

**EXPERIENCIA DE HALCÓN.
NI HÉROES NI KAMIKAZES:
PILOTOS DE A4B**

de Rosana Guber,
Buenos Aires, Sudamericana, 2016, 496 pp.

PEDRO MUNARETTO

Universidad Nacional de San Martín (Argentina).

Rosana Guber, quizá una de las personas que más ha investigado y escrito sobre la guerra de Malvinas en las ciencias sociales, nos introduce en esta ocasión a una dimensión muy particular de dicho evento: el combate aéreo. La autora tiene la intención de ser una agente de construcción de puentes (p.44) en un tablero de juego centrífugo, modelado a partir de una polarización dada por los extremos de lo que podría llamarse un nacionalismo sórdido y un escepticismo desmalvinizante. Este acercamiento lo impulsará a partir de la reconstrucción de la experiencia de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina a bordo de los cazabombarderos de manufactura estadounidense McDonnell Douglas A-4B «Skyhawk» durante la guerra de Malvinas.

Este trabajo etnográfico apuesta a diversificar la manera en que se construyó conocimiento en torno a la guerra. Para

rescatar lo humano que hay en los pilotos, lejos de los extremos de la infra y sobre-humanización (p.50) producidos en este campo de batalla por los sentidos del pasado, verdadera «continuación de la política por otros medios» (p.467). Así, el principal vehículo conceptual sobre el que va a performar ese rescate es la experiencia: un «saber vivido» que el protagonista guarda «como futura reliquia a la espera de ser valorada y reconocida» (p.37). Lo distingue simultáneamente de los conceptos de memoria y testimonio, en tanto aquella haría más «énfasis en la facultad intelectual» y no pertenecería exclusivamente —¿individualmente?— al protagonista de esas vivencias, saberes y recuerdos; y el testimonio sería facultativo de la experiencia: no aplicaría aquí el vivir para contarlo».

Y, sin embargo, esta obra nace como desafío que le propone a la autora uno de sus

protagonistas –Antonio «Tony Zelaya»– quien «lanzó el guante» de la misión contar la particularidad del Grupo de Caza 5 (G5C) –los «verdaderos halcones» (p. 35)– de la Fuerza Aérea Argentina (FAA), con asiento en la ciudad de Villa Reynolds en la provincia de San Luis. O sea que el nacimiento de esta investigación que refleja la experiencia de estos pilotos nace a partir de una evidente necesidad de testimoniar, de relatar lo vivido, para compartir con otros, pero a la vez distinguirse de otros.

Ya en el capítulo 1, la autora se interna en las dificultades estructurales que hacían de la FAA un arma que ni pensada ni preparada para el combate aeronaval, principalmente debido a dos motivos. Primero, ciertos obstáculos político-institucionales, tales como los dispuestos por la Resolución 1969/I (pp. 63-64), inhabilitaban a la FAA a tener un rol primario en el marco de operaciones aeronavales, siendo subsidiaria de la Aviación Naval de la Armada Argentina. Segundo, había desafíos técnicos y tecnológicos que hacían de la experiencia de volar al archipiélago en cada misión un aprendizaje constante, sobre todo por el imperativo del vuelo rasante para evitar los radares británicos y los límites riesgosísimos que imponía el combustible disponible. Aunque originalmente los A-4 fueron diseñados para el ambiente aeronaval –despegaban de los portaaviones estadounidenses durante la guerra de Vietnam–, ciertamente no esta-

ban pensados para ataques a objetivos navales (AON). Por lo menos por defecto, tienen una prestación mucho más eficiente en el ataque a objetivos terrestres, no sólo visto en el sudeste asiático sino durante el denominado Operativo Independencia contra las organizaciones armadas en la provincia de Tucumán en 1975. Por ello, los pilotos tuvieron que apropiarse de un ecosistema que les resultaba totalmente ajeno y extraño (p. 72).

En el segundo capítulo, Guber detalla los pormenores técnicos y tecnológicos del sistema de armas –tal la denominación que en el ambiente aeronáutico militar se hace del avión con su respectivo armamento– en esta experiencia de guerra. Corrían con una gran desventaja, sustancial en toda guerra, que consistía en la vejez de dichos aviones: no sólo eran inferiores en el combate aire-aire (en inglés: *dogfight*) frente a los Sea Harriers británicos –cuya ambivalencia idiomática en torno al perro de caza y el aguilucho de humedal también es llamativa– a bordo de los portaaviones Hermes e Invencible, sino que además eran los más viejos de la FAA en su segmento, al otro extremo de la «estrella de la Fuerza Aérea: los Mirage» (pp. 114-115). Aún a pesar de todo esto, el G5C tuvo que batallar en varios frentes de forma simultánea. En primer lugar, el ecosistema extraño les presentó el desafío del vuelo rasante sobre el mar con la consecuente cobertura de sales y

otros elementos que se volatilizan con el viento e impregnan en forma de costra en el vidrio de la luneta: a través de un compuesto químico siliconado totalmente improvisado, los halcones pudieron impermeabilizarse y poner un límite a la peligrosa fusión con el mar. Aquí se dio un juego entre experiencia y experimento que, tal como lo define Guber, caracteriza en parte la vivencia de estos pilotos: un conocimiento aprendido y testeado al calor del fragor bélico, que ayuda a recuperar la naturaleza aérea de halcones que no están acostumbrados al escenario marítimo (pp. 147-152).

En el siguiente capítulo, la autora construye la unidad ontológica en la que se funden el piloto y el avión, a partir de una relación que es tecnológica, instrumental y afectiva (p.184), donde la agencia del sistema de armas en vuelo es una síntesis de las voluntades tanto del avión como del piloto. La relación es tecnológica porque el piloto-avión conforma un sistema de armas, con posibilidades y limitaciones específicas: la instrucción y práctica cotidiana del piloto se constituyen específicamente para un avión determinado. Es instrumental porque se da toda una ergonomía del volar, es decir, una relación del instrumento con el cuerpo humano que va conformando una subjetividad particular y donde el avión funciona como extensión mecanizada de la biología de la persona humana. Esta fisión desencadena

una relación afectiva o emocional, atravesada por lógicas de correspondencia, agradecimiento y devoción (p. 184). Tan es así, que la separación violenta de esta unidad ontológica conlleva transformaciones profundas, lo que la autora ejemplifica con la eyección –«volar en cohete»– y la peligrosa fase de liminalidad por la que atraviesa el piloto-avión al piloto desarmado, desnudo, sobreviviente (pp. 210).

En el capítulo 4, Guber trata las cualidades de estos pilotos como agentes de combate, donde la conjunción entre «instinto e intuición, saberes habidos y aprendidos, desarrollos técnicos efectivos y potenciales» es sustancial (p. 223). Por ello, la acción de combate hizo confluir en el piloto-avión una capacidad e innovación propias, junto con el respeto a una cadena de mando y organización de la guerra. Dentro de ciertas reglas, la acción del combate es impresa también por cierta lógica artesanal o artística, al punto de que la autoría de los ataques resulta un determinante clave de la experiencia del G5C, en tanto evento individual y grupal (pp. 280-283).

En el capítulo 5, la autora explica de qué manera estaban dadas las disposiciones institucionales en torno a la logística de los ataques, donde la selección de los pilotos para la próxima misión era un momento clave en la experiencia de guerra. El reparto equitativo –«la carga»– de las misiones a los pilotos estuvo mediada

por una correlación entre la cantidad de salidas y el riesgo que ellas implicaban. Dicho de otro modo, a igual cantidad de salidas, se priorizaban los pilotos que no hayan tenido un encuentro con el enemigo en la última misión (pp. 297-299). Esta solución que encontraron fue propia del G5C, y mediante lo cual Guber empieza a delinear la importancia radical de esta sociedad de pilotos, donde la jerarquía convivía con la fraternidad de grupo, donde las bajas de compañeros eran parte de la difícil cotidianidad de esta profesión.

La cuestión sobre el heroísmo –tan espionosa como recurrente e inevitable– es analizada junto con la figura del mártir, presentando testimonios que dan la sensación de algo inconcluso o ambiguo: por un lado, un relato de un oficial anonimizado los separa cuando «con vehemencia» ejemplifica en los marinos muertos por el hundimiento del General Belgrano la imposibilidad de que sean considerados héroes (sólo mártires); y por otro, se presenta una narrativa que los funde, al rescatar la carta del famoso aviador franco-brasileño de la Segunda Guerra Mundial Pierre Clostermann de reconocimiento a los pilotos argentinos (pp. 341-346). En todo caso, queda también la incógnita del antetítulo de portada «Ni héroes ni kamikazes: Pilotos de A4B», porque mientras explica por qué la experiencia kamikaze fue radicalmente distinta a esta (pp. 463-467), resta saber por qué no cuadraría la

figura del héroe para los pilotos del G5C.

En el último capítulo, Rosana Guber indaga más en profundidad en las relaciones que se establecían al interior de los grupos de caza, desde la convivencia y la espacialidad de las bases aéreas militares de la FAA en la Patagonia (Puerto San Julián y Río Gallegos, que fueron donde estuvieron desplegados los Halcones del G5C), hasta las relaciones de mando y obediencia. Si bien la autora aclara que se refiere a la FAA no en calidad de persona o agente (p.385), vemos cómo una lógica que se llevó a cabo desde finales de la década de 1950 en estandarizar los sistemas de armas con su respectiva instrucción hizo de la FAA una institución profesionalizada y actualizada dentro de los límites presupuestarios y tecnológicos. Esta profesionalidad estaba enmarcada en una retroalimentación entre el saber-hacer y el obedecer, a partir de una autoridad cuya inmanencia provenía del ejemplo y de la experiencia compartida (p. 410). Este ser castrense se lo contraponen con la demasiado famosa obediencia debida, en tanto no significa ni implica una subordinación absoluta. Es más bien un conjunto de reglas explícitas e implícitas las que condicionan la relación, como el ser «buen profesional», tener un «criterio normal», contar con experiencia y velar por «el bien del servicio». En una palabra, la obediencia es enmarcada por la lealtad, tanto horizontal entre pilotos del mismo

sistema de armas o de otros, como vertical en ambas direcciones (pp. 419-420).

Finalmente, en el epílogo, la autora construye un puente entre el simbolismo del halcón del G5C y las características biológicas de dicha especie, donde lo común es la naturaleza cazadora, la extensión corporal en la que resulta el halcón del cuerpo del ser humano (en la cetre-

ría), y algo más: los hábitos de caza. En la guerra de los Halcones, así como en la caza de los halcones, parece haber ciertas reglas: «el verdadero cazador no es un asesino serial» (p. 459), así como tampoco atacan a objetivos ya-muertos, actividad que les cabría a otras familias aéreas, como los cóndores carroñeros. Toda una declaración de principios.