



Miguel FitzGerald

Aterrizaje en Malvinas - La trama secreta



La idea de aterrizar en las Malvinas solía sobrevolar –nunca mejor utilizado el término– las charlas de hangar en el Aeródromo Monte Grande, cuando Miguel FitzGerald tomó una decisión sobre el asunto: él haría el vuelo.

Había nobles y válidos antecedentes. Aldo Comi y César Álvarez habían intentado hacerlo allí por el año 1952, en pleno gobierno de Perón, pero una meteorología adversa les había impedido el descenso por lo que, sin lograrlo, regresaron al continente para sufrir, además de la gran desilusión, una sanción tan desmedida como absurda.

SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL FRANCISCO SIRTORI

El éxito del vuelo de FitzGerald fue producto de una estrategia bien concebida y mejor ejecutada. Los lineamientos del plan eran: el secreto, la difusión masiva del hecho consumado y la atención a los detalles técnicos del vuelo en sí.

–Cuando Aldo Comi y César Álvarez lo intentaron –nos dice Fitzgerald a poco de comenzar nuestro diálogo– no partieron de Río Gallegos, como yo, sino de Río Grande, Tierra del Fuego, que es un poquito más cerca de las islas. Ellos hicieron un plan de vuelo y, una vez que estaban en el aire lo cambiaron informando por radio que se dirigían a las Islas Malvinas. Luego buscaron el archipiélago con la mala suerte de un plafón bajo que no les permitió visualizar el terreno. Entonces, haciendo un gran semicírculo, regresaron al continente para aterrizar en Comodoro Rivadavia, donde los aguardaba una orden terminante: ¡que detuvieran el avión!, ¡qué detuvieran a los pilotos!, ¡qué los metieran presos! y qué sé yo cuánta burocracia de una Fuerza Aérea siempre pronta para la sanción. Aquellos camaradas pernoctaron en un hotel que, por vergüenza ajena, un comisario consiguió para atenuar la directiva de meterlos en un calabozo.

El antecedente de estos hombres fue una información fundamental para la elaboración de la estrategia que llevaría al piloto argentino a nuestras islas.

–Si yo manifestaba de entrada que me dirigía a las Malvinas y luego no podía aterrizar por condiciones meteorológicas, me refundían. Pero si volaba hacia allí, podía aterrizar y todo se transformaba en un hecho consumado adecuadamente difundido por la prensa, y los encargados de sancionarme tendrían a la opinión pública en contra. ¿Cómo iban a sancionar a un argentino porque aterrizó en las islas Malvinas? –dice Fitzgerald, antes de detallar cuál fue su plan.

La fecha en que se llevaría a cabo la hazaña no era un dato menor. Allá por 1964 las Naciones Unidas se aprestaban para una sesión especial sobre descolonización de territorios en América, en la que se discutiría, el 8 de septiembre, la situación de las Islas Malvinas.

–Yo traté, y lo logré, de que mi vuelo a las Malvinas coincidiera con esa reunión, y de asegurar la difusión del hecho como una noticia que ocupara una porción importante de los medios de comunicación.

FitzGerald contaba con el apoyo de dos periodistas que gestionarían, sigilosamente, para que los medios en que trabajaban reflejaran el hecho. Se trataba de Juan Carlos Nava, de La Razón, y León, de Crónica.

–Nava fue al despacho de Félix Laiño, Secretario de Redacción de La Razón, para ofrecerle la primicia, pero recibió un frío “Haga un memorando y veremos” como respuesta. El “gordo” León, de Crónica –diario que no hacía mucho había aparecido– fue a ver a Héctor Ricardo García, un hombre sensible a la causa de las Malvinas, diestro en el manejo de la primicia y conocedor de las apetencias de sus lectores, quien captó inmediatamente el valor de la propuesta –cuenta FitzGerald con una jovial memoria y agrega pormenores–. Me quería dar plata para financiar la operación, poner un fotógrafo abordo y otras muchas facilidades.

SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL FRANCISCO SIRTORI

Mike, como le gusta que lo llamen, no aceptó tanto convite. Hombre parco y firme en sus principios, contestó que tenía el avión, un Cessna 185, que Siro Comi le había prometido, y que el combustible lo ponía de su propio bolsillo, por lo que la operación en sí debía mantener una suerte de asepsia respecto de toda cuestión que no fuera el hecho concreto y su difusión. Por otra parte, tener abordo a una persona no entrenada en el difícil arte de volar por varias horas sobre las gélidas aguas del Atlántico Sur, significaba un riesgo adicional que no estaba dispuesto a correr.

Los pilotos colegas de FitzGerald y los técnicos del aeródromo de Siro Comi en Monte Grande, Provincia de Buenos Aires, colaboraron en la preparación del vuelo.

–Tu padre [Horacio Franco] –dice Fitzgerald–, colaboró para instalar el tanque suplementario de combustible adentro del avión; José y Roberto Quintana hicieron lo propio con un equipo de HF (radio) sobre el asiento del copiloto, y así fue tomando forma el proyecto de un vuelo que comenzaría en Monte Grande el 6 de septiembre de 1964. Para ese momento, los periodistas de Crónica habían “escrachado” todo con sus cámaras de foto, el avión, a mí... tenían prácticamente armado el diario en que aparecería la noticia.

De Monte Grande voló a Olavarría, luego a Trelew, donde se reabasteció de combustible, para retroceder a Puerto Madryn, a fin de pernoctar. Al día siguiente, aún noche cerrada, FitzGerald siguió hacia el sur. Lo explica así:

–Pasé por Comodoro Rivadavia y Caleta Olivia, la ruta me llevaba a Pico Truncado. El avión tenía un problema, el motor “rateaba” y eso me preocupaba, así que aterricé en Pico Truncado, tenía que ver qué era lo que ocurría. Allí quité el capot y detecté que el problema estaba en los cables de las bujías. Seguí a Río Gallegos, donde había tres pistas: el aeropuerto, con jurisdicción de la Fuerza Aérea, la Base Aeronaval y el aeroclub, en el que también se encontraba la aeronáutica provincial. Cargué combustible en el aeropuerto, pero luego me dirigí al aeroclub, donde finalmente solucionamos el problema del motor.

Cuando decimos que la operación tuvo “inteligencia”, lo hacemos en el más amplio sentido del vocablo. FitzGerald no sólo aplicó sus conocimientos como piloto, sino que también recopiló la información que la operación requería, con cierta habilidad táctica. Contaba en el terreno con una ayuda muy interesante. En Río Gallegos estaba Ignacio Fernández, quien era comandante de Austral y gerente.

–Yo le había confiado mi propósito para que en Río Gallegos recabara toda la información técnica para el vuelo –nos dice FitzGerald–. Él se encargaría de ir a meteorología para traerme el más reciente relevamiento de la zona que volaría, de modo tal que yo no apareciera por ningún lado. También, había hecho participar al operador de la radio del aeropuerto de Río Gallegos, que era a su vez despachante de Austral, así que era de cierta confianza. Con él coordinamos una secuencia de contactos por radio; yo llamaría en la hora y a las y veinte dando la posición, siempre sin hacer “plan de vuelo”. Ignacio era amigo de un oficial de la Fuerza Aérea que era la máxima autoridad en Río Gallegos quien, sin saberlo entonces, colaboró llevando a Fernández de aquí para allá por la zona. Luego tuve que encontrarme con Ignacio Fernández, y surgió el inconveniente de que no podía sacarme de encima a este

SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL FRANCISCO SIRTORI

señor, pero hasta ahí todo era explicable, ya que para todos los demás yo me dirigía a una estancia en Monte Dinero, Ushuaia, esa era mi cobertura.

Toda la maquinaria trabajaba: la prensa lista para la noticia, las comunicaciones preparadas, la logística ajustada y la información final para el vuelo en proceso de conseguirse. También, a bordo del LV-HUA "Luis Vernet", FitzGerald guardada con sentimiento y veneración la bandera celeste y blanca con que la familia vestía su departamento en las fechas patrias. Pero necesitaba algo más que Mike encontró en el hangar del aeroclub de Río Gallegos, tal vez era la única pieza que faltaba en todo este rompecabezas secreto: un asta para la bandera que enarbolaría en las Malvinas Argentinas. En el hangar consumó el armado del preciado símbolo, lo envolvió y allí lo dejó hasta el día siguiente. Solucionado este último asunto, FitzGerald partió con Fernández para el pueblo, los alcanzó el militar quien también se ofreció para llevarlos al aeródromo al día siguiente, para que el piloto, amigo de su amigo, continuara el vuelo a Ushuaia; según él estaba informado, era su destino.

La ayuda se aceptó, pero nadie calculó que su constante cortesía sería un obstáculo.

–El tipo no se iba –dice FitzGerald– yo tenía que tomar la bandera y despegar, no sabía cómo hacerlo sin que surgieran preguntas. Ignacio Fernández, llevando al límite la confianza que tenía en su amigo militar, lo abordó y, casi jugando la misión, le dijo: "Che, Miguel se quiere ir a Las Malvinas". Momento crucial, segundos que parecieron horas y una sonrisa en su cara. Lo miro y le dijo: "Me alegro que lo tome así...". A lo que contestó: "Por favor, si usted se la va a jugar, cómo no nos vamos a jugar nosotros". Así que voy, saco la bandera, pongo el avión en marcha y despego. A las 09:00 del día 8 de septiembre, día de la sesión de descolonización en las Naciones Unidas, y mi cumpleaños, la fase crucial de la operación había comenzado.

Ya en el aire FitzGerald recibió una llamada desde el Aeropuerto Río Gallegos, contestó que la operación era normal, que se encontraba a 8.000 pies y brindó otros datos mientras iba internándose en el mar rumbo a las Malvinas. Sucede que cuando se pasa la línea de la costa y comienza a sobrevolar el mar, todo suele cambiar. Surgen ruidos extraños, el motor suena distinto y el capot vibra de una manera que antes era diferente... hay que tener cierta firmeza de carácter para abstraerse de esas impresiones marítimas y volar concentrado en la navegación, los instrumentos del motor y los cálculos. Abajo está el mar, en este caso 550 km de un mar gélido y revuelto. Nuestro hombre llevaba un bote atado a su cuerpo, pero sabía que si debía acuatizar allí, sus posibilidades eran mínimas. Había volado más de 47 horas seguidas en 1962 cruzando todo el Océano Pacífico en busca de un record, pero ahora eran las Malvinas, nuestras Malvinas.

La reunión de la ONU era ese día. Héctor García le había advertido que el 9 de septiembre se jugaba una fecha clave del campeonato de fútbol, y que no podía asegurarle la tapa del diario. Todo eso estaba en la mente de FitzGerald mientras el Cessna parecía gruñirle al cielo oceánico y al mar argentino que comprendía al hombre.

–Seguí volando, todo estaba en orden –señala FitzGerald cambiando el tiempo verbal, viviendo el hecho–. Comienza a formarse una capa de nubes. Yo sabía que en las islas había un cerro de 600 metros, esa era la altura

SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL FRANCISCO SIRTORI

que debía respetar si no podía ver el terreno. Continué avanzando sobre capa. El archipiélago tiene 250 km. de este a oeste y unos 150 de norte a sur, por lo que sabía que viniendo del continente a algún lado de las islas la iba a “embocar”; navegaba guiado por la emisora –radio AM– de Río Gallegos y el radiocompás. Luego de cierto tiempo un agujero en la capa de nubes me permite ver unas rocas, así que me sumerjo por allí y decido continuar visual, lo que significaba no superar los 150 metros. Aviso a Río Gallegos que había encontrado lo que buscaba y que estaba cruzando el estrecho de San Carlos, que era una referencia que nadie tendría demasiado en cuenta. En mis planes estaba llegar a las Malvinas para el mediodía, esa es la hora de mayor calor y, por lo tanto, la más adecuada para que las nubes, de haberlas, y siempre las hay, tuvieran su mayor altura. Avanzo, con tierra a la vista, hasta que llego a Puerto Argentino, que entonces se llamaba Stanley. Allí hago dos virajes sobre el pueblo para que todos me vieran. Hechas las dos vueltas sobre el pueblo, me dispongo a aterrizar en una cancha de carreras cuadradas, cuya existencia conocía por el testimonio del propietario de la Estancia Monte Dinero, en Tierra del Fuego. Informo a Río Gallegos dónde estaba, aviso sobre mi cometido por HF. Como “reguero de pólvora” comienza a propagarse la noticia. Aterrizo, freno el avión, pero no detengo el motor, me bajo con la bandera, la desenrollo y la sujeto al alambrado donde queda flameando como si respirase orgullosa el aire de su tierra. Subo al avión, me dirijo a la cabecera para despegar, ya comenzaban a congregarse unas cuantas personas. Mi llegada a Stanley no habría sido una sorpresa para los lugareños, yo había volado un buen rato sobre las islas y seguramente alguien habría informado por radio que un avión extraño los sobrevolaba. Ellos estaban acostumbrados a ver una aeronave con flotadores, un De Havilland Beaver, pero no un avión “con ruedas” como el Cessna. Del grupo que se reunió en la cancha de carreras salió un hombre que se aproximó al avión, le abrí la puerta; me pregunta: “Where do you come from?” (¿De dónde viene?) “De Río Gallegos”, contesto. Me ofrece combustible. Tal vez se imaginaba que yo me había desviado. Le agradecí, le dije que no necesitaba nada, pero le pedí un favor: que le entregara al gobernador una proclama que había llevado conmigo. Quizá hoy –reflexiona FitzGerald– después de tantas cosas ocurridas, el texto no tenga demasiado trascendencia, pero en aquel momento... Luego me enteré de que bandera y proclama estarían o estuvieron en el pequeño museo del pueblo.

Miguel FitzGerald despegó de regreso al continente. De ida habían sido tres horas y cuarto, pero de regreso serían cuatro o más, los vientos siempre soplan del oeste. Ya en el aire llamó a Río Gallegos, le indican que no se dirija al aeroclub, sino al aeropuerto. Nuestro “Condor solitario” pregunta:

–¿Me van a meter preso?

Del otro lado una risa le da cierta tranquilidad.

La suerte estaba de su lado. Ya por aquellos tiempos se enfrentaban legislaturas y gobernadores. Santa Cruz era un hervidero de periodistas que habían llegado para cubrir la posible destitución del gobernador, pero una noticia, tal vez más jugosa, comenzaba a copar la escena. La primicia era de Crónica, que en su quinta edición a página completa tituló: “MALVINAS: HOY FUERON OCUPADAS”. La Razón no tenía esa información... y casi todos los ejemplares de ese día quedaron en los escaparates de los quioscos.

SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL FRANCISCO SIRTORI

Cuando FitzGerald llega a Río Gallegos, la autoridad aeronáutica le labra un sumario, recuerda las palabras que le habían dicho esa misma mañana, pero no se sorprende. Vuela de regreso a Buenos Aires, pero pernocta en Bahía Blanca y al otro día aterriza, a pedido, en Azul. Allí unas señoras lo esperaban con un ramo de flores, se entera de que pertenecen al comité radical. Circunspecto, siempre en sus treces respecto del cometido, Miguel FitzGerald aclara:

–Esto no es política de partido, señoras, seré un aventurero o un patriota, como ustedes quieran, pero mi idea era poner la bandera de mi país en nuestras islas, y esa es la única bandera que reconozco.

El sumario derivó en un “apercibimiento” que, por decisión del Presidente Illia, quedaría sin efecto. En las Naciones Unidas también repercutió el hecho. Los diplomáticos se habrían molestado, según se supo luego, pero una reunión que seguramente hubiera pasado inadvertida para los argentinos, despertó un interés inesperado.

–Han pasado 45 años –dice Miguel FitzGerald en su departamento de Parque Chacabuco, a los 83, junto a su esposa Palmira, y habiendo superado una grave enfermedad hace algún tiempo– mi aterrizaje en las Malvinas sigue dando que hablar. Fue una gran satisfacción personal, sin embargo –se interrumpe para luego continuar– no ha resuelto nada. Luego vino el “Grupo Cóndor” y el DC-4 de Aerolíneas que, en vuelo a Río Gallegos, fue tomado y desviado para terminar en la misma cancha de carreras. Sobre ese vuelo, Edgardo Sosa Laprida escribió un libro. También hubo una guerra...

El hombre entrevistado calla. El cronista también. El tiempo de las preguntas formales ha pasado. La hazaña fue escrita muchas veces en 45 años y se escribe otra vez con la esperanza de un enfoque distinto. Las Malvinas siguen allí, hoy parecen más lejanas. Muchos pilotos argentinos volaron hacia ellas en forma heroica.

FitzGerald, un civil, fue el primero

**SALA EVOCATIVA DE MALVINAS
DANIEL FRANCISCO SIRTORI**



ACLARACIÓN:

LOS PARRAFOS AQUÍ VERTIDOS FUERON TRANSCRIPTOS TEXTUALMENTE DE LA PAGINA

**SALA EVOCATIVA DE MALVINAS
DANIEL FRANCISCO SIRTORI**

**WEBFACEBOOK, DEL MURO DE FRANCISCO PIAGGIO A LOS CUALES SOLAMENTE SE LOS AJUSTO AL
FORMATO ACTUAL DE LA CARTILLA DE PRESENTACIÓN PARA LA “SALA EVOCATIVA DE MALVINAS DANIEL
FRANCISCO SIRTORI”.**

V.G.M. R.C.L