

En el libro *Malvinas. Los vuelos secretos*, el periodista del diario Clarín Gonzalo Sánchez (autor de *La Patagonia vendida, los nuevos dueños de la tierra* y de *Patagonia perdida, la lucha por la tierra*) consigue por primera vez el testimonio de los pilotos de Aerolíneas Argentinas que realizaron siete vuelos clandestinos a Tel Aviv, Ciudad del Cabo y Libia en busca de armas para las tropas que peleaban en Malvinas.

¿Cómo te enteraste de la historia de los vuelos?

Surge a partir de una fuente, que me contó que estaban dando vuelta estos tipos y querían hablar. Yo en ese momento no era un especialista en Malvinas y tampoco lo soy ahora. Me junté con ellos en la oficina de un amigo mío en común y me dicen: "Nos conocemos desde hace mucho tiempo, tenemos nuestras cuestiones juntos y en las últimas reuniones que hicimos nos pareció propicio, a 30 años de Malvinas, que esto se supiera. Queremos contarle la historia a un periodista y que el periodista la escriba". Les dije que la potencia estaba en que ellos pusieran la cara, que por primera vez cuenten la historia. Lo que tiene valor es que ellos por primera vez hablen.

De hecho a mí me contaron que había algunas menciones a los vuelos. El Tata Yofre, en su libro *1982*, le dedica tres párrafos a la cuestión de que se usaron aviones de Aerolíneas para buscar armas a Libia y Tel Aviv. Y hay algunas otras menciones en una investigación de la revista *Somos* y en la *Historia de las Relaciones Internacionales Argentinas* de Carlos Escudé. Menciones a que se usaron aviones para buscar armas y de que Gaddafi e Israel ayudaron a la Argentina en la guerra. Nada más. Se conocía eso, pero nunca los pilotos habían hablado. Ese es el valor de esta historia.

Entonces traté de generar un escenario de confianza para que los tipos pudieran hablar más y más. Mi compromiso con ellos fue básicamente que los iba a cuidar, ser fiel a lo que me narraran. Y que mi trabajo iba a consistir en trabajar el contexto histórico para poder comprender por qué hicieron lo que hicieron.

¿Por qué los pilotos se decidieron a contar todo?

Los vuelos que ellos hicieron figuran como "vuelos de guerra" en los registros de la Fuerza Aérea, eran vuelos secretos y nunca se publicitaron por las características propias de la investigación. Se mantuvo el secreto por largo tiempo. Ellos se estaban reuniendo, estaban siendo parte de este proceso de los 30 años. Habían recibido condecoraciones en 1990. El más joven tiene 71 años y el mayor 82. Yo no sé si es una cursilería esto, pero tienen la idea de que están terminando la vida y el hecho que ellos protagonizaron estaba en una nebulosa. Quieren que la historia se sepa. En las FFAA se sabía esto, pero había adquirido un nivel tan alto de confidencialidad que seguía siendo un secreto. Solo uno de ellos tiene un origen militar y en aquella época era común. También sienten que es un buen momento para que se sepa.

¿Alguno de los pilotos dudó en realizar los vuelos?

Sí, hubo de todo. Según cuentan los pilotos, fue una convocatoria, no una orden, no los obligaron. Cada uno podía aceptar o no. Muchos se negaron. Y siguieron trabajando. Y hay hasta un caso, de uno que se negó y después se arrepintió, quiso participar, pero le dijeron que no. Incluso hubo dos tripulantes que estando en un vuelo a Libia se declararon en rebeldía y decidieron no seguir adelante, se bajaron en Las Palmas, en islas Canarias, no era algo sencillo. Los pilotos podían estar tranquilamente viajando a Miami...

¿Por qué aceptaron?

Según ellos, la cuestión Malvinas toca un nervio patriótico, y es eso. No hay mucho más. Se involucraron porque era el trabajo que hacían ellos. Ir en avión hasta un lugar y traerlo con carga. Ellos hacían vuelos de carga también, además de de pasajeros. Lo que pasa es no había seguros e iban a estar volando en medio de la guerra. Les tocó algo interno, algo patriótico.

¿Corrieron peligro real de ser derribados?

Yo investigué episodios. ¿Existen en el mundo antecedentes de aviones civiles derribados? Y

sí, existen. Incluso está el caso de un avión argentino en el contexto de la guerra Irán-Irak, a comienzos de la década del 80. Había una empresa chiquita, que se llamaba Aerotransportes Entre Ríos, que volaba de Buenos Aires a Israel haciendo traslados de mercadería. En Tel Aviv, cargan un avión con armas y sale rumbo a Irak. Lo detecta la Unión Soviética, lo hacen desviar y lo derriban con un misil. Nunca se supo nada. Ahí iban cuatro pilotos argentinos civiles.

Y después durante la guerra de Malvinas, hay dos casos, que están descriptos en otro libro, en las memorias de Sandy Woodward, jefe de la Royal Marine. El cuenta que la Fuerza Aérea argentina tenía Boeings de carga. El cuenta que detectaron un avión raro, lo dejan pasar y la noche siguiente lo vuelven a detectar. Y se genera una sospecha de que era un avión militar. El pide autorización para voltearlo, pero vacila. Le dan luz verde, pero por alguna razón el tipo decide no hacerlo. Y al otro día determinan que era un avión de Varig que venía con pasajeros de Durban a Río de Janeiro. Podrían haber volado un avión de pasajeros. Una locura.

Se supone que la tecnología para detectar los aviones de Aerolíneas la tenían. ¿Piensas que tomaron la decisión de no bajarlos?

Me parece que influyeron razones políticas, como dicen los pilotos. No quisieron tirar abajo un avión aerocomercial. A mí me cuesta creer que no tuvieran la data de que transportaban armas. Esta historia transcurre durante la Guerra Fría, en un momento en que los servicios de inteligencia están aceitados como nunca. Todo se sabía. Por otro lado, Gaddafi, un líder tercermundista en crecimiento que descansaba sobre una montaña de armas de la URSS, debía estar vigilado. Supongo que fue un acierto, en medio de la marea de desaciertos que fue la guerra, usar aviones de Aerolíneas.

¿También los vuelos eran peligrosos por el cargamento que llevaban, no?

Les cargaban el avión y ellos acomodaban las armas para que quedara balanceado. Los despegues fueron todas proezas. El avión volaba mucho tiempo a 300 pies, una locura. Eran tremendos aviones cargados con 37 toneladas de armas.

Ellos pensaban que se podía ganar la guerra?

Un rasgo de todos es que estaban metidos en la misión, no se hacían preguntas ni medían riesgos. Hacían su labor. El vuelo a Ciudad del Cabo es tenso porque salen al otro día del hundimiento del Belgrano.

¿La sociedad en su momento se sintió engañada tras la guerra. ¿Ellos tienen ese sentimiento de haber sido manipulados?

Creo que tienen un poco esa contradicción que tenemos todos. Pero no se sienten usados. Consideran que eran los que tenían que hacerlo. Son patriotas. Tampoco se consideran héroes, que son los combatientes. Ellos pusieron su granito de arena.

¿El hecho de ir a buscar armas a países como Libia y Sudáfrica revela la improvisación con que se fue a la guerra?

Sí. Eso es lo más interesante. Y tiene su explicación. Era una dictadura que se proponía casi como una sucursal de Washington, que era un enclave de Estados Unidos en el sur, que ofrecía entrenamiento antiterrorista, que se jugaba todo por las políticas regionales de EE.UU. y que creyó que este país se iba a declarar neutral, sin observar que tenía una alianza estratégica con Gran Bretaña. Unos delirantes absolutos, a tal punto que terminaron claudicando ideológicamente porque aceptaron armas de los comunistas, una vez que fueron bloqueados por Occidente.

Lo de Israel es un tema aparte, porque el entonces presidente Jimmy Carter había restringido la compra de armas a las dictaduras latinoamericanas. Ese contexto fue aprovechado por Israel, que empezó a abastecer a las dictaduras de América Latina. Los dos primeros vuelos a Tel Aviv fueron para buscar armas que ya estaban compradas. Es distinto a lo de Libia. Washington luego le pide a Israel que corte el tráfico.

¿Por qué fracasa el vuelo a Sudáfrica?

Cuando comienza la guerra, Buenos Aires se llena de traficantes de armas que hacían ofertas. El piloto Ramón Arce dice que se solía ver a Monzer al Kassar y a Diego Palleros dando vueltas. Ellos creen que lo que pasó en Sudáfrica fue que la dictadura no cerró el acuerdo con el traficante.

¿Brasil ayudó a la Argentina?

Brasil tenía una neutralidad absoluta. Colaboró con estos vuelos, porque los aviones de Aerolíneas paraban en Recife para cargar combustible. Pero también ayudaron a un avión militar británico en problemas.

Hay un misterioso personaje que recorre el libro, el "doctor Alberto", que era el contacto con Libia. ¿Vos podés decir quién es?

Se llama Eduardo Sarme. Lo estoy buscando todavía. El sacerdote Aníbal Fosbery, que está en Mar del Plata ahora, era amigo íntimo del ex dictador Leopoldo Galtieri y era el contacto con él. Sarme, según Dante Caputo, era un traficante de armas.

¿Qué opinión tienen los pilotos de la actual situación de Aerolíneas?

Ellos vivieron la época dorada de la empresa. Creen que es una empresa degradada, que está lejos de representar lo que alguna vez fue. De hecho, ellos se fueron de Aerolíneas en 1992-93, con retiro voluntario, tras la privatización. Eso los entristece.

Lista de vuelos

Primer vuelo

Ezeiza - Las Palmas - Tel Aviv - Las Palmas - Palomar

Comandantes: Arce, Ramón; De Gainza, Gustavo; Brutti, Héctor; Minuzzi, Jorge

Segundo vuelo

Ezeiza - Las Palmas - Tel Aviv - Las Palmas - Palomar

Comandantes: Lefevre, Carlos; Prelooker, Jorge; Botte, Horacio; Feo, Norberto (ya fallecido)

Tercer vuelo

Ezeiza – Ezeiza (Destino original Sudáfrica: Abortado)

Comandantes: Bresciani, Gezio; Lefevre, Carlos; Contreras, Valerio

Cuarto vuelo

Ezeiza - Recife - Las Palmas – Trípoli - Las Palmas - Recife - Palomar

Comandantes: Cuniberti, Luis; Feo, Norberto; Lombardini, Juan

Quinto vuelo

Ezeiza - Recife – Trípoli - Recife - Palomar

Comandantes: Arias, Leopoldo; Busch, Enrique; Ardalla, Juan Carlos; Pichiello, Rafael (ya fallecido)

Sexto vuelo

Ezeiza - Recife - Trípoli - Recife - Palomar

Comandantes: Bresciani, Gezio; Giordano, Luis; Moglia, Hilario; Aydar Paz, Jorge (ya fallecido)

Séptimo vuelo

Ezeiza - Recife - Trípoli - Recife - Palomar

Comandantes: San Juan, Juan Carlos; Bernard, Mario; Biro, Valentín (ya fallecido); Levaggi, Angel

Fuente: *La Nación*