del personal perdido, regresó a la base.

Con una parcial mejora de las condiciones meteorológicas, el rompehielos retomó las actividades de búsqueda, ahora centradas en el hallazgo. Un grupo de embarcaciones menores buscó por mar en todas las caletas y las bahías próximas al lugar del descubrimiento; en tierra, una experimentada patrulla del Ejército argentino recorrió exhaustivamente la zona. Se revisó el refugio Geddes, que tiene la base al norte de la isla y que podría haber servido de abrigo a los colegas perdidos. Por su parte, el helicóptero sobrevolaba las orillas y sus proximidades, las alturas del centro de la isla, las cuevas y cada espacio propicio para refugiarse. Todos los ojos estaban puestos en hallar cualquier indicio.

Entre quienes formábamos parte del grupo de búsqueda, había un consenso generalizado respecto de que, ante una repentina falla del motor —el único que poseía la embarcación en ese entonces (ahora es obligatorio llevar dos motores)—, habían tratado de llegar a la costa remando, uno de los remos se había roto durante esa tarea, habían llegado a la costa,

Elementos de supervivencia encontrados en el bote y tanques de combustible

En un vuelo, un hallazgo inesperado: ¡encontramos el bote!

⁹ Que perteneció al Cabo Tavela. Son equipos utilizados para evitar las consecuencias de las bajas temperaturas sobre la supervivencia de los usuarios.

habían acondicionado el bote en la orilla (en lo que se conoce como «un desembarco administrativo») y, una vez en la playa, habían tomado la decisión de regresar a la base a pie, ya que contaban con víveres para un día. Aún suponíamos que habían hallado refugio y que teníamos posibilidades de encontrarlos con vida.

La búsqueda continuó con la intensidad que las adversas condiciones meteorológicas de la zona, a esa altura del año, lo permitían. A los temporales les sucedían nieblas que impedían la visibilidad y también la exploración.

Con ese panorama, llegamos al 15 de abril, cuando se hizo presente el rompehielos de Alemania *Polarstern*, que participó con el helicóptero en la operación, sin que esa actividad diera frutos positivos. El ARA *Irizar* se encontraba en medio de una muy densa niebla que impedía operar y, en la popa del buque, se escuchó la aproximación del helicóptero Bolkow 105 del *Polarstern*. Casi sin poder ver nada, el piloto aterrizó en la cubierta de vuelo. Una vez en el puente de comando, se puso en situación al piloto que, pese a la escasa o nula visibilidad, realizó varias horas de vuelo en búsqueda.

Mientras continuaba la exploración, que ocupaba un alto porcentaje de la atención de las autoridades, se debió resolver otra situación. No había tiempo para designar un reemplazo del Jefe de Base en el continente y traerlo para que asumiera la jefatura de Orcadas. Si bien el médico se había comportado con resolución y entereza, no podía hacerse cargo de todas las responsabilidades que un organismo de esas características impone. Entonces se comenzó a buscar dentro del buque algún oficial que pudiera asumir, sin ninguna planificación personal, la responsabilidad de permanecer todo el año en Orcadas, nada menos que como jefe de base, sin haber preparado la invernada, sin los cursos correspondientes y sin conocer al personal que tendría a cargo. La mejor elección era el Jefe de Bases y Refugios, el Teniente de Navío Roberto J. Cozzani, una persona de destacadas virtudes personales y profesionales que conocía a todos, que había colaborado para preparar la invernada y que, además, poseía una personalidad adecuada a las circunstancias y podía conducir, con su madurez, profesionalidad y seriedad, a un grupo que había sufrido un enorme pérdida y que requería de alguien que lo estabilizara y lograra encaminarlo. Roberto Cozzani era el hombre indicado. Habló con su familia, que lo acompañó en la decisión, y eso le permitió a la futura cabeza de la base tomar una muy difícil resolución. Él sería el nuevo jefe y asumió la jefatura con toda responsabilidad y el pesar por la pérdida.

El 19 de abril, se puso en funciones al nuevo Jefe de Base. Se comenzaba, así, una nueva etapa que, por suerte, fue feliz y con las problemáticas, siempre difíciles, que imponen la naturaleza y el invierno antártico.

La exploración por vías marítima, aérea y terrestre se mantuvo hasta el 18 de abril, cuando fue interrumpida por un temporal y glaciología adversa. El día 22, se dio por finalizada la búsqueda, ya que no había forma de encarar de manera adecuada las operaciones ante las adversas condiciones meteorológicas, las pocas horas de luz y el avance del hielo, que ya hacía muy dificultoso navegar con seguridad y mucho más peligroso volar o patrullar en el terreno.

Colofón

La pérdida de tres profesionales aún es lamentada por todos quienes los conocieron, sus familias, colegas y amigos. Y también por quienes, sin conocerlos, fuimos en su búsqueda, siempre con la esperanza de encontrarlos sanos y salvos o, por lo menos, de hallar sus cuerpos sin vida para brindarles a las familias el consuelo del hallazgo.

Se necesita un jefe de base, ¿quién podrá asumir, sin aviso y sin preparación personal?

Los participantes del rescate, provenientes de los más variados orígenes profesionales y nacionalidades (aviones de la Real Fuerza Aérea, aviones y profesionales de la Fuerza Aérea argentina, helicópteros y profesionales del Ejército argentino, el rompehielos alemán *Polarstern* y su helicóptero, el rompehielos ARA *Almirante Irizar*), se conformaron en un equipo integrado y tan cosmopolita como eficiente. Durante las búsquedas, se encontraron objetos de un tamaño que hubiesen pasado inadvertidos para las visiones más agudas y, sin embargo, la expectativa de un hallazgo hizo visibles para los rescatistas artes de pesca con longitudes menores a los 30 cm y varios objetos arrastrados por las corrientes o llevados por el viento. Esto refleja con qué exhaustividad y profesionalidad se realizó la operación SAR.

Al concluir las actividades de búsqueda, a la totalidad de los participantes nos quedó una amarga sensación de vacío y de frustración por el resultado de las operaciones que con tanto esfuerzo y riesgo se habían llevado a cabo, pero sabíamos que habíamos dado nuestro máximo esfuerzo, habíamos dado lo máximo para descubrir el destino de nuestros colegas, utilizando integralmente la tecnología y los conocimientos disponibles.

Como sucede en estas situaciones conflictivas, y mucho más en aquellas en las que hay pérdidas de vida, se obtuvieron numerosas experiencias que redundaron en una nueva normativa de seguridad y de uso de equipos, de resolución de emergencias y de comportamientos de seguridad en zonas polares.

Sus muertes no fueron en vano; su memoria no se desvanecerá jamás. La Antártida es un continente tan hostil como extraordinario. ■

**Sus muertes no
fueron en vano;
su memoria no se
desvanecerá jamás.**