

PIERRE CLOSTERMANN, UN AS FRANCÉS MARAVILLADO POR EL VALOR DE LOS PILOTOS ARGENTINOS



El coronel de la Fuerza Aérea Francesa Libre Pierre Clostermann

Pierre Clostermann nació el 28 de febrero de 1921 en Curitiba, Brasil, siendo hijo de un diplomático francés. Residió y estudió en los EE.UU., hasta su ingreso a la Fuerza Aérea Francesa, durante la II Guerra Mundial. Posteriormente, fue escritor, ingeniero y político. Ya graduado del Colegio Ryan de Los Ángeles, California, Clostermann, se alistó en la Fuerza Aérea Libre Francesa en 1942, luego de haber escuchado a Charles De Gaulle, en su famoso llamado a formar las "Fuerzas Francesas Libres", para que, junto con los aliados, contribuyeran a liberar el territorio francés y el europeo de la invasión nazi.



Ya con un título de Ingeniero Aeronáutico y residiendo en los Estados Unidos, el 18 de marzo de 1942, con 21 años, se enroló en las Fuerza Aérea Libre de Francia en el escuadrón de cazas 341 "Alsacia". *"Siento una aguda mezcla de curiosidad y de angustia. El deseo de saber cómo reaccionaré frente al peligro, el deseo un poco malsano de conocer el miedo, el verdadero miedo, el del individuo solo frente a la muerte"*. Éstos eran los sentimientos de Pierre Clostermann ante su primera misión como piloto de guerra, a los mandos de un Spitfire. Así los transcribe en ese inolvidable libro que es *Le Gran Cirque, souvenirs d'un pilote de chasse français dans la RAF* (Flammarion, 1948).

Sus primeras victorias las obtuvo el 27 de julio de 1943 sobre Triqueville (en las proximidades del Havre, Francia) contra los FW-190 A-6 de la escuadrilla Richtofen que comandaba el mayor Von Graff. El piloto francés, a los mandos de un aparato Spitfire (de origen inglés), consiguió aquella jornada dos derribos. Un mes después, Clostermann tuvo algunos problemas con sus compañeros de escuadrón debido a su implicación en la muerte del líder de escuadrón y uno de los aviadores más famosos de las fuerzas gaullistas, René Mouchotte por lo que pidió y obtuvo su transferencia al escuadrón N° 602 "City of Glasgow", integrado por aviadores de diferentes países aliados, y luego voló en los Tempest V (a su aparato, con el que consiguió 14 de sus derribos, lo bautizó "Le Grand-Charles"). Posteriormente vendrían las operaciones para neutralizar las bombas volantes V-1.

En octubre de 1943, Clostermann comenzó su exitosa carrera de as. En ese escuadrón voló numerosas misiones que incluyeron intercepciones aéreas, escolta de bombarderos, intercepción a gran altura sobre la base naval de la Marina Británica en Scapa Flow, ametrallamiento o bombardeo de los sitios de lanzamiento de las V-1. Pierre Clostermann participó en el Día D y fue uno de los primeros pilotos en aterrizar sobre suelo francés liberado, el 18 de junio de 1944, exactamente 4 años después del llamado de Charles pronunciado por la radio instando a los franceses a proseguir la lucha. Un tiempo después, Clostermann fue condecorado con la Distinguished Flying Cross (DFC) y luego reasignado al Cuartel General de la Fuerza Aérea Francesa.

En el mes de diciembre de 1944, extrañando la acción, Clostermann retornó a los escuadrones de primera línea ignorando las órdenes formales de Charles de Gaulle, que quería preservarlo como un modelo viviente de la nueva Francia. Voló el nuevo Hawker Tempest Mk. V con el escuadrón Nº 274 de la RAF en misiones de caza y ataque. El 24 de marzo de 1945, Clostermann resultó herido en la pierna alcanzado por el fuego de un flak alemán y fue hospitalizado por una semana tras un aterrizaje forzado. A partir del 8 de abril de ese mismo año se convirtió en el líder del escuadrón Nº 3 de la RAF, y el 27 de ese mismo mes en el comandante provisorio del Ala Nº 122 de la RAF. El 27 de julio de 1945, Clostermann se retiró de la RAF. En 432 salidas, Pierre Clostermann derribó 23 aviones enemigos, en su mayoría cazas, y 5 más probables. Además, él dice haber destruido 225 camiones, 72 locomotoras o vagones, 5 tanques y 2 buques torpederos. Muchas referencias le acreditan entre 29 y 33 victorias aéreas.



Pierre Clostermann se despiden en 1945 de su Hawker Tempest V "Le Grand-Charles"

Estos probablemente incluyan sus "victorias en tierra" (aviones destruidos en los aeródromos, no en vuelo) que no eran reconocidos por la RAF. Sin embargo, recientes análisis más detallados de sus reportes de combate y de los registros de su escuadrón indican que su verdadero record era de 11 destruidos y 7 probables, lo que da un total de entre 15 y 18. Ya casi sobre el final de la guerra, el 3 de mayo de 1945, sobre el estrecho de Fenharn, logrará diversas victorias. El 27 de abril le nombran comandante de escuadrilla del ala 122 de cazas. Cuando se recupera la paz, la foja de Pierre Clostermann indica 2.000 horas de vuelo, 600 en misiones de guerra y un total de 420 salidas operacionales.

Luego de la guerra, Clostermann continuó su carrera como ingeniero, participando en la creación de la empresa francesa Reims-Aviation, actuando como representante de la firma norteamericana Cessna y trabajando para las industrias francesas Renault. Paralelamente, Clostermann tuvo una exitosa carrera política, siendo elegido para la Asamblea Nacional Francesa durante 8 periodos entre 1946 y 1969. También se re-enlistó nuevamente en la *Armée de l'Air* (Fuerza Aérea Francesa) en 1956-57 para volar misiones de ataque al suelo durante la Guerra de Argelia.

Clostermann escribió *Le Grand Cirque* (El Gran Circo), un relato de sus experiencias en la Segunda Guerra Mundial, y según William Faulkner, el mejor libro de aviación sobre el conflicto. Otro libro menos conocido de Pierre Clostermann es *Feu du Ciel* (Fuego en el Cielo) que fue editado en 1957 donde incluye una colección de relatos sobre combates aéreos tanto de los aliados como del eje. Finalmente, Clostermann falleció el 22 de marzo de 2006, a los 85 años de edad...

MEDALLAS Y HONORES

Coronel (reserva) de la Fuerza Aérea Francesa

Gran Cruz de la Legión de Honor Francesa

Compagnon de la Libération (Compañero de la Liberación)

Médaille Militaire (Medalla Militar)

Croix de Guerre 1939-45 con 19 palmas (la mayor cantidad posible) (Cruz de Guerra 1939-45)

Croix de la Valeur Militaire con 2 citaciones (Cruz al Valor Militar)

Distinguished Flying Cross de la RAF (Cruz de Vuelo Distinguido)

Silver Star (Estrella de Plata)

Air Medal (Medalla Aérea)



El joven As Pierre Clostermann.

...Hasta aquí, estamos mostrando la historia o la biografía de uno de tantos “ases” que tuvieron las fuerzas aéreas de los países beligerantes durante la Segunda Guerra Mundial... Pero eso no es todo. Cuando la República Argentina inició con el operativo “Rosario” la recuperación del archipiélago de las Islas Malvinas, tras más de un siglo de usurpación inglesa, los pilotos de la Fuerza Aérea, la Aviación Naval y los del Ejército Argentino, se desplegaron en misiones de vuelo de todo tipo, sin tener experiencia de guerra y contando con material de vuelo relativamente antiguo, como proporcional y cuantitativamente, escaso, en relación al enemigo británico.

Sin embargo, la actuación de todos ellos, resultó magnífica y tras numerosas acciones exitosas, se convirtieron en el arma más temida por los ingleses. Debían volar desde territorio continental argentino, en increíbles vuelos rasantes que dejaban estelas sobre la superficie del mar, en un intento por no ser detectados por los radares ingleses. Esto demandaba un gran consumo de combustible para la ida y el eventual retorno, quedando tan sólo unos pocos minutos para detectar blancos, asestar golpes mortales y emprender un nuevo y muy riesgoso vuelo, que muchas veces terminaba con la detección y la pérdida del piloto y la máquina.

Estas técnicas y tácticas desplegadas por nuestros pilotos, resultaron admirables para todo el “mundo aéreo”, particularmente, entre aquellos, que en el pasado o contemporáneamente, habían combatido o se encontraban combatiendo en otros teatros de operaciones. Entre ellos, Pierre Clostermann, quedó impactado por el valor y audacia demostrada por nuestros cazadores, transporteros y helicopeteristas, entre otros que se “jugaron” combatiendo a lo criollo. Así, resolvió viajar a Buenos Aires, ya terminado el conflicto para conocer a quienes habiendo sobrevivido, podían relatar sus peripecias y poder felicitar personalmente a nuestros héroes del aire.

Primero, anunció su intención, enviando a las autoridades militares del momento, la nota que sigue:

TEXTO DE LA CARTA DEL AS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL PIERRE CLOSTERMANN, DIRIGIDA A LOS PILOTOS DE COMBATE ARGENTINOS QUE PARTICIPARON EN EL CONFLICTO DE 1982

A vosotros, jóvenes argentinos compañeros pilotos de combate quisiera expresar toda mi admiración. A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir los buques, hiciste frente con éxito. A pesar de las condiciones atmosféricas más terribles que puedan encontrarse en el planeta, con una reserva de apenas pocos minutos de combustible en los tanques de nafta, al límite extremo de vuestros aparatos, habéis partido en medio de la tempestad en vuestros "Mirage", vuestros "Etendard", vuestros "A-4", vuestros "Pucará" con escarapelas azules y blancas. A pesar de los dispositivos de defensa antiaérea y del los SAM de buques de guerra poderosos, alertados con mucha anticipación por los "AWACS" y los satélites norteamericanos, habéis arremetido sin vacilar. Nunca en la historia de las guerras desde 1914, tuvieron aviadores que afrontar una conjunción tan terrorífica de obstáculos mortales, ni aun los de la RAF sobre Londres en 1940 o los de la Luftwaffe en 1945. Vuestro valor ha deslumbrado no sólo al pueblo argentino sino que somos muchos los que en el mundo estamos orgullosos que seáis nuestros hermanos pilotos. A los padres y a las madres, a los hermanos y a las hermanas, a las esposas y a los hijos de los pilotos argentinos que fueron a la muerte con el coraje más fantástico y más asombroso, les digo que ellos honran a la Argentina y al mundo latino. ¡Ay!: la verdad vale únicamente por la sangre derramada y el mundo cree solamente en las causas cuyos testigos se hacen matar por ella.

Pero no fue éste el único reconocimiento obtenido por nuestros pilotos...

El bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina ha marcado honrosamente un camino a seguir, y así lo comprenderán las nuevas generaciones de pilotos argentinos en el devenir del tiempo, porque el ejemplo de sus caídos en combate perdurará... Luego de las increíbles incursiones aéreas en las aguas de la Bahía de San Carlos, poco después del 21 de mayo, comenzaron a aparecer noticias en periódicos de todo el mundo acerca del comportamiento de los pilotos argentinos. En honor a aquellos que cayeron en la lid, y para orgullo de sus deudos se reproducen a continuación algunos de esos testimonios:

DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD:

Estamos ya en el límite de nuestras posibilidades, con sólo tres naves sin mayores defectos (el Hermes, el Yarmouth y el Exeter). De la fuerza de destructores y fragatas, el cuarenta y cinco por ciento está reducido a capacidad cero de operar. De los "guardavallas", el Sea Wolf de la Andrómeda está inutilizado; todos los sistemas del Brilliant padecen de una gran variedad de defectos; el Broadsword tiene un sistema y medio de armas, pero uno de sus ejes de propulsión con daños prácticamente permanentes. Ninguno de los tipo 21 está en condiciones: el Avenger está descompuesto; el Arrow está roto y tiene una de las turbinas Olympus inutilizada... y muchas cosas más. Todos están cayéndose a pedazos.

DEL MINISTRO DE DEFENSA BRITÁNICO JOHN NOTT AL PARLAMENTO:

Creo que los pilotos argentinos están demostrando una enorme bravura. Sería tonto de mi parte no reconocerlo.

DEL ALMIRANTE JOHN FOSTER WOODWARD, EN UN REPORTAJE PUBLICADO POR EL DIARIO LA ESTRELLA DE PANAMÁ, EL 3 DE ENERO DE 1984:

Los pilotos argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro. Posteriormente, refiriéndose al ataque de Bahía Agradable, expresó: Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer a ras del agua. Jamás hubiéramos imaginado eso.

DECLARACIONES DEL GENERAL JEREMY MOORE:

El cuerpo de oficiales y muchos de sus técnicos fueron sumamente capaces y esto fue particularmente notorio en el caso de la Fuerza Aérea Argentina.

DEL GENERAL KELLY AGUILERA NESSI, JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA FUERZA AÉREA VENEZOLANA, CON MOTIVO DE UN DISCURSO PRONUNCIADO EN CARACAS, EL 18 DE AGOSTO DE 1982:

El barón Von Richthofen no es un héroe alemán, sino de la humanidad, particularmente de quienes vestimos el uniforme azul; las heroicas hazañas de Douglas Bader, el piloto inglés sin piernas, pertenecen al mundo y cuando se hable del reciente conflicto del Atlántico Sur, cuyos resultados han sembrado tanto dolor en esta parte de América que rechaza el colonialismo con todas sus fuerzas, las páginas más vibrantes de esa historia corresponderán a la gloriosa y heroica Fuerza Aérea Argentina.

"Las tripulaciones aplauden la bravura de los pilotos enemigos" - Por Gareth Parry con las fuerzas de desembarco en la Bahía de San Carlos. Artículo aparecido en la primera plana del diario The Guardian. Londres, 25 de mayo 1982: Son las 2 de la tarde en un día soleado y nos hallamos bajo el ataque de "Mirages y Skyhawks" de la Fuerza Aérea Argentina. Una bomba ha levantado una gigantesca columna de agua a sólo 100 m de distancia, entre nuestros buques y una nave logística cargada con pertrechos. Observamos cómo las baterías cesteras y los sistemas misilísticos de los buques abren el fuego, junto con el ensordecedor ruido de los cañones y ametralladoras de cubierta. Los tripulantes a nuestro alrededor rinden tributo al coraje de los pilotos argentinos.

THE MIAMI HERALD, 27 DE MAYO DE 1982:

Los pilotos argentinos se ganan el corazón de sus compatriotas y la admiración de sus enemigos.

POR KENNETH FREED, LOS ANGELES TIMES SERVICE.

Casi a diario ellos vuelan hacia la batalla y en cada oportunidad sólo regresan unos pocos, pero los pilotos argentinos se transforman en los héroes de la guerra de las Malvinas, admirados por sus enemigos casi tanto como por sus compatriotas.

"Son los únicos que impiden que esto sea una derrota total", dijo un experto militar europeo.

No creo que se pueda encontrar mejores pilotos en el mundo.

A la fecha, los británicos afirman que los pilotos argentinos han hundido dos destructores, dos fragatas, un buque logístico y algunos lanchones de desembarco. Argentina reclama que los ataques aéreos como mínimo han puesto a otros cinco buques más fuera de servicio, y dañado a otros cinco.

Pero mientras Gran Bretaña desconoce parte de los daños sufridos, reconoce la habilidad y el coraje de sus oponentes en el aire.

ESTE MISMO ARTÍCULO FUE REPRODUCIDO EN OTROS PERIÓDICOS BAJO EL TÍTULO "LOS MUCHACHOS DE ORO DE ARGENTINA" (THE GOLDEN BOYS OF ARGENTINA) EN DIVERSAS CAPITALES DE HABLA INGLESA DEL MUNDO.

EN OTRO ARTÍCULO, PROCEDENTE ESTA VEZ DEL DIARIO JOURNAL DO COMERCIO DE RÍO DE JANEIRO, BRASIL, EL ANALISTA AERONÁUTICO MILTON LOUREIRO, ELOGIÓ, EN UNA NOTA TITULADA "LA INCREÍBLE FUERZA AÉREA ARGENTINA", EL ARROJO Y LA VALENTÍA DEMOSTRADOS POR LOS AVIADORES ARGENTINOS EN EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS:

Sea cual fuere el resultado del conflicto quedará eternamente marcado en la historia el inquebrantable valor de los pilotos argentinos. Los principios fundamentales de la guerra aeronaval fueron ampliamente superados por la audacia y el desarrollo técnico del que hicieron gala los pilotos argentinos, tanto los de la Aviación Militar como los de la Naval.

Cuando finalice esta guerra no declarada, las marinas de todo el mundo tendrán que promover una revisión de sus tácticas, por cuanto la audacia y el coraje de los aviadores argentinos echaron por tierra todas las teorías hasta, ahora existentes.

El propio enemigo quedó perplejo ante la técnica y el arrojo de los pilotos argentinos y reconoció que el conflicto del Atlántico Sur le parece tan irreal como un cuento fantástico.

BOLETÍN DE RADIO DIEGO PORTALES DE CHILE:

Los aviadores argentinos se han ganado el reconocimiento mundial, hasta de los propios británicos, por su valentía. Se observó cómo se lanzaban contra una verdadera muralla de misiles, obuses y ametralladoras antiaéreas, infligiendo bajas al enemigo.

PALABRAS DEL EMBAJADOR DE LA REPÚBLICA DE VENEZUELA EN LA REPÚBLICA ARGENTINA, EN OCASIÓN DE ENTREGAR AL BRIGADIER GENERAL LAMI DOZO, UNA DISTINCIÓN DE AQUEL PAÍS:

He sido honrado como embajador de Venezuela por nuestra Fuerza Aérea para hacer entrega a la heroica y gloriosa Fuerza Aérea Argentina, de la que tan orgullosos nos sentimos justificadamente los venezolanos en especial y todos los latinoamericanos, por las glorias y los laureles que nos han dado en esta maravillosa hazaña, por América y por su dignidad.

Diario La Estrella de Panamá, 10 de agosto de 1984, en doble página central con la fotografía de los pilotos fallecidos en el conflicto, al festejar el día de la FAA:

Quiero rendir mi emocionado homenaje a esos héroes que dieron sus vidas por la Patria en la heroica gesta de Malvinas, a los que lucharon en pos de un ideal que nadie podrá cambiar y que los panameños sentimos como propio: Las Islas Malvinas fueron, son y seguirán siendo argentinas.

Jorge E. Illueca, Presidente de la República de Panamá.

DECLARACIONES DEL VICEDIRECTOR DEL INSTITUTO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS ESTRATÉGICOS DE LONDRES, CORONEL JONATHAN ALFORD, EN UNA CONFERENCIA CELEBRADA EN LOS EE.UU.:

En comparación con el nivel de muchos países, la Argentina desplegó una Fuerza Aérea relativamente modesta y nada moderna, que la mayor parte del tiempo operaba en el límite de su radio de acción. Y sin embargo hubo momentos de gran ansiedad por la suerte de la Flota británica. Quizá con sólo un poco más de fortuna en los momentos críticos, la Fuerza Aérea Argentina podría haber obligado a Gran Bretaña a abortar su expedición. Lo que nos produjo una enorme conmoción fue el saber que los argentinos habían volado con sus "Hércules" a Puerto Stanley hasta el último día del conflicto.

JEAN PIERRE GILLET, EXPERTO FRANCÉS AUTOR DEL LIBRO LES COMBATTANTS DE MAI, EXPRESÓ EN LA MENCIONADA OBRA (PÁG. 28):

Todo ha sido dicho sobre el coraje argentino. Agreguemos solamente que deseáramos ser persuadidos que su Patriotismo encuentra su equivalente en ciertos países de la OTAN.

WEAPONS OF THE FALKLAND CONFLICT, BRYAN PERRET, BIDDLES OF GUILFORD LTD., SURREY, GRAN BRETAÑA:

"...La Fuerza Aérea Argentina se halla ahora altamente considerada en la estimación pública, más de la que poseía antes del conflicto. Perdió su batalla pero el coraje de sus pilotos ha redimido la dignidad nacional. Su comandante, el Brigadier Lami Dozo emergió como un héroe retirándose de la desacreditada Junta poco después de haber cesado las hostilidades".

RESULTÓ IMPACTANTE UN TELEX RECIBIDO POR LA EMBAJADA ARGENTINA EN PARÍS, EL CUAL EXPRESABA TEXTUALMENTE:

Señor Embajador:

Son muchos los franceses, más de lo que puede creerse, que están de corazón al lado de la Argentina en la prueba que atraviesa. Como quizás Ud. lo sepa, soy un viejo amigo de su país. En el conflicto que enfrenta la Argentina con Inglaterra, mis compañeros aviadores argentinos han ganado toda mi admiración. Respeto a muchos de ellos, siento que tengo una responsabilidad moral pues numerosos son los que eligieron esta carrera un poco a causa de mí y de mi libro "El Gran Circo". Le agradecería muchísimo, señor Embajador, si pudiera transmitir al Comandante de la Aviación argentina el mensaje adjunto, destinado a sus pilotos. Por supuesto que el Gobierno argentino podrá hacer uso de él como quiera. Pues siempre he asumido la responsabilidad de lo que escribo. Le ruego, señor Embajador, acepte las seguridades de mi más alta consideración, como asimismo los votos que formulo porque se halle la solución menos trágica posible a este terrible conflicto.

Fdo. Pierre Clostermann

AL FINALIZAR EL CONFLICTO BÉLICO, EL BRIGADIER GENERAL LAMI DOZO, HIZO LLEGAR EN RECUERDO UNA MAQUETA DE UN AVIÓN PUCARÁ AL AS DE LA AVIACIÓN FRANCESA, MERECIENDO LA SIGUIENTE CONTESTACIÓN DEL SR. PIERRE CLOSTERMANN:

Mi General:

El Agregado Aeronáutico a la Embajada argentina en París me hizo llegar la maqueta del Pucará con la placa y la inscripción con cuyo envío Ud. me honra.

Sepa hasta qué punto estoy impresionado por ese recuerdo que estará en mi escritorio ante mis ojos, para recordarme, si es que yo pudiera olvidar algún día, lo que fue el combate de todos los aviadores argentinos sobre las Malvinas. En efecto, ya sea el piloto del C-130 que despegó bajo el fuego enemigo con sus heridos, o sean los pilotos de los A-4, Mirage, Dagger, o helicópteros, todos han hecho esa vez una demostración de sus sobresalientes cualidades profesionales y de un coraje que despierta la admiración del mundo entero, incluso entre sus adversarios. En este mundo occidental donde la cobardía compite con la necedad, el heroísmo de los aviadores argentinos es como un fanal hacia la luz a la cual se deben dirigir aquellos que aún creen en las virtudes del patriotismo, en los valores filosóficos de nuestro mundo latino y el destino del hombre, porque todos los hombres deberían estar orgullosos de ser de la misma raza que la de vuestros tripulantes. Con mis mejores votos -el General De Gaulle me ha enseñado que una batalla perdida no compromete jamás la victoria final- por vuestro país, desde luego por Ud. mismo y por todos los que están bajo vuestras órdenes, le ruego que acepte, mi General, la seguridad de mi más alta consideración y mi profundo respeto.

TAMBIÉN EN LO MÁS ÁLGIDO DE LA BATALLA DE SAN CARLOS, SE RECIBIÓ LA REPRODUCCIÓN DE UN ARTÍCULO DE NOTABLE IMPACTO EMOTIVO, PUBLICADO CON EL TÍTULO "LA AUDACIA DE LOS PILOTOS ARGENTINOS EN LOS COMBATES DEL ATLÁNTICO SUR" POR EL DIARIO ABC DE MADRID, DE SU CORRESPONSAL JOSÉ MARÍA CARRASCAL, EL CUAL EXPRESABA:

Son sólo unos centenares -o eran- pero llevan sobre sus hombros el último peso de esta guerra, no menos cruenta por no estar declarada. Parece, sin embargo, no importarles la muerte de sus camaradas o la posibilidad de perder la suya en la próxima salida. Pocas veces se ha visto tanta gallardía ante la vida, tanta responsabilidad ante la muerte, tanta consideración ante los propios, tanta audacia ante lo ajeno.

Actúan en condiciones extremas con el objetivo a quinientos kilómetros y el carburante justo para estar sobre él tres o cuatro minutos y regresar. Un ojo puesto en el blanco, el otro, en la aguja del depósito, olvidándose de los misiles que llegan por todas partes, de los barcos, de los aparatos enemigos, de las baterías de tierra.

La mayoría de sus reactores no tienen radar "todo tiempo", lo que les obliga a actuar de día, y dejar las nubes, a esquivar la niebla. Otros como los Súper Etendard, tienen que ser repostados en vuelos, tan corto es su radio de acción. No importa. Como aquel príncipe de Gracián que suplía la cortedad de su espada dando un paso adelante, ellos bajan un poco más hasta rozar los palos de las fragatas inglesas, aunque eso signifique consumir más combustible. Lo hacen una y otra vez, como si fueran meros ejercicios. Como si no se jugaran la vida -con bastantes posibilidades de perderla- en cada misión. En máquinas revisadas por los mecánicos a la carrera. Tras ser recargadas de bombas, cohetes y combustible. Con el tiempo justo de echar una cabezada, tomarse un café, examinar las siluetas de los navíos enemigos que aún quedan. Y salir de nuevo.

Sin alardes, sin hablar siquiera. Dejando a los ingleses la cuenta de los derribos y de los impactos. Ellos se limitan a protagonizarlos. Sin aspavientos ni petulancia. Como si fuera la cosa más natural del mundo. No está de moda en nuestros días el panegírico de las glorias militares y no estoy nada seguro que esta crónica lo sea; es la calidad humana de los pilotos argentinos lo que inspira. En un mundo como el nuestro, donde la norma es exigir pero no dar, el ejemplo de estos aviadores, dándolo todo sin pedir nada, ni siquiera un aplauso, es de tal sobria elegancia que deslumbra en su lucidez. La mente moderna necesita hacer un esfuerzo para abarcarlos y aun así no lo consiguen. No dan la vida, naturalmente, por la Junta. Ni siquiera la dan -cree uno- por conceptos abstractos, como el honor o la patria. La dan por algo muy concreto, muy precioso. Por su comunidad, que les ha encomendado su defensa, y en último término, por algo tan simple como el cumplimiento del deber. Individuos así ennoblecen toda especie. En este caso particular nos ennoblecen sobre todo a los hispanos, a los latinos, a quienes tan mal nos va en los últimos tiempos. Con qué dolor y orgullo lee uno esos dobles apellidos españoles e italianos, casi de lápidas antiguas.

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante, porque las Malvinas tarde o temprano, y el mundo gira hoy muy rápido, serán argentinas. Sé que cuando en adelante se imagine uno al argentino, ya no pensará en el gaucho típico, en el engominado cantante de tangos o en la presidente de revista. Pensará en esos pilotos que han sabido morir por saber por qué vivían, privilegio hoy al alcance de muy pocos.

Es lugar común decir que Argentina ha sido bendecida por todos los dones del Cielo y de la Tierra. Pero sobre todo, ahora lo vemos, por sus hijos que se hicieron aviadores.

Fdo. José María Carrascal

EXISTEN MUCHAS MÁS CITAS, LA CASI TOTALIDAD PROVENIENTES DEL EXTRANJERO, MERECIENDO DESTACARSE POR SU PROFUNDO SIGNIFICADO, LA CARTA DEL CORONEL (USAF) ROBERT W. PITT, AGREGADO AÉREO DE ESA FUERZA EN BUENOS AIRES, DURANTE EL CONFLICTO:

Buenos Aires, Argentina

25 de junio de 1982

A S.E. el Sr. Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea

Brigadier General D. Basilio A.I. LAMI DOZO

Comando en Jefe de la Fuerza Aérea

S/D

De mi más alta consideración:

Desearía expresarle mi estima y respeto personal a Ud. Y a los miembros de la Fuerza Aérea Argentina en reconocimiento por su profesionalismo e inquebrantable coraje durante el reciente conflicto armado con el Reino Unido. Más aún, consideraría un gran honor que Ud., en nombre de los valientes caídos y de los heridos en acción de la Fuerza Aérea Argentina, aceptase mi Corazón Púrpura (Purple Heart) como sincera demostración personal de estima. De todas mis condecoraciones, el Corazón Púrpura, el cual me fue otorgado por heridas recibidas en acción sobre Vietnam del Norte el 5 de octubre de 1965, es el que más venero.

La Orden del Corazón Púrpura fue autorizada por orden del General George Washington, hace casi 200 años atrás, el 7 de agosto de 1782. Luego de haber sido suspendida por más de un siglo, la Orden del Corazón Púrpura fue restablecida a principios de la década del treinta por el General Douglas Mac Arthur. Años más tarde el General MacArthur escribió: "Ninguna acción llevada a cabo por mí mientras me desempeñé como Jefe del Estado Mayor me dio más satisfacciones que la de restablecer la Orden del Corazón Púrpura... Esta condecoración es única en muchos sentidos: Primero: es la más antigua de la historia norteamericana... Segundo: proviene del más grande de todos los norteamericanos, George Washington... Tercero: es la única condecoración completamente intrínseca en el sentido de que no depende de la aprobación o el favor de nadie. Se la acuerda solamente a aquellos que son heridos en acción, y solamente la acción del enemigo determina su otorgamiento. Es un verdadero escudo de coraje y cada pecho que la luce puede latir con orgullo".

Es clara pues la razón por la cual el Corazón Púrpura es la condecoración que más reverencio. De un aviador militar a otro, le ruego respetuosamente que acepte esta condecoración en nombre de todos los bravíos oficiales y hombres de la Fuerza Aérea que cayeron o fueron heridos en acción en este reciente conflicto.

Quedando a sus enteras órdenes, hago propicia la ocasión para reiterarle las seguridades de mi más alta consideración y estima...

Robert W. Pitt

Coronel, USAF

Agregado Aeronáutico



A no mucho de haber terminado el conflicto del Atlántico Sur de 1982, Pierre Clostermann posa junto al Primer Teniente Ernesto Ureta (a la izquierda) y al Alférez Gerardo Isaac (derecha), ambos pilotos argentinos de la Fuerza Aérea Argentina, sobrevivientes de la Escuadrilla "Zonda" de A4C Skyhawk, que atacó junto a dos Súper Etendard de la Armada al portaaviones HMS "Invincible".