ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El presente escrito en PDF es transcripción del TOMO VI, Volumen II de la

HISTORIA

de la

FUERZA AEREA ARGENTINA

Junto con el TOMO VI Volumen 1 conforman el informe oficial de la Fuerza Aérea Argentina sobre

EL ACCIONAR DE LA FUERZA AEREA EN MALVINAS

Ha sido transcripto a PDF y colocado en el sitio del radar Malvinas al sólo efecto de facilitar su lectura a todas aquellas personas que viviendo en el interior de Argentina o en el exterior, no tienen posibilidad de acceder a la copia en papel.

A fin de preservar los derechos de edición, se lo puede bajar para leerlo en pantalla (como si fuera un libro prestado por una biblioteca) pero no se lo puede imprimir o copiar.

Copyright © 1998 Fuerza Aérea Argentina

Quién esté interesado en acceder a una copia en papel, deberá contactarse o concurrir a algún Organismo, Unidad o Agregación de Fuerza Aérea o de las otras Fuerzas Armadas, o a las bibliotecas especializadas.

Encontrará más información sobre EL ACCIONAR DE LA FUERZA AEREA EN MALVINAS, accediendo al sitio www.fuerzaaerea.mil.ar/conflicto/index_conflicto.html

HISTORIA
de la
FUERZA AEREA
ARGENTINA
TOMO VI
(Volúmen 2)

DIRECCIÓN DE ESTUDIOS HISTÓRICOS

HISTORIA DE LA FUERZA AÉREA ARGENTINA

Tomo VI

"LA FUERZA AEREA EN MALVINAS"

PRIMERA COMISIÓN REDACTORA
Directiva EMGFA 308/83, 23-09-83 (BAR 2102)

Presidente:
Vcom Rubén Oscar Moro

Vocales Titulares:
Vcom Alberto Jorge Zeoli
Vcom (R) Ricardo Banch
My Gilberto Esteban Oliva
My Miguel Angel Arques

Vocales Suplentes:
Cap Amilcar Guillermo Cimatti
Cap Pablo Marcos Rafael Carballo

Oportunamente reemplazaron al Vcom Zeoli, My Arques y Cap Cimatti el Vcom Rodolfo Guillermo Muñoz, Vcom Vicente Guerrero y My Roberto Bagnasco.

SEGUNDA COMISIÓN REDACTORA

Presidente:
Com (R) Roberto Federico Mela

Secretario:
Com (R) Joaquín Argüelles Benet

Vocales:
Com (R) Joaquín Solaberrieta
Com (R) Oscar Vera Mantaras
Com (R) Pio Matassi

COMISIÓN REDACTORA FINAL

Brig (R) Knud Erik Andreasen
Brig (R) Carlos Bloomer Reeve
Brig (R) Enrique Martiniano Carbó Bernard
Com (R Art 62) Ricardo Luis Quellet

DIRECCIÓN EDITORIAL Y COORDINACIÓN

Com (R Art 62) Ricardo Luis Quellet
Director de Estudios Históricos

1998

Tapa:

La portada de los tomos de la *Historia de la Fuerza Aérea* es reproducción del trabajo del artista Antonio Marchisto, quien obtuviera con ella el premio -cincuenta pesos y medalla de plata- en el concurso realizado en 1912. Se intitulaba *«Pro Patria»*.

Dicho certamen -del que fuera inspirador el ***Mayor Arturo Luisoni*** - tuvo como motivo general la alegoría de la aviación aplicada al arte de la guerra y fué convocado por la ***Comisión Central Recaudadora de Fondos pro Flotilla Aero Militar***, cuya finalidad era allegar recursos para ofrecer al ***Ejército Nacional*** dicha flotilla costeada por el pueblo mediante la compra de tarjetas postales emitidas en número de 1.500.000 ejemplares.

Idea de Tapa: Comodoro Ricardo Luis Quellet
Diagramación de Tapa: Vicecomodoro Juan Manuel Beverína **Diseño, Composición y Armado**: Juan Carlos Esteve

I.S.B.N.987-96654-3-0
Volumen II

Jueves 27 de mayo

La meteorología

Área del continente

Sin fenómenos significativos, vientos del NO (15 / 20 Km), nubosidad baja quebrada.

Área Malvinas

Claro e ilimitado en horas de la mañana, con paulatino aumento de la nubosidad baja y media, visibilidad superior a veinte kilómetros. Ocasionalmente siete kilómetros por neblina. Vientos del sector O - NO (30 Km con ráfagas de 40), disminuyeron hacia la tarde.

El concepto de la operación (FAS)

El Comando de la FAS intentó atacar, principalmente, las instalaciones que el enemigo había consolidado en la cabecera de playa, (puerto San Carlos y establecimiento San Carlos - planta refrigeradora). Comenzó con bombardeo nocturno, al tiempo que mantenía en reserva escuadrillas armadas para ataque a objetivos navales. Con este concepto se cumplió la siguiente actividad:

Bombardeo nocturno con MK-62

> **OF 1240**, dos **MK 62**, indicativo **ODIN, armados** con cuatro BRP. **Tripulación N° 1**: Cap Juan Freijo, Cap Emilio Marín; **N° 2**: My Ramón Vivas, My Aldo Escudero. **Despegaron** de GAL a las 03:20 hs

Sus OOMM eran instalaciones en playa San Carlos, (planta refrigeradora), y playa este brazo San Carlos, (establecimiento San Carlos). La BAM Cóndor estaría señalizada por una fogata; además, su AAe estaba prevenida de este ataque. La aproximación se hizo bajo una capa de stratus desde unas 150 millas de las islas. Fue muy difícil en principio, distinguir la costa, sólo se veían con claridad los acantilados a cada lado del estrecho.

La sección arribó a la zona del blanco a la hora prevista, (04:27). Intentó enlace, (VHF / HF) con la BAM sin conseguirlo y no avistó la fogata. Encontró vientos (60 Km), más intensos que los pronosticados. El ataque se realizó de S a N,

sobre la margen E del estrecho de San Carlos. Se separaron del suelo por radioaltímetro; las bombas fueron lanzadas a 800 pies el numeral y a 1.000 pies el guía, (dos MK 17, de 500 Kg cada una)

Al no ver las fogatas de DWN en el lateral, siguieron al frente por Doppler, distinguieron fogatas de los *vivacs* en la costa y un buque con muy pocas luces encendidas, al sur del muelle de puerto San Carlos. Sobre ese lugar se lanzaron las bombas que estallaron todas. No recibieron fuego AAe ni observaron buques en la ruta de regreso.

Navegaron a 1.000 pies de altura hasta unas 150 millas de las islas, sobrevolando en el escape, los cerros al norte de la Gran Malvina. Ascendieron posteriormente, guiados al aterrizaje por el radar de GAL. **Arribaron** a GAL, a las 05:46 y 06:05 hs.

NOTA: Posteriormente se confirmó que, al menos una bomba hizo impacto y explotó en el vivac británico.

Relato del Cap Juan Freijo

Se pasó al O de la base Cóndor (Darwin) y a la vista del estrecho. Se eyectaron tanques de acuerdo a lo previsto y se navegó a 450 nudos en vuelo bajo (500 a 1.000 pies). El rumbo de ataque al OM fue 355º aproximadamente desde C Belgrano (isla Gran Malvina) O de Darwin y OM. Escapé en rumbo de ataque tres minutos y luego por el O sobrevolando isla Borbón (visualizada las alturas de la misma), posterior ascenso a nivel de vuelo 300. Se confirmó la explosión de las bombas por sonido e iluminación tipo flash. Fue el primer bombardeo nocturno, se hizo a baja altura con silencio de radio total coordinado con código de luces que luego se aplicó al resto de las misiones.

Ataques a objetivos navales

Los objetivos de estos ataques eran, según la información que pasaban desde Malvinas, buques en el canal S/E de DWN (Choiseaul).

Despegaron entonces las Ellas previstas:

OF 1245, tres **A-4B**, indicativo **TRUENO, armados** con cañones y MK 17. **Tripulación:** 1erTen Alberto Fi1ippini (**C-207**), Vcom Gustavo Zini (**C-239**),

Ten Vicente Autiero (**C-212**). **Despegaron** de GAL, a las 10:00 y 10:30; **arribaron** a las 12:30 y 13:00.

OF 1246, tres **A-4C**, indicativo **TIGRE, armados** con tres BRP. **Tripulación**: Cap Jorge Pierini, Ten Oscar Cuello, y el Ten Daniel Méndez. de SJU **Despegaron** a las 10:00; **arribaron** a las 12:30, con REV; no encontraron los ON.

OF 1248, tres **A-4B**, indicativo **TORO, armados** con MK 17. **Tripulación**: 1erTen Carlos Cachón (C-250), Alf Hugo Gómez *(C-227)*, Ten Daniel Gálvez (C-240). **Despegaron** de GAL, a las 09:30; **arribaron** a las 12:30.

OF 1249, tres **A-4C**, indicativo **TANQUE, armados** con BRP. **Tripulación**: Cap Eduardo Almoño, Alf Carlos Codrington, 1erTen Normando Costantino (Alf Méndez iba como reserva). **Despegaron** de SJU a las 10:25. El lerTen Costantino se unió al numeral 3 de la Ella **TIGRE** (lerTen Ernesto Ureta) formando una sección, la que no pudo reabastecer por problemas en sus tanques suplementarios, (eran de Pucará), y debió regresar a SJU. **Arribaron** a las 12:45 hs.

NOTA: Estas cuatro Ellas efectuaron el REV del PERU I y II, y regresaron, posteriormente, pues no se confirmó el ON.

Ataque a objetivos terrestres

OF 1244, tres **A-4B**, indicativo **POCKER, armados** con cuatro BRP c/u. **Tripulación**: Cap Pablo Carballo (C-207), Ten Carlos Rinke (C-212), Alf Carlos Carmona (C-239). **Despegaron** de GAL a las 15:00. Carmona regresó después del REV por falla y **aterrizó** el GAL, a las 16:45 hs.

La sección continuó hasta que ingresaron al estrecho San Carlos por el S y se dirigieron (de S a N). Observaron, en la bahía San Carlos, cuatro o cinco buques, (tipo 42/22), pequeñas barcazas y 3/4 helicópteros en vuelo. Llegaron al ON, (establecimiento San Carlos), y lanzaron sus ocho bombas; recibieron intenso fuego AAe que continuó hasta que cruzaron las sierras a su frente. Seis disparos de armas livianas hicieron impacto en el guía; uno de ellos hizo un orificio de aproximadamente veinticinco centímetros de diámetro, por el que se veía el instrumental dentro de la nariz del avión, además de destruir el equipo OMEGA y cortar un manojo de cables del espesor de un puño, que dañó sus sistemas de navegación y comunicaciones. Realizaron el escape hacia el E y luego hacia el S. Después de volar unos minutos, retornaron al rumbo O definitivamente. Debido a las fallas del 1, navegó como guía, el 2. **Arribaron** a GAL, a las 18:30.

Existe información de que la AAe británica, al repeler este ataque produjo bajas propias.

OF 1247, tres **A-4B**, indicativo **TRUCO, armados** con BRP. **Tripulación**: 1erTen Mariano Velasco (C-215), Ten Carlos Osses (C-228), Ten Fernando Robledo, (no despegó por TEC). **Despegaron** de GAL a las 15:30 hs.

Ingresaron al brazo San Carlos un minuto después que los **POCKER**, también de S a N y confirmaron que avistaron cuatro buques. Recibieron intenso fuego de artillería. Lanzaron sus ocho bombas en salva sobre la planta de refrigeración de bahía Ajax.

Escaparon hacia la izquierda, perseguidos por varios misiles. El N° 1 fue alcanzado por munición de cañón de 40 mm Bofors de los buques *HMS Fearless* e *Intrepid,* en la raíz del plano izquierdo.

Habiendo cruzado el estrecho San Carlos con rumbo hacia el O y sobre la Gran Malvina, el numeral 2 observó fuego en el plano izquierdo del 1, muy próximo al botellón de oxígeno; de inmediato le informó esta novedad. El guía contestó que se le había encendido la luz roja, (alarma), de hidráulica, razón por la cual cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en posición 51° 29' S / 59º 32' O; eran aproximadamente las 17 hs.

El ler Ten Mariano Velasco cayó entre puerto Fox y puerto Howard. Fue recuperado tres días después, el 1º de junio.

Luego de reponerse de la eyección, caminó dos días y dos noches hasta que llegó a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados.

Al día siguiente, pasaron dos *kelpers* a caballo; los llamó y les quiso comprar un caballo, ellos se negaron pero le dijeron que avisarían a Puerto Stanley. Por la tarde apareció un Land Rover, manejado por un *kelper* y acompañado por un oficial del EA, quienes lo llevaron a puerto Howard.

El Ten Ossés regresó solo al continente, con su avión averiado por el impacto de dos proyectiles de armas livianas. **Arribó** a GAL, a las 18:00 hs.

Respecto a estos ataques, (**OF 1247** y **1244**) el relato del libro ***Air War South Atlantic*** dice:

...el 1erTen Mariano Velasco estaba despegando de Río Gallegos liderando una sección de Skyhawks, con la misión de atacar la playa de abastecimientos instalada alrededor de la vieja planta de refrigeración de bahía Ajax al oeste del brazo de San Carlos; fotografiada previamente por

los Lear Jet de reconocimiento. Los pilotos (de la FAA) encontraron la forma de pasar a través de las defensas antiaéreas y lograron total sorpresa en el área del blanco (OM), pasaron y largaron sus bombas.

Uno de los pocos edificios desocupados y ciertamente el más grande en el área de la cabecera de playa era la planta de refrigeración y estaba siendo usada por las fuerzas terrestres británicas como depósito, cocina y hospital. Debido al hecho de que había munición en sus alrededores el edificio no tenía cruz roja. El técnico Hankinson, del equipo antiexplosivos de la RAF, estaba en el edificio cuando se produjo el ataque.

-Hubo un impresionante ruido y todos nos tiramos al suelo-, recordaba. -Una de las bombas cayó cerca de una cola de hombres esperando la comida, mató a cinco e hirió a veintiséis-.

-Había gente muerta en el suelo, tanques de combustible incendiados y gente que corría por todos lados- continuó.

-Mientras se extinguían los fuegos, los heridos que se podían mover fueron sacados del lugar

-Pero había además otras dos bombas también sin explotar, al aire libre. Estas no fueron problema para el equipo (RAF) antiexplosivos; fueron hechas detonar con explosivos controlados y listo-.

NOTA: A partir del 3 / 4 de junio, fueron alojados en esta planta, oficiales de la BAM Cóndor (Vcom Vera Mantarás, My Tomba, My Zaporta, etc.) en la misma habitación en que se encontraba la bomba sin explotar. Debieron elegir entre dormir afuera, (chiquero), con temperaturas bajo cero, o en la habitación. Eligieron esta última, después de la inspección del estado de la bomba que hizo el Vcom Vera.

Cobertura aérea

OF 1252, dos **M-III,** indicativo **NENE**. **Armamento**: misiles MAGIC/ MATRA. **Misión**: cobertura bahía San Carlos. **Tripulación**: Cap Jorge Huck, Cap Ricardo González. **Despegaron** de GAL a las 16:35. A las 17:00 se encontraban en la zona del estrecho, (entre Bahía Fox y el N del canal), e hicieron enlace con CIC MLV S/N.

Esta sección cubrió el escape de la Ella **TRUCO**, y la aproximación a BAM MLV del **C-130 GALLO** y dos **IA-58** que efectuaron el cruce desde SCZ a BAM MLV A las 17:20 abandonaron la zona y **arribaron** a GAL a las 18:20 hs.

Traslado de IA-58 a MLV

La FAS inició el cumplimiento de la orden del **CEOPECON**, de reforzar, con cinco **IA-58** (Escuadrón **Pucará**), a la BAM MLV donde se había replegado dicho Escuadrón Aeromóvil por la situación táctica en la BAM Cóndor. Así partió la primera sección:

> **OF 1251**, dos **IA-58**, indicativo **GAUCHO, misión**: ROF y arribo a la BAM MLV: **Tripulación**: (A-537): lerTen Hugo Argañarás, (A-532): Alf Luis Blanchet. **Despegaron** de SCZ a las 15:00. **Arribaron** a MLV a las 17:24. Fueron guiados por un **Mitsubishi**, matrícula **LV-ODZ. Tripulación**: Alf Carlos Quiroga, Alf Eduardo Meyer, que **despegó** de SCZ a las 13:00; **arribó** a las 16:05 hs.

Los reabastecedores

> **KC-130**, matrícula **TC-70**, indicativo **PERÚ 1. Tripulación**: Vcom Jorge Domínguez, My Enrique Bernardi, My Walter Videla, SAux Ranulfo Lozano, SAux Juan Hümöller, CP Horacio González, SP Domingo Farías, SA Luis Martínez. **Despegó** de SCZ, a la 09:45; a PCRA (50º 30' S / 64º 30'O). Reabastecieron a **TRUENO y TORO** (**A-4B**). **Arribó** a las 12:25.
>
> Una segunda salida, con el indicativo **LIMA 2, despegó** de SCZ, a las 14:05. **Arribó** a las 18:25.

> **KC-130**, matrícula **TC-69**, indicativo **PERÚ 2, tripulación**: Vcom Enrique Pessana, Cap Roberto Perroto, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Francisco Martínez., SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyszyn. **Despegó** de GAL a las 09:45 a PCR (50º30' S / 64º 00' O.) Reabastecieron a **TIGRE y TANQUE**. **Arribó** a las 12:55 hs.
>
> En una segunda salida, con el indicativo **LIMA 1, despegó** de GAL a las 14:00, también a PCRA; reabastecieron a **POCKER y TRUCO** de **A 4B**. **Arribó** a las 18:15.

Los cruces de C-130 a MLV

> **TC-66**, indicativo **MARTE. Tripulación**: Vcom Juan Demarco, My Juan Maclay, Cap Juan Martiarena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortéz. **Despegó** de CRV a las 14:10. Transportó: un pallet con raciones, (3.400 Kg) (EA), cuarenta y ocho Pax, (EA), tres pax, (ARA), repuestos lancha ARA, (500 Kg, ARA), bochones (FAA), faros helicópteros (FAA), plasma humano (FAA), repuestos comunicaciones (FAA), repuestos radar VYCA (FAA), correspondencia y

encomiendas. Total: 12.870 Kg. **Arribó** a GAL, a las 20:30, por MLV.

TC-64 - Tripulación: Cap Eduardo Senn, Vcom Rubén Moro, My Hugo Maldonado, SP Carlos Bill, CP Delfino Fretes, SP Julio Daverio y SP Juan Luján. **Despegó** de GAL, a las 23:20 del día 26. **Aterrizó** a las 03:20 del 27 y regresó por orden del CAT. Esta misma tripulación, en el **TC-63**, realizó un segundo vuelo, **despegó** de CRV; a las 20:40. **Arribó** a la 01:10, del día 28, por MLV

TC-64. Tripulación: My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Freire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano. **Despegó** de CRV a las 16:25. **Arribó** a las 20: 15, por MLV Carga: un control de tiro, (FAA), un cañón 35 mm, (FAA), munición 35 mm, (FA/EA), correspondencia. Total: 14.500 Kg de carga.

TC-66. Tripulación: Vcom Juan Demarco, My Juan Maclay, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farína, CP Marío Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez. **Despegó** de CRV a las 14:10. **Arribó** a GAL, a las 20:30, por MLV.

Exploración y reconocimiento

C-130, matrícula **TC-65**, indicativo **PICHO. Tripulación**: Vcom Alfredo Cano, Com Ronaldo Ferri, Vcom Eduardo Servático, 1erTen Gerardo Vaccaro, SM Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, Aux. Eduardo Fattore, SA Néstor Molina. **Despegó** de CRV a las 06:35, a puntos ABCD y E, a fin de efectuar una marcación efectiva de blancos navales. **Arribó** a las 12:35 hs.

Relato del Vcom Alfredo Cano

La FAS decidió emplear aviones C-130 H para la marcación de blancos navales. Impuesta la tripulación de la tarea a cumplir, despegó de CRV el día 27 de mayo a las 06:35 hs con destino la zona de exploración.

La tarea consistía en sucesivos "asomos" con rumbo 90° en puntos geográficos distantes entre sí 20 MN, ubicado el primero de ellos a 15 MN al N de la desembocadura del canal San Carlos.

Debido a que era necesario ascender a nivel de vuelo 100 y negar al enemigo, el empleo de misiles tipo Sea Dart, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos, para lo cual se ideó el siguiente procedimiento:

1) Acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 nudos.). Iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies y 110 nudos de velocidad en un minuto cuarenta y cinco segundos, el radar IFF en posición Stand By (no activado).

2) Al iniciar el ascenso, IFF activado, para detectar si el avión era iluminado por radares de tiro enemigo (luz de interrogación encendida fija), en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF, encender radar, ubicar en pantalla azimut y distancia del eco. Congelar en navegador OMEGA la presente posición, simultáneamente un descenso de máxima performance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135º por izquierda hasta llegar por debajo de 500 pies.

Este procedimiento que se completó con dos observaciones posteriores para dar una ubicación positiva, permitió detectar un buque piquete radar.

Finalmente no fue atacado por haber reabastecido losA-4B y C en distintos puntos, con lo cual fue imposible el ataque simultáneo que deseaba la FAS. El Vcom Gallo ordenó al Vcom Torres, a bordo del retransmisor, el regreso de los cazabombarderos.

OF 2222, HS-125, indicativo **RAYO, misión**: retransmisor - E y R. **Tripulación:** Ten Poggi, Vcom César Torres, My Amando Medina (OCAT), Alf Mariani, SP Acosta. **Despegó** de CRV: a las 07:14. Interceptó PAC a las 10:51. **Arribó** a las 12:50 (fue el que ordenó el regreso del **TIGRE, TANQUE, TRUENO y TORO).**

F-27, matrícula **T-43**. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Cap Armando Valverde, Cap Hugo Olmos, Cl° Guillermo. Lamas, CP Anselmo Abasto. **Despegó** de CRV: a las 09:00; **arribó** a las 12: 10. **Despegó** a las 14:20; **arribó** a las 16:50.

F-27, matrícula **TC-78**. Indicativo **TITÁN l. Tripulación:** My Juan Rodríguez, Vcom Juan Rivarola, C1º Orlando Domínguez, SAux Alfredo Albertengo. **Despegó** de TRE a las 09:00**; arribó** a CRV a las 12:30.

F-27, matrícula **TC-78**. Indicativo: **TITÁN l. Tripulación**: 1erTen Ricardo Grunale, ler Ten Eduardo Rodríguez, CP Juan Guzzanti, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de CRV: a las 15:00. Arribó a **TRE** a las 17:15.

F-27, matrícula **T-44**. Indicativo **TITÁN. Tripulación**: Vcom Héctor Vanden, My Ramón Díaz, CP Misael Lombardo, SA Mauricio Ceballos. **Despegó** de EPO, a las 08:00; **arribó** a VIE, a las 11:30. **Despegó** a las 12:30; **arribó** a EPO, a las 15:30.

F-27, matrícula **T-41.** Indicativo **PACÚ. Tripulación:** Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, CP Rodolfo Solís, C1º Roberto Herger. **Despegó** de CRV a las 14:25; **arribó** a las 17:25.

F-27, matrícula **TC-71.** Indicativo **BOLSA II. Tripulación:** Vcom Jorge Benavente, Vcom Ricardo Quellet, Orlando Páez Cortez, SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 14:50, **arribó** a las 17:50.

B-707, matrícula **TC-92.** Indicativo **TRONCO. Tripulación:** Vcom Otto Ritondale, Vcom José Baroni, SP Andrés Hustey, SA Diego Callejón, SM Adolfo Recalde, SP Juan Carlos Guerra, C1º Guillermo Alvarez. **Despegó** de PAL, a las 06:20; **arribó** a las 16:00 hs.

C-500, matrícula **LQ-MRM. Indicativo CASERO III. Tripulación** Ppal Concrini. **Despegó** de PAL a las 07:30; **arribó** a las 15:50.

C-500, matrícula **LV-MZG. Indicativo CASERO II. Tripulación:** Alf Collerone. **Despegó** de PAL, a las 10:30; **arribó** a las 19:10.

DHC-6, matrícula **T-82. Indicativo PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:34; **arribó** a las 12:58.

AC-690 T. Indicativo **KRILL. Despegó** de TRE las 10:00; **arribó** a las 11:49. **Despegó** a las 15:00; **arribó** a las 17:00.

TS-60, matrícula **LV-MDM.** Indicativo **PLATINO II. Tripulación:** Alf Claudio Gervai, PS Alcides Borda. **Despegó** de SCZ, a las 13:15; **arribó** a las 15:35.

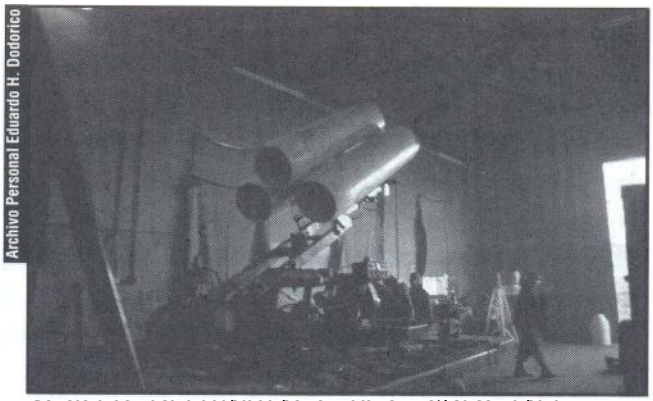
El comandante del **LV-MDM, indicativo LANGOSTA,** informa que se realizaron **dos misiones** de E.y R., volando 4 h 40 min.

La situación en Malvinas

La situación del CATOM en Malvinas comenzaba a agudizarse y demandaría los máximos sacrificios del personal que integraba esa organización. Los hombres que tripulaban los **Pucará** y helicópteros, que comandaban y servían en las dos BAM, los valientes troperos, los infatigables artilleros, operadores y controladores del sistema VYCA, junto a los integrantes del EM, no sólo debían resistir al enemigo naval y aéreo, sino también al terrestre que ya había consolidado su cabecera de playa e iniciado su avance hacia Puerto Argentino con la intención de tomar DWN.

Esta BAM protagonizaría, en las horas siguientes, acciones inéditas que

fueron testimonio del espíritu militar de los hombres del aire argentinos, aún en el combate terrestre.



lanzamiento superficie-superficie, similar ingenio fue implementado por el personal de la Bam Condor.

La BAM Cóndor, desde hacía varios días, se preparaba para la defensa terrestre de la zona. Su AA e, si bien se encontraba alistada para sus funciones antiaéreas principales (este día derribó a otro *GR 3* Sgdn Lt Cdr - RAF - Bob Ivesson (XZ 988) del *Hermes),* también lo estaba para el tiro terrestre. Así, el personal de aviadores y técnicos de la FAA había concebido el uso de coheteras, ya sin aviones, para lanzar los cohetes de Pucará remanentes en la creación improvisada para su empleo tierra/tierra.

Otros habían instalado también las ametralladoras 12,70 y constituido sus equipos para operarlas.

En la BAM MLV: la llegada desde DWN del escuadrón **Pucará** con sus refuerzos del continente, le daba ahora un carácter ofensivo a las tareas que, hasta aquí, habían sido, predominantemente, de defensa y logísticas.

La cronología de los hechos más importantes de este día fueron:

03:50 hs Fuego naval, sobre DWN

11:10 hs Ataque aéreo con tres aviones sobre BAM MLV: Un POA, equipado con misiles SAM 7, tiró y acusó un probable derribo.

11:45 hs Dos aviones *GR* 3 atacaron posiciones del Regimiento 12, al NE de DWN.

13:45 hs Ataque aéreo, a DWN; un avión *GR* 3 (piloto Bob Ivesson), fue derribado por el C1º Galanti (RH 20 mm.).

Dice el libro ***Falklands Air War*** de la RN:

El 27 de mayo se produjeron nuevos ataques sobre Pto Stanley y Goose

Green (BAM MLV y BAM Cóndor), que envolvieron a los siete pilotos del Escuadrón 1de la RAF.

Bob Ivesson (XZ-988) y M. Hare (XV-789) fueron lanzados desde el Hermes a las 13:12 hs, para localizar y atacar dos piezas de 105 mm y posiciones de tropas del 2, de paracaidistas.

Durante el primer pasaje no vieron nada (no tenían OCAA), pero en el segundo largaron sus CBU (bombas Beluga) sobre una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones Aden, el Harrier de Ivesson fue impactado, probablemente por munición* 35 *mm Oerlikon. Se encendió la luz de incendio, se endurecieron los comandos y el avión comenzó a perder presión de hidráulica. Aún cuando el motor seguía funcionando el fuego creció en intensidad e Ivesson se vio forzado a eyectarse algunos cuarenta segundos después de recibir el impacto.

El avión explotó al chocar el suelo cerca de siete millas al O de Goose Green (UC 519594) mientras el piloto tomaba tierra detrás de las Líneas enemigas.

Bob Ivesson fue, tres días más tarde, recogido por un Gazelle (XX-380) y retornado al Hermes.

16:37 hs Aviones sobre DWN. No atacaron.

16:45 hs Aviones al N de Pto Argentino. Nuestra AAe abrió fuego.

17:35 hs Regresó última PAC Total: veintitrés salidas.

18:00 hs El GOE informó que desde posiciones (no man's land) observan MT *Pleasant* y *Moustard* sin actividad enemiga.

23:55 hs Fuego naval sobre BAM MLV, Pto Howard, BAM Cóndor y DWN; algunos heridos.

Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron las siguientes salidas:

Bell-212, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO**, armado con cuatro ametralladoras Browning 7,62 mm. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, C1º Ernesto Palacios y CP Eulogio Gómez. **Despegó** de DWN a las 08:15, hacia bahía Fox; **regresó** a DWN a las 10:15. Llevaron una patrulla

del Ejército Argentino, (seis hombres); se los dejó en una estancia. Luego realizaron la búsqueda del Ten Ugarte y de dos suboficiales, en bahía Fox, quienes estaban armados con tres SAM 7 Strella, para llevarlos a donde había quedado la patrulla. (Según inteligencia, por ese lugar pasaban los *Harrier).*

Bell-212, matrícula **H-85. Tripulación:** Ten Héctor Vergara, Ten Ricardo Sánchez, C1º Ernesto Palacios, C1º Eulogio Gómez. **Despegó** de DWN a las 17:20; **arribó** a las 18:00.

CH-47 matrícula **H-93. Tripulación:** ler Ten Julio Brower, ler Ten Horacio Giaigischia, SAux Orlando Ruiz, SAux Luis Capra, SA Juan Cantón, y Clº Mario Vera. **Despegó** de MLV, a las 10:20; **arribó** DWN a las 10:50. **Despegó** a las 17: 15; **arribó** a MLV a 17:45.

Durante todo el día, DWN sufrió el cañoneo naval y ataque reiterado de los *Harriers,* lo que hizo imposible la recuperación de los hombres destacados en esa estancia.

Durante la noche, avanzaron las tropas inglesas, razón por la cual las tripulaciones se prepararon para el repliegue del personal y máquinas, a Puerto Argentino.

El balance del día

Aviones previstos	22
No decolaron (TEC)	1
Regresaron (TEC)	1
Regresaron por orden CFAS	12
Llegaron a OM	8
Derribados	1

Viernes 28 de mayo

La meteorología

En las islas

Fue marginal. Un centro de baja presión sobre Malvinas originó bancos de niebla y lloviznas. A partir de las 13:00, estas condiciones variaron por el pasaje de un frente frío que produjo techos bajos 100/300 metros; los vientos rotaron al SO, aumentando un poco la visibilidad.

En el continente

Se mantuvieron durante todo el día vientos del O y NO (25 nudos), con visibilidad superior a 20 Km. Sur de Santa Cruz y Tierra del Fuego: un frente frío afectó con precipitaciones. En las primeras horas nubosidad media y baja, techos 200 / 300 metros. Esta situación mejoró rápidamente hacia mediodía, con cielo claro a poco nuboso después. Los vientos suaves del SO rotaron al NO, con aumento de su intensidad a 30 / 35 nudos.

BAM Cóndor

Todos los ojos de la FAA estaban puestos sobre la BAM Cóndor, y acompañaron espiritualmente a los hombres que se aprestaban a ejecutar su defensa terrestre.

A pesar de que fracciones y pequeñas unidades del EA, durante este día, combatieron duramente, la sensación que tuvo el comando de la BAM Cóndor, respecto a las mismas, fue muy confusa. [19]

Se generó entonces, en la franja de combate donde se hallaba la base, una dramática situación ante la presencia del enemigo en sus vecindades, puesto que nuestros medios para el combate terrestre (AAe en tiro directo y otras armas) debieron actuar a ciegas, sin conducción conjunta y con la tremenda incógnita de batir a la propia tropa que se replegaba. En cuanto al apoyo aéreo cercano, la BAM Cóndor lo solicitó a su escalón superior, el CATOM, y le fue proporcionado oportunamente.

19 Ver Informe del Vcom Pedrozo y My Tomba - Dirección de Estudios Históricos.

Los informes oficiales de quienes vivieron estos acontecimientos en Goose Green son: [20]

- Anécdota N° 3. Batería AAe 20 mm
- Diario de Guerra Grupo 1 AAe - DWN - Día 28 de mayo
- Diario de Guerra Escuadrón **Pucará** - Día 28 de mayo
- Informe Vcom Saúl Costa - Día 28 de mayo
- Informe General BAM Cóndor - Vcom Pedrozo
- Informe Cap Vila (parr 52 / 54)
- Informe 1erTen Micheloud
- Informe 1erTen Fasani
- Informe My Tomba
- Informe Ten Manzur
- Diario de Guerra 3ª Batería (Puerto Argentino)

A la mañana, se replegaron las piezas de 105 hasta la zona de los corrales, en la entrada al pueblo de Goose Green, desde donde tiraron sus últimos cartuchos. Comenzó el avance inglés, se cubrían con fuego de morteros y misiles del tipo Milan.

Durante el avance, fueron destruidas las piezas N° 5 y N° 2; sin que se produjeran bajas en el personal que se había alcanzado a replegar. Luego se ordenó a la pieza N° 4 destruir el cañón y posterior repliegue donde estaba la pieza N° 1.

Este cañón también fue alcanzado por un misil. El jefe de la pieza, C1° Galanti, salió despedido por la onda expansiva y se hirió levemente en la pierna. Al mismo tiempo fue atacado y destruido, con fuego de morteros y misiles, el radar ELTA. Su operador, Ten Valazza, fue herido.

Dos soldados que se encontraban en esa posición, se replegaron hacia la pieza N° 6, en la cual el C1° Gianini continuó disparando, permitiendo de esa manera el repliegue del resto del personal. Esta pieza siguió disparando hasta agotar su munición, luego desactivó el cañón y replegó hacia Goose Green.

El personal, que replegaba, se halló entre dos fuegos: el de las fuerzas propias y las del enemigo. En tanto, las piezas de 35 mm, que se encontraban en un extremo del pueblo, destruyeron completamente un edificio de la antigua escuela ocupada por los ingleses. Luego, dirigieron el fuego hacia los grupos de infantería, hasta que fueron desactivados; primero, por fuego de morteros y después, mediante el ataque de aviones *Harrier* con bombas Belugas.

Después del repliegue, el personal de AAe se transformó en grupos de

20 Archivo Malvinas. Dirección de Estudios Históricos

fusileros que colaboraron con la defensa terrestre de Goose Green, hasta que se dio la orden de cesar el fuego.

La dotación de AAe que defendió Goose Green estaba compuesta por:

1) Personal de la Fuerza con cañones Rheinmetall y Radar Elta.

- Jefe: Ten Darío Valazza.
- Coordinador: Alf Arnaldo Fabre.
- Operador de radar: SP Miguel Carlos Forni.
- Técnico: SAux Nicolás Carmelo Domina.
- Jefe pieza N° 1: Cl° Ricardo Galanti.
- Jefe pieza N° 2: Cl° Diego Digiusti.
- Jefe pieza N° 3: C1° José Chiconi.
- Jefe Pieza N° 4: Cl° Elbio Gianini.
- Jefe Pieza N° 5: C Héctor Heredia.
- Jefe Pieza N° 6: C Lorenzo Corradi.

2) Además había una sección de Skyguard de 35 mm perteneciente al GADA 601 de la ciudad de Mar del Plata, al mando del subteniente Bragini.

La Artillería Antiaérea

A las 24:00 hs comenzó un duro cañoneo por parte de cinco buques, el cual se prolongó hasta las 02:30. Los cañones de 155 mm (jefe TenCnel Martín Balza), hicieron fuego como si fuesen artillería de costa. En lo más intenso del cañoneo aterrizó un **C-130** burlando el bloqueo; se participó de la descarga de un cañón de 35 mm (302), un generador para el mismo y la central de fuego 001.

A las 07:00 hs, el mayor Maiorano, el capitán Savoia y el ler teniente Spath, iniciaron la búsqueda de una nueva posición para las baterías. Había opciones pero todas con limitaciones, ninguna totalmente satisfactoria o tan adecuada como las que se quería reemplazar, el cambio era imprescindible ya que las posiciones de los Fierros eran batidas constantemente por los aviones y los buques enemigos (además es lo que se indica en los procedimientos normalizados). La problemática que se tuvo que enfrentar fue nuevamente la característica del terreno, y la disponibilidad de tiempo entre alarmas, la que se reducía día a día.

Uno de los sectores elegido fue al N del aeródromo, pero con limitaciones de visibilidad y control de incursiones por el cuadrante N. La posición ideal hubiera sido próxima a la terminal aérea, pero el jefe de base comodoro Destri se resistía a tener cerca un radar que atrajera misiles, mientras se trabajaba con aviones en la plataforma; finalmente como era lógico, la solución fue de compromiso.

A las 14:00 hs se realizó una prueba rápida (Quick-Test) de la central de fuego 001 recién recibida, encontrándosela descalibrada y procediendo a su inmediata reparación. A las 22:00 hs aterrizó un **C-130** con sesenta misiles SAM-7.

El apoyo de fuego cercano con el Sistema Pucará

Desde la disminuida BAM Malvinas se efectuó el siguiente apoyo de fuego cercano:

> Tres **IA-58**, indicativo **NAHUEL. Tripulación**: (A-537) Cap Roberto Vila; (A-532) Ten Roberto Cimbaro; (A-533) lerTen Hugo Argañaráz. ROF en DWN. **Despegaron** de MLV a las 08:30. Atacaron blancos en *Camila Creek.* Tropa enemiga lanzó *Blow Pipe.* **Arribaron** a las 09:20 hs.

Informe del Capitán Roberto Vila

> ***A las 06:00 hs del día 28 de mayo se produce el ataque a DWN. A las 08:00 hs sale la 1º Ella, de la cual me hago cargo. Salgo con tres aviones; me faltaba un numeral, el Ten Brest, indispuesto.***
>
> ***Nos encontramos con el problema de siempre; la visualización del objetivo. En contacto con Darwin me dicen que desde la fumígena de señalamiento en más, son todos enemigos. Efectivamente la visualizamos y seguimos para San Carlos, destino al que llegamos pronto y nos encontramos con las primeras tropas. Pasamos un grupo y sobre el próximo comenzamos el lanzamiento. Me llamó la atención el comportamiento de los ingleses, ya que nadie se tiró cuerpo a tierra, sino que todos nos apuntaron. Le conté a los numerales, lanzamos y salimos rasante ya que no había más de cincuenta metros de techo.***
>
> ***Decido el regreso por DWN para saludar y mostrar nuestro apoyo, acá fue donde peor nos recibieron y por eso insisto en la mala señalización de blancos y claros objetivos. Antes de la pista ya nos estaban tirando con todo; si antes habíamos tenido un mal recibimiento, esto era peor; las cortinas rojas ya nos eran familiares, pero este abanico superaba a cualquiera, sentía los golpes en el avión como martillazos.***
>
> ***Aterricé y el avión presentaba unos Cincuenta impactos, de los cuales dos estaban en el paquete del paracaídas.***
>
> ***Se cumplieron doce salidas ese día, cayendo el Ten Cruzado, que resultó prisionero y en la posterior a la mía, el Ten Giménez, a quien, aparte de su eficiencia y sentido del deber, más de una vez lo escuché expresar a sus***

***compañeros.* -Déjenme a mí, que ustedes son casados y tienen hijos**

Luego del ataque de la Ella **NAHUEL** estaba preparada la Ella **BAGRE**, integrada por el Cap Ricardo Grunert (1), Ten Miguel Giménez (2), Ten Tadeo Russo (3) y Ten Roberto Cimbaro (4) para despegar de inmediato. Al llegar los aviones sólo tenían dos en servicio para hacer una nueva salida y sin posibilidad de recuperar rápidamente a los otros dos, por eso se decidió que salieran el 1 y el 3 que eran los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 permanecían esperando que arreglen los otros aviones. La visibilidad seguía siendo muy baja y el techo no superaba los cincuenta metros, Luego del despegue se dirigieron a DWN para atacar a la tropa que se encontraba cerca de la base Cóndor, siguiendo la información del Cap Vila.

Sección **IA-58**, indicativo **BAGRE. Tripulación**: Cap Ricardo Grunert (A-533), y Ten Alcides Russo (A-532). **Despegó** de MLV a las 09:30 hs. Se atacaron tropas inglesas entre DWN y Goose Green, con cohetes y cañones de 20 mm.

En la corrida final de tiro, el 1 logró tirar toda su munición, no así el numeral quien debió realizar un giro total de 360º para entrar nuevamente y descargar su munición. Los ingleses les tiraron con todo lo que tenían, el espacio se cubrió de manchas rojas de la munición trazante, impactando varias de ellas en los aviones, sobre todo cuando el 2 hizo el reempleo. El ataque se realizó aproximadamente a las 10:15 hs. El A-533 quedó fuera de servicio con un motor inutilizado por impactos.

Posteriormente a las 11:30 hs, despegó la sección **SOMBRA**, integrada por el Ten Giménez (A-537) y el Ten Cimbaro (A-532), que eran los dos pilotos que habían quedado sin volar en la Ella BAGRE. Realizaron un ataque al norte de DWN derribando Cimbaro a un helicóptero *Sea Lynx* con cohetes para ataque aire - tierra y destruyendo a otro en tierra (Giménez). Cimbaro aterrizó en Puerto Argentino aproximadamente a las 12:30 hs.

El Ten Giménez entró en nubes luego del ataque, manteniendo breves comunicaciones por VHF con DWN, perdiéndose luego todo contacto con él.

CH-47, matrícula **H-93. Tripulación**: **1° Vuelo**: 1erTen Juan Grifol, 1erTen Manuel Fernández, SA Roberto Prats, SA Juan Cantón, C1º Luis Villarreal, CP Atilio Pistoni. **Despegó** de MLV a las 10:25, **arribó** a las 11:40 hs. **Tripulación 2° Vuelo**: 1erTen Grifol, 1erTen Fernández., SA Prats, SAux Luis Capra, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera **Despegó** de MLV a las 16:25, **arribó** a las 17:50 hs.

Sección **IA-58**, indicativo **FÉNIX. Tripulación**: (A-536) 1erTen Juan

Micheloud; (A-555) Ten Miguel Cruzado. **Misión:** ataque en zona DWN. **Arribó** en MLV a las 17:20 hs un solo avión muy averiado. El Ten Cruzado se eyectó, y fue hecho prisionero.

Relato del lerTen Juan Micheloud

No se apagaba la luz de "prohibido decolar" con ninguno de los procedimientos normales, pero como el funcionamiento era aparentemente correcto, decidí salir igual. Muy rápidamente rodamos a la cabecera, las últimas luces se querían insinuar, estaba completamente cubierto y el viento era de moderado a fuerte aunque bien orientado. No habría más de 150 metros de techo.

Despegamos individualmente pasando luego por el E de la ciudad y bordeando la costa hacia bahía Agradable, para luego cruzar el canal Choiseaul y por su margen sur dirigirnos hacia DWN; íbamos con unos diez metros sobre el ondulado terreno lo que hacía un poco dificultosa la orientación.

Era una navegación prácticamente de memoria ya que lo característico y reducido del terreno hacía fácil su reconocimiento, pero al no poder ver la cordillera de Rivadavia, nos restaba lo valioso de esta magnífica referencia rocosa. Contribuyó también a desorientarme un poco, una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba el rojo resplandor de la puesta del sol y se la atribuí al incendio de la escuela de DWN que había escuchado antes de la salida.

Enfilé hacia esa referencia pero no tardaría en darme cuenta del desacierto, cuando a unos diez grados a la derecha se notaba claramente el caserío de Goose Green y la agonizante columna de humo un poco más atrás. Nos abrimos hacia la izquierda para entrar sobre la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando a la escuela a la derecha.

Cuando efectuamos la corrida final esperaba encontrarme con el grueso de las tropas, pero eran esporádicos grupos de cinco a diez hombres y muy aislados. Me di cuenta enseguida que estábamos pasando por la retaguardia enemiga. Continuamos con la trayectoria que llevábamos al frente para en un nuevo ataque, y separado del primero por unos minutos, entrar sobre las posiciones que por VHF nos estaban indicando.

Estas estaban referidas a una depresión, en forma de valle, entre Goose Green y la escuela.

Efectuamos una entrada desde el NO sobre el agua, muy bajos y a pesar

de la falta de obstáculos confiaba en tener algo de sorpresa por la escasa luz y el viento en contra que no delataba nuestros ruidos. Próximo a la costa levanté más para ver algo, sólo unas figuras que se recortaban sobre el terreno, nada más. Puse rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y una vez en distancia de tiro abrí fuego con cañones. Se acabaron las siluetas y pese a la proximidad nada más se podía apreciar, sí en cambio, que comenzaban a venir hacia mí desde el frente y muy lentamente al principio, un enjambre de trazantes.

La ráfaga de cañones cesó indicando que se habían trabado. El tiempo parecía entonces una eternidad para llegar hasta el blanco sin el propio fuego protector. Fue imposible ver algo. Esto ya me había ocurrido en San Carlos, cuando la tropa se inmoviliza y aferra al terreno resulta muy difícil de ver, aún más teniendo en cuenta la hora.

Sobre el punto que había visto movimientos en la entrada final, comencé a apretar el pulsador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, pero me quería asegurar que saldrían. Sentí varios impactos en mi avión, me agaché un poco más y con la potencia a pleno que traía, seguí al frente unos segundos más donde puse un suave viraje por izquierda para ver si habían explotado las bombas, a la vez que escucho por VHF "muy buenas bombas". No atiné a otra cosa que llamar a mi numeral para saber cómo salió pero no tuve respuesta. Sólo al repetirlo varias veces me contesta un operador de la base Cóndor para decirme que se había eyectado.

Con fallas en un motor y varias luces de alarmas encendidas, emprendí el regreso. Un helicóptero propio que estaba en vuelo próximo al lugar me alertó y prometió cubrir me regreso por si lo necesitaba.

Aterricé bajo alerta roja, me aguardaba el My Argente y el jefe del escuadrón quienes me dieron un abrazo.

Me dirigí al puesto de comando. Entre quienes se adelantaron a darme un abrazo, se encontraba el TteCnel Seineldín y el Com Destri. No tuvimos respuesta al principal interrogante sobre la suerte corrida por el Ten Cruzado.

Refuerzos de Pucará al TOM

Este día, otra Ella llegó en plena batalla de Darwin a la BAM MLV: Era la **FIERRO**.

A-536, 1erTen Luis Martínez Chávez (No 1)

A-515, Alf Rubén Omar Manzur (N° 2)
A-555, Alf Rubén Galvan (N° 3)

OF 1257, MU 2B, matrícula **LV-ODZ**, como guía de los **Pucará** para el cruce. **Despegaron** desde SCZ a las 11:00 hs; armamento: cañones y bombas Napalm. Fueron guiados hasta 50 MN de MLV por un biturbohélice Mitsubishi. **Tripulación** del Mitsubishi: Alf Eduardo Meyer, Alf Carlos Quiroga. Los **Pucará arribaron** a BAM MLV a las 13:45 hs.

Informe del Alf Rubén Manzur

Los aviones estaban artillados con cañones, tres bombas Napalm en la estación central, y dos tanques de 318 litros en las estaciones alares. Fuimos guiados hasta 50 MN de las islas por un Mitsubishi. A partir de ese momento hicimos nuestra entrada por el S, para ingresar por el estrecho a nuestro objetivo.

La meteorología de ese día era adversa, el techo oscilaba entre treinta y cincuenta metros de altura. Tratamos de hacer enlace sin tener respuesta por lo tanto no podíamos penetrar a la isla ya que ninguno de nosotros la conocía y no sabíamos de las posiciones enemigas y por sobre la capa de nubes estaban las PAC enemigas. El 1 abandonó la frecuencia para hacer contacto con el radar y entre los cambios de frecuencias para seguir tratando de comunicarnos perdimos contacto entre nosotros.

En un determinado momento, el jefe de Ella comenzó a realizar virajes defensivos al ras del agua, pero sin eyectar cargas. Al no estar en la misma frecuencia no entendía qué pasaba y nos costaba mucho seguirlo; después de varios virajes niveló sus alas y continuó en la dirección que llevábamos.

El tema era que cuando entró en contacto con el radar y éste nos tuvo en pantalla le avisó que venía una PAC a la cola sin saber que la PAC eran los numerales, ya en la costa de Puerto Argentino, vi desprenderse las bombas del 1. Como teníamos el panel de armamento activado hice lo propio con las mías, pulsando dos veces para asegurarme de que salieran. El radar nos guió hacia la pista y desde allí los observadores terrestres pues la visibilidad era tan escasa que estábamos volando sobre ella y no la veíamos.
El viento oscilaba entre los 35/45 nudos cruzado a la pista. Preocupado por ello, creyendo que era lo único que afectaba mi avión, no me di cuenta que tenía todavía las tres bombas con sus espoletas, que por suerte no se desprendieron al tocar el suelo. Este error se debió a que nunca había tirado una bomba de guerra, por ende no tenía conocimiento de que el avión realiza un tipo de cabreada en el momento del lanzamiento.

La estadía fue muy breve pues me ordenaron evacuar la isla junto a otros pilotos.

Regreso de pilotos del Escuadrón Pucará

Durante la noche, en el **TC-66**, regresaron a CRV los siguientes pilotos del Escuadrón **Pucará**: Cap Vila, Cap Grunert, lerTen Navarro, lerTen Martínez Chávez, Ten Russo, Ten Cimbaro, Alf Manzur, Alf Blanchet y Alf Galván.

Los tres cruces del G 1 Transporte Aéreo

El Grupo 1 de Transporte cumplió este día su mayor esfuerzo en el puente aéreo, intentando poner en MLV tres **C-130** en el mismo día.

TC-63, indicativo **TRONCO. Tripulación**: My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraile, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano. **Despegó** de CRV a las 15:20, **arribó** a MLV a las 18:45 hs. **Despegó** a las 19:00, **arribó** a GAL a las 21:30 hs. Transportó 12.700 Kg de carga y veintisiete pax.

TC-61, indicativo **TOCO. Tripulación**: My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez. **Despegó** de CRV a las 17:53, **arribó** a MLV a las 21:20 hs. **Despegó** a las 21:40, **arribó** a CRV el 29 de mayo a las 00:25 hs. Transportó 13.925 Kg y doce pax.

TC-66, indicativo **ACUARIO. Tripulación**: Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortéz, lerTen Adolfo Schmidt, Cl° Oscar Cortínez. Voló 5:40 hs no pudo aterrizar en MLV por situación táctica. **Despegó** de CRV a las 19:20, **arribó** a CRV a la 01:00 hs del día 29 de mayo.

Intento de rescate

OF 2534, un **DHC-6** matrícula **T-82** indicativo **ROMEO 1** equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. **Tripulación**: Cap Horacio Miño, 1er. Ten Claudio Caresani, SAux Martínez y un F-27, indicativo **ROMEO 2. Tripulación**: Cap Luna; lerTen Uriona. **Despegue** de CRV a las 13:39 hs. Tarea: rescate de pilotos eyectados en combate. Lugar: Base Aeronaval Calderón, en la bahía Elefante Marino de la isla Borbón. **Arribo** a CRV a las 21:45 hs

El **F-27** fue como avión retransmisor en vuelo, y se ubicó a 100 millas del objetivo con nivel 100.

Se disponía de una pista 700 metros, utilizables 500 metros. Margen izquierdo inutilizado por bombardeo enemigo y obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 200 / 300 metros en la prolongación de la cabecera O.

Situación Táctica: alerta roja por proximidad de helicópteros ingleses en la zona de San Carlos.

Operación: Rasante hasta las cercanías del objetivo. No se logró comunicación en VHF, no se observaron señales visibles en tierra, no se individualizó la pista por errores en el sistema de navegación y condiciones meteorológicas desfavorables (techo de nubes bajas y lloviznas intermitentes).

Luego de sobrevolar la zona durante cinco minutos, se regresó a la base de partida (CRV).

Los helicópteros en Malvinas

Cumplieron ese día las siguientes salidas:

Bell-212, H-83, indicativo **HALCÓN. Tripulación**: Ten Marcelo Pinto, Ten Héctor Ludueña, SAux Jesús Martínez, C 10 Roberto López. **Despegó** de DWN a las 08:00 hs para replegar personal y material a Puerto Argentino (en pleno combate terrestre), **aterrizando** en Puerto Argentino a las 08:40 hs. **Despegó** a las 16:00 hs. Recuperaron una patrulla del GOE, cinco hombres, que habían quedado detrás de las líneas enemigas. **Arribó** a MLV a las 17:00 hs. (En este vuelo cambia C1º Roberto López por CP Alberto López).

Bell-212, H-85, indicativo **TORDO, tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Saturnino Sánchez, C1º Ernesto Palacios, CP Eulogio Gómez, **Despegó** de DWN a las 08:00, **arribó** a MLV a las 08:40 hs.

CH-47, matrícula **H-93. Tripulación 1º vuelo**: lerTen Juan Grifol, 1erTen Manuel Fernández, SA Roberto Prats, SA Juan Cantón, C1º Luis Villarreal, CP Atilio Pistoni. **Despegó** de MLV a las 16:25, **arribó** a las 11:40 hs. **Tripulación 2º vuelo**: lerTen Juan Grifol, 1erTen Manuel Fernández, SA Roberto Prats, SAux Luis Capra, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera. **Despegó** de MLV a las 16:25, **arribó** a las 17:50 hs.

Las operaciones de combate de la FAS

La FAS veía su actuación afectada por el factor meteorológico. Apenas se tuvo indicio de mejoría climática se lanzaron los reabastecedores **KC-130**:

> **TC-69**, indicativo **SALTA 1. Tripulación**: Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, CAux. Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de CRV a las 10:05 a PCRA, **arribó** a las 17:05 hs.
>
> **TC-70**, indicativo **SALTA 2. Tripulación**: Vcom Roberto Noe, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, CP Carlos Golier, SP Roberto Caravaca, SM Juan Cufré, SAux Héctor Sosa, SAux Juan Marnoni. **Despegó** de SCZ a las 10:45 a PCRA, **arribó** a GAL a las 13:15 hs.
> **2º vuelo**, indicativo **JUJUY 1**. **Despegó** de GAL a las 14:10 a PCRA 50° 00' S / 65° 30' O. **Arribó** a las 16:50 hs.

Uno de estos **KC-130** estaba a disposición los Super Etendart de ARA que no salieron por dudas sobre la ubicación del blanco.

A partir de las 10:58 hs y con dudas acerca de la meteorología en MLV y más aún respecto a la ubicación de los OM, tanto navales como terrestres la FAS lanzó, en ROF:

> **OF 1256**, cuatro **M-5**, indicativo **POCKER, armados** con bombas. Sin OCAT **Tripulación**: Cap Carlos Maffeis, 1erTen Jorge Ratti, My Napoleón Martínez, Cap Roberto Jannet. **Despegó** de GRA a las 11:00 y **arribó** a las 13:00 hs. La navegación fue guiada por un **LR-35**, matrícula **T-23**, **tripulado** por el Cap Nicolás Benza, Cap Jacinto Despierre y Cl° Juan Mothe, **despegando** de GRA a las 10:50 hs hasta 100 MN del objetivo fijado, buques en la bahía Ruiz de Puente (al S de bahía San Carlos).
>
> Debido a la poca visibilidad cruzaron la isla Gran Malvina y el estrecho San Carlos en formación cerrada. En la isla Soledad la visibilidad era prácticamente nula, no podía casi verse entre aviones. Se ordenó regresar a 1 min 30 seg del objetivo fijado, en escape individual y en condiciones por instrumentos. No hubo contacto con radar pero pudieron escuchar las comunicaciones eufóricas de un piloto (Ten Cimbaro) que había derribado a un helicóptero. **Arribaron** a GRA a las 12:50 hs.
>
> **OF 1254 y 1258**, seis **A-4B**, indicativos **CUÑA y NENE**, armados con tres bombas BRP cada uno. **Tripulación CUÑA**: Cap Carlos Varela, Alf Marcelo Moroni, Ten Mario Roca. **Tripulación NENE**: Vcom Ernesto Dubourg, Alf Alfredo Vázquez, Ten Luis Cervera. AON en bahía Ruiz

Puente. **Despegaron** de GAL a las 11:30 hs y se dirigieron al REV **SALTA 2** y desde allí las dos Ellas continuaron juntas hacia el objetivo. Faltando 70 MN regresó el **NENE 3**, por fallas de trasvase, **arribó** a GAL a las 14:26. También regresó por TEC el **CUÑA 2**. Encontraron muy mala meteorología y llegaron a bahía Ruiz Puente donde no hallaron objetivo naval y **regresaron** a GAL, a las 14:30 hs.

OF 1253, tres **A-4C**, indicativo **TORO. Tripulación**: Cap Mario Caffaratti; 1erTen Ornar Castillo, Alf Gerardo Isaac. **Despegaron** de SJU a las 13:10. Sobre OM: 14:15 hs. **Arribaron** a las 16:10 hs excepto Caffaratti que regresó a las 15:20, por fallas técnicas.

OF 1259, tres **A-4C**, indicativo **CHISPA. Tripulación**: 1erTen José Vázquez, Ten Atilio Zattara, Ten Daniel Paredi. **Despegó** de SJU a las 13:00. Sobre OM: 14:20. **Arribó** a las 15:30 hs.

De la Ella **CHISPA**, regresó el guía, 1erTen V ázquez, debido a que se le desprendió la bomba al selectar panel de armamento. **Regresa** a SJU a las 14:20 hs

Ambas enlazaron con el OCAT **LOCO** en 125.4 y éste confirmó el OM, pero se equivocó en las coordenadas.

Relato del Alf Gerardo Isaac (TORO 3)

Durante la navegación de ida, y antes de hacer contacto con el retransmisor, el CHISPA 1 se debió volver porque se le cayeron las bombas.

Antes de llegar al punto 1, el retransmisor nos dice que no hay PAC y nos actualiza los puntos del OM, pero dándolos equivocadamente. Al no interpretar datos coherentes en el navegador OMEGA, se le vuelve a preguntar las coordenadas, ante lo cual el retransmisor reconoce haberse equivocado y nos da las coordenadas correctas.

Aunque los techos estaban sobre 400 metros, la visibilidad era de 3 MN, por momentos mejor y por momentos un poco peor.

Pasado el punto 1, pusimos proa al OM. Al llegar al punto previsto, no encontramos el objetivo y pusimos proa a casa, al rato de poner rumbo 270°, siempre rasante divisamos una silueta grande y humeando, nos avisamos de la presencia y enfilamos hacia él. Al estar próximos al mismo y para tirar, el jefe de la Ella avisa que es buque hospital y que nadie tirara, lo pasamos por la izquierda y seguimos rumbo a casa, avisándole la novedad al retransmisor, quien se da por enterado.

Cuando estábamos a unas 180 MN de casa, el retransmisor nos avisa que tenemos que ir a reabastecer para ir nuevamente al OM.

El TORO 1, CHISPA 1, y CHISPA 2 tenían mínimo oxígeno, continuando la misión sólo el TORO 2 y 3.

Fuimos a reabastecer y el TORO 2 sólo cargó 4000 Lb por falla de MAT, pero de igual modo continuamos la misión para reabastecer a la vuelta.

Cuando estábamos a unas 140 MN del OM, nos ordenan volver al reabastecedor para nuevas instrucciones, ponemos nuevamente rumbo al reabastecedor, y cuando estábamos en ello, nos ordenan nuevamente volver al OM. Teniendo sólo 4.500 lb de combustible lo que no me permitía llegar al OM y volver a REV; avisamos y nos ordenaron volver a casa.

Exploración y reconocimiento en C-130

Se cumple el segundo intento:

OF 2220, misión: E y R. **Despegó** de CRV a las 06:40. Puntos A, B, C, D, E. **Arribó** a las 07:20 hs.

Relato del My Hugo Maldonado

Tripulación del TC-64: Cap Eduardo Senn, Vcom Rubén Moro, My Hugo Maldonado, SP Carlos Bill, CP Delfino Fretes, SP Julio Daverio, SP Juan Luján. Despegamos de CRV a las 09:20 hs aproximadamente.

Misión: E y R al N del canal San Carlos, a efectos de localizar buques ingleses e informar a la FAS su posición; indicativo LOCO, y el circuito de espera a nivel de vuelo 10 /20 en 50° 00' S y 62° 30' O, desde donde a nivel de vuelo 0/5 nos dirigíamos a la zona de eventual presencia de buques. A unas 40 MN antes del punto, a máximo régimen de ascenso se lograba nivel de vuelo 50/ 100 e inmediatamente nivelado se encendía el radar para la detección durante el tiempo necesario para el barrido de una o dos vueltas de cursor. Detectando el eco/s se tomaba latitud y longitud del mismo y se transmitía a la FAS, para descender luego a máximo régimen en zig zag y regresar al punto de espera. Durante uno de los reconocimientos, a las 14:04 hora Z, en 50° 48' S /59° 25' O y a 26 MN al frente nuestro, se detecta un eco grande aprox. doble o triple comparado con el de una fragata, situación que se informa a la FAS y son enviados a la zona TOROS y CHISPAS, con misión de atacar el blanco. Durante nuestro vuelo de regreso al punto de espera las Ellas nos informan que no tiraron por tratarse de un

buque hospital con cruces rojas (Uganda). Situación que se informa a la FAS. Los TOROS reabastecieron en el KC. Arribaron a CRV a las 17:00 hs.

C-130, matrícula **TC-68**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerruti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortíz, SAux Carlos. Nazzari **Despegó** de PAL a las 03:55, **arribó** a las 15:30 hs.

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN l. Tripulación**: lerTen Ricardo Grunale, lerTen Eduardo Rodríguez, CP Juan Guzzanti, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** deTRE a las 09:00, **arribó** a CRV a las 12:45. **Despegó** a las 14:55, **arribó** a TRE a las 16:25 hs.

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Vcom José Ribeiro, My Rodolfo Drigati, SM. Amílcar. Reyes, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 12:30. **Despegó** a las 13:35 y **arribó** a EPO a las 16:25 hs.

F-27, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Cap Carmelo Salas, Vcom Juan Agnoletti, CP Rodolfo Solís, C1º Roberto Herger. **Despegó** de CRV a las 14:00, **arribó** a las 16:30 hs.

F-27, matrícula **TC-71**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Ricardo Quellet, Vcom Jorge Benavente, SP Orlando Páez Cortés, SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 08:50, **arribó** a las 11:50. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a las 18:50hs.

C-500, matrícula **LQ-TFM**, indicativo **CASERO VI. Tripulación**: Alf Crossa, Alf Rodríguez. **Despegó** de PAL a las 07:30, **arribó** a PAL a las 13:10 hs (por MDP).

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulación**: Insp Díaz. **Despegó** de PAL a las 10:00, **arribó** a las 20: 10 hs. (por MDP)

IA-58, matrícula **A-558**, indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:30, **arribó** a las 14:05 hs.

TS-60, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO l. Tripulación**: Alf Claudio Gervai. **Despegó** de SCZ a las 09:00, **arribó** a CRV a las 12:30 hs.

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:00, **arribó** a las 12:30 hs.

Comandante del **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**. Informa por mensaje día 28 de mayo, dos misiones voladas, 4 h 50 min.

1) GAL 08:45 hs. /11:00 hs. 2) GAL 15:30 hs. / 18:00 hs.

Reconocimiento meteorológico

OF 2228, un **LR-35**, indicativo **TATA. Tripulación**: 1erTen Edgardo Acosta, Alf Juan Redonda. **Despegó** de SJU a las 09:10 hs, **arribó** a las 10: 15 hs.

La evaluación de la FAS

Sin duda, este había sido un día de desaciertos para las salidas de combate, atribuible, primariamente a la situación meteorológica.

Aviones previstos	19
No decolaron	--
Regresaron por TEC	01
Llegaron al OM	05
No llegaron al OM	13

Sábado 29 de mayo

La meteorología

En el continente

Frente frío casi estacionario sobre TRE produjo cielo cubierto con precipitaciones; visibilidad entre ocho a diez kilómetros., vientos variables, intensidad cinco/ocho nudos.

Sur de Chubut y Tierra del Fuego: una cuña de alta presión produjo cielo despejado, visibilidad superior a veinte kilómetros y vientos del sector SO a diez / quince nudos.

Área de Malvinas

Frente frío que pasó entre las 06:00 / 07:00 hs produjo cielo cubierto con nubosidad media y alta y algunas neblinas que redujeron la visibilidad entre tres a cinco kilómetros. El pasaje del frente determinó el mejoramiento de las condiciones en cuanto a techos, visibilidad y nubosidad.

La situación en Darwin

El amanecer iluminaba las horas finales de la guarnición de Darwin y, por ende, de nuestra BAM Cóndor.

Veamos parte del informe de su jefe, el Vcom Pedrozo:

En la madrugada se tomó contacto con el enemigo y se acordó un alto el fuego y una entrevista entre el jefe de las tropas británicas, el jefe del RI 12 y el suscripto para las 08:30 hs en las cercanías de la pista. Durante la misma se acordaron las condiciones para la capitulación.

Antes ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, armamento, etc.

Los efectivos de la BAM Cóndor, incluyendo al personal de la AAe de Ejército, participaron de una formación en la cual el suscripto informó las razones de nuestra capitulación. Se dieron algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y se pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación, se cantó el Himno

Nacional Argentino y entregamos nuestras armas.

Asimismo el CATOM Brig Luis Castellano envió desde Puerto Argentino el siguiente mensaje:

En el día de la fecha, 29 de mayo de 1982, a las 12:00 hs, el jefe BAM Cóndor convino un cese al fuego con el jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona Goose Green - Darwin -. Igual actitud asumió el jefe de los efectivos del EA en dicho lugar.

Superados abrumadoramente en poder de fuego, y luego de cuarenta y ocho horas de continuos combates y ante el agotamiento físico del personal, los restos de la unidad de la FA, habían sido cercados en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles, hombres, mujeres y niños de Darwin y Goose Green.

Ante lo insostenible de la situación, el jefe BAM Cóndor, recibió; órdenes de convenir un cese del fuego para sus tropas, situación que se concretó a las 12:00 hs.

Cabe reconocer el admirable valor y arrojo con que se le hizo frente al agresor, y a la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias por parte de los efectivos argentinos, actitud ésta que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril desde el punto de vista militar, e inhumano por el sacrificio de vidas civiles inocentes que se producirían en la lucha por la localidad.

El enemigo colocó por medio aéreo una muy superior fuerza apoyada por blindados, helicópteros artillados y piezas de artillería de campaña.

La guarnición del EA, hermana de luchas y sacrificios desde el primer momento, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.

El jefe del Componente Aéreo Malvinas quiere destacar la fraternidad de armas entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio.

Solicito que el presente texto sea puesto en conocimiento de la Fuerza Aérea.

Firmado: Luis Guillermo Castellanos
Jefe Componente Aéreo MLV

El accionar enemigo

A pesar del mal tiempo el enemigo puso varias PAC en el aire y ejecutó misiones de ataque a objetivos terrestres:

09:20 hs: Bombardeo de *Harrier* GR 3 a BAM MLV a gran altura. Bombas con retardo diseminadas en inmediaciones de un barco viejo, carpas y planta de combustible que fueron estallando progresivamente hasta aproximadamente las 13 :00 hs.
Detonaron veintisiete bombas. Un *Sea Harrier* fue derribado por un Roland del Ejército Argentino; matrícula ZA-174, Lt Cdr Mike Broadwater. La versión inglesa dice que este día, ese avión con el mismo piloto, resbaló desde la cubierta del *Invincible* y cayó al mar, eyectándose su piloto quien fue rescatado. En el *argot* militar a eso se le llama *"blanquear un derribo"*.

11:08 hs: Bombardeo a la pista de base Calderón. Seis bombas con retardo sin afectar la pista.

13:35 hs: Ataque *GR* 3 a posiciones argentinas en monte Kent.

23:20hs: Ataque naval sobre BAM MLV. Falleció el lerTen Luis Castagnari y cuatro hombres resultaron heridos. Dice el Diario de Guerra del Escuadrón **Pucará**:

...un cohete aire - tierra, produce las siguientes bajas:

Fallecido 1erTen Castagnari (GOE)
Heridos del escuadrón* Pucará*, personal que realizaba turno en el aeropuerto:

- SAux Acevey (esquirlas en la ingle)
- C1º Casalongue (Onda expansiva en los testículos)
- C1º Martínez (Esquirlas en la pierna y brazo)
- C Guastalla (Intestinos perforados)
- C Caloian (Heridas en las piernas, brazo y cara).

El accionar de la FAS

Este día proporcionaba inquietudes diversas en la apreciación del comando. La incertidumbre respecto a la definición de la batalla terrestre en DWN y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo de fuego directo impedían (o no

aconsejaban) el lanzamiento de misiones de ataque con este fin.

Si bien se recibía la posición de los buques de la Task Force, no existía confirmación de unidades redituables dentro del alcance. La meteorología era muy pobre, especialmente en la mañana. Así la resolución del día fue actuar con operaciones de otro tipo:

Bombardeos livianos, nocturnos

OF 1260, dos **MK 62**, indicativo **CHARRUA, armados** con cuatro MK 17. **Tripulación N° 1**: Cap Juan Martínez Villada, 1erTen José Pagano. **Tripulación N° 2**: 1erTen Roberto Rivollier, 1erTen Jorge Annino. **Despegaron** de GAL a la 01:00 hs con destino OM

Al ingresar al estrecho San Carlos, y próximos al brazo del mismo nombre (02:08 hs) un grueso manto de niebla cubría el objetivo impidiendo visualizar el área; en consecuencia el lanzamiento se realizó por radar *Doppler*, a 700/800 pies de altura y a velocidad 400 nudos. El numeral observó ocho fogonazos correspondientes a las bombas lanzadas. La meteorología en el OM no coincidía con la pronosticada. Un vuelo difícil para la tripulación; nocturno y a baja altura no brindaba seguridad porque como el guía debía apagar las luces no podía ser visto por el numeral. No se observó fuego de AAe.

El numeral **arribó** a GAL a las 03:17 hs. El guía lo hizo a las 03:35 hs por problemas para bajar el tren de aterrizaje.

Caza Bombarderos

OF 1264, dos **M 5**, indicativo **PATRIA, armado** con dos BRP. **Despegaron** de SJU a las 10:00. Navegación táctica bajo nivel. **Misión:** objetivos terrestres en proximidades de DWN **Tripulación**: Cap Norberto Dimeglio, 1erTen César Román. A poco de decolar el Comando FAS ordenó su regreso debido a que no pudo coordinar con las fuerzas terrestres en MLV la posición de nuestras propias tropas. Arribaron a las 11:00 hs.

OF 1266, dos **M-5**, indicativo **ÑANDÚ, armado** con dos BRP. **Misión** buque en el brazo San Carlos (1º prioridad buque carguero, 2º buques de guerra). **Tripulación**: Cap Horacio Mir González, Ten Juan Bernhardt. **Despegaron** de GRA a las 11:30. Realizaron la navegación de ida con el **LR-35**, matrícula **LV-LUP**, indicativo **PIPO** como guía. (**OF 2238**). **Regresaron** a las 13:30 hs.

En el punto inicial 52° 18' S / 60° 30' O, descendieron a rasante y así durante 100 MN. En la zona del OM no avistaron buques, ni vieron ningún tipo de defensas, pero estimaron que en las estribaciones montañosas de la bahía San Carlos había misiles instalados en tierra. A la salida del OM (12:25 hs) un misil Rapier hizo impacto en el numeral y aquí cayó un nuevo combatiente, el Ten Juan Domingo Bernhardt.

Dice el Libro de la RN *(FAW):*

> ***La mayoría de las misiones lanzadas por el Cdo de la FAS durante los últimos días de mayo fueron cumplidas por Skyhawk y en especial los del Grupo 5, los cuales, últimamente habían logrado mayores éxitos que otros grupos de la FAA, contra los buques británicos. Sin embargo el Grupo 6 continuaba lanzando espasmódicos ataques de Dagger y el 29 de mayo fue ejecutada una de estas salidas, desde GRA sobre el brazo de San Carlos. El temor a los ataques de Super Etendart había hecho retroceder a los portaaviones británicos bien al E de Malvinas y en consecuencia era más difícil mantener la sombrilla aérea de PAC sobre la Gran Malvina. En dicha ocasión los Dagger alcanzaron el área del blanco (San Carlos) pero, por primera vez, uno de ellos fue derribado por un misil. Las circunstancias que rodean la pérdida del Ten Juan Bernhardt no son muy claras, pero parece que su Dagger C-436, fue derribado esa tarde cuando sobrevolaba el brazo de San Carlos. Fue su mala suerte, de haber sido impactado por un Rapier lanzado desde una batería costera cercana. Su avión cayó al mar posiblemente en el estrecho de San Carlos y Bernhardt murió. Algunos creen que se eyectó. Su cuerpo no fue recuperado.***

OF 1267, dos **A-4B**, indicativo **ORO**, **armado** con tres BRP. **Tripulación**: Cap Jorge Bergamaschi (C-212), Alf Jorge Barrionuevo (C-237). **Despegaron** de GAL a las 12:00. Alcanzaron isla Pelada llegaron a la zona del OM, así sobrevolaron bahía Ruiz Puente, brazo San Carlos, puerto Hospital y puerto San Carlos sin observar buque alguno. Durante el regreso y alcanzando el N de isla Gran Malvina, el N° 2 observó un buque en posición 51 ° 00' S / 59° 00' O. No lo atacaron por falta de combustible. **Arribaron** a las 15:00 hs

En la zona del OM y 150 MN anteriores la meteorología presentaba chaparrones y lluvias aisladas.

OF 1269, tres **M-5**, indicativo **PUMA, armados** con dos BRP. Objetivo: concentración de helicópteros y tropa en 51 ° 00' S / 58° 00' O. **Tripulación**: Cap Jorge Dellepiane, lerTen Mario Callejos, Cap Luis Demierre. **Despegaron** de SJU a las 13:20 hs.

Llegaron rasante a las proximidades de la costa N de la Gran Malvina, y sobrevolaron al N de la isla Borbón, entre bahía Elefante y boca del estrecho de San Carlos, avistaron una PAC que se dirigía a interceptarlos. El jefe de la Ella ordenó eyectar cargas, viraje por la izquierda y post-combustión. En pleno viraje y siempre rasante el guía observó dos impactos en el agua apreciando que eran misiles.

Continuaron el escape a velocidad 1.2 de *Mach* (velocidad del sonido) hasta isla Salvajes. No observaron buques; meteorología: precipitaciones aisladas. **Arribaron** a SJU a las 16:00 hs.

OF 1270, dos **M-5**, indicativo **LEÓN, armados** con dos BRP. **Despegaron** de SJU a las 12:46. **Tripulación**: lerTen César Román, Ten Gustavo Aguirre. Esta sección que venía a un minuto de la anterior (**PUMA**) y en su misma frecuencia, se enteró de la intercepción que sufría dicha Ella, habiendo sobrepasado islas Salvajes, y su jefe decidió ordenar el regreso previa eyección de bombas, viraje a la izquierda rasante, post combustión y rumbo a SJU, donde **arribaron** a las 14:26 hs.

Relato del Ten Aguirre Faget

El 1erTen Román, al escuchar los gritos por VHF de la Ella PUMA a causa de avistar los Harrier, preguntó al jefe de Ella qué pasaba. El numeral 3, el Cap Demierre contestó* - Vuélvanse! -, *por ello decidimos el retorno.

Al retornar casi tenemos un accidente, el 1erTen Román cuando estábamos ya en las islas Salvajes rasante y de regreso, para probar las bombas en vez de eyectarlas las lanzó para que detonaran. Me preguntó si estaba bien distanciado (me olvidé que teníamos la KAPPA III E, que antes de los 3¨ explotaba) y le dije que sí, que la tirara. En el momento que se abrió el paracaídas de la BRP me acordé, así que me pegué más al agua y vi la explosión a unos 500 metros en mi lateral con la gran suerte de no haber sido alcanzado por ninguna esquirla. Como nunca, mirando al frente y lo más bajo que podía volar, evité un infortunado accidente por error de apreciación.

Relato del Cap Demierre

EL único que vio la PAC fue el Cap Dellepiane, la sección LEON que escuchó la intercepción de los PUMA pidió instrucciones al jefe de la misma para saber qué hacían y al no obtener respuesta, se ordenó regresar.

Vuelo del KC-130

OF 1410, matrícula **TC-69**, indicativo **CALQUIN. Tripulación**: Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destéfanis, My Francisco Mensi, CP Juan Peron, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de CRV a las 09:05, **arribó** a GAL a las 13:30. **Despegó** a las 14:15, **arribó** a las 17:15 hs.

Refuerzos de Pucará a BAM MLV

OF 1265, tres **IA-58**, indicativo **MAYO, armados** con tres NAPALM, cañones y ametralladoras. **Tripulación**: 1erTen Marcelo Ayerdi, Alf Rodolfo Hub, Alf Eduardo La Torre. **Despegaron** de SCZ a las 12:30 hs. Navegación dirigida por avión Mitsubishi hasta 15 MN de la isla Gran Malvina pasaron sobre isla Elefante y **arribaron** a BAM MLV a las 15:05 hs.

Nuevo intento de rescate de tripulaciones en base Calderón

OF 2532, **DHC-6**, matrícula **T-82**, indicativo **ROMEO 1**, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. **Tripulación**: comandante. 1erTen Marcelo Uriona, 20 piloto: Ten Omar Poza, mecánico: CP Pedro Bazán. **Despegó** a las 14:05 hs de CRV intentando cumplir la misión frustrada el día 28.

Un **F -27**, indicativo **ROMEO 2**, como avión retransmisor en vuelo, orbitaba a 100 millas náuticas del objetivo con nivel 100. **Tripulación**: My Norberto Barozza, Cap. Carmelo Salas, CP Rodolfo Salis, C1º Roberto Herguer, SP José Cabrera.

El vuelo fue rasante hasta el objetivo, se hizo contacto con la base con dificultad debido a la poca altura de vuelo y se aterrizó en la pista. Debido a la alerta roja, se detuvieron motores y debieron esperar en las instalaciones (desde las 16:30 hasta las 18:00 hs. aproximadamente). Se aligeró de combustible a la aeronave para poder trasladar personal de ARA, a requerimiento del My Puga.

Siendo las 18:00 hs aproximadamente, **despegaron** en condiciones nocturnas, manteniendo vuelo rasante hasta puerto Deseado, en donde **aterrizaron** para reabastecerse de combustible alrededor de las 20:30. **Despegaron** nuevamente a las 21:00 hs, **aterrizando** en CRV a las 22:15. Personal rescatado: My Puga, eyectado de M-5; My Díaz, eyectado de M-5, herido; tres oficiales ARA y un soldado ARA herido.

NOTA:La base Calderón requirió el traslado de doce pilotos de ARA, pero sólo se trasladó a tres y un soldado herido, por haberse excedido el peso máximo de despegue del avión, además de ser un despegue nocturno y con una pista que no ofrecía seguridad para la operación. También se trasladaron los restos del Ten Volponi, quien había caído en combate (M-5).

El avión **F -27** retransmisor, por causas que a veces suceden, no pudo realizar su tarea al no escuchar al **Twin Otter**. En esas circunstancias otro **F-27** que se hallaba patrullando el mar hizo de retransmisor manteniendo informado al comando sobre el progreso de la operación. Piloto: Vcom Ricardo Quellet.

Alarma y despliegue en una BAM Continental

Relato del Ten Oscar Cuello

El día 29 de mayo en horas del crepúsculo, cuando ya la totalidad de las tripulaciones habían sido trasladados al alojamiento de la ciudad y el personal de mecánicos al alojamiento del gimnasio municipal, suena la alarma en la BAM SJU y se produce el traslado de todo el personal en cualquier medio a disposición que ponen los habitantes de SJU.

A nuestro arribo nos informan que se habían avistado buques en las proximidades por la cual se ordena la evacuación de los aviones.

En medio de un oscurecimiento total se distribuyen las tripulaciones tanto de M-5 como las de A-4C de aquellas aeronaves que no estaban en refugios.

Las condiciones meteorológicas eran marginales: 8/8 nubosidad baja, las frecuencias del día habían sido cambiantes y estaban ya preparadas las que se utilizarían el día 30 de mayo, razón por la cual fui designado como director de vuelo y reunir toda la información. Ubicado en la torre de vuelo juntamente con el My Lupiañez (jefe del escuadrón A-4C) asistimos al despegue, fue algo digno de destacar la rapidez con que estuvieron listos los aviones, mientras en una cabecera estaban en marcha 2/3 M-5, en la otra estaban tresA-4C cuyos tripulantes eran el Cap García, el Ten Farías y el Ten Casco, por una falla pequeña dos de los tres A-4C regresaron a la zona de refugio, lo que motivó a la Ella de M-5 al despegue cuando ya se estaba en nocturno y con techos más bajos. Estos salieron con rumbo general 070 para luego virar por izquierda y dirigirse a Tandil, posterior a esto ocuparon los tres A-4C y despegaron desde cabecera 25 en forma individual colocando viraje por izquierda por razones orográficas pasando casi inmediatamente a condiciones de vuelo por Instrumentos (IMC). Una vez en el aire les transmití las coordenadas de los principales puntos para que los introdujeran en el navegador OMEGA que equipa a todos los

aviones.

El resto del personal permaneció en alerta en la BAM hasta aproximadamente las 23:00 hs en que fuimos trasladados a nuestros alojamientos por haber cesado la alerta.

Puente Aéreo

C-130, matrícula **TC-65**, indicativo **MARTE. Tripulación**: My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero, SAux Carlos Salzano, My Marco Brugo (Dirección Gral de Sanidad) y Chaman. **Despegó** de CRV a las 19:30, **arribó** a las 23:55 hs. (por MLV)

C-130, matrícula **TC-66. Tripulación**: Vcom José Demarco, My Juan Maclay, Cap Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SM Miguel Castillo, SAux Carlos Cortéz, Cap Enrique Testa, C1º Omar Tuñón. **Despegó** de CRV a las 15:30, **arribó** a las 20:30 hs. (por MLV).

Ambos aviones no pudieron aterrizar por situación táctica.

Exploración y reconocimiento

C-130, matrícula **TC-68**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, SAux Carlos Nazzari, Cl° Carlos Ortiz. **Despegó** de PAL a las 07:30, **arribó** a las 18:35 hs.

OF 2240, un C-**130**, matrícula **TC-64**, indicativo **LOCO. Tripulación**: Cap Eduardo Senn, Vcom Rubén Moro, My Hugo Maldonado, SP Carlos Bill, CP Delfino Fretes, SP Julio Daverio, SP Juan Luján. **Misión**: exploración y reconocimiento con radar. **Despegó** de CRV a las 07:25, **arribó** a las 12:25 hs.

Relato del My Maldonado

Despegamos de CRV a las 10:20 hs Z (hora del meridiano de Greenwich). Arribamos a las 15:20 Z. Misión: E y R al N del canal San Carlos. Se trató de una misión para reubicar al Uganda. .

Luego de habérsele hecho estima de su nueva posición, fue localizado en un procedimiento idéntico al del 28 de mayo y a unas 35 MN distancia radar. El contacto se efectuó durante el primer pasaje del cursor, visualizando claramente el eco del Uganda y de tres fragatas alrededor.

El radar fue apagado inmediatamente y se descendió violentamente en razón de haberse encendido la luz verde del IFF en forma permanente, lo que significaba que estábamos iluminados por los radares de alguna fragata.

El escape se realizó pegado al agua y a máxima velocidad, en zig zag y hacia el O; teniendo en cuenta la posición de la PAC de la que nos informaba Puerto Argentino con los datos del radial, distancia, rumbo y número de aviones. El regreso fue hacia el punto de espera y posteriormente a CRV, desconociendo si se llevó a cabo ataque alguno.

Se puede comprobar en este relato cómo ya la inteligencia británica había detectado nuestros exploradores (**C-130**) y preparaban seguramente su caza que fructificó posteriormente (1º de junio de 1982) en la siguiente salida de este tipo.

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN 1. Tripulación**: lerTen Ricardo Grunale, 1erTen Eduardo Rodríguez, Juan Guzzanti, SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE a las 09:00, **arribó** a CRV a las 12:20. **Despegó** a las 14:50, y **arribó** a TRE a las 16:00 hs.

F-27, matrícula **TC-71**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Ricardo Quellet, Vcom Jorge Benavente, SP Orlando Páez Cortés, SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 08:50, **arribó** a las 12:50. **Despegó** a las 14:50, **arribó** a las 17:50 hs.

F-27, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, CP. Rodolfo Solís, C1º Roberto Herger. **Despegó** de CRV a las 09:00, **arribó** a las 11:50 hs. **2º vuelo: Tripulación**: My Norberto Barozza, Cap Carmelo Salas, CP. Rodolfo Solís C1º Roberto Herger, J. Cabrera. **Despegó** de CRV a las 12:50, **arribó** a ADO a las 13:50. **Despegó** de ADO a las 14:40, **arribó** 20:10 hs. **Despegó** 21:00 y **regresó** a CRV a las 22:00 hs.

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Vcom José Ribeiro, My Roberto Drigati, SM Amílcar Reyes, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 11:30. **Despegó** a las 12:30, **arribó** a EPO a las 16:30 hs.

LR-25, matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V Tripulación**: Alf Pignato.

Despegó de PAL a las 07:32, **arribó** a las 13:11 hs. (por MLV)

C-500, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV. Tripulación**: Alf Mercante. **Despegó** de PAL a las 13:00, **arribó** a las 21:40 hs. (Por MLV)

DHC-6, matrícula **T-86**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 14:03, **arribó** a las 17:20 hs.

A-58, matrícula **A-558**, indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:30, **arribó** a las 14:00 hs.

TS-60, indicativo **LANGOSTA**. **Despegó** de GAL a las 08:40, **arribó** a las 11:00. **Despegó** a las 15:15, **arribó** a las 17:45 hs.

Los helicópteros en Malvinas

Bell-212, matrícula **H-85**, indicativo **TORDO, armado** con cuatro AMT 7,62. **Tripulación**: Ten Luis Longar, Ten Gustavo Brea, CP Eulogio Gómez y C1º Ernesto Palacios. **Despegó** de Puerto Argentino a las 08:20, **arribó** a las 10:30 hs.

Se recuperó una patrulla del GOE que fue aislada por el avance inglés. Esta patrulla estaba a cargo del Ten Sidders y cinco hombres que fueron recuperados sin novedad.

Luego la misión decía que se debía recuperar a dos hombres de la ROA próximos a San Carlos. El intento fue fallido ya que el **H-85** se cruzó con un Westland Comando que había dejado una patrulla inglesa. Uno de ellos lanzó un misil Blow Pipe que afortunadamente no impactó en el helicóptero y se autodestruyó en dirección al sol.

La Artillería Antiaérea

A las 08:30 hs, con la participación de un vehículo Unimog, el más útil para la tarea que facilitara el VYCA, se reinstaló el material comenzando con la central de fuego 002.

A las 12:00 se inició la tarea del cambio de posición del radar, una alarma roja sorprendió al equipo al mando del teniente Reyes, con un cabo y cuatro soldados, teniendo que buscar un refugio precario. El ataque fue con cohetes, los cuales destruyeron un **Pucará** que se hallaba en mantenimiento en el hangar; el

grupo regresó a la jefatura de batería tras el ataque, sin poder moverse el radar por estar encajado en el barro y por necesitar ayuda de otros vehículos de tracción.

A las 14:00 se conoció la noticia de la rendición de DWN, siendo prisioneros de guerra el teniente Valazza, los suboficiales Forni y Domina de la BAM MDP, el alférez Favre, los suboficiales subalternos Galante, Gianini, Chicone y Degiusti, más los soldados Heredia y Corradi de la Brigada Aérea de CRV todos artilleros antiaéreos.

Un mensaje del CATOM (Cte Agrupación Malvinas)

Este día, a las 15:00 hs. Local el CATOM (Brig Castellano) aprecia la situación en el siguiente mensaje:

Promotor: Cte Agrupación Malvinas Destinatario: Cte FAS
Informativo: Cte en jefe FAA - Cte CAE

Informo evolución situación táctica Teatro Malvinas:

SITUACIÓN TERRESTRE:

El enemigo demostró en operación sobre DWN gran movilidad mediante helicópteros, contundente potencia de fuego terrestre y antiaéreo mediante misiles portátiles como así también excelente adiestramiento y equipamiento para el combate nocturno, actuando en precisa coordinación con el fuego naval de apoyo, empleo de la reserva y relevo de los efectivos empeñados en la línea principal.

La fuerza propia opuso una aguerrida resistencia pero puso de manifiesto problemas de conducción y control de sus propios efectivos. Carente de adecuadas comunicaciones y suficiente adiestramiento, cayeron en la confusión y no pudieron sacar ventajas del apoyo de fuego de* Pucará *que obligó al enemigo a ceder posiciones temporariamente. El superior adiestramiento y equipamiento de las tropas del enemigo, la gran capacidad helimóvil nocturna y la artillería naval de apoyo, resultaron factores desequilibrantes durante la batalla y representan las más importantes diferencias con las posibilidades de los efectivos propios.

La conducción del componente terrestre, con un equivocado concepto de empleo de los medios aéreos, sobrevalora la capacidad de éstos y confía exclusivamente en los mismos para lograr el aniquilamiento del enemigo, y no logra comprender la reducida rentabilidad del apoyo de fuego directo

que lo torna inaceptable por las pérdidas sufridas en oportunidad de su ejecución.

SITUACIÓN AÉREA:

El enemigo cuenta con el absoluto dominio del aire y habría incrementado en forma importante la cantidad de aviones. Asimismo existen fuertes indicios de que en San Carlos se estarían armando aviones Harrier que luego van a incrementar la dotación del portaaviones. Además de la defensa aérea, realizan permanente hostigamiento y ataques a nuestras posiciones, habiendo logrado la destrucción de importante número de aviones* Pucará *y helicópteros, con lo que han anulado nuestra capacidad para operaciones helitransportadas de significación.

La rentabilidad del apoyo directo es cada día menor, ya que a la fragilidad e ineptitud del avión* Pucará *para este teatro se suma la gran densidad de armas antiaéreas, especialmente misiles portátiles con que cuenta el enemigo, consideración igualmente válida para esas operaciones con aviones desde el continente.

El tremendo esfuerzo realizado por FA en la destrucción de unidades navales, no ha logrado afectar el dominio del espacio aéreo que posee el enemigo y que le permite el desarrollo de operaciones aéreas y helitransportadas con absoluta libertad de acción.

SITUACIÓN NAVAL:

El enemigo tiene cedido el control absoluto del mar, lo que le permite durante las noches reforzar y abastecer la cabecera de playa, hacer fuego naval de ablandamiento sobre nuestras posiciones o en apoyo de la maniobra terrestre de sus propios efectivos, materializar el efectivo bloqueo naval a este puerto, destruir sin oposición los buques mercantes que quedaron asignados y disponer de eficiente sistema de vigilancia y control aerotáctico que pone en grave inferioridad de condiciones a nuestra aviación.

Esta situación, que no se ha logrado modificar pese a la destrucción de un elevado número de unidades de superficie mediante ataques aéreos, coloca al enemigo en inmejorables condiciones para extender la ocupación de las islas.

CONCLUSIONES

De lo expuesto se aprecia que:

1) En la oportunidad en que el enemigo resuelva volver a operar sobre nuestras posiciones, encontrará una defensa carente de movilidad y en términos relativos de menor potencia de fuego e instrucción, que se estima será previamente ablandada por intenso fuego naval y apoyo aéreo.

2) El enemigo mantiene una neta superioridad aérea que no ha logrado ser quebrada a pesar del esfuerzo realizado por FA

La capacidad de control de los medios y la alta densidad de armas antiaéreas tornan inaceptables las pérdidas sufridas en los intentos efectuados por proporcionar apoyo de fuego cercano.

3) El enemigo mantiene absoluto dominio del mar con todas las consecuencias operativas y logísticas que ello implica, no previéndose una modificación a tal situación por la ausencia de medios navales propios.

Con respecto a los juicios emitidos respecto a superioridad aérea en el TOM, ella obedece a la honesta conclusión a la que se llega desde la observación en el campo táctico operacional en que se encontraban los defensores de Malvinas.

Una reflexión posterior a los acontecimientos desde el ámbito estratégico, coincidiría seguramente en afirmar que ninguno de los bandos logró, en Malvinas, la superioridad aérea en forma neta.

Dice John F. Lehman (secretario de Marina de los EEUU), el 3 de febrero de 1983:

A pesar de los heroicos esfuerzos de los pilotos de los Sea Harrier, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea (control del cielo) sobre las Malvinas. Incluso aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar en Stanley hasta la misma noche anterior a la rendición. Afortunadamente para los británicos la guerra se circunscribió a las horas diurnas.

Domingo 30 de mayo

La meteorología

Este día, una masa de aire frío cubrió la parte S del país e islas Malvinas y generó tiempo bueno, cielo poco nuboso, visibilidad superior a veinte kilómetros y vientos suaves. Se presentaba pues, apta para las operaciones aéreas.

El enemigo

El triunfo táctico en la batalla terrestre en DWN, daba sin dudas un gran aliciente moral a todas las fuerzas británicas en el TOAS; esta misma causa producía una reacción opuesta en las nuestras. Esta situación era explotada por la conducción enemiga al tiempo que aumentaba su agresión especialmente nocturna en particular a la BAM MLV: Así este día, accionó de la siguiente forma:

Entre las 00:56 / 05:00 hs: dos o tres buques cañonearon la zona de Puerto Argentino. En la BAM MLV fueron heridos ocho suboficiales de FAA. En total, este día la BAM recibió 200 disparos aproximadamente y explotaron veintisiete bombas aéreas.

Entre las 03:45 / 04:30 hs: una fragata, desde el estrecho de San Carlos cañoneó las posiciones (EA) en bahía Fox.

A las 09:30 / 10:30 / 12:25 y 14:30 hs: ataques aéreos sobre BAM MLV: molestos pero sin daños.

10:45 hs: dos GR 3 atacaron helicópteros en tierra en monte Kent y sobre península de Fresynet sorprendiendo a un Puma de GN que derribaron muriendo seis tripulantes y un herido.

13:00 hs: un *Harrier* piloteado por (RAF) Jerry Pook en fue averiado por la 1° Ba 35 mm del GADA 601 en Mt Wall con pérdida de combustible. El *GR* 3 voló hasta 30 MN del *Hermes,* donde agotó combustible. El piloto se eyectó y fue rescatado por un helicóptero (Libro AWSA, pág 167/8)

14:00 hs aprox: a esta altura del día se notó una sorpresiva inmovilidad en el accionar del enemigo. Veremos más adelante a qué se debió; y mientras tanto, regresemos a las actividades de la FAS.

La FAS

Cada día había menos blancos (aunque también menos aviones). Los objetivos terrestres en la isla eran cada vez más dificiles de ubicar. En la zona ocupada por el enemigo, especialmente San Carlos, aparte de la eficiente AAe (Rapier - Blow Pipe, etc.) que habían montado, ahora tenían más de mil prisioneros argentinos que podían ser alcanzados por nuestros bombardeos de área (imprecisos) que habían ensayado días antes con **MK-62** y cazabombarderos.

El Centro de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea

Por iniciativa de un laboratorio científico la Fuerza Aérea montó a partir del 2 de abril, un centro de información computarizado que intentaría llevar la situación de los móviles que ingresaran al TOAS. Se lo llamó COE (Centro de Operaciones Electrónicas) aunque algunos le llamaron CEO (Centro Electrónico de Operaciones).

El COE estaba enlazado - satelitalmente y HF - con otras treinta y seis estaciones diseminadas en todo el planeta, siguiendo las trayectorias terrestres de los satélites que en esa época observaban Malvinas y sus aguas adyacentes.

La trayectoria satelital pasaba por Malvinas y dirigiéndose hacia el NE, recorría África meridional, Medio Oriente, Rusia y Japón. Cruzando el Pacífico hacia el SE, y entrando por Tierra del Fuego, volvía rumbo a Malvinas. Estos satélites, lanzados por URSS, fotografiaban el área y en su pasaje por África, transmitían los resultados de su observación.

Así, en la Capital Federal *veían* lo que pasaba en el Atlántico Sur. Eso se transmitía al CAE y desde allí a la FAS. Cuando esta información llegaba a CRV, sufría el proceso de compatibilización con la información propia

El HMS *Invincible* estaba siendo visto desde el 27 de mayo, girando en una especie de circuito hipódromo en una zona con centro aproximado en 52° 00' S / 55° O. (a 100 MN al E de Puerto Argentino)

Ataque al HMS *Invincible*

La decisión

Para el 28 de mayo el CANA había tomado la decisión de atacar al HMS *Invincible.* Para ello su sistema SUE / EXOCET necesitaría de un reabastecimiento

en vuelo de **KC-130**. La FAS solicitó, dadas las circunstancias terminales que se vivían, intervenir también en esta operación con una Ella para aumentar el poder de fuego contra dicho objetivo.

Pese a la reticencia de Marina que argüía la *indiscreción* de los aviones de la Fuerza Aérea en estas operaciones se consiguió participar.

Se decidió que los aviones fueran **A-4C** por su capacidad REV y autonomía de oxígeno y se dio la orden a dicho escuadrón, asentado en SJU. Su jefe viajó de inmediato a CRV y se impuso de la planificación. Se emitió la siguiente orden fragmentaria:

> **OF 1268**, cuatro **A-4C**, indicativo **ZONDA**, con dos REV **armado** con tres bombas BRP c/u. **Despegue** de GRA - Ataque al portaaviones en (51º 38' S / 53º 38' O.) - **regreso** a GRA

Dada la extrema complejidad y peligrosidad de esta operación, el jefe del escuadrón solicitó voluntarios entre sus subalternos y así se presentaron dos jefes de Ellas, el 1erTen José Vázquez y el 1erTen Ernesto Ureta. A estos se les autorizó a designar a sus respectivos numerales (recayendo en el 1erTen Omar Castillo, Ten Daniel Paredi y Alf Gerardo Isaac) uno de ellos actuaría como reserva.

En la mañana el 29 de mayo, despegaron a GRA llegando al mediodía. Problemas con los **KC-130** hicieron que la salida se demorara hasta el día siguiente. Los **HALCONES** aprovecharon la demora para cambiar dos **Skyhawk** que tenían algunas fallas y estuvieron listos para el día de la *operación aérea más importante hasta ahora planificada.*

La Operación Invincible

Fue protagonizada por:

Dos SUE de CANA (C/C A. Francisco / T/N L. Collavino)
Dos **KC-130** de FAA (a y b)
Cinco aviones **A-4C** de FAA (ya nombrados)

C-130, matrícula **TC-69**, indicativo **CACHO. Tripulación**: Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Destefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Peron, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux Vicente Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de GAL a las 11:25, **arribó** a CRV a las 17:25 hs.

C-130, matrícula **TC-70**, indicativo **GALLO. Tripulación**: My Roberto Briend, Vcom Roberto Noé, My Miguel Sánchez, Cap Osvaldo Bilmezis,

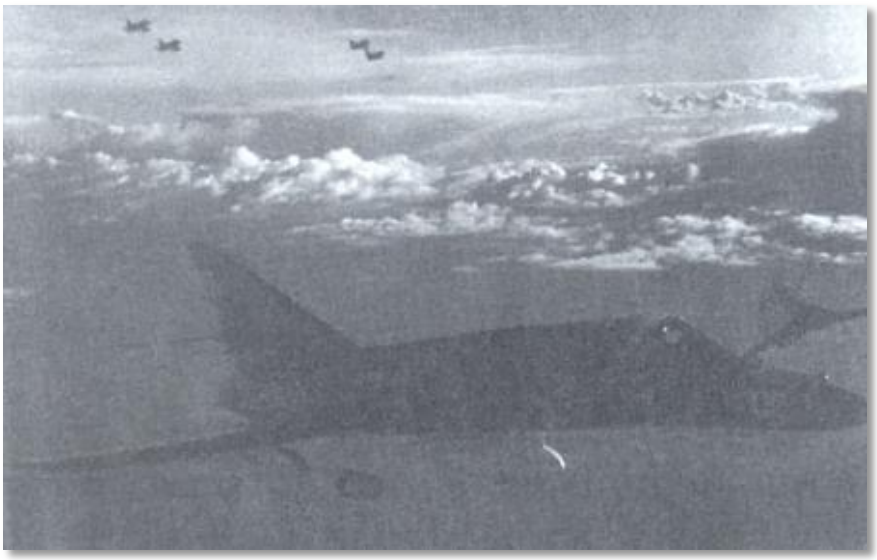
SM Juan Cufré, SP Carlos Golier., SAux Héctor Sosa, SA Juan Marnoni, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de GAL a las 11:25, **arribó** a las 17:15 hs.

La Operación consistía en una ruta que partiendo de GRA (SUE / **A-4C**) y GAL (**KC-130**) se dirigirían a 55° 50' S / 58° O. y allí se encontrarían con los **KC-130**. En este punto comenzaría el reabastecimiento. Cada sistema reabastecería dos veces para salir con la máxima carga de combustible posible. A partir de allí, con rumbo 330 / 350 descenderían a rasante (100 pies) - los SUE al frente y dos **A-4C** a cada lado - para aproximarse al objetivo naval a 420 nudos de velocidad, distante ahora a unas 100 millas de allí. En este tramo los SUE deberían localizar en su radar de a bordo - el objetivo y lanzar, veinticinco kilómetros antes, el último Exocet y regresar, sin REV a GRA.

Los **A-4C** acelerando al máximo se *montarían* en la trayectoria del misil inteligente y llegarían al buque cincuenta segundos después de su impacto, para lanzar cada uno, sus tres bombas BRP de 250 Kg y reforzar así el efecto destructivo del misil que no había sido concebido para hundir sino sólo para averiar a un buque de más de 18.000 toneladas como era ése.

La ejecución

A las 11:25 hs **despegaron** desde **KC-130** GAL los y se dirigieron a su punto de reabastecimiento (PCRA) en 55° 30' S / 58° O. A las 12:30 hs **despegaron** de GRA dos SUE (ALA) y cuatro **Skyhawk (ZONDA).**



Una vista de las Ellas. Zeus y Ala

La operación estaba penalizada por una serie de condiciones que deberían cumplirse inexorablemente. Todas ellas se cumplieron a la perfección. Una vez disparado el Exocet, los cuatro **A-4C** (Ureta e Isaac a la derecha y Castillo y Vázquez a la izquierda, se lanzaron convergiendo casi en línea, sobre la estela del misil.

En la inmensidad del Atlántico Sur reeditaban a nuestros gauchos pampeanos y sus *nazarenas*, mostrando nuevamente al mundo que seguíamos siendo aquellos argentinos de honor, de coraje y de destreza.

Sobre esta acción dijo el español Carrascal (Diario ABC de Madrid):

No sé si el sacrificio de estos pilotos devolverá las Malvinas a su país. Pero sé otra cosa, tal vez más importante... que cuando, en adelante, se imaginen al argentino ya no pensarán 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.

Otra vista de las Ellas. Zeus y Ala tomadas desde el reabastecedor antes del ataque al Invincible.

Lo primero que vieron fue una columna de humo en el horizonte. El impacto del Exocet señalaba bien el blanco, pero había puesto en funcionamiento todo el sistema defensivo del portaaviones y su escolta cercana, que ya comenzaban a *adquirir* en sus miras electrónicas a nuestros aviones.

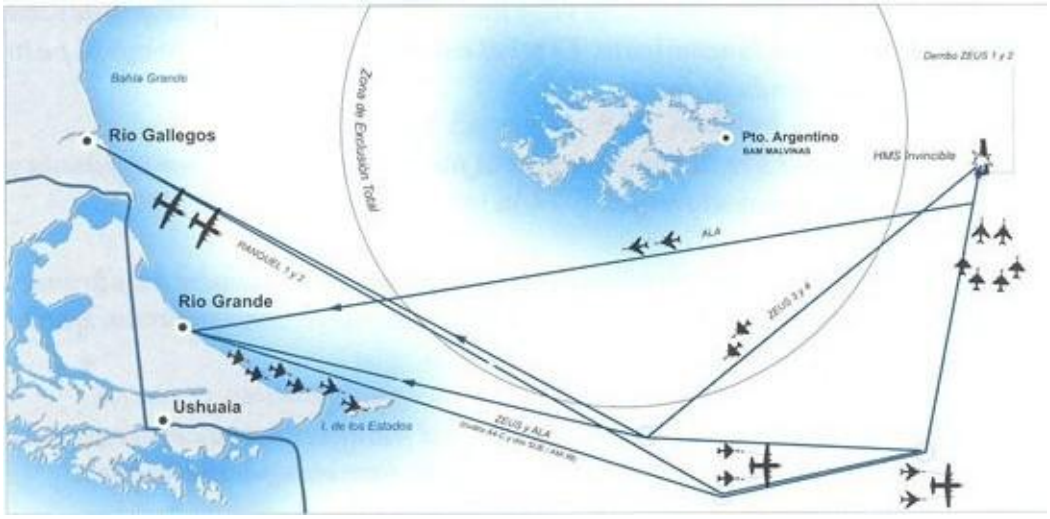
Cuando ya tenían nítidamente al *Invincible* en sus miras, un misil (posiblemente un Sea Dart) impactó en el avión del jefe de Ella lerTen Vázquez, el cual se partió en dos y se estrelló en el mar. Cinco segundos antes del lanzamiento la artillería del buque impactó en el numeral 2, 1erTen Castillo, cuyo avión explotó. Parece que su motor cayó sobre la cubierta y resbaló hasta el hueco del ascensor de aviones por donde entró e incendió su interior.

Los dos aviones restantes estaban también alcanzando el objetivo, el cual ya se cubría de humo. Ambos lanzaron sus bombas sobre la cubierta y Ureta que pasó primero, cree haber impactado en la superestructura del buque. Ambos escaparon indemnes y se alejaron con distintos rumbos, haciendo maniobras evasivas. Al serenarse, echaron un último vistazo al buque y lo vieron cubierto de humo espeso y negro.

Se perdieron de vista entre ellos pero siguieron rasante en rumbo 230 / 240, hacia el punto en que deberían reunirse con los reabastecedores. Primero se avistaron entre ellos y luego, en el punto exacto, estaban los dos **KC-130**.

Ureta e Isaac, reabastecieron y se dirigieron a la BAM GRA. La operación había durado s casi cuatro horas. Finalizaba así la operación aérea más imaginativa y audaz que se haya realizado en este conflicto.

Ataque al Invincible
30 de mayo



Diario de Guerra

Se lee en el diario de guerra del CTOAS:

... 15:40: Se aprecia movimiento inusual de helicópteros ingleses sobre Malvinas que se dirigen al E, sobre el mar posiblemente provocado por traslado de personal en operaciones de salvamento y rescate de unidad averiada.

Relato del alférez Isaac

Finalizado el REV fue el momento en el que el ZONDA 1 y 2 le formaron al ala 1 (a la izquierda) y el ZONDA 3 y 4 le formaron al ala 2 (a la derecha), siguiendo la navegación.

El rumbo aproximado final de ataque entre el punto inicial y el OM fue 330º y la formación fue siempre la misma.

Comenzó el descenso aprox. 140 MN antes del OM y el resto de la navegación fue rasante.

50 MN antes del OM los dos Super Etendart levantaron de acuerdo a lo previsto y volvieron a bajar. Los cuatroA-4C seguimos rasante.

A las 40 MN antes volvieron a levantar y bajan - 30 MN antes repitieron el procedimiento -

20 MN antes levantaron otra vez y mirando el de la izquierda que llevaba el Exocet veo el lanzamiento. El misil subió un poco, bajó y luego se puso rasante siguiendo al frente.

Los dos Super Etendart rompieron la formación en viraje por izquierda y los A-4C seguimos al frente.

Aproximadamente un minuto después divisamos una silueta muy grande, y con la superestructura muy alta y desplazada hacia un costado (me quedó grabada la silueta típica del portaaviones)

Los cuatro aviones nos dirigimos hacia el frente en forma convergente. A medida que nos acercamos comenzó a salir humo negro del buque.

Aproximadamente a 7 / 10 MN (50 segundos antes del OM), vi a mi izquierda que un A-4C explotaba y se producía una bola naranja (después se constató que sería el N° 1)

Comencé a mover mi avión durante la aproximación para evitar ser blanco de proyectiles enemigos.

Cuando estaba a unos diez segundos del OM explotó a mi izquierda, pero mucho más cerca, otroA-4C (que luego se constató que era el N° 2)

Ya a esta distancia sólo se veía la parte superior de la superestructura y el resto era sólo humo.

Tomando como referencia la parte superior de la superestructura y con la mira sobre el centro del humo, efectué el lanzamiento, que de acuerdo al avance ya la posición en la que vi al PAL, fue un tiro longitudinal.

Pasé por la derecha de la torre luego del disparo.

Continué un poco y coloqué viraje a la izquierda, rasante. Aproximadamente a 4 MN y aún en viraje, miré al OM y vi únicamente humo negro.

En ningún momento vi fuego. No fuimos interceptados por PAC. Los impactos sobre los A-4C fueron con seguridad con misiles. No vi ninguna otra embarcación más que la descripta. Se efectuó REV al regreso. Efectué disparos con cañones. El enemigo efectuó disparos con cañones.

Relato del 1er teniente Ureta (Numeral 3)

Aproximamos con rumbo general 340° / 350°, formando a los SUE, a 100 pies de altura y 420 nudos.

Previo al lanzamiento del Exocet los SUE hicieron una corrección del rumbo por derecha quedando finalmente en el rumbo antes mencionado, y el SUE 2 adelantado respecto al SUE 1.

Escuché que el SUE 1 indicaba la posición del blanco, a lo que pregunté: **-Cuánto?-** ***y responde*** **-20 MN en la proa-.**

En ese momento di potencia a pleno, llamé al ZONDA 1 pero no me contestó, aunque lo tenía a la vista pues se venía acercando a mí porque estábamos convergiendo al blanco.

Una vez que estábamos a unos treinta metros lateral entre el 1 y yo, pude observar que se le volaba un pedazo del plano izquierdo y casi simultáneamente explotaba el motor, quedando el avión sin la mitad trasera y comenzando a caer hacia la izquierda.

Si bien no vi el preciso instante en que el avión pegaba contra el agua,

tampoco vi eyección alguna, por lo que asumí que no lo hizo, ya que la baja altura que llevábamos no lo hubiera permitido.

A partir de ese momento y con la vista en el blanco, seguí la aproximación y cuando estuve en distancia de cañones comencé a disparar, pero sólo salieron dos disparos y cuando el piper de la mira comenzó a subir en el blanco, apreté el botón de las bombas.

Mi enfrentada al blanco fue de los 30° de la cola, pasando en definitiva por la mitad trasera del barco.

Al salir comencé a llamar al N° 2 y al N° 4 quienes no me contestaron, por lo que asumí que volvía solo. Luego alcancé a ver por el espejo que a mi derecha venía formado uno, y que al pasar a frecuencia del REV, comprobé que era el N° 4.

Luego del arribo y recordando todo lo sucedido determiné que el barco citado era el portaaviones "Invincible", ya que la superestructura del mismo era alargada y sobre el borde derecho. Pude ver la parte plana de la pista y que la superestructura ocupaba gran parte del largo total del portaaviones.

En la aproximación final vi que desde la parte media de la superestructura salía humo negro bastante concentrado. Luego de la salida busqué el blanco y sólo vi en ese lugar una masa de humo que lo tapaba totalmente.

NOTA: No vi en ningún momento otros barcos que los pudiera escoltar. Hacia mi izquierda estoy seguro que no había, porque mi visión estaba dirigida en especial hacia ese lado, mientras que a la derecha no miré en ningún momento.

Exploración y reconocimiento

OF 2240: un **C-130**, indicativo **POLO**. **Tripulación**: My Walter Véliz, Cap Cristóbal Villegas, My Jorge Valdecantos, CP Nicolás Segovia, CP Jorge Contigiani, SAux Sergio Tulián, SA Roberto Puig. **Despegaron** de CRV a las 06:30**, arribaron** a las 12:45 hs, por MLV

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN, tripulación**: Vcom José Ribeiro, My Rodolfo Drigatti, SM Amílcar Reyes, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 13:00. **Despegó** a las 14:30, **arribó** a EPO a las 17:00 hs. (Por mar)

F-27, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Cap Carmelo Salas, Vcom Juan Agnoletti, CP Rodolfo Solís, C1º Roberto Herger. **Despegó** de

CRV a las 09:15, **arribó** a las 12:00. **Despegó** a las 14:30, y **arribó** a las 16:00 hs. (por mar)

F-27, matrícula **TC-71**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Jorge Benavente, Vcom Ricardo Quellet, SP Orlando Páez Cortés, SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 08:50, **arribó** a las 12:55. **Despegó** a las 15:30, **arribó** a las 18: 15 hs.
En el vuelo de la tarde, se incorporó el C1º Alberto Bohe por SP Páez Cortés

C-500, matrícula **LQ-TFM**, indicativo **CASERO VI. Tripulación**: Alf V. Rodríguez. **Despegó** de PAL a las 07:30, **arribó** a las 16:10 hs.

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulación**: Insp. Díaz. **Despegó** de MDP a las 07:30, **arribó** a las 09:15. **Despegó** a las 10:30, **arribó** a PAL 12:10. **Despegó** 15:00, **arribó** a MDP 16:45. **Despegó** 18:00 y **arribó** a las 19:40 hs.

DHC - 6, matrícula **T-86**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 11:12, **arribó** a las 14:05 hs.

IA-58, indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:40, **arribó** a las 14:28 hs.

CTE **LV-MDE** comunica dos misiones **LANGOSTA** voladas: 4 h 40 m. **Despegó** de GAL a las 08:45, **arribó** a las 11:05. **Despegó** a las 15:15, **arribó** a las 17:35 hs.

Puente aéreo

Este día estaban previstos:

TC-63, Vuelo 25, indicativo **ACUARIO. Tripulación**: Cap Víctor Borchert, Cap Hernán Daguerre, My Pedro Maye, CP Carlos Sosa, SAux Hugo Castellini, SA Roberto Carabajal, SA Carlos Moyano, C Amílcar Cerrutti, SAux Héctor Russo **Despegó** de CRV a las 21:00, **arribó** a las 00:00 hs.

TC-65, Vuelo 26, indicativo **PATO. Tripulación**: My Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, SP José Torres, SP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez, J Schimdt, C1° 0scar Cortínez. **Despegó** de CRV a las 21:00, **arribó** a las 02:00 hs, del 31 de mayo.

NOTA: Estos dos vuelos debieron regresar por TAC. Volvieron a despegar de CRV, pero nuevamente debieron regresar por TAC. Las razones tácticas fueron la presencia de buques del ENO en bombardeo sobre BAM MLV.

Relato del My Rubén Palazzi:

Al TC-65 PATO, se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, estando a una hora del aterrizaje, y luego de orbitar para una tarea de diversión en los 49° S / 62° O durante una hora. Total 05:00 hs de vuelo.

Volvió a despegar con destino MLV en la madrugada del 31 de mayo y lateral ADO se le ordenó regresar por situación táctica en MLV, volando 1 h 10 min.

En Malvinas

A las 21:45 hs comenzó el cañoneo naval sobre la península de San Luis, situación que se mantendría con intervalos de calma, hasta las 05:00 del día siguiente.

A las 22:30 un POA que se encontraba ubicado en North Leolout informó que recibía fuego naval, reglado por un helicóptero. Sin daños.

Los *Harrier* de la RAF, continuaron operando desde tierra en puerto San Carlos.

Los helicópteros en Malvinas

Bell-212, matrícula **H-85. Tripulación**: Ten Alejandro Vergara y Ten Saturnino Sánchez, CP Horacio Carmona, CP Eulogio Gómez. Efectuó la recuperación de un oficial, Alf Daguero, y dos soldados pertenecientes a un puesto de la ROA que se encontraban aislados por el enemigo en proximidades de Goose Green. **Despegó** de MLV a las 09:30, **arribó** a las 11:15 hs.

CH-47 C, matrícula **H-93. Tripulación**: My Oscar Pose, lerTen Alberto Beltrame, CP Atilio Pistoni, CP Raúl Fernández, SA Juan Cantón, SA José Álvarez. **Despegó** de MLV a las 10:30, **arribó** a las 11:00 hs.

La Artillería Antiaérea

Las operaciones de cambio de posición se reiniciaron a las 08:00 hs, desencajando la central de tiro con dos Unimog y trasladándola a la nueva posición, aprovechando parte de un camino y logrando emplazarla. El siguiente movimiento fue la ubicación del cañón 303 y su generador, el cual fue ubicado cerca del faro marítimo en el extremo E de la península.

Una incursión aérea sorprendió al mayor Maiorano y al alférez Garay, quienes se hallaban encajados con un jeep, siendo auxiliados y liberados por un Unimog. Milagrosamente la PAC no los vio.

Lunes 31 de mayo

La situación enemiga

Consolidada la captura de DWN las FFTT enemigas continuaron su avance hacia el E, por dos avenidas:

a) Dirección monte Kent.
b) Dirección Fitz Roy.

En ambos casos principalmente a pie, siendo acompañado el sostén logístico por medio de helitransporte.

Mantuvo presión mediante ataques aéreos y cañoneo naval nocturno, principalmente sobre la BAM MLV y sus alrededores. Algunos de sus GR 3 comenzaron a operar de la pista terrestre en San Carlos.

La situación propia

En el TOM: nuestras FFTT continuaron sus incursiones por medio de unidades especiales en la retaguardia enemiga, al tiempo que consolidaron las posiciones defensivas en el área de Puerto Argentino.

El sistema de defensa aérea continuó su lucha antiaérea en Puerto Argentino. Derribaron dos *Harrier* y evitaron la destrucción de radares ante el ataque del *Vulcan.*

El **CEOPECON**: acordó incrementar el abastecimiento aéreo a las islas con medios de FFAA y ARA y se coordinaron los probables OM terrestres para el ataque aéreo.

Las principales acciones de combate

Entre las **04:30 hs y las 05:40 hs**: Se hicieron vuelos de PAC y un bombardeo sobre BAM MLV La operación *Vulcan* se ejecutó a las 05:45 hs con el lanzamiento de los misiles antiradar Shrike. A raíz de la apreciación de la inminencia del ataque su operador, el 1erTen Faber, retiró el radar del aire, evitando ser atacado.

Dice el diario de guerra del Escuadrón VYCA:

05:45hs: atacan al radar, avión Harrier (en realidad era un Vulcan) lanza dos misiles MK 21 al radar, los mismos hacen impacto, uno a quince metros de la antena y otro entre las casas de soldados y personal militar Consecuencias: radar fuera de servicio, bocinas perforadas por esquirlas, cable de señal, seccionado entre la cabina técnica y la OPS, batán de combustible perforado por esquirlas. Dormitorio del personal de tropa destruido. Casa N° 3 del personal militar deteriorada. Personal s/n. Personal en la OPS 1erTen Faber, Alf Mercau, CP Barrios, CP Rosset, C 1° Egañas.

Partes del Misil Antirradar SHRIKE, uno de los cuales fue lanzado desde un Vulcan, dañando una batería Skyguard del Ejército, el otro impactó cerca del radar TPS-43 la FAA.

Dice el libro FAW de RN:

La misión Black Buck 5 fue lanzada a medianoche del 30 de mayo, usando el avión XM-597 (Trip Sgdn Ldr Mc Dougall (piloto) Alf C. Lackman (copiloto) Flt 1t Castle (Navegador radar) y tres tripulantes más, siendo su OM el radar de Puerto Argentino. El vuelo se desarrolló de acuerdo a lo planificado y el Vulcan descendió a 300 pies alrededor de 200 millas antes de Malvinas. veinte millas antes ascendió a 16.000 pies para comenzar su corrida al blanco, habiendo ya roto el silencio de radio para coordinar con un ataque Sea Harrier de la TF. Cuando el Vulcan ascendió para poder enganchar en su RWR las transmisiones, estas rápidamente desaparecieron, pues los argentinos pareciera que apagaron el radar.

El personal del Grupo 2 VYCA en efecto estaba tratando de

confundir a nuestra tripulación, reduciendo la señal de su radar para que pareciera que la antena estuviera más distante de lo era en realidad estaba, con la esperanza de que el Vulcan se pusiera a tiro de la artillería. Pasaron unos cuarenta minutos antes que la tripulación del Sgdn Ldr Mc Dougall pudiera detectar de vuelta las señales. Ambos misiles fueron lanzados aproximadamente a las 05:45 hs del 31 de mayo y el radar cesó la transmisión para el tiempo que los mismos impactaron el suelo. El primero impactó 10 / 15 yardas de la antena del radar causando menores daños y el segundo cayó a una distancia más lejos. La tripulación del Vulcan asumió que el radar había sido impactado, pero veinticuatro horas más tarde estaba operacional.

12:03 hs: Cuatro o cinco *Harrier GR* 3 atacaron BAM MLV en vuelo rasante. Un avión fue aparentemente averiado por una pieza de 35 mm y no llegó al buque.

14:30 hs: Nuevo bombardeo. Ahora en altura dirigido al aeródromo. Dos bombas estallaron cerca de Cortley Hill y otras dos al N de cabecera 26. Allí también se advirtió un impacto de Roland sobre un avión inglés que habría alcanzado el *Hermes* pero con serias averías.

NOTA: Referente a estos dos ataques, dice el libro de la RN (FAW):

Con sólo tres GR* 3 *ahora disponibles, el (F) Sgdo (de la RAF, a bordo del Hermes) sufriría un nuevo revés este* 31 *de mayo, que lo dejaría con una sola máquina en servicio (XZ-989). Se Intentó otro ataque sobre el aeropuerto de Puerto Stanley durante la mañana por parte de Tony Harper (XV-789) armado con LGB (Bomba láser guiada), Peter Harris (XZ-989, bombas) y John Rochfort (XZ-997, cohetes) pero, nuevamente no se disponía de OCAA.A las 11:30 hs se montó urgentemente una operación. Peter Squirre (XV-789) y Mark Hare (XZ-997).

Decolaron a 11:52 hs. para un ataque (COH) contra estos OOMM y dos Sea Harrier (RN) del Escuadrón 800 (XZ-496 y XZ-500) armados con bombas LABS, que proveerían apoyo. Los dos GR 3 fueron recobrados cerca de una hora más tarde pero averiados, que los dejó fuera de servicio por los próximos días (al 789 se le cambió motor). Peter Harris decoló ahora en el único disponible GR 3 a las 13:47 hs para un ataque al área de Mte Usborne, acompañado por tres Sea Harrier del Escuadrón 800 (RN) (el XZ-455 y XZ-460 con bombas y el ZA-191 con LGB)

NOTA: Nótese una Ella cuyo jefe es RAF y los numerales RN.

Era un nuevo intento de utilizar el iluminador láser (GR* 3*) Y las bombas (láser guiadas) en el Sea Harrier (RN). Sin embargo el OM planeado estaba demasiado próximo a las tropas británicas, por lo tanto se eligió otro, próximo a Port Stanley.

Relato del My Gilberto Oliva

Los ingleses imitaron nuestro sistema de diversión, a esta altura de la guerra y lo utilizaron en varias oportunidades; en una de ellas, también apreció que se avecinaba un ataque rasante mientras había otras PAC en altura y ordené la alerta roja, con todo acierto, porque el ataque se produjo y no tuvimos daños ni bajas al estar todos en sus puestos de combate protegidos y la AAe ejecutando la defensa.

La FAS

El Comando FAS tenía este día los siguientes objetivos a lograr:

Ataque a objetivos terrestres: no se tenía información precisa de la localización y la característica de estos objetivos materiales, su ejecución tendía principalmente a elevar la moral de la propia tropa.

Ubicación de la pista: Para aviones *Harrier* que se presumía ya operaba en las inmediaciones de puerto San Carlos. Para ello se enviarían aviones **M-III**, como señuelos que provocarían y detectarían los puntos de despegue de los interceptores enemigos.

Abastecimiento aéreo a Puerto Argentino: Y rescate de heridos y personal al continente. Mediante el puente aéreo.

Así se ejecutaron las siguientes salidas

Bombarderos MK 62

OF 1269, dos **MK-62**, indicativo **CHARRÚA** - armados con cuatro MK 17. **Tripulación**: (B-108): Cap Roberto Pastrán, Cap Fernando Casado, y (B-101): lerTen Ricardo Sproviero, lerTen Hugo Moreno.

OF 1270, dos **MK-62**, indicativo **ODIN** - armados con cuatro MK 17. Tripulación: (B-105) Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Sisco y (B-109) 1erTen Antonio Mauad, 1erTen Raul Acosta.

Ambas secciones **despegaron** desde GAL a 04:00 iniciaron la navegación al objetivo: Pto San Carlos. Antes de iniciar el descenso regresó el **CHARRÚA 2** por haber perdido el guía (Recordar que salían de noche y con las luces apagadas). El **CHARRÚA 1** siguió al OM, observó un buque a la entrada del brazo San Carlos y luces en el puerto. Efectuó el lanzamiento (600 pies y 400 nudos.) y escapó por la derecha, retornando a GAL donde **arribó** a las 06:40 hs. La sección **ODIN** llegó a su OM y efectuó el lanzamiento normalmente y regresó a GAL, donde **arribó** el B-105 a las 06:10 y el B-109 a las 06:40. Ambas secciones encontraron lluvia fuerte en la zona del blanco.

El libro FAW dice:

A las 02:30 del 31de mayo, una carpa de la "Base Águila" fue demolida y una central telefónica dañada durante un bombardeo de Canberra (del Gpo. 2**). Ninguno de los Sea King fue dañado cuando las cuatro bombas explotaron. Infortunadamente el Lt Cdr RC Harden Oefe técnico) sufrió heridas faciales como resultado del ataque y se lo debió recuperar a bahía Ajax y de allí al Uganda para ser tratado.***

Interceptores M- III (en función de cobertura y diversión)

OF 1271, dos **M-III**, matriculas **I-014** e **I-017**, indicativo **PITON**. **Armados** con dos Matra /530. **Tripulación**: Cap Guillermo Ballesteros, Cap Carlos Arnau. **Despegaron** de GAL a las 06:10. **Objetivo**: detectar en combinación con el radar MLV los puntos o áreas de posible estacionamiento terrestre (pista).

Debido a que el radar MLV quedó fuera de servicio por el ataque de las *05:40. (Vulcan* / *Shrike)* fue ordenado su regreso. **Arribaron** a GAL a las 06:15 hs.

OF 1272: dos **M-III**, indicativo **FLECHA**, armados con dos Matra 550. La misma tripulación de **OF 1271**. **Despegaron** de GAL a las 16:19, llegó con idéntica intención al TOM alrededor de 17:10. No pudo enlazar con radar MLV: Regresaron a GAL donde **arribaron** a las 17:52 hs.

Exploración y reconocimiento

C-130, matricula **TC-68**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortiz, SAux Carlos Nazzari. **Despegó** de PAL a las 03:00, **arribó** a las 15:40 hs.

El **TIGRE** avista un destructor tipo 22 a las 08:02 hs, en 47° 26' S / 32° 24' O. Durante el avistaje despega un helicóptero desde el buque.

OF 2250: **LR-35 A**, matrícula **T-22**, indicativo **PELO. Tripulación**: Cap Rafael González, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lagger. A zona R. **Despegó** de GRA a las 12:50, **arribó** a las 15:20 hs.

OF 2251: **LR-35 A**, matrícula **LV-ONN**, indicativo **TORO. Tripulación**: Cap Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C 1° Juan Mothe. A zona V. **Despegó** de GRA a las 11:25, **arribó** a las 13:55 hs.

OF 132: **TS-60**, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO I. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 09:14, **arribó** a las 12:14 hs.

OF 133: **TS-60**, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, SAux Orlando Falcón, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 14:45, **arribó** a las 17:45 hs.

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN I. Tripulación**: lerTen Ricardo Grunale, lerTen Eduardo Rodríguez, Sub Juan Guzzanti., SAux Alberto Lorenzi. **Despegó** de TRE a las 09:00, **arribó** a CRV a las 12:15. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a TRE a las 17:15 hs.

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN. Trip**ulación: Vcom José Ribeiro, My Rodolfo Drigatti, SM. Almícar Reyes, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 11:30. **Despegó** a las 12:30, arribó a EPO a las 16:30 hs.

F-27, matrícula **TC-71**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Jorge Benavente, Vcom Ricardo Quellet, SP Orlando Páez Cortés, SA Esteban Godoy **Despegó** de CRV a las 08:50, **arribó** a las 12:40. **Despegó** de CRV a las 14:45, **arribó** a las 17:35 hs.

Dos **TS-60**, matrículas **LV-MEJ** y **LV-MDE**. Comandante del LV-MDE informa dos misiones de **LANGOSTA** voladas. Total: 4h 30m. 1) **Despegó** de GAL a las 08:30, **arribó** a las 15:15 hs. 2) **Despegó** de GAL a las 10:50, y **arribó** a las 17:35 hs.

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulación**: Insp Díaz. **Despegó** de MDP a las 07:30, **arribó** a PAL a las 12:22 hs.

LR-25 L, matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V: Tripulación**: Alf Pignato. **Despegó** de PAL a las 13:00, **arribó** a MDP a las 15:10. **Despegó** a

las 16:30, **arribó** a PAL a las 18:40 hs.

AC-690 T, indicativo **KRILL. Tripulación:** Norberto García Marin. **Despegó** de TRE a las 10:00, **arribó** a las 12:00 hs.

DHC-6, matrícula **T-86,** indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:28, **arribó** a las 12:37 hs.

IA-58, matricula **A-558,** indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:35, **arribó** a las 14:07 hs.

F-27, matrícula **TC-75,** indicativo **PACÚ.** Por Mje. **despegó** de CRV a las 14:05, **arribó** a las 17:21 hs.

Puente aéreo

C-130, vuelo 28, matricula **TC-65,** indicativo **PATO. Tripulación:** Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, Vcom Eduardo Servático, SM (R) Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina. **Despegó** de CRV 16:20, **arribó** a MLV 19:00. **Despegó** a las 19:50, **arribó** a CRV 23:00 hs. Traslado elementos para EA, ARA Y FAA.

C-130, matrícula **TC-63,** indicativo **TRONCO. Tripulación:** Vcom Jorge Domínguez, My Juan Bernardi, My Walter Videla, SAux Ranulfo Lozano, SAux Juan Hümoller. CP Horacio González, SP Domingo Farias, Marco Brugo, J. Chaman. **Despegó** de CRV a las 16:40, **arribó** a MLV a las 20:10. **Despegó** a las 20:30 y **arribó** a CRV a las 23: 15 hs.

Los helicópteros en Malvinas

CH-47. Tripulación: My Oscar Pose, lerTenAlberto Beltrame, SAux Luis Capra, SAux Orlando Ruiz, SA Juan Canton, CP Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, C 10 Luis Villarreal. **Despegó** de MLV a las 11:00 para realizar una misión de transporte y reubicación de piezas de AAe afectada por bombas sin explotar. **Arribó** 11:20 hs.

La Artillería Antiaérea

La acción de los *Harrier* y los cañoneos navales, hasta ese día habían respetado el poblado ya que se alojaban en él 600 pobladores originales y 100 menores; pero se iba cercando la aldea con fuego de cañones, de tal manera que el

secretario general de gobierno dispuso que la población que vivía fuera del casco principal, se mudara a viviendas dentro de éste, en especial a casas de material de amigos o comercios, como el hotel Upland Goose, el supermercado de la FIC, etc.

En la calle, fuera del toque de queda se veía mucha más gente que al principio, ya que los habitantes estaban convencidos de que al cerrarse el cerco, los ingleses bombardearían la aldea con ellos incluidos. La población conocía los despliegues y los puntos de almacenamiento de munición: próximo al centro de la aldea en el edificio que albergaba al CIC, en el hipódromo de las afueras, vecino a la residencia del representante de LADE, etc; un disparo directo podía hacer un gran daño.

A las 09:00 se orientó la central de fuego y se emplazó el cañón 302. A las 11:00 hs hubo una incursión en vuelo bajo, el sistema Roland derribó un *Harrier*, siendo reclamado otro por el Fierro 6. Los Skyguard estaban seguros que otros dos aviones habían sido averiados. Al caer el sol, a las 17:00 hs, no se había conseguido orientar la pieza 302. La central respondía bien.

Martes 1º de junio

La situación meteorológica

Área del continente, sur de Patagonia y Tierra del Fuego

Un centro de alta presión situado al norte de MLV producía aire húmedo sobre la costa central y norte, con nubosidad baja techos entre 100 Y 300 m. Lloviznas reducían la visibilidad entre tres y ocho kilómetros. Vientos del sector E entre ocho y diez nudos.

Aérea de Malvinas

El centro de alta presión mencionado produjo algunas nubes con techos entre 600 y 900 m. Vientos variables intensidad diez nudos. Orientados en horas de la tarde del sector NO.

La FAS en la primera hora

A las 03:59 horas despegan los **MK-62** para AOT, en Mte Kent en 51 ° 41 ' S / 58° 10' O, en cumplimiento de:

> **OF 1273**, tres **MK-62**, indicativo **HUINCA**, **armado** con tres MK 17. **Tripulación N° 1**: (B-108) My Jorge Chevalier, 1erTen Ernesto Lozano; **Tripulación N° 2**: (B-l05) Cap Carlos Bertoldi, lerTen Jorge Reyes; **Tripulación N° 3**: (B-l09) Cap Eduardo García Puebla, 1 erTen Jorge Segat.

En la ruta de ida y desde el punto 1 (51° 40' S / 58° 00' O) regresó el N° 2 (no trasvasaba el tanque ventral). Arribó a GAL a las 05:44 hs. Los restantes continuaron, y efectuaron el lanzamiento (04:50 hs) confirmando las explosiones

Detectados por el enemigo, se produjo el despegue de un Sea *Harrier* del 800 Scdn- Ten MC Harg (Libro AWSA pag. 174) quien a las 04:55 hs fue detectado por el radar MLV en R 030° a 20 MN. No existió comunicación del CIC con la Ella **HUINCA**. En realidad el CIC estaba operando con el radar de Ejército y no tenía comunicación con las aeronaves, debido al ataque del *Vulcan* del día anterior. Así fue que el CIC avisó a la FAS; ésta, por medio del CIC GAL se enlazó con el **HUINCA 2** que regresaba y éste hizo de retransmisor a los otros aviones.

Eran ya las 05:25 hs. En este lapso el *Harrier* se había acercado y perseguía

a la Sección **HUINCA**. Esta Ella, en lateral DWN, a 4' después del OM, observó un misil que venía desde abajo y a la derecha. Lanzaron bengalas, tanques de punta de plano y realizaron viraje de escape.

No se habían percatado que los perseguía un interceptor pero las maniobras evasivas que ejecutaron para evadir los misiles lanzados desde tierra, sirvieron también para la defensa aire-aire. Es posible que el interceptor haya abandonado la caza al comprobar que la AAe estaba tirando. El hecho es que los dos **MK 62** retornaron seguros a GAL donde arribaron a las 06:30 / 45 hs.

Dice el libro de la RN (Pág. 202):

> ***El Lt Andy Mc Harg (RN) en el ZA 177 fue lanzado del portaaviones (Hermes) a las 04:39 horas el 1º de junio para ser vectoreado hacia un grupo de aviones no identificados, volando a alto nivel que se apreciaban en N° de 4, aproximándose a la isla Soledad desde el sudoeste.***
>
> ***Cuando Mc Harg estuvo a distancia de tiro de los intrusos, se percató de la lejanía de su buque y los aviones estaban al N de Mte Kent con rumbo N. Se acercó hasta cuatro millas de unos de ellos y lo identificó como un Canberra. En ese momento el piloto eyectó sus tanques de punta ala, lanzó chaff y se dirigió al continente tan pronto como pudo por la ruta más corta. Debido a su estado de combustible Mc Harg no intentó darle caza. A su pesar, debió retornar y fue recobrado a las 05:55 hs.***
>
> ***El avión del que estuvo tan cerca, era en efecto, uno del grupo 2 Canberra que había decolado de GAL para un bombardeo nocturno a Mte Kent.***

El derribo del C-130

Este día el Cdo de la FAS centraba su atención en el apoyo de fuego cercano sobre las FFTT enemigas en base a la información no muy detallada, proveniente del TOM. El ataque principal recaería en la unidad **MK-62** en las primeras horas del día, como se acaba de ver.

Pero asimismo, la FAS buscaba objetivos navales que estimaba más redituables.

Éste era el criterio por el cual se enviaba un avión (adaptado a la exploración radar) a la zona NO de las islas, donde se presumía operaraban los buques enemigos en función de piquete radar.

En esta tarea se encontraba un **C-130**, matrícula **TC-63**.

OF 2258, C-130, indicativo **TIZA. Misión**: E y R. CRV a punto V (500 00'- S / 59º 39'- O). **Tripulación**: Cap Rubén Martel, Cap Carlos Krause, Vcom Rugo Meisner, CP Miguel Cardone, CP Carlos Cantezano, SP Julio Lastra, SA Manuel Albelos.

La ejecución

El **TIZA decoló** de CRV a las 06:30 pero a poco regresó por fallas. Reparó y volvió a despegar a las 08:53 hs. Arribó al punto V a las 10: 15 y desde allí inició el recorrido triangular hacia el punto A, al que arribó a las 10:25. Luego siguió a L y lo alcanzó a las 10:35 hs.

Cuando se dirigía al punto B (el más exterior de su recorrido) informó volando a 10.000 pies (nivel de vuelo 100) tal cual lo ordenado.

El IFF se encendió por 10'- 6'- 7'-, se mantuvo encendido..., e informó luego: ***Estamos en emergencia!.***

Las comunicaciones se cortaron.

La versión británica (Del libro AWSA pag 175)

...después del amanecer, el día parecía aburrido y el tiempo, marginal, proveía una excelente cobertura para los aviones de transporte argentino que desafiaban el bloqueo para llevar pertrechos a Puerto Argentino.

En un vuelo, esa mañana un C-130 Hércules, del Grupo 1, piloteado por el Cap Rubén Martel, se asomó (ascendió) al N del estrecho de San Carlos para hacer una breve búsqueda radar por buques británicos.

"Estábamos tratando de encontrar la flota enemiga para ayudar a los aviones de ataque; era una tarea extremadamente peligrosa de hacer" explicó el Vcom Alberto Vianna, uno de los superiores de Martel.

Aunque para ese entonces, los Sea Harrier hacían poco contacto con los aviones enemigos, seguían patrullando sobre las islas tan frecuentemente como en las horas de mayores ataques.

Cuando el Hércules emergió sobre el horizonte radar a unas veinte millas al N de la boca del estrecho fue detectado por el radar de búsqueda de la

fragata Minerva, que estaba operando como buque de control aéreo ese día. Inmediatamente el Lt Cdr Ward y el Lt S Thomas del Sgdn 801 de PAC en el área, fueron vectoreados para la intercepción.

Al aproximarse los aviones al estrecho San Carlos y al estar escasos de combustible, se le ordenó a los buques de asalto Fearless e Intrepid dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de ser necesarias el aterrizaje y posterior recarga de dichas aeronaves. Thomas describió la intercepción así:

Sharkey (Ward) lo tomó en su radar, el avión iba rumbo al O. Pensamos que podría ser un C-130 por su baja velocidad. Ward descendió (entre nubes) para atacar. Yo permanecí sobre la capa de nubes, a 3.000 pies, para el caso de que el avión (enemigo) ascendiera por sobre ella.

Luego Ward informó que tenía un Hércules a la vista, a distancia de seis millas aproximadamente, entonces yo descendí para reunirme con él. Salí de las nubes justo para ver un misil que dejaba su avión y directo al frente divisé al Hércules volando a 200 pies en vuelo recto y nivelado.

Estando escaso de combustible, Ward había lanzado su misil fuera de alcance: el misil casi alcanza al Hércules cuando sorpresivamente perdió impulso y cayó al agua.

Para entonces Ward estaba mucho más cerca y lanzó el segundo misil, el cual impactó entre los dos motores de la izquierda (10:50 horas) e inmediatamente se incendió.

Todavía el C-130 se mantenía, entonces Ward se acercó aún más y vació sus cañones en él. El Hércules entró en una espiral picada hacia la izquierda, sin control, el ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró."

La búsqueda y salvamento

LR-36, matrícula **LV-LOG**, indicativo **PICHO, tripulación**: Vcom Rodolfo De la Colina, Com Ronaldo Ferri, Hugo Bornices. **Despegó** de CVR a las 15:20. **Misión** B y S en zona derribo **TIZA** en posición 50° 28' S / 59° 55' O, avistaron una PAC a 2 / 3000 pies y escaparon rasante. **Arribó** a las 18:15 hs.

Otros vuelos de exploración y reconocimiento

Se ejecutaron las siguientes operaciones de E y R:

OF 2152: **LR-35**, indicativo **NIDO, tripulación**: Cap Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C1º Juan Mothe. **Misión**: E y R en zona R. **Despegó** de GRA a las 10:30 hs, **arribó** a las 12:45 hs.

OF 2153: **LR-35**, indicativo **LORO, tripulación**: Cap Nicolás Benza, Ten Eduardo Casado. Cl° Alejandro López. **Despegó** de GRA a las 09:25 a la zona Y, **arribó** a las 12:15 hs.

F-27, matrícula **TC-71**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Jorge Benavente, Vcom Ricardo Quellet, SP Orlando Páez Cortés., SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 09:15, **arribó** a las 13:05. **Despegó** a las 14:40, **arribó** a CRV a las 16:15 hs.

F-27, matrícula **T-41**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Juan Agnoletti, Cap Carmelo Salas, CP Rodolfo Solís, C1º Roberto Herger. **Despegó** de CRV a las 14:15, **arribó** a las 16:15 hs.

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Vcom José Ribeiro, My Rodolfo Drigatti, SM Amílcar Reyes, SAux Alberto Campelo. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 12:30. **Despegó** a las 13:00, **arribó** a EPO a las 16:00 hs. (Por mar)

DHC-6, matrícula **T-86**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:25, **arribó** a las 12:05 hs.

F-27, matrícula **TC-75**, indicativo **TITÁN**. El comandante informa por Mje **despegó** de CRV a las 12:00, **arribó** a las 14:20 hs.

IA-58, indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:30, **arribó** a las 14:00 hs.

OF 134: TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 09:29, **arribó** a las 12:37 hs.

OF 135: TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Mario Decarre, Alf Jorge Arrechea, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ a las 14:55, **arribó** a las 17:50 hs.

LR-25, matrícula **LV-OEL**, indicativo **CASERO V Tripulación**: Alf Pignato.

Despegó de PAL a las 07:30, **arribó** a las 13:00 hs.

C-500, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II. Tripulación**: Alf Collerone. **Despegó** de PAL a las 11:59, **arribó** a las 20:10 hs.

Dos **TS-60**, matrículas **LV-MDE** y **LV-MEJ**, indicativo **LANGOSTA**. Voladas: 1 h 20 m . Mje N° 2314 - 1º de junio.

La exploración lejana

C-130, matrícula **TC-68**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerruti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortíz, SAux Carlos Nazzari. **Despegó** de PAL a las 07:20, **arribó** a las 21:30 hs.

B-707, matrícula **TC-91**, indicativo **TRONCO. Tripulación** Vcom Eduardo Fontaine, Vcom Héctor Cid, CP Jorge Amengual, SM. Adolfo Recalde, C1º Ricardo Coca, SAux Osvaldo. Presutti. **Despegó** de PAL a las 04:30, **arribó** a las 12:10 hs.

Los cruces a Malvinas

TC-66, indicativo **TOCO. Tripulación**: Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Rydzik, SP Juan Vottchevitch, SA Roberto Pajón, SP Bernabé Plascencia. **Despegó** de CRV a las 02:50, **arribó** a MLV a las 06:20. **Despegó** a las 06:40, **arribaron** a CRV a las 09:15 hs. (carga 12.300 kg).

Piloto recuperado

También ese día fue hallado el Cap Mariano Velasco, que se había eyectado el 27 de mayo sobre Gran Malvina (entre Howard y Fox) y recuperado a Pto Howard. (detalles se encuentran relatados en el libro del My Carballo *Dios y los Halcones)*

Las acciones de los defensores en Malvinas.

El enemigo, en su esquema habitual centraba como de costumbre su accionar en las PAC de defensa, en los ataques aéreos y el cañoneo naval sobre BAM MLV y algunos otros objetivos terrestres, al tiempo que sus fuerzas terrestres arribaban a los cerros que los rodeaban (monte Kent) para estrechar el cerco.

Así ese día:

Entre **01:00 / 02:00 hs** se efectúo cañoneo naval sobre posiciones de artillería en la zona de *Moody Brook* y *Two Sisters.* El POA N° 10 debió abandonar su puesto porque estimaba haber sido localizado ya que sintió los impactos muy próximos a su posición.

A las **07:58 hs** comenzaron a detectarse las primeras PAC, que totalizaron cuarenta salidas en el día.

A las **14:35 hs** sobrevolaron a gran altura sobre el aeropuerto, tres *Harrier.* La AAe de EA, al comprobar que estaban fuera de alcance (13.000 pies) redujo potencia de emisión. Los *Harrier,* que volaban sobre nubes, al detectar esta ausencia electrónica descendieron confiados. En estos instantes se encendió la Ba y efectúo un disparo (misil Roland) que alcanzó al *GR* 3 del Lt (RAF) Ian Mortimer (XZ456) el cual se eyectó y cayó al mar.

Asimismo la Ba 35 mm abrió fuego y aparentemente averió a otro avión, sin derribarlo. Dice la versión británica (Libro FAW dela RN):

Más tarde, alrededor de las 14:40 horas el Escuadrón 801 perdió un Sea Harrier a causa de un SAM Argentino.

El oficial instructor de guerra aérea Lt Mortimer (Nótese un piloto RAF volando en un Sea Harrier de RN) había despegado del Invencible para un reconocimiento ofensivo al sur de Puerto Argentino.

Estaba en una altura de 10.000 pies y siete millas al S del aeródromo mirando a lo que él pensaba era un avión en movimiento en la pista cuando vio el resplandor de un misil y su estela de humo, ascendiendo directamente hacia él.

Mortimer pensó que no llegaría a su altura pero unos pocos segundos después desapareció, debajo de su avión y la parte posterior del fuselaje de su Sea Harrier explotó cuando el Roland impactó. Afortunadamente se eyectó antes que su avión se desintegrara y sus pedazos cayeran al océano.

Después de lo que le pareció una eternidad (en realidad fueron 10') él acuatizó. Alrededor de las 14:50 hs, cinco millas al S de Puerto Argentino y abordó su balsa salvavidas. Hizo dos transmisiones (orales) cortas con su equipo en la esperanza que lo escucharían los británicos y no los argentinos.

Su transmisión fue escuchada por otros Harrier en PAC y un Sea King

del Escuadrón 820 (del Invincible) que partió en su búsqueda. En su transmisión inicial Mortimer había informado su posición estimada. Poco después vio un avión argentino bimotor (posiblemente un* Pucará) *y* Chinook *explorando un área (a cinco millas al O de él), donde habían caído los restos de su avión.

Luego las aeronaves se dirigieron al E (hacia él) y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera alguna PAC cercana que los atacara.

El avión y el helicóptero lo sobrevolaron sin verlo y se retiraron hacia Puerto Argentino. Todo lo que Mortimer podía hacer entonces era esperar que lo rescataran los británicos... y tuvo que esperar bastante.

A las **14:50** la BAM MLV ordenó el despegue de un **CH-47** para el rescate del británico. Tras él decoló una sección de **IA-58**.

N° 1: Cap Jorge Benítez
N° 2: lerTen Juan Micheloud

Relato del 1erTen Micheloud (coincidente en un todo con el relato británico)

Durante el despegue, el Cap Benítez quedó sin comando de dirección, salió de la pista e impactó con el A-553 estacionado al costado (sin tripulante) dañándose seriamente ambos aviones sin afectar al personal. El N° 2 alcanzó a despegar.

El helicóptero y el* Pucará *restante, comenzaron búsqueda, sin encontrar al náufrago pues fueron interrumpidos por órdenes de regreso debido a PAC que se acercaba.

Relato del SA Álvarez

Aproximadamente a las 15:00 horas, un avión inglés fue alcanzado por un misil sobre Puerto Argentino, alcanzando a eyectarse el piloto, abriéndose su paracaídas en forma normal. Esta acción fue presenciada por la tripulación del CH-47, H-93: piloto My Oscar Pose, copiloto 1erTen Alberto Beltrame, mécanico SAux H. White, R. Prats, operador SAux J. Álvarez, M. Vera, que despegó de MLV a las 16:15 y arribó a las 17:00 hs, en su primer vuelo; luego despegó a las 17:15, y arribó a las 18:00, en su segundo vuelo. El My Pose ordenó nuestro desplazamiento inmediato del

lugar donde nos hallábamos (hipódromo de Puerto Argentino) hasta el helipuerto constituido en la cancha de fútbol, cercana al hospital inglés.

Allí se encontraban unos ocho o diez helicópteros del EA con sus tripulaciones.

Una vez en el lugar pusimos en marcha y nos dirigimos hacia la playa de Puerto Argentino, lugar por donde vimos desaparecer al piloto inglés en su paracaídas. Éste hacía su aproximación hacia el agua mientras se alejaba mar adentro por efectos del viento.

Una vez sobre la playa, tropas argentinas presumiblemente de BIM 5 nos hicieron señas en dirección hacia donde vieron desaparecer su paracaídas en el agua. La búsqueda se efectuó bajo el control de radio y radar de Puerto Argentino; se repitió un nuevo patrón, un nuevo acercamiento a la playa y posterior alejamiento (cerca de diez a doce millas de la costa) duración del vuelo cuarenta y cinco minutos- aproximadamente, debiendo regresar por falta de combustible, no pudiendo hallar evidencias del piloto ni su equipo (balsa, salvavidas, paracaídas, etc).

17:00 horas: el jefe de la Batería AAe Superfedermaus ordenó el traslado de una pieza 35 mm con el **CH-47 H-91** y mientras ésta se realizaba hubo alarma roja. Se aceleró el traslado a la nueva posición. El crepúsculo y los nervios conspiraron en la elección de la nueva posición: lo dejaron en un campo minado.

Entre las **23:35 / 00:10 hs**: comenzó el cañoneo naval sobre BAM MLV y *Moody Brook.* dieciseis impactos sobre el AD, el que se mantuvo incólume.

Relato del My Oliva:

Cómo vivíamos tratando de hacer cosas que le crearan más dificultades al ENO y como nuestra pista era tantas veces atacada para su destrucción, con el riesgo consiguiente para el personal, sugerí al Brig Castellano que la mimetizáramos o simuláramos su destrucción de alguna manera.

El brigadier pensó que era complicado y no me respondió ni sí ni no, así que pasados unos días, decidí que había que hacerlo; ya sabíamos que luego de cada ataque los ingleses tomaban fotografías o hacían una evaluación de los resultados. Hablé con el Vcom Raúl Maiorano (quien luego de ser relevado por el Com Viñals, se quedó voluntariamente, a cargo del Grupo de Construcciones) y le expliqué la idea.

Para llevarla a cabo debíamos esperar un próximo ataque inglés a la

pista.

La espera no fue larga y el grupo puso manos a la obra, simulando cráteres, etc.

Posteriormente, estando prisioneros, un inglés le comentó al Vcom Maiorano que habíamos tenido una idea muy ingeniosa y habían realmente creído que la pista estaba fuera de servicio.

La Artillería Antiaérea

Amaneció calmo. El castigo que había recibido el enemigo el día anterior lo había afectado mucho. Siendo las 08:00 hs se escucharon tiros de cañones y disparos de fusiles detrás de las sierras.

A las 14:30 se ordenó alerta roja; era un ataque protegido por nubes, haciendo fuego los Skyguard y derribando un avión enemigo, eyectándose el piloto, cayendo al mar frente al Fierro 8 (a 1000 mts). Un helicóptero salió a su rescate, y el jefe de pieza a través de la terminal aérea lo dirigió al punto de impacto, pero el piloto desapareció de la superficie, apreciándose que había tocado el agua desmayado o muerto, dada la posición de los brazos. El aparato orbitó unos minutos, regresando ante la aproximación de una PAC. Fueron tres o más las oportunidades en que los británicos hostigaron al helicóptero de rescate.

El mayor Maiorano gestionó y obtuvo un Chinook para cambiar de posición el cañón 303, tratando de izarlo con el guinche de la máquina, debiendo interrumpirse la operación al permanecer en el sector un par de *Harrier* (entre las 16:00 y 18:30 hs);

A las 20:00 se escucharon cañones y morteros propios (Otto Melara de 105 mm, Citefa de 155 mm, morteros de 81 y 120 mm) al O de la ciudad. Se habían lanzado bengalas entre propia tropa por error de información y exceso de reacción, por milagro no hubo consecuencias en el personal, lo que es algo bastante común en toda guerra.

La Armada hizo fuego con un misil Exocet (mar-mar, del tipo portado por los buques), traído desde el continente en un **C-130**. El jefe era el capitán de navío Pérez. Fue un alarde de inventiva, imaginación y técnica; debió operar con ayuda de radares de Ejército y del radar VYCA. Lo ponían en posición de noche y lo ocultaban de día para evitar el reconocimiento aéreo.

Miércoles 2 de junio

La meteorología

Las malas condiciones meteorológicas en las islas, con niebla todo el día y techos bajos, impidieron las operaciones aéreas de ataque. Solamente se realizaron vuelos de diversión y de E y R.

El enemigo

Sus operaciones terrestres

Continuó el avance a pie y helitransportado en las dos direcciones principales: Fitz Roy y posiciones en monte Kent.

Inició fuego de artillería desde la falda O del monte Kent, sobre las posiciones de la defensa argentina.

Helidesembarcó morteros en bahía Elefante (00:25 hs.) desde donde bombardeó la Base Aeronaval Calderón hasta 02:15 hs.

Fuego desde helicópteros sobre los POA 7 y 8. Destruyeron una carpa y obligaron a retirarse a sus hombres. (SAux Alonso, CP Guerra, S/C 63 Zink) Llegaron a Puerto Argentino el día 5 de junio.

Operaciones navales

Cañoneo naval sobre zona del AD MLV y *Two Sisters* durante la medianoche (1/2 de junio) finalizó 02:58 hs.

La operación de las PAC fue llamativamente reducida este día limitándose a ocho salidas en sección, que iniciaron a las 08:55 y sobrevolaron el área del estrecho de San Carlos. Hubo indicios de dos salidas desde la zona San Carlos (pista terrestre) a las 10:35 hs.

Escuadrón Fénix

Este escuadrón realizó las siguientes salidas de diversión.

OF 2272, LR-35, indicativo **LORO, misión:** diversión. **Tripulación:** Cap Narciso Juri, Ten Alfredo Caballero. **Despegó** de CRV a las 15:30 a 200 MN SJU a punto C. Nivel de vuelo 320 (50040' S / 620 07' O) descenso y punto D (50047' S / 610 36' O.) ascenso y (510 20' S / 610 30' O.). **Arribó** a las 17:55 hs. Estuvo en enlace con MLV entre 16:30/45 hs.

OF 2273, LR-35, indicativo **PERRO. Misión:** diversión. **Tripulación:** lerTen E Williams, Cap Jacinto Despierre, lerTen Miguel Bonaz, CP Hugo Bornices, **Despegó** de CRV a las 15:30 en dirección a Puerto Argentino (500 30' S / 610 30' O luego 510 30' S / 610 30' O). **Arribó** a CRV a las 17:50 hs.

Exploración y reconocimiento

C-130, matrícula **TC-68,** indicativo **TIGRE. Tripulación:** Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SP Pedro Razzini, C1º Carlos Ortiz, SAux Carlos Nazzari. **Despegó** de PAL a las 07:50, **arribó** a las 19:10 hs.

AC-690 T, indicativo **KRILL. Despegó** de TRE a las 15:02, **arribó** a las 17:41 hs.

F-27, matrícula **TC-71,** indicativo **BOLSA II. Tripulación:** Vcom Ricardo Quellet, Vcom Jorge Benavente, SP Orlando Páez Cortés, SA Esteban Godoy. **Despegó** de CRV a las 08:45, **arribó** a las 12:15 hs.

F-27, matrícula **TC-76,** indicativo **TITÁN. Tripulación:** Cap Hugo Olmos, My Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, M. González. **Despegó** de EPO a las 13:50, **arribó** a VIE a las 16:10. **Despegó** a las 16:20, **arribó** a EPO a las 18:50 hs.

F-27, matrícula **TC-75,** indicativo **TITÁN II. Despegó** de CRV a las 09:05, **arribó** a las 10:50 hs.

F-27, matrícula **TC-75,** indicativo **BOLSA II. Despegó** de CRV a las 16:00, **arribó** a las 18:20 hs.

C-500, matrícula **LV-LZR,** indicativo **CASERO IV; Tripulación:** Cap Carlos Aróstegui. **Despegó** de PAL a las 15:45, **arribó** a CRV a las 18:00 hs.

OF 136. **TS-60,** matrícula **LV-MSN,** indicativo **PLATINO II. Tripulación:** Cap Eduardo Remersaro, Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ a las 09:31, **arribó** a las 13:33.

OF 137 TS-60. tripulación: Alf Mario Rovella, Alf Jorge Arrechea y SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ a las 14:55, y **arribó** a las 17:25 hs

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 14:00, **arribó** a las 17:20 hs.

IA-58, matrícula **A-558**, indicativo **PACÚ II**. **Despegó** de CRV a las 12:35, **arribó** a las 14:13 hs.

La Artillería Antiaérea

A las 10:00 hs se comprobó que el cañón 303 estaba sentado en un campo minado por la Armada. El mayor Maiorano movió la pieza con un Chinook pudiendo reubicarla, quedando este episodio como anécdota.

El buque Bahía Paraíso

Este día en coordinación con ARA, se dispuso que el buque hospital Bahía Paraíso que regresaba desde Puerto Argentino (zarpó 08:45 hs) transportando heridos, recorriera el área del derribo del **C-l30 TIZA**,

El informe del oficial de enlace en ARA dice:

Buque estimó llegar zona EGA a las 18:00 hs.(de noche)
Se informó que buque inglés Sir Herald colaboraba en búsqueda.

Jueves 3 de junio

La meteorología

Continuó el mal tiempo en las islas. La visibilidad era escasa variando situaciones de niebla, llovizna y bruma.

La Artillería Antiaérea

Fue un día de novedades. A las 06:30 hs se escuchó orbitar a un reactor, el cual producía un ruido mayor al provocado por un *Harrier;* probablemente el de los *Vulcan,* que supuestamente debían estar buscando alguna presa especial. Por precaución los radares se hallaban apagados ante el peligro de un misil anti-radar. Se escuchó una fuerte explosión en el rumbo 240º del puesto del **jefe,** hallándose en esa dirección la batería Skyguard, la cual según relatos del personal del AD, fue abatida. Durante esta fecha, la 3a Ba se reagrupó nuevamente, comenzando de lleno a alinear y sincronizar el equipamiento; ordenando el jefe de escuadrón la construcción de refugios para el personal, abocándose luego el esfuerzo a la parte operativa. Finalmente se dividió el trabajo, cumpliéndose las dos tareas a la vez. El cabo principal Cardoso, ya especialista en manejo de equipo vial, se encargó de preparar el refugio. El inconveniente fue la interrupción por las alarmas rojas.

La pieza de 155 mm de Ejército apodada **El Bobo,** desde que asomó el sol, se hallaba haciendo fuego coincidiendo con una alarma gris. La onda explosiva afectaba a toda la aldea. Los ingleses pusieron en posición dos cañones de campaña en los cerros, al norte, del otro lado de la bahía Williams. La operación se realizó con helicópteros, teniendo que retirarse cuando **El Bobo** les hacía fuego.

A las 19:00 hs el CIC informó que el avión atacante había sido un *Vulcan* y que en el vuelo de regreso había hecho escala técnica en Brasil, donde fue internado por el gobierno, por haber violado normas internacionales.

El enemigo

Su accionar estuvo centrado en las siguientes actividades:

Consolidación y refuerzos de sus avanzadas terrestres. En el área de Mte Kent se produjeron contactos con patrullas argentinas. Se perdió contacto con dos soldados EA y se estimaron bajas enemigas.

Escasos ataques de fuego naval, principalmente sobre Pto Fox entre las 02:50 y las 03:45 hs y Pto Howard entre las 23:35 y las 00:20 hs. Algunos duelos de artillería, en la zona de *Mte Kent, Challenger* y *Two Sisters.* A las 23:00 hs se intentó disparar desde la costa, un proyectil Exocet contra blanco naval, pero falló su mecanismo de disparo.

No hubo actividad de la aviación embarcada inglesa. Sí se ejecutó una misión estratégica con un *Vulcan* desde Ascensión, con misiles antiradar *Shrike.* Fue detectado por nuestros radares a las 06:08 hs a una velocidad de 260 nudos.

Descubierta su intención, fueron cortadas todas las emisiones propias.

El *Vulcan* se mantuvo orbitando y descendió a 10.000 pies. Fue repelido con AAe visual. A las 06:30 hs el sistema Skyguard del EA encendió su central de tiro y fue detectado por el incursor quien lanzó dos *shrikes,* uno de los cuales impactó en su central de tiro matando al Ten (EA) Dachary, Sgto1º Blanco y a los soldados (C/62) (EA) Diarte y Llamas.

A las 06:40 hs el POA 2 informó que el *Vulcan* se alejaba por el NE. Se encendieron los radares y comprobaron su alejamiento en Rº 33°, nivel de vuelo 400 - velocidad: 250 nudos. El *Vulcan,* comandado por el Sqdn Ldr Neil Mc Dougall, posteriormente se vio obligado a aterrizar en Brasil.

Relato del My Oliva

> ***Luego del ataque se hizo presente el Com Mendiberri para cumplir, entre otras tareas, la de investigación del armamento. Esto lo cumplía rigurosamente, con gran riesgo de su vida, ya que circulaba por todos lados, especialmente en donde había bombas sin explotar.***

La FAS

Nuevamente ese día no se realizaron operaciones aéreas de ataque, sólo se efectuó de exploración y reconocimiento y se intentó un nuevo cruce.

El Cruce

> **C-130 TC-65**, indicativo **PATO. Tripulación**: Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, Vcom Eduardo Servático, SM (R) Salvador Giliberto, SM (R) Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina. **Despegó** de

CRV a las 17:40. **Arribó** a las 20:30 hs. No arribó a MLV por TAC. Es de destacar en este caso la actitud patriótica de estos dos suboficiales mayores retirados, posterior al derribo del **TC-63** del 1º de junio.

Exploración y reconocimiento

F-27, matrícula **T-45**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Roberto Salvarredi, My Osvaldo Botto, CP Orlando Domínguez, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV a las 09:00, **arribó** a las 12:10. **Despegó** a las 15:10, **arribó** a las 18:45 hs.

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN I. Tripulación**: Cap Guillermo Testoni, Cap Carlos Filippi, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia. **Despegó** de TRE a las 09:00, **arribó** a CRV a las 12:30. **Despegó** a las 14:50, **arribó** a TRE a las 17:20 hs. (Por mar).

F-27, matrícula **TC-76**, indicativo TITÁN. Tripulación: Cap Hugo Olmos, My Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, M. González. **Despegó** de EPO a las 08:30, **arribó** a VIE a las 11:50. **Despegó** a las 13:00, **arribó** a EPO a las 15:40 hs.

B-707, matrícula **TC-91**, indicativo **TRONCO. Tripulación**: My Juan Ossa, Vcom Luis Castiella López, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de EZE a las 07:20, **arribó** a PAL a las 16:20 hs.

LR-35 A, matrícula **LV-ONN**, indicativo **PUA. Tripulación**: Cap Carlos Pane, Cap Clemente Velasco, C1º Juan Mothe. **Despegó** de GRA a las 11:25, **arribó** a las 13:10 hs.

LR-35A, matrícula **T-24**, indicativo **PANCHO. Tripulación**: Cap Narciso Juri, 1erTen Luis Herrera, C1º Alejandro López. **Despegó** de GRA a las 11:35, **arribó** a las 13:55 hs.

F-27, matrícula **TC-72**, indicativo **PACU. Despegó** de CRV a las 14:00, **arribó** a las 17 hs.

IA-58, matrícula **A-558**, indicativo **PACU II. Despegó** de CRV a las 12:35, **arribó** a las 14:05 hs.

AC-690, indicativo **KRILL. Despegó** de TRE a las 09:00, **arribó** a las 11:15. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a las 17:00 hs.

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACU III. Despegó** de CRV a las 09:18,

arribó a las 11:56 hs.

OF 138. TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, Alf Hugo Speciale, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ a las 09:25, **arribó** a las 12:10 hs.

C-500, matrícula **LV-LZR**, indicativo **CASERO IV. Tripulación**: Alf Mercante. **Despegó** de PAL a las 13:30, **arribó** a las 19:40 hs. (Por MDP)

TS-60, matrícula **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**. Una misión realizada con un total de l h 55m voladas.

TS-60, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Claudio Gervai, Alf Gustavo Albarellos, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ a las 15:00, **arribó** a las 18:10 hs.

Viernes 4 de junio

La meteorología

En el Continente

Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de CRV) produjo hasta el mediodía, en la zona centro y N, nubosidad baja con precipitaciones. Vientos del sector N / NE moderados a fuertes con intensidad veinte/cuarenta nudos. A partir del mediodía las ráfagas alcanzaron hasta cuarenta nudos. y se mantuvo la nubosidad.

Área de Malvinas

Producto de ese mismo centro de baja presión, se mantuvo cubierto con poca visibilidad, techos 200 / 600 con vientos del sector NE veinte/cuarenta y cinco nudos.

Apoyo de fuego a Ejército

En una salida predispuesta desde el día anterior concertada con EA, despegaron, desde la BAM MLV con las primeras luces, tres Pucará:

1erTen Juan Micheloud	Matricula A-536
Ten Carlos Morales	Matricula A-515
1erTen Marcelo Ayerdi	Matricula A-52?

Informe del 1er Ten Micheloud y del 1er Ten Ayerdi

El OM era posiciones de artillería y tropas en ladera norte de Mte Kent. A pesar del mal tiempo y la escasa luz, la misión fue cumplida con exactitud. Se produjo el señalamiento (fumígeno) acordado con el EA en oportunidad, ejecutándose el ataque a las posiciones marcadas (salva de cohetes del N° 1 y 2, puente de madera, el N° 3) Al N° 3 no le funcionó su armamento, regresando este último con tres impactos (armas livianas) en su fuselaje.

El enemigo

Siguió consolidando sus posiciones terrestres en el cerco a punto INO.

Ahora ocupó posiciones en la zona Fitz Roy, trasladando en helicópteros sus tropas de DWN y San Carlos. A causa del ataque al *Invincible* el mando anfibio modificó sus planes que preveían el asalto directo a esta zona (Fitz Roy) y desvió sus sistemas a la cabecera de playa de San Carlos; desde allí helitransportaban a Fitz Roy algunas unidades de la BI 5. Como el grueso de la división (guardias galeses/escoceses) no alcanzaba a ser helitransportado en tiempo, decidieron su transporte marítimo por la zona N de la isla Soledad con las consecuencias que hicieron crisis el 8 de junio como veremos más adelante.

El POA N° 7, Alf Mario Egurza, Alf Andrés Gazzo y soldados Sosa y Vaca, contabilizó (el día 3 y noche del 4), treinta vuelos de Sea King y seis de CH-47 en dirección a Fitz Roy.

No se efectuó fuego naval ni ataques aéreos contra nuestras posiciones terrestres.

La FAS

Ya con dos días de inactividad y a pesar de la continuidad del mal tiempo, la FAS volvió a enviar sus aviones.

Se concibió realizar bombardeos por instrumentos (guiado por radar) con el escaso material aéreo que restaba. Se seleccionaron dos sistemas de armas: **M-5** (con cuatro BR C / SSQ y MU 12) y **MK-62** (con 5 / 8 MK-17 cada uno) para el lanzamiento en salva, sobre el área de Mte Kent donde los británicos concentraban sus unidades terrestres.

El guiado final y la orden de lanzamiento serían dados por nuestro radar en MLV: quien también controlaría e informaría la presencia de PAC en la zona.

Estaba previsto que los ataques se iniciaran a las 16:00 los **M-5** y 16:05 hs los **MK-62**. Más tarde se les dio nuevo horario a las 18:30 y 18:32 hs:

> **OF 1277**, cuatro **M-5**, indicativo **PIÑA, armados** con cuatro BR C/SSQ y MU 12. **Tripulaciones**: Vcom Luis Villar, Cap Luis Demierre, lerTen César Román, lerTen Carlos Musso. **Despegaron** de SJU a las 15:09 hs por secciones y con nivel de vuelo 260 fueron guiados hasta 140 MN afuera por el radar SJU.

El contacto se realizó en frecuencia de alternativa y fueron guiados sobre tope de nubes. Entre P1 y P3 hubo que ascender a nivel de vuelo 360 debido al tope de nubes. En el P3, el radar ordenó viraje a rumbo 320 e indicó cuando se encontraban a 6 MN del OM.

Se inició la maniobra para bombardeo en picada (BOP) en secciones, lo que se hizo por instrumentos. Los numerales debieron separarse porque no lograron visualizarse.

La primera sección lanzó ocho bombas (15:45 hs), la segunda sólo seis (dos no salieron del N° 3). Luego del ataque, la escuadrilla pudo reunirse bajo control del radar MLV.

Se estimó que el lanzamiento fue efectivo porque hubo mucha seguridad en el radar, quien también confirmó el ruido de las explosiones.

> **OF 1275**, tres **MK-62**, indicativo **LINCE. Tripulaciones**: Cap Juan Nogueira, My Luis Rodeyro, 1erTen Mario Baeza, 1erTen Jorge Cardo, 1erTen Ricardo Sproviero, lerTen Hugo Moreno. **Despegaron** de GAL a las 17:23 hs y se dirigieron a MLV donde fueron captados por el radar, efectuando su lanzamiento sobre tope con R 090°.

Transcurridos cinco minutos el radar informó movimientos de PAC y de un eco en dirección al **LINCE 2** que posteriormente desapareció (se supone un misil lanzado desde tierra).

Se lanzaron *Chaff* y bengalas. Regresaron a GAL, donde **arribaron** a las 20:00 hs.

> **OF 1276**, dos **MK-62**, indicativo **PUMA. Tripulaciones**: Cap Juan Carlos Freijo, lerTen José Nicolás Pagano, lerTen Juan Heredia, lerTen Manuel Gerez. **Despegaron** de GAL a las 17:30 y dirigieron a MLV con nivel de vuelo 310 - bajo control radar -efectuaron el lanzamiento en R 140 -ídem que **LINCE**.

A los cinco minutos de la salida el radar informó que tenían una PAC a 25 MN del **PUMA 2** pero desapareció a las 18 MN. A la altura de DWN, lanzaron *Chaff;* luego se les informó de una situación similar a la del **LINCE 1**. Lanzaron bengalas, se alejaron y regresaron a GAL donde **arribaron** a las 19:50 hs.

Al **LINCE 2** se le plantó un motor, el que previo al arribo fue reencendido.

Relato del Cap Freijo

> ***La orden fragmentaria llegó mutilada. La ruta de ida (punto 2) debía decir S22 y sólo llegó S2, por lo tanto el rumbo de ataque varió 180º del ordenado.***

Navegación de ida: punto N° 1 isla San José, punto 2 (58° 45' O / 51° 05' S), N° 3 monte Kent. Nivel ida A 310, regreso A 350 coordinado con los LINCE que atacaban minutos antes con Rº 090° - Formación abierta a 300 metros -lanzamiento en reguero con 300 metros entre cada bomba de forma de cruzar el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.

Se bombardeó por radar de abordo, (Doppler) coordinado y controlado por radar de MLV confirmando posición geográfica. Se confirmaron explosiones por luminosidad (nublado).

Durante el escape se dejó de ver al N° 2 por lo cual reduje velocidad para esperarlo. LIMÓN (indicativo del radar) informa persecución de PAC sobre estrecho San Carlos ante lo cual, ya formados, pusimos máxima velocidad (0.85 de mach)

Radar informa sucesivos acercamientos de PAC hasta igualar velocidad y luego el regreso de la misma.

Sobre la isla Gran Malvina el radar informó otra PAC de frente por la cual se retransmitió orden de escape al LINCE ya sin alcance de VHF.

En el escape se tiró Chaff y por equivocación bengalas. Se visualizaron dos misiles ya sin rumbo, a la vez que radar avisó que no era PAC sino misiles.

Cruce frustrado

Ese día un **C-130**, matrícula **TC-66** se dirigió a MLV llevando valiosa carga (Exocet). **Tripulación**: Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SA J. Yamoni, Cap médico Guillermo Müller, D. Rojos. **Despegó** de CRV a las 15:40 y encontrándose (19:30 hs.) a 10 MN de BAM MLV debió regresar por MET. **Arribó** a GAL a las 21:40 .hs.

Exploración y reconocimiento

C-130, matrícula **TC-68**, indicativo **TIGRE. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerruti, SP Pedro Razzini, SAux Carlos Nazzari. **Despegó** de PAL a las 06:45, **arribó** a las 19:30 hs.

F-27, matrícula **TC-45**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, SM José Altamiranda, CP Carlos Bassano.

Despegó de CRV a las 08:30, **arribó** a las 11:30. **Despegó** a las 14:30 y **arribó** a las 18:00 hs.

F-27, matrícula **TC-78**, indicativo **TITÁN l. Tripulación**: Cap Carlos Filippi, Cap Guillermo Testoni, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia. **Despegó** de TRE a las 09:00, **arribó** a CRV a las 11:40. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a TRE a las 17:30 hs. (Por mar)

F-27, matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Cap Hugo Olmos, My Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, M. González. **Despegó** de EPO a las 09:00, **arribó** a VIE a las 12:30. **Despegó** a las 13:50, **arribó** a EPO a las 16:30 hs.

F-27, matrícula **T-42**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Luis Ronconi, Vcom Jorge Novais, CP Osvaldo Moreyra, CP Walter Morelli. **Despegó** de CRV a las 14:05, **arribó** a las 17:20 hs.

OF 140. TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Seco, Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ a las 09:25, **arribó** a las 12:15 hs.

OF 141. TS-60, matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Ernesto Arillo, Alf Claudio Gervai, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ a las 15:00, **arribó** a las 17:55 hs.

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 10:11, **arribó** a las 12:04 hs.

AC-690 T, indicativo **KRILL. Despegó** de TRE a las 09:04, **arribó** a las 11:15. **Despegó** a las 15:00 y **arribó** a las 17:15 hs.

IA-58, matrícula **A-558**, indicativo **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:30, **arribó** a las 14:00 hs.

El comandante del **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**, informó sobre dos misiones; 3 horas voladas.

Otros sucesos

El mando naval británico indicó a nuestro buque hospital ARA Bahía Paraíso, que debía dirigirse a Pto Howard y Fox para recoger heridos, que lo hiciera por la costa oriental y S (de la isla Soledad) lo cual demostraba su interés de velar

los movimientos marítimos en la boca N del estrecho San Carlos, donde se llevaba a cabo el desembarco.

Sábado 5 de junio

La meteorología

Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego

Vientos moderados, 15 / 25 nudos, del O rotando al NO. Cubierto durante el día, en la zona N; precipitaciones por la tarde.

Zona Malvinas

El desplazamiento de un centro de baja presión produjo el mejoramiento de las condiciones meteorológicas en las islas, que se hallaban cubiertas con nubes bajas, lloviznas y neblinas que redujeron la visibilidad entre uno y cinco kilómetros.

A partir del mediodía, rápido mejoramiento; el viento rotó hacia el O, con una intensidad 10/20 nudos. Visibilidad: 10/12 Km, con cielo poco nuboso

La FAS

La inquietud principal para el Cdo FAS, era encontrar blancos rentables, especialmente, objetivos navales, donde lanzar sus medios disponibles.

Al mismo tiempo, se preveía emplear los **MK-62** en las áreas donde estimaba concentraciones terrestres enemigas, aunque convencidos de que estos ataques no cumplían los requisitos de aceptabilidad, debido a la poca información que se tenía respecto de la ubicación de los OOMM, las características del suelo, (la turba absorbía la onda explosiva), y las condiciones meteorológicas que obligaban al bombardeo horizontal (BOH), guiado por radar, con tremendo riesgo por la acción antiaérea enemiga.

Pero se intentaba, consciente del alto valor moral que para las tropas terrestres significaban estos ataques. Además, la actividad antiaérea enemiga que se recibiera orientaría posteriores salidas ROF.

> **OF 1278,** dos **MK-62,** indicativo **PATO, armados** con cinco bombas MK17 cada uno. **Objetivo material:** monte Kent, (51º 00' S / 57º 30' O). **Tripulación:** Cap Juan Bertoldi, Cap Raúl Sánchez, Ten Daniel González, Cap Daniel Hernández. **Despegaron** de GAL a las 05:00 hs.

Próximos a llegar al nivel de vuelo 200, unas 50 MN antes de la isla San José, el guía ordenó, al numeral, abrirse a cincuenta metros.

En esta situación, el numeral le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían al guía. Se ordenó una ruptura a la derecha, (al rumbo 170°), y luego regresaron al rumbo original. Volvieron a ver las luces y «rompieron» nuevamente hacia la derecha, se dirigieron a GAL y eyectaron las cargas externas.

Hasta allí había intentado enlaces en HF y VHF con MLV: sin conseguirlo.

Finalizado el viraje de retorno, observaron un resplandor similar a explosión de misil. El N° 2 pudo lanzar sólo bombas externas y aterrizó con las del portabombas central.

Las condiciones meteorológicas eran buenas y volaban sobre tope, con cielo claro que permitía distinguir, sin problemas, a los aviones. **Arribaron** a GAL, a las 06:30 hs.

> **OF 1279,** dos **MK-62,** indicativo **GAUCHO I** y **II, armados** con cinco bombas MK-17 cada uno con espoleta SSQ y MU 12. **Objetivo material:** Idem al anterior. **Tripulaciones:** Cap Alfredo Bredeston, Cap Miguel Sisco, 1erTen Antonio Mauad, lerTen Raúl Acosta. **Despegaron** de GAL a las 04:50 hs.

Navegación de ida, sin problemas. A 60 MN de la isla San José, (Pto 1), sobre radial 084 de GAL y con nivel de vuelo 380, el guía advirtió que se le aproximaba, desde abajo y al frente, una luz que confirmó el N° 2. Ordenó escape por derecha al advertir que era un misil.

En la maniobra el N° 2, entró en el chorro del N° 1 y cayó en tirabuzón que logró controlar a los 34.000 pies. Comprobó que tenía el motor plantado. En la mitad del viraje, el guía sintió una fuerte vibración (posiblemente a causa de la carga alar o explosión del misil).

El numeral también advirtió una fuerte vibración, después de quedar con un solo motor. El guía interrumpió el viraje por temor a una plantada de turbina. Mientras navegaba en ese rumbo, vio dos luces color naranja fuerte que se desplazaban en paralelo, desde atrás y abajo; y estimó que iban dirigidos al numeral que estaba a inferior nivel.

Ordenó, entonces, eyectar cargas y proceder al escape definitivo, a GAL.

El N° 1 aterrizó sin novedad; el N° 2 llegó al toque con mayor velocidad que

la normal y con las alas desniveladas. Esto, más el fuerte viento de costado, provocó que se le introdujera paulatinamente la rueda derecha y saliese de pista. Eran las 06:50 hs.

No había podido llegar al OM, pero había producido el despegue de una PAC, (05:49 hs), dio indicios de ON, en proximidades de la isla San José.

Al respecto, dice el Libro FAW de la RN:

Las condiciones meteorológicas eran muy pobres a las 05:40 hs cuando el Lt* C *Cantan (RN) despegó del Invincible para investigar un potencial blanco que había sido detectado cerca de Pto Stanley, por la "Exeter".

Desafortunadamente nada fue hallado y Cantan retornó al buque y lo halló completamente inmerso en niebla.

En su primera aproximación controlada al portaaviones, fueron lanzadas bengalas a popa pero él no vio absolutamente nada.

Intentó una segunda, (y final), pues su avión estaba extremadamente corto de combustible. Puso su avión en "estacionario" a 200 pies del mar y se movió con precaución hacia el frente hasta que notó un rayo, verticalmente proyectado desde el buque.

Manteniéndose a la vista, Cantan descendió despaciosamente entre la niebla y tocó la plataforma, nadie en el portaaviones había visto su Sea Harrier hasta que estuvo aterrizado.

Un chequeo posterior del combustible reveló sólo 150 litros remanentes en sus tanques, (menos de dos minutos de vuelo).

NOTA: Informaciones posteriores al conflicto revelan, que estas salidas nocturnas de MK-62 provocaron la operación *Cambelow,* que consistió en que, los días 6 y 7 de junio, el *lnvincible* y la fragata *Brillant* se acercaran al anochecer y permanecieran hasta el alba en una posición 100 MN de la costa oeste de la Gran Malvina, con sus aviones en alerta para interceptar estos raids argentinos.

Exploración y reconocimiento

F-27, matrícula **T-45**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, SM José Altamiranda, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV: a las 09:30; **arribó** a las 12:35. **Despegó** a las 14:55; **arribó**

a las 18:40.

F-27, matrícula **T-42**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Luis Ronconi, Vcom Jorge Novais, CP Osvaldo Moreyra, CP Walter Morelli. **Despegó** de CRV, a las 14:05; **arribó** a las 18:25.

F-27, matricula **T-44**, indicativo **TITÁN l. Tripulación**: Cap Carlos Fillippi, Cap Guillermo Testoni, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia. **Despegó** de TRE a las 09:00; **arribó** a CRV a las 12:30. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a TRE a las 17:20. (por mar).

F -27, matricula **TC-76**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: Cap Hugo Olmos, My Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, SA M González. **Despegó** de EPO a las 08:50; **arribó** a VIE, a las 12:10. **Despegó** a las 13:30; **arribó** a EPO, a las 16:20.

B-707, matrícula **TC-91**, indicativo **TRONCO. Tripulación**: Vcom Otto Rittondale, My Armando Buira, SA Diego Callejón, SA Nicolás Zárate, Juan Chirico, Ricardo Coca, SM Conrado Ghietto. **Despegó** de EZE, a las 05:50; **arribó** a PAL, a las 17:10.

C-500, matrícula **LQ-MRM**, indicativo **CASERO III. Tripulación**: Insp Díaz. **Despegó** de PAL, a las 14:10; **arribó** a las 20:25.

OF 142 TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, Alf Eduardo Echavarría, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 09:27; **arribó** a las 12:05.

OF 143 TS-60, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Com Jorge Raimondi, Alf Claudio Gervai, Alf Jorge Rodríguez, SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 15:00; **arribó** a las 17:36.

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV, a las 09:10; **arribó** a las 12:40.

Dos **IA-58**, matrículas **A-558**, y **A-551**, indicativo **PACÚ II. Despegaron** de CRV, a las 12:31; **arribaron** a las 14:02.

El comandante **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**, informó dos misiones, 4 h 45 min de vuelo.

Relevamiento aéreo fotográfico térmico

LR-35, matrícula **T-21. Tripulación**: Vcom Rodolfo De La Colina, My Juan Falconier, SA Osvaldo Mondolo, Cap Marcelo Lotufo, 1erTen Miguel Bonaz. **Despegó** de CRV a las 13:35; **arribó** a las 15:25 hs.

El reconocimiento ofensivo

El comando FAS planificó las futuras salidas, ahora con CB, y a la zona donde, presumían, se hallaba la unidad naval que atacó a los **MK-62**, (según libro FAW - RN, la *Exeter* estaba en posición justo al N del estrecho San Carlos).

OF 1280, dos **M 5**, indicativo **FIERRO, armados** con cañones. **Misión**: ROF al N del estrecho San Carlos, nivel de vuelo 300 - hasta 100 MN. Sin órgano control. **Tripulación**: My Napoleón Martínez, Cap Carlos Moreno. **Despegaron** de GRA, a las 14:00 hs.

Volaron en formación defensiva, bajo control inicial del radar GRA y 100 MN antes de la boca N del estrecho, (14:46 hs), descendieron a nivel de vuelo 10; recorrieron esa zona en busca del buque misilístico, sin encontrar ningún OM. **Aterrizaron** en GRA, a las 16:00 hs.

OF 2303, HS-125, indicativo **RAYO. Tripulación**: Ten Poggi, Alf Mariani, SP Acosta, OCAT: My Amando Medina, Cap Fernando Walter. **Despegó** de CRV a las 14:15 a 51º 30' S / 64º O. **Arribó** a las 16:55 hs.

En esa zona, debía controlar las Ellas **PUÑO** y **NENE**, que saldrían a continuación.

OF 1281, tres **A4-B**, indicativo **PUÑO**, **armados** con tres BRP. **Misión**: ROF en bahía San Julián, piquete radar o misilístico. **Tripulación**: 1erTen Oscar Berrier (C-221), Ten Omar Gelardi (C-226), y lerTen Rubén Bolzán (C-2l4). **Despegaron** de GAL, a las 14:30 hs. Iban acompañados por un reserva, (según Interrogatorio a tripulantes, el reserva fue el Ten Luis Cervera (C-228) que **despegó** a las 14:10, hasta punto inicial. Desde allí regreso. **Arribó** a las 16: 10.

Tanto en esta salida, como la siguiente **NENE**, debían mantener silencio de radio en su ruta, y los resultados del ROF transmitirlos de inmediato al OCAT, en caso positivo; de lo contrario, a 100 MN después de iniciado el regreso.

Arribaron a la zona de bahía San Julián y la recorrieron rasante en sentido antihorario. Observaron minuciosamente las entradas de la costa sin encontrar

buques. **Arribaron** a las 17:00.

> **OF 1283**, tres **M-5**, indicativo **NENE, armado** con tres tanques de combustible de 1300 l y dos BRP. **Misión**: ROF en bahía 9 de Julio, buque radar / misilístico. **Tripulación**: Cap Carlos Maffeis, Cap Luis Demierre, lerTen Carlos Musso. **Despegaron** de SJU a las 14:40 y navegaron bajo control OCAT, (RAYO) hasta 140 MN.

A 20 MN de las islas Salvajes, entraron rasante y, desde esas islas, con rumbo 120°, recorrieron la bahía 9 de Julio, pasando por punta Navidad, punta Norte. Próximos a Pt Escarpada, iniciaron viraje a la izquierda para recorrer bahía San Francisco de Paula. Regresaron a isla Salvaje, (15:30 hs); desde allí, retornaron lanzando las bombas, (no explotaron las de 1 y 3). Tampoco detectaron buques, PAC o personal. **Arribaron** a SJU, a las 17:00 hs.

Los cruces a BAM MLV

El G 1 T logró concretar dos valiosos cruces a MLV: Entre su carga, (28.000 Kg en el vuelo de ida), llevaban cuatro Exocet con sus respectivos traillers, tambores de nafta y munición para cañones 155.

> **C-130**, matrícula **TC-66**, indicativo **MARTE. Tripulación**: Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SA Juan Marnoni, C Amílcar Cerruti, Raúl Leguizamón. **Despegó** de CRV a las 14:20; **arribó** a MLV a las 18:15. **Despegó** a las 18:40 y **arribó** a CRV a las 21:30.

> **C-130**, matrícula **TC-65**, indicativo **ARIES. Tripulación**: My Walter Véliz, Cap Cristóbal Villegas, Vcom Francisco López, SP Nicolás Segovia, CP Jorge Contigiani , SA Sergio Tulián, y SA Roberto Puig. **Despegó** de CRV a las 16:30; **arribó** a MLV a las 20:21. **Despegó** a las 20:35; **arribó** a CRV a las 23:10.

Se ordenó el traslado de los **MK-62** arribados a GAL, (Ellas **PATO** y **GAUCHO**) a TRE, para su empleo sobre el Atlántico, en misión estratégica.

En ese mismo contexto, hubo mensaje de la FAS al Comando en Jefe de la FAA por el cual se solicitaba asignación, bajo su comando operacional, de dos **B-707** para exploración lejana.

Los sucesos en Malvinas

La FAS informó, al CAE, la siguiente situación del enemigo:

Actividad aérea

A las 05:45 el radar MLV detectó un *Harrier* en radial 145°, a 47 MN, patrullando la zona de Mte Kent, (horario en que, el día anterior, atacaron los **MK-62** y, más tarde, los tres **Pucará**).

Actividad de PAC desde las 08:17 hasta las 17:05 hs.

A las 16:46 fue bombardeada y ametrallada la Base Aeronaval Calderón, (tres *GR 3).*

Actividad terrestre

Se observaron movimientos desde la zona de DWN, hacia puente Fitz Roy, y desarrollo de trabajos en esa área.

El ENO fue sometido al fuego de artillería propia, (10.5), en sus posiciones de Mte Wall.

A las 24:00 hs, nuestras FFTT recibieron fuego naval sobre Mte Harriet y en las posiciones del BIM 5.

Además, los integrantes del POA N° 8, (SAux Alonso, CP Guerra y SC/63 Zem), llegaron a Puerto Argentino luego de haber caminado cuarenta y seis kilómetros en tres días (ver día 2 de junio). Fueron trasladados al hospital.

Actividad naval

La Task Force continuó desplazando unidades durante el día, hasta las cercanías de Pto Argentino, y otras en piquete radar.

A las 04:30 hs, el buque *Bahía Paraíso,* frente a Pto Howard, recibió, del buque hospital *Uganda,* a cuarenta y siete argentinos.

La Artillería Antiaérea

Tampoco fue un día de gran actividad del enemigo. Era indudable que estaban recuperándose y preparándose para una operación de envergadura. Dos

Harrier sobrevolaron a las 06:00 y a las 08:30 las posiciones. Al hacerse el relevo, se visitó al Skyguard atacado, el cual quedó anulado por completo. Se estimó que el misil fue anti-radar y que la batería se hallaba activa esperando la oportunidad para hacer fuego, si el *Vulcan* se ponía en alcance.

En un vuelo de C-130, arribó un nuevo misil Exocet; la guarnición se hallaba pendiente de todos estos arribos.

Apreciación de la FAS

Transcripción textual del Mensaje GHO 052247:

> ***Pronóstico meteorológico prevé desmejoramiento del tiempo a lo largo de costa occidental penalizando operaciones aéreas. Este hecho, más elementos de apreciaciones anteriores indican que ENO habría alcanzado, en próximas horas, las mejores condiciones para iniciar ataque a Puerto Argentino. BT.***

Tres días más tarde, la FAS tendría la oportunidad de atacar en bahía Agradable, y retrasar aún más esta predicción.

Domingo 6 de junio

La meteorología

En Malvinas, el día transcurrió lloviendo; la visibilidad, cinco kilómetros en las primeras horas reduciéndose a un kilómetro y medio a las 19:00 hs. Vientos moderados a fuertes. Esta situación impedía toda operación de ataque aéreo.

La FAS

Ante la imposibilidad de atacar, el Comando FAS centró su atención en la interdicción estratégica:

Desplegó cuatro aviones MK-62 de TRE a BAM MDP:

Indicativo **NEGRO tripulados** por **B-102**: My Jorge Chevalier, My Luis Rodeyro, SAux Luis Sánchez. **B-105**: Cap Eduardo García Puebla, 1erTen Jorge Segat, CP Osvaldo Merlo. **B-108**: Cap Juan Nogueira, 1erTen Ernesto Lozano, CP Hugo Bazán. **B-109**: Cap Alberto Baigorrí, 1erTen Nicolás Pagano, 1erTen Manuel Geréz. **Despegaron** de TRE, a las 14:00 hs. **Arribaron** a MDP, a las 16:30.

Se emitió la **OF 2307, HS-125**, del Escuadrón Fénix. **Despegó** de CRV: a las 14:50. **Tripulación** Ten Poggi, Alf Mariani, SP Acosta, OCAT: Vcom Pereira

Se coordinó con el CAE la operación E y R lejana de dos **B-707**, para el día siguiente, con los indicativos **BUQUE 1 y BUQUE 2**. Los **B-707** efectuaron exploración y reconocimiento desde las 05:20 hasta las 18:00 y arribaron a PAL, sin encontrar ningún ON. Ello motivó que la alerta de los **Canberra** estacionados en MDP fuera dejada sin efecto

Salida de diversión el Escuadrón Fénix

OF 2308, LR-35, matrícula **T-23**, indicativo **NIDO. Tripulación**: Cap Narciso Juri, Ten Luis Herrera, C1º A. López. **Despegó** de GRA a las 16:30, a 52º 30' S / 61º 00' O. No hizo enlace con MLV por cuanto el radar estaba fuera de servicio a causa del viento, (50 nudos) **Arribó** a las 17:40 hs.

Evacuación sanitaria

OF 2533, se destacaron dos helicóteros **S 61 N** (Sikorsky), matrículas **LV-CCL** y **LV-OMG**, para evacuación sanitaria desde el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, que estaba en Punta Quilla.

Nuestros helicópteros operaron desde las 22:09 hasta las 04:14, del 7 de junio. Evacuaron ciento treinta y un heridos de Ejército, ARA y FAA. Sólo quedaron a bordo dieciocho heridos graves.

La actividad enemiga

Desde las 02:00 a las 02:45 hs: cañoneo intenso sobre BAM MLV y posiciones terrestres de la defensa de Puerto Argentino, (BIM 5, Two Sisters, B Art, RI 4).

Desde las 22:00 a las 23:00 hs: sobre Batería C del Grupo Art 3.

Desde las 23:30 a las 00:30 hs: tres fragatas efectuaron fuego naval sobre posiciones del BIM 5, RI 6, RI 3, Two Sisters y BAM MLV: Esta acción, produjo tres heridos.

La actividad aérea fue muy escasa y se redujo a siete PAC en las proximidades de la flota, (desde las 06:20 hasta las 12:05), en radiales 080 / 090 de Puerto Argentino.

A las 10:35 se produjo un ataque aéreo en el sector ocupado por el RI 3, con bombas. Impreciso y sin daños, (XZ-989 - Pook y X-133 MacLeod operando desde pista San Carlos).

Los guardias galeses, (fracciones), iniciaron un desembarco encubierto en Fitz Roy.

Continuó el helitransporte de tropas desde DWN a Fitz Roy.

Las fuerzas propias

En la BAM MLV continuó la defensa pasiva contra el cañoneo naval, (tres heridos). Los pilotos de **Pucará** mantuvieron alerta por turnos en el aeropuerto, desde una hora antes de la salida del sol hasta el anochecer; quedó personal de mecánicos durante la noche.

El resto se dirigió a dormir en el alojamiento de la ciudad. El escuadrón VYCA cumplió sus tareas rutinarias, con problemas de viento arrachado que obligó a suspender la emisión del radar entre las 16:50 y las 18:30 hs.

La Artillería Antiaérea

Se sufrió un intenso cañoneo entre las 02:00 y las 02:45 hs, supuestamente llevado a cabo por tres buques. A las 09:00 se logró orientar el cañón 302 en grueso. Las pruebas de ajuste dinámico fueron buenas. Los elementos restantes se pudieron mudar de la posición previa, bajo la lluvia torrencial, a las 13:00 hs.

A las 23:00 se inició un intenso fuego naval que duró hasta las 00:45 hs del día 7 de junio.

Exploración y reconocimiento

F-27, matricula **T-45**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Osvaldo Botto, Cap Roberto Salvarredi, SM José Altamiranda, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV a las 09:15; **arribó** a las 12:45.

F-27, matricula **T-42**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Luis Ronconi, Vcom Jorge Novais, CP Osvaldo Moreyra, CP Walter Morelli. **Despegó** de CRV a las 14:10; **arribó** a las 17:40.

F-27, matricula **T-44**, indicativo **TITÁN 1. Tripulación**: Cap Carlos Fillippi, Cap Guillermo Testoni, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia, **Despegó** de TRE a las 08:50, **arribó** a CRV a las 11:40. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a TRE a las 16:50, (por mar).

F -27, matricula **TC-76**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Egidio Santilli, Cap Hugo Olmos, CP Misael Lombardo, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 09:00; **arribó** a las 10:20.

OF 144. TS-60, matricula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO 1. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ a las 09:40; **arribó** a las 13:00.

OF 145. TS-60, matricula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Claudio Gervai, Alf Jorge Rodriguez. **Despegó** de SCZ a las 15:00; **arribó** a las 18:00.

El comandante del **LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA**, informó dos misiones, voladas 2 h 30 min.

Lunes 7 de junio

La meteorología

Área del continente

Fuertes vientos en la zona de Chubut y Santa Cruz, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego. Visibilidad superior a diez kilómetros.

Área de Malvinas

Tiempo bueno parcialmente nublado. Visibilidad superior a diez kilómetros. Vientos del sector NO, de 10/20 km. En horas de la tarde, aumentó la nubosidad y hubo lloviznas, visibilidad reducida a 5 km.

La situación propia

Aérea

La FAS no lograba ubicar blancos rentables navales o terrestres. El enemigo naval cada vez velaba mejor sus movimientos y nuestros medios de búsqueda no lograban localizarlos en tiempo y espacio. La meteorología de los días anteriores también conspiró contra este objetivo.

El movimiento terrestre, bien mimetizado y dispersado, tampoco permitía obtener objetivos materiales aceptables. Por lo tanto, todos los esfuerzos se concentraron en la búsqueda de información. Al final del día, comenzaron a perfilarse las intenciones en la zona Fitz Roy/Bahía Agradable.

Se mantenía la intención de atacar en interdicción a ON en alta mar.

Terrestre

Continuaba la defensa estática del área de Puerto Argentino; algunos movimientos de patrullas hacia las avanzadas británicas, duelo de artillería y refuerzo de posiciones.

La situación del enemigo

Continuó el avance hacia las posiciones argentinas. Se reforzó, especialmente, el flanco sur, (Fitz Roy - puerto Enriqueta), por helitransporte desde DWN/ San Carlos y débiles desembarcos de fracciones de la Br I 5, en dichas costas.

Siguió también el hostigamiento naval sobre nuestras posiciones en Puerto Argentino, mientras que su arma aérea aumentaba las patrullas y realizaba, también, algunos ataques a objetivos terrestres.

Los *GR* 3 ya operaban desde la pista en San Carlos.

Las operaciones de la FAS

Con la situación descripta, las operaciones comenzaron con el Escuadrón Fénix.

Reconocimiento fotográfico y diversión

> **OF 2309**, dos **LR-35 A**, **misión**: reconocimiento fotográfico Indicativo **NARDO**. Matrícula **T-24. Tripulación N° 1**: Vcom Rodolfo De la Colina, My Juan Falconier; Fot Cap Marcelo Lotufo, SA Francisco Luna, Mec Fot SAux Guido Marizza. Matrícula **LV-ONN. Tripulación N° 2**: 1erTen Eduardo Bianco, Ten Eduardo Casado, 1erTen Miguel Bonaz, C1º Hugo Bornices, **Despegaron** CRV a las 08:00 y se dirigieron al punto A, (51 ° 15' S / 60° 30' O), a nivel de vuelo 400.

En ese punto enlazaron con CIC MLV a las 09:00/09:05 hs. En el radar MLV estaban el 1erTen Romero, C1° Nievas (según información Esc VYCA del 7 de junio de 1982). En este enlace hay desinteligencia con el CIC, respecto del procedimiento por seguir.

Ante la demora, el **NARDO 1** comenzó un viraje por la izquierda. Entonces, el radar le ordenó que mantenga rumbo 090. El guía cambió el viraje a la derecha; en esa maniobra, se alejaron unas 20 MN del punto A.

Solicitaron actualización de PAC. Había dos: una a 140 MN al NE, y otra, 190 MN al SE. En ese momento, (09:06/10 hs), el copiloto del N° 2 vio dos pequeñas explosiones sobre la superficie de la bahía de San Carlos y luego dos estelas de misil que ascendían. El guía también las vio, y comenzó un viraje a la izquierda;

informó al radar que regresaba; éste le contestó que no había problemas con las PAC porque también regresaban. Entonces el guía le dijo al radar:-***Es una nave que se vio en el terreno***- y al N° 2, que se quede tranquilo.

Inmediatamente se escuchó decir al N° 1 *:-**Me dieron, no hay nada que hacer..***

El N° 2 a 200 / 300 metros a la derecha del guía y 200 pies arriba vio una gran bola de fuego en el guía, y la parte que quedó entera entró en tirabuzón, **perdiendo todo contacto.**

El N° 2 dio motor a pleno y se alejó rápidamente, eran ya las 09:13 hs. Las coordenadas 3' después eran 51° 11' S / 60° 22' O. Tuvieron interferencia en inglés en la frecuencia del radar MLV: en dos oportunidades: 08:56 hs. y 09:06 hs.

La versión inglesa (Libro *AWSA ETHELL* y *PRICE):*

Las misiones previas (de los Lear Jet) no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart, sin embargo, ahora el destructor HMS Exeter era uno de los buques cubriendo el estrecho de San Carlos. Sus operadores radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron un par de misiles.

Luego detalló el derribo tal cual nuestra versión y, finalmente, dice:

Rodolfo De la Colina fue a la muerte como un valiente.

> ***El Lear Jet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para combate. Aún cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes minutos los restos del avión, con cinco hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island (isla Borbón).***

El **NARDO 2** arribó a CRV: a las 10:40 hs. El Escuadrón Fénix, con su jefe al frente, entraba en la historia de las unidades de la FAA.

OF 2310, dos **LR-35 A**., indicativo **PILA. Misión**: diversión **Tripulación 1**: My Clemente Velasco, Cap Carlos Pane, C1º Juan Mothe. **2** Cap Narciso Juri, 1erTen Luis Herrera, C1º Alejandro López. **Despegaron** de GRA a las 08:20. A punto B, (51° 50' S / 62° 00' O), hicieron enlace con CIC MLV: escucharon los sucesos con el **NARDO** y regresaron a GRA; **arribaron**, a las 09:50.

LR-35, matrícula **T-23, misión**: E y R. **Tripulación**: Cap Miguel Arques, Ten Enrique Felice, CP Eduardo Lagger. **Despegó** de GRA, a las 14:40; **arribó** a las 15:40.

Salidas de ataque y cobertura

OF 1286, cuatro aviones **A-4B**, indicativo **POTRO, armados** con BRP. **Misión**: AON en brazo Fitz Roy. **Tripulación**: (1) lerTen Jorge Bolzán C-204, (2) Vcom Ricardo Dubourg C-207; (3) lerTen José Sánchez C-240; (Reserva) Ten Juan Arrarás C-222.

Esta salida estuvo prevista sin REV aunque desde las 08:38 hs estaba el KC y podía reabastecerlos al regreso de ser necesario. Los **POTRO despegaron** de GAL a las 08:30, y se dirigieron al ON. Regresó el reserva que **arribó** a GAL a las 10:30 hs. El resto continuó al ON y entró en enlace con el radar MLV (08:45), y comenzó el descenso. El radar fue cortado debido a presunción de ataque de *Harrier* contra su antena.

Los **POTRO** recorrieron la zona del ON y no encontraron blanco alguno, de modo que regresaron luego de impactar contra algunos pájaros, el 1 y 3. Se dirigieron directamente a GAL, donde **arribaron** a las 11:30 hs.

OF 1282, cuatro **A-4B**, indicativo **TRUENO, armado** con tres BRP 12" **Tripulación**: (1) Cap Carlos Varela (2) Ten Mario Roca, (3) Ten Sergio Mayor, (4) Alf Marcelo Moroni, (R) Alf Jorge Dellepiane. **Despegaron** de GAL a las 09:30 y se dirigieron directo al OM. Estaba previsto REV al regreso, (10:46 hs).

Su tarea era BOH a nivel de vuelo 300 sobre área Mte Kent bajo instrucciones del CIC MLV Pero a las 10:05 la FAS, (My Torales), ordenó su cancelación por presencia estimada de fragata misilística, en brazo Fitz Roy. La escuadrilla regresó; **arribó** a GAL a las 11:00 hs.

REV-KC-130, TC-69, indicativo **FIERRO. Tripulación**: Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, Vcom Eduardo Servático, SM Salvador Giliberto, SM(R) Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de GAL a las 09:08 y se dirigió a 52° 00' S / 66° 00' O y desde allí con rumbo 090°, al encuentro de los **TRUENO** cuando estos ingresaran. Pero al cancelarse la salida de éstos, también regresó el **FIERRO**, (11:00 hs), que **arribó** a las 11:30.

OF 1284, dos **M-III**, indicativo **RAYO, armado** con cañones y misiles Matra. **Tripulación** (1): Cap Ricardo González, (2) My José Sánchez. **Misión**:

cobertura a Ella **TRUENO. Despegó** de GAL a las 10:08 y también fue cancelada por la FAS. El radar MLV, en esos momentos, estaba cortado debido a un ataque de *Harrier* sobre el tanque de agua de Puerto Argentino, (09:40), ubicado a 300 metros del radar, con cañones y bombas.

Exploración y reconocimiento

F-27, matrícula **T-45**, indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, SM José Altamiranda, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV, a las 09:00; **arribó** a las 12:30. **Despegó** a las 14:55; **arribó** a las 18:00 hs.

F-27, matrícula **T-42**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Luis Ronconi, Vcom Jorge Novais, CP Osvaldo Moreyra, CP Walter Morelli. **Despegó** de CRV, a las 13:50; **arribó** a las 17:20 hs.

F-27, matrícula **T-44**, indicativo **TITÁN 1. Tripulación**: Cap Guillermo Testoni, Cap Carlos Fillippi, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia. **Despegó** de TRE, a las 08:50; **arribó** a CRV, a las 12:30. **Despegó** a las 15:00; **arribó** a TRE, a las 17:10, (por mar)

F-27, matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Alfredo Olmos, Cap Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, SA Martín González. **Despegó** de EPO a las 08:50; **arribó** a VIE, a las 12:00. **Despegó** a las 13:50; **arribó** a EPO, a las 16:40.

OF 146. TS-60, matrícula **LV-MSN**, indicativo **PLATINO 1. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 10:15; **arribó** a las 13:15.

OF 147. TS-60 matrícula **LV-MDM**, indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Claudio Gervai. **Despegó** de CRV, a las 15:00; **arribó** a SCZ, a las 17:45.

C-500, matrícula **LV-MZG**, indicativo **CASERO II. Tripulación**: Alf Collerone. **Despegó** de PAL, a las 07:39; **arribó**, a las 17:19.

B-707, matrícula **TC-91**, indicativo **BUQUE 1. Tripulación**: Vcom Juan Paulick, Vcom Rodolfo Muñóz, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SP Ernesto Wagner. **Despegó** de EZE, a las 06:10; **arribó** a PAL, a las 16:20.

B-707, matrícula **TC-92**, indicativo **BUQUE II. Misión**: 396. **Tripulación**: Vcom Horacio Genolet, Vcom José Baroni, SA Nicolás Zárate, C Bissi, Luis Gómez, C1º Luis Enríquez, SM Oscar Vignolo. **Despegó** de EZE, a las 06: 10;

arribó a PAL, a las 18:20.

DHC-6, matrícula **T-82**, indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 12:00.

El comandante **LV-MDE** indicativo **LANGOSTA** informó dos misiones voladas: de 12:00 a 14:05, y de 18:30 a 20:35.

Ataque a objetivos navales - Interdicción

La E y R lejana de los dos **B-707** tampoco localizó objetivos rentables, (el **BUQUE 2** ploteó un carguero en 42° 35' S /48° 16' O, ARA informó que no era propio).

Intentos de cruce a Malvinas

La FAS lanzó dos **C-130**: matrícula **TC-65**, indicativo **ACUARIO**. **Tripulación**: My Walter Véliz, Cap Cristóbal Villegas, Vcom Francisco López, CP Nicolás Segovia, CP Jorge Contigiani, SA Sergio Tulián, SAux Roberto Puig. **Despegó** de CRV a las 16:15, **arribó** a GAL, a las 22:15; y el **TC-64. Tripulación**: My Julio Domínguez, Vcom Roberto Regueiro, My Roberto Bagnasco, CP Juan Reynoso, SAux Rodolfo Godoy, CP Oscar Gardenal, SAux Miguel Derobles. **Despegó** de CRV a las 17:40; **arribó** a las 23:50. No pudieron aterrizar en MLV por situación táctica desfavorable.

A causa de la presencia de tropas enemigas en las alturas dominantes, en Puerto Argentino, y el incremento del cañoneo naval, las llegadas y salidas de los aviones del puente aéreo se hacían cada vez más riesgosas.

Despliegue

La FAS ordenó que un escuadrón de apoyo técnico de **A-4B** despliegue a SJU y, que el escuadrón de apoyo de **M-5**, existente en SJU despliegue a GAL, en un esfuerzo para aumentar la autonomía de estos últimos, ya que GAL está más cerca de MLV que SJU.

Los sucesos en las islas

Fue un intenso día en el cual se notó claramente la presión enemiga por quebrar la voluntad de nuestros defensores de Puerto Argentino.

Al amanecer y hasta las primeras luces recibieron cañoneo naval y fuego de artillería de las posiciones terrestres enemigas, (área Mte Kent).

A las 05:10, aparecieron las primeras PAC y se mantuvieron hasta las 18:41.

A las 09:40, tres *Harrier* atacaron el tanque de agua de la ciudad y cañonearon, imprecisamente, el sector del RI 3. Durante prolongados períodos, todas las posiciones recibieron fuego de artillería terrestre.

A las 23:20, se intensificó el ataque con cañoneo naval, hasta las 03:30 del día siguiente.

Era muy poco lo que el personal de la FAA podía hacer: refugiarse y esquivar los ataques.

Relato del My Oliva

> ***Aún con fuego naval había tareas que realizar. Entre bombardeo y bombardeo aprovechamos para trasladarnos desde el pueblo al aeropuerto y viceversa, especialmente para asistir a las tripulaciones de*** **Hércules,** ***actualizándoles la situación, llevar y traer correspondencia, (tan importante para mantener la moral y el ánimo en los combatientes), controlar la carga recibida, colaborar con el traslado de heridos, etc.***
>
> ***Cuando me enteré que trasladaban al My Piuma, mi amigo, muy golpeado y herido por su eyección, fui a despedirlo y darle algunos cigarrillos para el cruce, muy a pesar de los médicos. Lo vi tan mal, que pensé que era mejor su tranquilidad, "fumando".***

Al día siguiente, amanecieron las calles de Puerto Argentino cubiertas de hielo. Ello dificultó el traslado a la BAM.

En horas de la mañana, un *Harrier* sobrevoló posiciones del BIM 5 y fue aparentemente dañado por fuego concentrado de fusilería de la Ca Mike. Se alejó humeando.

La Artillería Antiaérea

Al salir el sol, el bobo comenzó a hacer fuego hacia posiciones enemigas, al O de las del RI 4.

El mayor Silva apagó el equipo radar cuando el enemigo se hallaba a 9

MN, a pesar de lo cual, recibió dos misiles en la proximidad.

A las 22:00 se inició una alarma gris. El cañoneo provenía del faro náutico y era débil, posiblemente por el efecto Exocet. El primer disparo había fallado, alertando, seguramente, a la inteligencia enemiga sobre la existencia del arma.

Martes 8 de junio

Situación enemiga

El enemigo completaba su cerco sobre Puerto Argentino y sólo esperaba que la Br I 5 en el flanco sur, lograra su aptitud para encarar el ataque final con las demás unidades ya listas y hostigar las defensas propias desde el NO y O.

Para lograr este apresto, la Br I 5 debía finalizar el desembarco anfibio de algunas unidades, (guardias galeses y escoceses), en la zona de puerto Fitz Roy, y otras hacia la misma zona helitransportadas, ambos movimientos procedentes de la cabecera de playa en San Carlos.

El Carrier Battle Group había casi finalizado su principal tarea y se empeñaba, ahora, en el apoyo de fuego naval a las operaciones terrestres, al tiempo que empleaba su arma aérea en el apoyo aéreo directo, (los GR 3), y en la defensa aérea, (los FRS 1), en toda la extensión, donde operaba la Task Force.

La intención de la FAS

Como en días anteriores, la FAS mantenía su objetivo de ataque a buques dentro de lo posible logístico o de transporte de tropas, considerándolo más rentable, a los que no había podido ubicar con precisión y oportunidad. Este día lo iba a lograr.

Mientras el Estado Mayor planificaba las salidas de ataque a OM, dentro del radio de acción de los cazabombarderos, y perfeccionaba todos sus medios de detección para ubicarlos, se iniciaron las operaciones de interdicción.

Los ataques en Bahía Agradable

A las 10:26, la FAS recibió información del CIC MLV respecto de movimientos de buques en la zona de punta Fitz Roy: serían dos buques grandes y otros chicos. Se estimó un posible desembarco. Inició entonces una nueva operación, que los británicos llamaron ***El día más negro de la flota***.

Primer empleo

Se lanzaron, sucesivamente, dos Ellas de **A-4B** y, dos de **M-5** para AON y, otras dos más de **M-5**, sólo con cañones (3 x 1300), para diversión.

Previo a estas salidas, decoló el reabastecedor **KC-130** indicativo **PARCA**. **Tripulación**: Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, Vcom Eduardo Servático, SM Salvador Giliberto, SM Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de GAL, a las 11:55, al PCRA (52° 00' S / 66° 00' O).

OF 1289, cuatro **A-4B**, indicativo **MASTÍN, armados** con tres BRP. **Misión**: AON. **N° 1** (C-250): lerTen Alberto Filippini; **Despegó** de GAL, a las 12:20; **arribó** a las 13:20, regresa por TEC. **N° 2** (C-2l4): Ten Daniel Gálvez; **despegó** a las 11:30; **arribó** a las 14:30. **N° 3** (C-237): Ten Vicente Autiero; **despegó** a las 12:20; **arribó** a las 14:00, regresa por TEC. **N° 4** (C-230): Alf Hugo Gómez. **Despegó** a las 11:30; **arribó** a las 14:30. Se dirigieron al REV:

OF 1290, cuatro **A-4B** indicativo **DOGO, armados** con tres BRP. **Misión**: AON **N° 1**: Cap Pablo Carballo, **despegó** de GAL a las 12:30; **arribó** a las 14:15 hs, regresa por TEC. **N° 2**: Ten Carlos Rinke, **despegó** a las 11:30; **arribó** a GAL a las 14:30. **N° 3**: lerTen Carlos Cachón, **despegó** a las 12:00; **arribó** a las 15:00. **N° 4**: Alf Leonardo Carmona. **Despegó** a las 11:30; **arribó** a las 14:30. Se dirigieron al REV:

Desde el PCRA regresaron por TEC, indicativo **MASTÍN 1** y **3** y el **DOGO 1.**

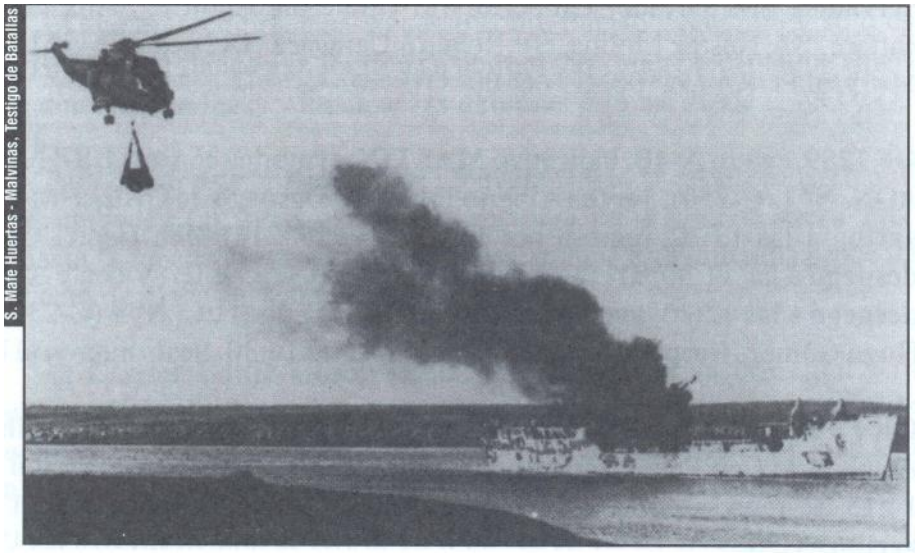
Quedaron constituidas, luego del REV, dos secciones: **DOGO**: (1) lerTen Carlos Cachón, (2) Alf Leonardo Carmona, (3) Ten Carlos Rinke, y **MASTÍN** (1) Ten Daniel Gálvez, (2) AlfHugo Gómez. Continuaron hacia el OM, pasaron rasante por la zona y vieron helicópteros y tropa, pero no buques. Al finalizar el recorrido, iniciaron un viraje a la derecha y ahora sí, más al sur, avistaron a dos buques de asalto de la flota auxiliar: el *Sir Tristan* y *Sir Galahad.*

Los **DOGO** se lanzaron sobre el *Galahad* y el N° 1 arrojó sus bombas que hicieron impacto en el centro de la estructura. El **DOGO 2** observó impactos directos, pero a él no le salieron las bombas; el N° 3 ratificó los impactos de CACHÓN y lanzó sus bombas, las que pegaron largas, rebotaron en el agua y explotaron en la costa, donde gran cantidad de personal y material fueron afectados.

Entraron acto seguido los dos **MASTÍN** que, debido al humo que ya cubría el buque atacado, se dirigieron al *Sir Tristan.* Al frente quedó el **MASTÍN 2** (Alf Gómez) cuyas bombas dieron en la línea de flotación, (observadas por el **MASTÍN**

1), y, finalmente, atacó Gálvez, que lanzó apuntando al mismo lugar, estimando haber pegado.

Lograron destruir los dos buques, uno se hundiría a poco, *(Sir Galahad)*, y el otro, irrecuperable fue trasladado al museo, (UK *Sir Tristán).* El **MASTÍN 2** regresó con su TER central destruido por impactos.



El buque de desembarcó Sir Galahad ardiendo en Bahia Agradable luego del ataque de los Dogo el 8 de Junio.

OF 1291, tres **M-5**, indicativo **PERRO**, **armados** con dos BRP. **Misión**: AON Fitz Roy. **Tripulación** (1) Cap Carlos Rohde, (2) 1erTen José Gabari, (3) lerTen Jorge Ratti. **Despegaron** de GRA a las 13:00. Arribaron a las 15:00 hs.

Relato del 1erTen Jorge Ratti

Se ingresó por el sur (I San Jorge); la aproximación a la "rada Agradable" se hizo sobre la costa. Nos cruzamos con una fragata ingresando a la rada por el sur. Había AAe.

Visualicé un impacto, posible misil), entre Nº 1 y Nº 2 sobre el mar.

Detalle de los daños provocados por los mastín al buque de desembarco Sir Tristam.

A mí me salió sólo una bomba (BR) por falla de programador de tiro; en la filmación se observaron los impactos de cañones.

Al regreso había meteorología mala. El radar informó sobre persecución de PAC hasta salir de la isla Soledad.

Vista del casco del Buque Sir Tristam observándose el orificio de impacto cerca de la línea de flotación

Relato del 1erTen José Gabari

La fragata no estaba estacionada, sino ingresando a la bahía. Al verla al sur de nuestra posición y casi lateral a la Ella, realizamos un viraje de casi 270º por izquierda para enfrentarla desde tierra hacia el mar.

Al finalizar el viraje la fragata había realizado 180º y trataba a toda velocidad de colocarse en mar abierto.

Durante la aproximación traté de observar la matrícula de la fragata y pude ver F-16, que no puedo asegurar hayan sido todos los números que tenía.

Yo también lancé las bombas aunque creo improbable que hayan pegado (era la primera vez que realizaba tiro en Dagger).

El único avión que recibió impactos fue el mío. Tenía varias esquirlas en el tanque externo izquierdo de combustible.

OF 1292, tres **M-5**, indicativo **GATO, armados** con dos BR. **Misión**: AON Fitz Roy. **Tripulación** (1) Cap Amílcar Cimatti, (2) My Napoleón Martínez, (3) Ten Carlos Antonietti. **Despegaron** de GRA, a las 13:00.

Relato del Cap Amílcar Cimatti

El día 8 de junio de 1982 despegan dos Ellas de tres M-5 cada una (PERRO y GATO) a las 13:00 hs, con el propósito de atacar unidades navales en bahía Agradable. A pocos minutos del despegue el numeral 3 de los GATO debe regresar por parabrisas astillado quedando los PERROS a la derecha del avión LEAR y los GATO (Cap Cimatti, My Martínez a la izquierda).

A 160 MN antes al OM se inició la navegación rasante en formación fluida 1000 metros entre Ellas. Había lluvia intensa. Al llegar a la zona del OM se avista a nuestra derecha un buque.

Inmediatamente giro hacia la izquierda con rumbo al continente; por experiencia se sabían que muchos aviones que habían realizado virajes sobre el mar habían sido derribado por los misiles de los buques.

Enfrentamos el buque con rumbo general 160°; primero los tres aviones de la Ella "PERRO" y luego los dos de la "GATO".

En nuestra corrida final se pudo apreciar nutrido fuego de artillería por los piques en el agua y las explosiones negras en el cielo de los 40 mm.

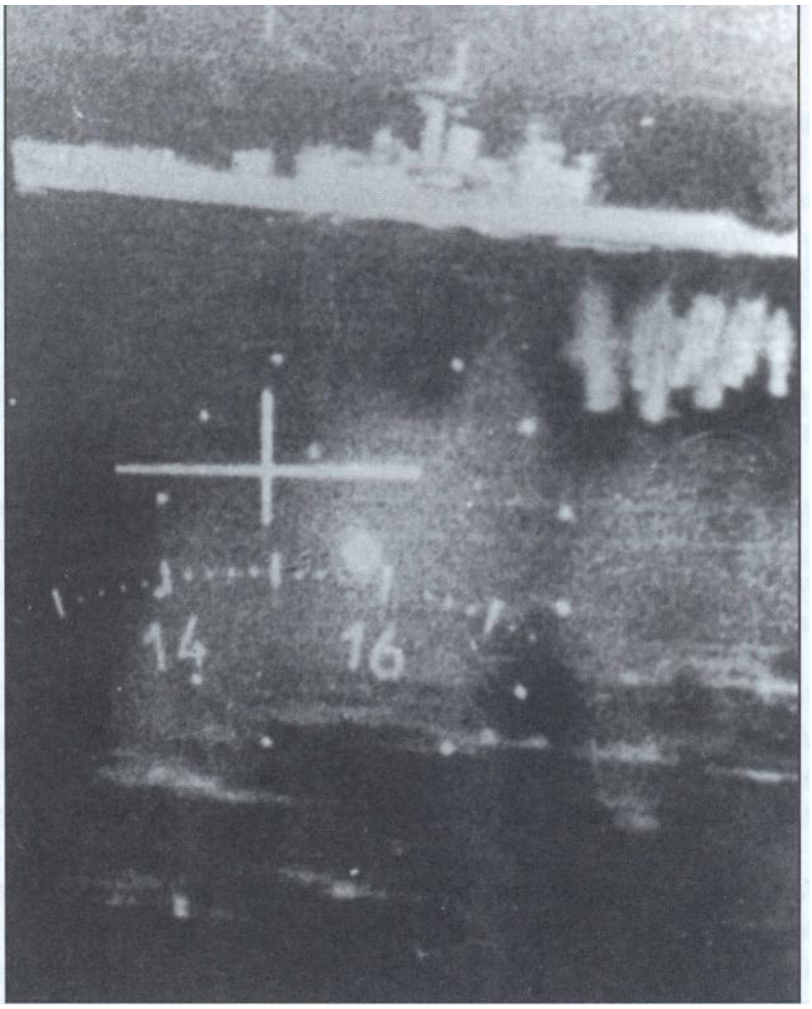
Todos los aviones lanzaron sus bombas salvo el N° 3, (1erTen Ratti), que no pudo efectuar el disparo por problema en el programador. Se voló diez minutos rasante y luego se comenzó en ascenso a nivel de vuelo 320.

Al aterrizaje se pudo comprobar un pequeño impacto en uno de los tanques del numeral 2 de la Ella "PERRO".

NOTA:

Hay varias versiones inglesas que reconocen el ataque sobre la fragata HMS Plymouth. Si bien no coinciden entre ellas respecto de los daños, sí lo hacen en cuanto a su posición, en medio del estrecho San Carlos, costa oeste, frente a DWN; esto no coincide con nuestra ubicación de la fragata atacada por PERROS y GATOS, (rada Agradable). Lo que sí está comprobado por testigos visuales propios, es que esa fragata se alejó humeando, mar adentro.

Los **PERRO** y **GATO arribaron** a GRA, a las 14:58 y 14:59, respectivamente.



La Fragata Plymouth bajo el fuego de las Ellas. Perro y Gato, el 8 de Junio en Bahía Agradable.

OF 1293, tres **M-5**, indicativo **CARTA, armados** con cañones. **Misión**: diversión islas Salvajes. **Tripulación** (1) Vcom Luis Villar, (2) Ten Daniel Valente, (3) lerTen Mario Callejo. **Despegaron** de SJU, a las 13:20 hs.

OF 1294, tres **M-5**, indicativo **SOBRE, armados** con cañones. **Misión**: diversión islas Salvajes. **Tripulación**: (1) lerTen Carlos Musso, (2) Ten Gustavo Aguirre, (3) Cap Carlos Maffeis. **Despegaron** de SJU, a las 13:25.

Ambas Ellas se dirigieron hacia el OM simulando una operación de ataque por ruta directa.

Llegaron a islas Salvajes sin encontrar oposición aérea.

La meteorología se presentaba con nubes bajas y lluvias, en algunos sectores. Regresaron a GAL, donde **arribaron** a las 14:50 hs (**CARTA**) y a las 15:25 hs (**SOBRE**).

Relato del My Oliva

La primera información sobre el desembarco la recibí en Operaciones, hice confirmar la presencia de los buques en bahía Agradable con el BIM 5, con el regimiento que se encontraba al sur y con nuestra ROA, antes de avisar a la FAS.

Sugerí a la FAS que enviara a los aviones atacando desde el S, para lograr mayor sorpresa.

En el momento del ataque había una PAC muy próxima. Gran tensión en ese momento entre los que estábamos allí por la presencia de la PAC. Algunos me sugirieron que hiciera suspender el ataque pero estaba tan seguro de la sorpresa que decidí no hacerlo.

Mi apreciación fue correcta: El éxito de esta primera oleada fue total y realizada en las "narices de los ingleses". Posteriormente, condicioné la segunda oleada al factor "rapidez" para mantener la sorpresa y sabiendo que aún las tropas atacadas no habían tenido tiempo de rehacerse.

Manifesté a la FAS que era preferible un avión <u>Ya</u> y no diez dentro de dos horas.

Lamentablemente esto no pudo ser. En ella tuvimos más pérdidas.

Segundo empleo

Mientras se ejecutaba el primer empleo, que confirmaba la presencia de los buques y sin saber aún los resultados del mismo, la FAS ordenó un segundo empleo contra los OONN y como alternativa OOTT en la cabeza de playa establecimiento Fitz Roy. Estas Ellas se encontraban decolando al regreso de la primera oleada; se había perdido, ya, el factor sorpresa, y eran esperadas por el enemigo que había reaccionado, y se encontraba patrullando esta área. Así salieron:

OF 1296, tres **A-4B**, indicativo **MAZO, armados** con tres BR. **Misión**: AON y Fitz Roy. **Tripulación** (1) lerTen Rubén Bolzán (C-204), (2) Alf Guillermo

Dellepiane (C-239), (3) Ten Juan Arrarás (C-226). **Despegaron** de GAL, a las 15:00.

OF 1297, tres **A-4B**, indicativo **MARTILLO armados** con tres BR. **Misión**: AON y establecimiento Fitz Roy. **Tripulación**: (1) lerTen Oscar Berrier (C-212), (2) Alf Alfredo Vázquez (C-228), (3) lerTen Héctor Sánchez (C-231). Despegaron de GAL, a las 15:00.

Ambas Ellas se encontraron en el REV (**PARCA**), en la posición prevista, nivel de vuelo 100.

Eran las 15:45. Previo al REV se volvió el **MARTILLO 1** por TEC (oxígeno), **arribó** a GAL, a las 16:30 hs. Posterior al REV retornó el **MAZO 2**, (oscilación RPM). Quedó entonces la Ella integrada por (1) 1erTen Rubén Bolzán, (2) Ten Juan Arrarás, (3) 1erTen Héctor Sánchez, (4) Alf Alfredo Vázquez. Arribaron rasante, por la costa sur de isla Soledad, cruzando chubascos; sobrevolaron la zona del OM pasando al N de puerto Fitz Roy.

Recibieron nutrido fuego de AAe. Siguieron, y vieron a su derecha los buques previamente atacados, (humeantes en bahía Agradable), y sobrepasando los mismos, iniciaron viraje a la derecha, en contacto, ahora, con el radar MLV; que les indicó que el blanco se encontraba más al O de la posición de la Ella.

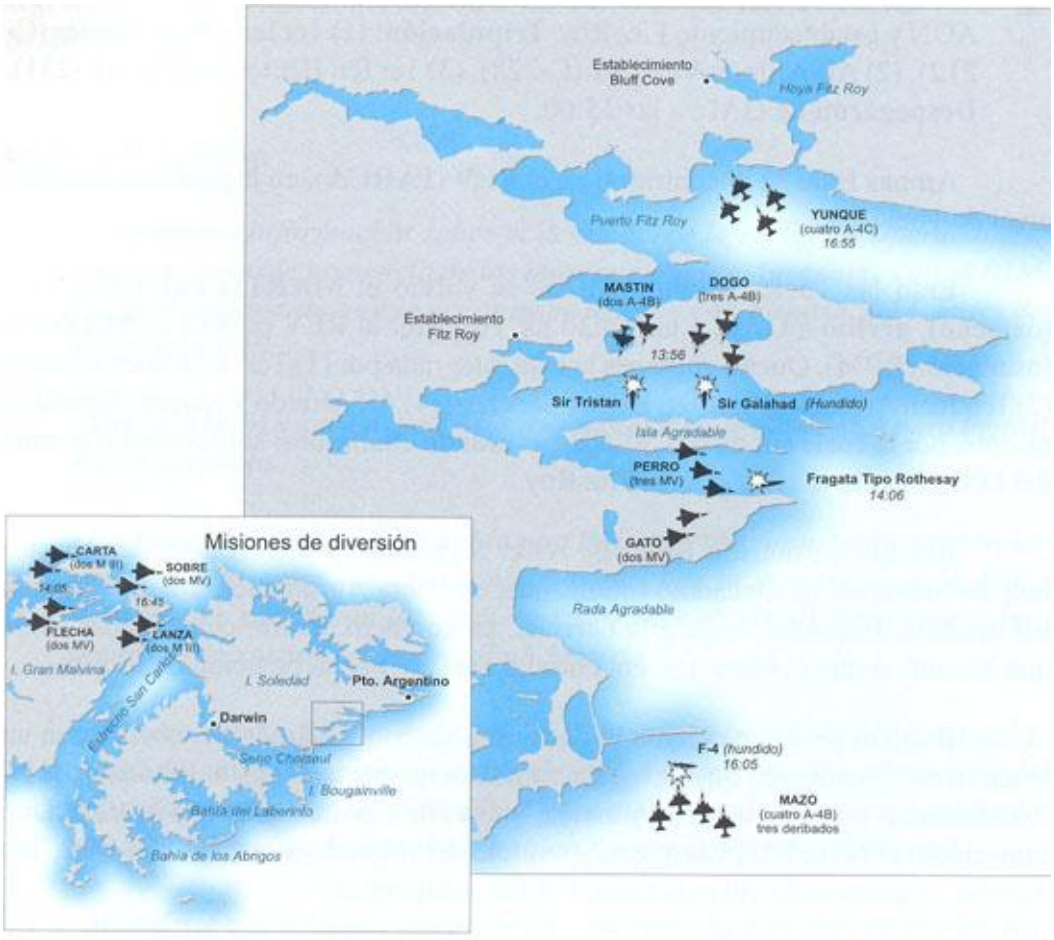
Estaban ya sobre el agua, todavía al E de bahía Agradable, observaron un lanchón de desembarco que navegaba rápidamente hacia la costa. Entonces, el N° 3, (Sánchez), vio, a su derecha y arriba, a dos *Harrier* lanzando sus misiles. Uno impactó en el N° 4, (Alf Vázquez), y explotó. El segundo impactó en el N° 2, Ten Arrarás, a quien se lo vio eyectarse. No fue recuperado.

También el N° 3 observó que el N° 1, (lerTen Bolzán), efectuaba su lanzamiento sobre un lanchón, *(Foxtrot* 4, que fue alcanzado y se hundió), inició viraje a la izquierda, realizó bruscas maniobras evasivas, pero fue alcanzado por un misil *Sidewinder* y no pudo eyectarse. Entonces el N° 3, (lerTen Sánchez), abortó su ataque y escapó de la persecución de los *Harrier.*

Llegó al REV; con impactos de esquirlas AAe y, luego, a GAL, donde arribó a las 18:00 hs.

Allí quedaron para siempre otros tres combatientes más como centinelas eternos.

Ataques en Bahía Agradable
8 de junio



La versión británica (Libro AWSA, pág. *19517):*

Por el resto de la tarde los PAC patrullaban los cielos alrededor de Fitz Roy, pero con los portaaviones lejos en el este y la pista terrestre de San Carlos temporariamente fuera de servicio, había frecuentes ausencias en la cobertura aérea. El atardecer se aproximaba rápidamente, cuando el Lt Dave Morgan y Lt Dave Smith (RAF) del Sgdn 800, arribaron al área.

Mientras orbitaban al límite de Choiseaul Sound a 10.000 pies, columnas de humo negro se elevaban de los, aún, ardientes buques y se esparcían hasta diez millas al norte, como un hecho dramático del horror de la guerra. Abajo del avión un pequeño lanchón de desembarco emergió de este estrecho. Morgan chequeó con su buque control y comprobó que era propio. Entonces vio atrás del lanchón a un avión que se le aproximaba desde el SE en vuelo bajo.

A bordo del lanchón, que pertenecía al HMS Fearless y que iba de pradera del Ganso a Fitz Roy, el C1º M Price había justo dejado su lugar, a la sombra de un Land Rover que lo protegía de la espuma, para pedir un libro prestado a un camarada :-. Súbitamente sentí un "Jushh" y una masa gris pasó sobre mi

cabeza, luego una bomba explotó veinte metros, larga-.

En seguida otra bomba impactó en el buque y lo próximo que sentí era que volaba y me estrellaba contra uno de los traillers. Esto fue lo último que vi por una semana.

Seis hombres muertos en el ataque, el lanchón se hundió más tarde, luego de rescatarse sus sobrevivientes.

Morgan ya estaba en picada cuando las bombas explotaron: Di a pleno invertí y me lancé hacia él. En la picada me di cuenta que había dos aviones más que seguían al primero. Uno impactó una bomba a popa del lanchón que explotó furiosamente, eso me encolerizó.

Cuando estaba a 2000 pies vi un cuarto avión. Decidí ir por él. En la penumbra, Morgan pensó que los aviones enemigos eran Mirage pero en realidad eran Skyhawk del Grupo 5.

Mientras tanto el Sea Harrier seguía en una picada con potencia a casi la velocidad del sonido. Me coloqué atrás pero, con velocidad superior, el avión se me hacía rápidamente más grande en mi parabrisas.

Enganché mi misil alrededor de 1.500 yardas y disparé a 1.000 yardas.

Mi misil hizo un pequeño corcovo y luego se lanzó hacia él explotando cerca de su empenaje, hubo una bola de fuego y las partes comenzaron a caer al agua.

No hubo reacción alguna de los otros, interesados en salir del blanco, sin intentar cubrirse recíprocamente.

Ya casi sobrepasando, Morgan viró hacia el segundo A4. Su piloto pareció haberse anoticiado porque inició un viraje a la izquierda, Morgan enganchó su segundo Sidewinder y disparó. Creo que él lo vio venir porque revirtió el viraje, pero el misil también revirtió, cruzó delante mío y se dirigió a él cuando ya había virado unos 40°, la explosión lo partió en la raíz del ala y se estrelló en el agua.

Ahora quedaban dos y aún los Harrier los tenían a tiro.

Habiendo disparado sus dos misiles, Morgan inició un rápido ascenso vertical para quedar fuera de la trayectoria de Smith que lo seguía; ahora era su turno; apuntó el misil que había seleccionado a uno de los aviones que tenía al frente, escuchó la señal de enganche en sus auriculares que confirmaba que la cabeza del misil infrarrojo había adquirido el blanco y presionó el botón de disparo.

Él recuerda: Hubo un brillante flash y un zumbido cuando efectué el lanzamiento, que sacudió suavemente mi avión.

Seguramente el Mirage estaba bajo o demasiado rápido o lejos... Observaba con una suerte de fascinante impotencia.

Todo parecía haberse detenido aunque en la realidad mi Sea Harrier iba rozando las olas a más de 10 MN por minuto. Luego la penumbra se iluminó por otra explosión y consecuente bola de fuego.

Él debe haber estado volando tan bajo que el impacto del misil en el avión y el de éste contra el suelo parecieron simultáneos. (16:30 hs aproximadamente).

El Skyhawk, explotó impactado en la cola, lo que lo desintegró.

El piloto se eyectó pero su paracaídas estaba incendiado... Sánchez eyectó sus tanques externos, dio a pleno y se mantuvo rasante alejándose del área tan rápido como le fue posible. Ninguno de los otros tres pilotos sobrevivieron.

Volando el 4º avión, el Ten Héctor Sánchez fue un espectador impotente ante los derribos de sus camaradas; todo había sucedido tan rápidamente.

Desde el principio al fin el combate había durado menos de un minuto y medio.

El reabastecedor, **PARCA 1,** que había **despegado** de GAL a las 11:55 hs, luego de reabastecer al avión del 1erTen Sánchez, detectó una pérdida de combustible propia, e inició el regreso.

A las 17:45 hs y a 10 MN de GAL se declaró en emergencia, logró **arribar** a las 17:56 hs.

Relato del Vcom Cano

KC-130 TC-69, indicativo PARCA 1. Tripulación: Vcom Alfredo Cano, Cap Juan Hrubik, Vcom Eduardo Servático, SM (R) Giliberto, SM (R) Guillermo Aguirre, SAux Eduardo Fattore, SA Néstor Molina y SP Roberto Caravaca..

Orbitaba en el punto asignado a la espera del regreso de las últimas escuadrillas que cumplían misiones en las islas, cuando escucho los reiterados llamados del MARTILLO 3, 1erTen Sánchez, al CIC GAL. Estableciendo el contacto radial nos notificó su intención de eyectarse en proximidad del buque de rescate. Efectuado los cálculos, le indicamos un punto de reunión próximo a las islas, estableciéndose nivel de vuelo.

Próximos al punto y mientras estábamos con los cuatros motores estelando fuimos avistados por el MARTILLO 3 produciéndose el enganche cuando tenía menos de 500 lb de combustible.

Debido al nivel elevado para este tipo de operación se produjo una fuerte pérdida de combustible en la válvula de reabastecimiento que se hizo controlable por debajo de nivel 100.

Próximo a GAL, habiendo volado y entregado más combustible de lo debido tuvimos una emergencia por rueda de nariz trabada en posición "arriba". Siendo superado el inconveniente luego del segundo procedimiento de extensión de emergencia, aterrizamos sin novedad.

OF 1298, cuatro **A-4C**, indicativo **YUNQUE, armados** con tres BRP **Misión**: AOT en Fitz Roy. **Tripulación**: (1) Cap Mario Caffarati, (2) Ten Atilio Zattara, (3) Ten Daniel Paredi, (4) Alf Carlos Codrington. **Despegaron** de SJU, a las 15:36. Navegaron hacia PCRA, donde reabastecieron del **PARCA 2**.

El N° 4 cargó 1.000 litros menos, (por problemas en sus sistemas de combustible). Cuando arribaron a 100 MN de las islas, volando sobre tope de nubes medias y chaparrones aislados, descendieron a rasante. La visibilidad estaba reducida por bruma y hora crepuscular.

Adoptaron formación tendiente a la línea.

Escucharon llamados del CIC MLV; pero no contestaron.

Unas 5 MN antes del OM (establecimiento Fitz Roy), el guía avistó al *Sir Galahad*, que ardía en su parte media.

No avistaron PAC y el terreno se desdibujaba por falta de luz; pudieron ubicar el blanco por los fogonazos de la AAe, (que era intenso desde el frente y costados).

Efectuaron el lanzamiento en salva, cuando el equipo de navegación Omega del guía indicó el blanco, (unos 1.000 metros dentro del terreno). Escaparon bajo nutrida defensa antiaérea proveniente del establecimiento y de los cerros del N. Al no tener crepúsculo de frente, se veían con nitidez los misiles, lo que facilitó la evasión.

Lamentablemente el 3 y 4 no lanzaron sus bombas y se les trabaron los cañones.

En el regreso, el N° 3 avistó un avión enemigo que orbitaba a 4.000/5.000 pies, y continuó rasante por esta causa.

Logró conectar con el **PARCA 2** que lo reabasteció. Él también tenía pérdida de combustible, razón por la cual siguió conectado al reabastecedor hasta próximo a la base.

Los **YUNQUES** arribaron a SJU, a las 18:00 el 1 y el 2; y, a las 18:30 el 3 y el 4.

Reabastecimiento en vuelo

C-130 TC-70. Indicativo: **PARCA II. Tripulación**: Vcom Enrique Pessana, 1erTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyszyn. **Despegó** de CRV, a las 11:35. **Arribó** a las 18:35.

La versión británica dice (Libro AWSA, pag. 195):

La Fuerza Aérea Argentina había demostrado contundentemente que todavía estaba en el negocio, pero los subsiguientes ataques encontraron defensas más fuertes y poco pudieron lograr.

A poco de las 17:00 hs, el Cap Caffarati lideró una Ella de cuatro Skyhawk en el área, donde recibieron una recepción muy caliente de los infantes en tierra y las, ahora, reposicionadas baterías RAPIER, desde los costados de los cerros.

-Pensé que me alcanzaban. Repentinamente mi avión vibró por lo que

Parecían 2/3 martillazos. Miré mi temperatura y tablero pero no indicaban nada normal-, recordaba el Alf Codrington a la cola de la formación.

- Vi no menos de seis misiles subiendo hacia nosotros desde el terreno. Uno explotó muy cerca de la cola del Ten Paredi, otro venía derecho hacia mí, instintivamente di pleno y ejecuté un viraje muy escarpado y, el misil me pasó por debajo-.

Los cuatro Skyhawks tuvieron misiles explotándoles muy cerca, éstos lo hacían al límite de su alcance.

-Los aviones de Paredi y Codrington recibieron impactos de armas livianas y ambos salieron con sus tanques pinchados. Se las arreglaron sin embargo, para encontrarse con el KC-130 reabastecedor y se enchufaron, luego el trío puso rumbo a GAL-. (en realidad era a SJU).

Sólo cuando tuvieron su base a la vista, los pilotos rompieron contacto y se dirigieron directo al aterrizaje.

Cobertura aérea

En este segundo empleo, también fue utilizado el sistema **M-III** para cobertura y diversión, simultáneamente a la ejecución de las operaciones de ataque.

OF 1300, dos **M-III**, indicativo **FLECHA, armados** con misiles Matra Magic. **Misión**: cobertura. **Tripulación**: (1) Cap Carlos Arnau, (2) My Carlos Luna. **Despegaron** de GAL, a las 16:00.

OF 1301, dos **M-III**, indicativo **LANZA, armados** con misiles Matra Magic. **Misión**: cobertura. **Tripulación**: (1) Cap Ricardo González, (2) Cap Guillermo Ballesteros. **Despegaron** de GAL, a las 16:00.

Arribaron a la zona, y enlazaron con radar MLV

Estando la sección **FLECHA** a nivel de vuelo 320, el radar MLV le informó que tenía una PAC a 12 MN en la cola.

Mientras ingresaba la sección **LANZA**, el radar le ordenó interceptar a dicha PAC. Ésta, al advertir la maniobra, descendió rápidamente y el CIC perdió contacto. Eran las 16:45 hs. **FLECHA** y **LANZA** arribaron a GAL, a las 17:40/ 18:00 hs.

Caía la noche en el TOAS, los buques, en bahía Agradable, seguirían

ardiendo. Había transcurrido un intenso día de combate.

El Escuadrón Fénix

Repuestos ya de la pérdida de su jefe, el 7 de junio, el Escuadrón Fénix cumplió con decisión y coraje sus tareas:

> **OF 1291, Lear Jet**, indicativo **LIBRA. Tripulación** Cap Miguel Arques, Ten Enrique Felice. **Misión**: guiado de Ellas **PERRO** y **GATO**. Despegó de G a las 13:05. Voló hasta 40 MN de Fitz Roy y regresó a GRA; **arribó** a las 14:59.
>
> **OF 2318, Lear Jet**, matrícula **LV-OFV**, indicativo **DIQUE. Misión**: Apoyo a los F-28 ARA en cruce a MLV **Tripulación** Cap Narciso Juri, Ten Enrique Felice, C1º Alejandro López. **Despegaron** de GRA, a las 17:30. **Arribaron** a las 20:40 hs.
>
> **LR-35 A**, matrícula **T-21**, indicativo **PERRO, misión**: E y R. **Tripulación**: Cap Rafael González Osterode, Ten Gustavo Cercedo, SA Osvaldo Mondolo. **Despegó** de CRV a las 09:10; **arribó** a las 14:10.
>
> Esta fue la última salida operativa del Escuadrón Fénix.
>
> La Patria y la FAA no olvidan su existencia.

Sus hombres, civiles y militares que tripularon aviones de la FAA y del ámbito civil, que asombraron con su ingenio, capacidad profesional, vocación, y coraje indiscutible, llevan en su corazón el orgullo argentino del deber cumplido.

Los sucesos en Malvinas

Aparte del ataque a Fitz Roy, ese día sucedieron otros hechos menores:

Se accidentó un *GR* 3, matrícula XZ-989 (Wg Cdr Peter Squire), en la pista terrestre en San Carlos. El avión quedó inutilizado y la pista F/S toda la tarde.

Intento de enlace: A las 10:45, el enemigo intentó efectuar un enlace entre el Vcom Saúl Costa, prisionero a bordo de un buque de la Task Force, y el Brig Castellano; no se lo atendió por orden de éste.

Fuego Naval: A las 23:00, comenzó el bombardeo naval sobre el área de Puerto Argentino.

La Artillería Antiaérea

Efectivos del RI 4 observaron un desembarco en Fitz Roy, proveniente de una formación de buques enemigos, llevado a cabo a plena luz y sin ninguna cobertura aérea. Fueron atacados por los **A-4B/C** de la FAS, a las 14:00 hs con un notable efecto.

Dos *Harrier* sobrevolaron el aeródromo a las 15:00, fuera de alcance, pero abriendo fuego que sirvió para armonizar el material recién emplazado.

Exploración y reconocimiento

C-130 Matrícula **TC-68. Tripulación**: Vcom Alberto Vianna, Cap Andrés Valle, Cap Roberto Cerrutti, SAux Carlos Nazzari, SP Pedro Razzini. **Despegaron** de PAL, a las 06:00; **arribaron** a las 17:20.

F-27 Matrícula **T-45**. Indicativo: **BOLSA II. Tripulación**: My Roberto Salvarredi, My Osvaldo Botto, CP Carlos Bassano, SM José Altamiranda. **Despegó** de CRV, a las 09:15; **arribó** a las 12:05. **Despegó** a las 15:15; **arribó** a las 18:05.

F-27 Matrícula **T-42**, indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Jorge Novais, Vcom Luis Ronconi, CP Walter Morelli, CP Osvaldo Moreyra. **Despegó** de CRV, a las 14:05; **arribó** a las 17:25 hs.

F-27 Matrícula **T-44** Indicativo **TITÁN l. Tripulación**: Cap Carlos Filippi, Cap Guillermo Testoni, CP Oscar Edgardo Heredia, C1° José Brandana. **Despegó** de TRE a las 08:50; **arribó** a las 12:50. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a TRE, a las 17:00.

F-27 Matrícula **TC-76**, indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Egidio Santilli, Cap Hugo Olmos, CP Misael Lombardo, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 08:40; **arribó** a VIE, a las 12:20. **Despegó** a las 13:35; **arribó** a EPO a las 16:35.

B-707 Matrícula **TC-92**. Indicativo: **BUQUE II. Tripulación**: Vcom Jorge Riccardini, Vcom Rubén Montenegro, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SP Manuel Rivarola, C1º Roberto Jerez, Ricardo Coca. **Despegó** de PAL, a las 05:50; **arribó** a las 14:50.

B-707 Matrícula **TC-91** Indicativo **BUQUE I Tripulación**: Vcom Joaquín Argüelles, Vcom Marcelo Conte, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador,

SM Miguel Diap, C1º Eduardo Bordenabe. **Despegó** de PAL a las 05:50; **arribó** a las 14:30.

C-500 Matrícula **LV-MGB**. Indicativo **CASERO l. Tripulación**: Alf Norberto Barrera. **Despegó** de PAL, a las 12:32; **arribó** a las 17:55.

TS-60. Indicativo **PLATINO I. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 09:32; **arribó** a las 12:45.

IA-58 (**A-550** y **A-512**) Indicativo **GURÍ. Tripulación**: Ten Alcides Russo y Alf Rubén Manzur. **Despegó** de SCZ, a las 13:55; **arribó** a las 15:55.

OF 149: TS-60. Indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Claudio Gervai y SAux Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 15:00; **arribó** a las 17:50.

El comandante del **LV-MDE** informa por Mje, dos misiones de **LANGOSTA**: 5 h 10 min voladas

Miércoles 9 de junio

Meteorología

Área del continente: buen tiempo y condiciones para vuelo visual.

Área de Malvinas: precipitaciones en el E y NE de MLV

La situación

Sin duda los ataques de la FAS en bahía Agradable, causaron un trastorno imprevisto en el plan enemigo para capturar Puerto Argentino. La FAS esperaba, honestamente, que nuestras FFTT en las islas hicieran una maniobra de infantería, que aprovechara esta nueva situación creada.

Pero no fue así, nuestras fuerzas no podían ya intentar un avance en la zona. Con más efectividad la artillería mantuvo su esfuerzo sobre *estancia House* y *The Laggon*, que evitaron el avance enemigo dispersando algunas formaciones. Si bien el enemigo había sufrido un golpe aéreo, en el terreno operaba con tranquilidad y reagrupaba sus fuerzas.

Quedaba nuevamente a cargo de la FAS mantener el ataque a esa zona. Allí dirigió su empeño con los medios disponibles. Tampoco descuidó las operaciones de interdicción, para lo cual mantuvo en ejecución de E y R lejanos a una sección de **MK-62** en MDP, y otra en GAL, pues tenía indicios de la posibilidad que ingresaran buques de apoyo a la Task Force.

Las operaciones de ataque de la FAS

KC-130, matrícula **TC-69**, indicativo **CIERTO 2. Tripulación**: Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufre, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SAux Juan Marnoni, SP Roberto Caravaca. PCRA 52° 30' S / 65° 00' O. **Despegó** de GAL, a las 13:15. Reabasteció a dos **A-4B** indicativo **PITÓN**, y **A-4C** indicativo **COBRA**, (A estos últimos **COBRA 1** y **2**, los trajo enganchados hasta la vista de SJU, por pérdida de combustible al regreso). **Arribó** a GAL, a las 17:25.

KC-130, matrícula **TC-70**, indicativo **CIERTO l. Tripulación**: Vcom Eduardo Pesanna, lerTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Mario

Cemino, CP Francisco Martínez, SAux Oscar Ardizzoni y SAux Mario Amengual. **Despegó** de GAL, a las 13:10. No efectuó REV y regresó a CRV; **arribó** 18:00.

Los ataques a la zona Fitz Roy

OF 1302, tres **A-4B**, indicativo **PITÓN, armado** con tres BR. **Misión**: OM buques en Bahía, al S del establecimiento Fitz Roy. **Tripulación**: 1erTen Oscar Berrier, (C-212), Alf Guillermo Dellepiane, (C- 230), Ten Omar Gelardi, (C-227). **Despegaron** de GAL, a las 13:57; **arribaron** a las 17: 15.

OF 1303 aviones **A-4C**, indicativo **COBRA, armado** con tres BR. **Misión**: OM ídem anterior. **Tripulación**: Cap Eduardo Almoño (C-302), Alf Guillermo Martínez (C-314), lerTen Normando Costantino (a poco del despegue regresó por fallas en el VHF), y Alf Gerardo Isaac (C-322). **Despegaron** de SJU, entre las 14:00 y 14:30; **arribaron** entre las 16:00 y las 17:00.

Ambas Ellas reabastecieron del **CIERTO 2** en el PCRA previsto, luego del REV: regresó el **COBRA 4** (por trasvase).

Iniciaron, entonces, la navegación al OM los dos **COBRA** restantes, (Almoño y Martínez). Se dirigieron al P1, (52° 60'), luego al P2, (52° 57' 30"), pero por fallas en dicha navegación, en realidad estaban siguiendo una ruta apartada 20MN al N.

Iban rasante y se apercibieron del error al sobrevolar Mte Kent y aparecer sobre bahía Anunciación. Decidieron regresar por la costa N de las islas. Allí, el guía advirtió pérdida de combustible del numeral (impacto con pájaro y rompió la manguera del sistema hidráulico de freno). No observaron buques, PAC, ni AAe. No enlazaron con el CIC por tener órdenes de silencio de radio.

Eyectaron las cargas externas y se dirigieron nuevamente al REV: donde acoplaron al **CIERTO 2**, quien los remolcó hasta 130 MN de SJU. **Aterrizó** primero el N° 2, con problemas de freno, enganchó barrera a las 17:00 hs. El N° 1 lo siguió a continuación.

La Ella **PITÓN** reunida con la anterior en el REV de ida, navegó formándose a poca distancia de la **COBRA** y advirtió que ésta se desplazaba hacia el N. En el punto dos, (aceleración), la perdió de vista y entonces **PITÓN** corrigió para bloquear al P2. Rasante salieron correctamente a la zona del OM, identificaron bahía Agradable y no observaron buque alguno.

Sólo vieron mar adentro, en proximidades del establecimiento Fitz Roy

una lancha pequeña. Escucharon al CIC dar posición de una PAC. No avistaron ningún objetivo terrestre, y decidieron volver con viraje a la izquierda, regresaron por el N hasta islas Salvajes, donde eyectaron cargas y se dirigieron al REV. **Arribaron** a SJU, a las 17:15 hs.

OF 1304, tres **M-5**, indicativo **CORAL, armado** con dos BRP. **Misión**: objetivo naval por confirmar por el avión explorador. **Tripulación**: Cap Horacio Mir González, 1erTen Carlos Antonietti, My Carlos Martínez.

Navegaron hacia MLV guiados por un **Lear Jet**. Arribaron a la zona de las islas Leones sin avistar objetivos. Regresaron a GRA **arribaron** a las 16:22 hs.

Exploración y reconocimiento

La FAS había disminuido sus operaciones de E y R y diversión con los medios del Escuadrón Fénix y esta responsabilidad la había asumido la aviación naval con su dotación de B-200. Pero se advirtieron inconvenientes en esta operación conjunta, los que dieron por resultado la ausencia de ataques de este día, (casos **PITÓN** y **CORAL**), porque no encontraron los objetivos esperados.

La E y R de ARA informaba a la FAS sobre sus detecciones, pero no funcionaba el sistema pues los blancos no estaban donde se indicaba.

F-27 Matrícula **T-45**. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Osvaldo Botto, My Roberto Salvarredi, SM José Altamiranda, CP Carlos Bassano. **Despegó** de CRV: a las 09:20. **Arribó** a las 11:20.

F-27 Matrícula **T-45**. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Adolfo Rodríguez, My Mario Núñez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV: a las 15:00; **arribó** a las 17:30.

F-27 Matrícula **T-42**. Indicativo **PACÚ. Tripulación**: Vcom Mario Andelique, My Juan Rodríguez, C1° Mario Simón, C1° Santiago Cabral. **Despegó** de CRV: a las 13:40; **arribó** a las 17:00.

F-27 Matrícula **T-44**. Indicativo **TITÁN I. Tripulación**: Cap Guillermo Testoni, Cap Carlos Filippi, C1º José Brandana, CP Oscar Heredia. **Despegó** de TRE, a las 09:00; **arribó** a CRV a las 12:10 (por mar).

F-27, Matrícula **T-44**. Indicativo **TITÁN I. Tripulación**: Cap Armando Valverde, Cap Ernesto Cuello, C1° Eduardo Muñoz, SAux Jorge López. **Despegó** de CRV a las 14:55; **arribó** a TRE a las 17:25.

F-27 Matrícula **T-76**. Indicativo: **TITÁN. Tripulación**: Cap Rugo Olmos, My Egidio Santilli, CP Misael Lombardo, SA Martín González. **Despegó** de EPO, a las 08:40; **arribó** a VIE, 10:50. **Despegó** a las 12:20; **arribó** a EPO a las 15:00.

B-707 Matrícula **TC-92**. Indicativo: **BUQUE II. Tripulación**: My Armando Buira, Vcom Otto Ritondale, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Adolfo Recalde, C1º Marcos Quiroga. **Despegó** de PAL a las 06:30; **arribó** a las 1710.

B-707. Matrícula **TC-91**. Indicativo: **BUQUE l. Tripulación**: Vcom Eduardo Fontaine, My Juan Carlos Ossa, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SM Enzo Simeone, Saux Rugo Suárez, C1º Sergio Gutiérrez. **Despegó** de PAL, a las 06:45; **arribó** a las 15:05.

OF 150. TS-60. Indicativo: **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, Sor I Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 09:30; **arribó** a las 10:30.

OF 151. TS-60 matrícula **LV-MDM**. Indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Com Jorge Raimondi, Alf Claudio Gervai, SAux. Orlando Falcón. **Despegó** de SCZ, a las 15:00. **Arribó** a las 17:50.

DHC-6 matrícula **T-82**. Indicativo: **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:18; **arribó** a las 11:45.

Dos **IA-58** (**A-558** y **A-551**). Indicativo: **PACÚ II. Despegaron** de CRV a las 12:43; **arribaron** a las 14:38.

El comandante del **LV-MDE** informa que dos **TS-60**, indicativo **LANGOSTA**, volaron dos misiones.

LR-35 Matrícula **T-23**. Indicativo **JEQUE. Tripulación**: Ten Luis Herrera, C1° Alejandro López. **Despegó** de GRA, a las 14:45; **arribó** a las 16:20 hs. **Misión**: guiado de la Ella **CORAL**, de **M-5**.

Modificación del dispositivo de despliegue

La FAS ordenó el traslado de los Escuadrones I y II de **A-4B** que operaban en GAL, a SJU, para que los **M-5** de SJU se trasladaran a GAL. Con esto ampliaba, en algo, la muy escasa autonomía de los Dagger sobre las islas, al no poder ya utilizar GRA por hielo en pista.

En Malvinas

Ataques de artillería y navales

Las posiciones defensivas de nuestro despliegue terrestre fueron bombardeadas, durante la noche del 8/9 de junio por la artillería enemiga, (zona *Two Sisters),* desde el O y por fuego naval (zona BAM MLV) desde el mar.

Repliegue de helicópteros al continente

LaFAA ordenó el repliegue de dos **CH-47**, (el **H-91** y el **H 93**), del escuadrón Helicópteros en Puerto Argentino, a GRA.

Tripulación H-93: My Osvaldo Pose, lerTen Alberto Beltrame, SA Roberto Prats, SA Juan Canton, SAux Antonio Alvarez, C1º Mario Vera, C1º Santos Vega, C1º Alberto Montaldo. **Despegó** de MLV a las 06:00; **arribó** a GRA, a las 11:45.

Tripulación H-91: 1erTen Horacio Giaigischia, 1erTen Manuel Fernández, SAux Luis Capra, C1º Rubén Lavorato, CP Hugo Herrera, C1º Luis Villarreal. **Despegó** de MLV a las 06:00; **arribó** a GRA, a las 11:45.

La navegación se efectuó en condiciones nocturnas y realizando vuelo de contorno, (50 pies sobre obstáculos), para evitar ser detectados. Llevaban tambores de combustible a bordo, de los cuales iban bombeando a los tanques de combustible del helicóptero. Aterrizaron en una isla de emergencia.

Daños a un GR 3

Informó el RI 3 que, a las 11:00 un *Harrier* atacó un camino en su franja de combate. Fue repelido con armas livianas y, aparentemente, averiado.

Los británicos, (Libro AWSA. Pag. 199) admiten estas averías en el avión (GR 3) del FltLt Murdo Mac Leod que debió bajar su tren de aterrizaje con el sistema de emergencia. *Tenía seis o siete agujeros en el avión y cortadas las líneas de circuito hidráulico en los planos y fuselaje.*

Coordinación para el apoyo aéreo directo

Al anochecer personal del Escuadrón **Pucará** (My Navarro) en el puesto de comando de Puerto Argentino coordinó con el Ejército Argentino una salida de **IA-58**, en apoyo directo para el día siguiente.

Jueves 10 de junio

La Meteorología

Área del continente

Precipitaciones en la zona N de Santa Cruz y Chubut. Durante el resto del día se mantuvieron condiciones de buen tiempo, con vientos suaves y variables; visibilidad superior a 10 Km.

Área Malvinas

Nublado con techos de 200 a 600 metros. Estas condiciones se mantuvieron con una visibilidad mayor de diez kilómetros. No se registraron fenómenos significativos.

La situación en Malvinas

El enemigo

Todo el esfuerzo enemigo se concentró sobre nuestras defensas de Puerto Argentino. En su accionar terrestre, presionó, con fuego de artillería, las posiciones del Regimiento de Infantería N° 4, en la zona Mte Kent y Longdon.

En su accionar aéreo fueron detectadas treinta y cuatro PAC, (a partir de las 08:15 hs), y varios ataques a OT sobre nuestros sectores del Batallón de Infantería de Marina N° 5, Grupo de Artillería N° 3, Regimiento de Infantería N° 7 y la BAM MLV

Desde el mar continuó el fuego naval en horas nocturnas, sobre todos los sectores.

Desde helicópteros, realizó ataques con cohetes filoguiados sobre Moody Brook y objetivos muy próximos a la ciudad.

Nuestras acciones de apoyo a las fuerzas terrestres

Desde el punto de vista terrestre, se resistió en todas las posiciones defensivas. La artillería combatió activamente. Al amanecer se cumplió la salida

de tres aviones **IA-58**, predispuesta, (coordinada el día anterior), y cuyo objetivo era: posiciones de artillería enemiga en Mte Kent y Murell Bridge.

La artillería señalizó la zona del OM. Los tres **IA-58, tripulantes**: lerTen Micheloud, 1erTen Ayerdi y Ten Morales despegaron a las 08:28, de BAM MLV y siete minutos después, atacaron la zona con cohetes y cañones de 20 mm. Se registraron algunas fallas de armamento, (óxido en los contactos de las coheteras), pero pese a ello pudieron cumplir con la misión. Regresaron los tres a las 08:45 hs. El N° 1 sin novedad, pero el 2, con impactos de armas livianas en el plano derecho, y el 3, en el fuselaje.

La Artillería Antiaérea

A las 08:00 se preparó una defensa antiaérea para proteger el despegue de la Ella. A las 09:00, se continuó el trabajo sobre la central de tiro, persistiendo una diferencia entre la bandeja del computador y las mediciones del Tracker. Se intentaron varias soluciones, sin éxito.

El centro de las operaciones aéreas de la Task Force dejó de ser el aeródromo, y se concentró en los regimientos que rodeaban Puerto Argentino. No obstante, el 11 de junio, hubo un ataque de *Harríer* sobre las posiciones abandonadas. Éstas, que se habían transformado en depósitos de combustibles y munición, estallaron. Aunque se hizo fuego, las piezas no pudieron abatir ningún avión.

Un helicóptero inglés, desde la bahía, a cien metros de la costa, sin escolta, lanzó un misil sobre la jefatura de la policía, confundiéndola con una estación de radio; el impacto fue preciso y sorprendió por la osadía. La confusión que se produjo fue notable. Acto seguido, el helicóptero giró a estribor para disparar otro misil al buque ARA Bahía Paraíso, que estaba en función de hospital y con los colores de la Cruz Roja. El misil se volvió loco y cayó al mar a unos cincuenta metros de la nave. Posteriormente, se supo que a metros de la casa abatida, caminando por la avenida costanera, se encontraba el delegado de la Cruz Roja, Herr Fuehrer, acompañado por el secretario general de gobierno, Com Bloomer Reeve. El impacto hizo caer al suizo, quien había ido a constatar el cumplimiento de la Convención de Ginebra en Malvinas. El disparo del misil terminó de convencerlo de que los irresponsables eran los británicos. Horas más tarde, felicitaba al gobernador militar por cómo se manejaba el tema de la población civil.

Fue agradable para el personal de artillería ver al Bahía Paraíso fondeado. Había obtenido el segundo permiso de la Task Force para evacuar heridos y trasladar material médico. Después del mercante Formosa, el único movimiento desde Argentina continental había sido el del Jehuin, facilitado a la Armada por una empresa petrolera. Se utilizaba para trasladar carga en la bahía, no desplazaba más

de 150 toneladas.

Se había observado, también, arribar dos lanchas patrulleras de la Prefectura Naval Argentina. Una, entró a puerto remolcando a la otra por falta de combustible. Una de ellas fue destinada a DWN, donde fue atacada por un *Harrier*. Pero antes, derribó a un avión, con su ametralladora 12,5 mm.

A las 09:58, se hizo fuego por un ataque. Los Fierros estaban a cargo del C1º Repizzo y del C Albornoz, siendo bien dirigido el tiro a pesar de las limitaciones: la mira XABA no funcionaba. Se estimó con la mira antiaérea sin computar y con una estima personal sobre la predicción. La mira XABA computa datos para aviones hasta 3000 m; ante esa limitación, los operadores hacían puntería con **predicción estimativa,** dado que la distancia del blanco rondaba los 6000 m. Aunque la munición no tenía ese alcance, la autodestrucción de los proyectiles, por debajo de las PAC, evitaba el descenso de éstas.

A las 15:30 se sufrió otro ataque. A las 20:00 aterrizó un **C-l30** con el relevo para las piezas de 20 mm, desde GAL. **El bobo** respondió a las 22:00, a un cañoneo, actuando como artillería de costa. A partir de las 24:00 nadie osó descansar más de un par de horas. Se sabía que faltaba poco para el enfrentamiento final; además, se podían observar los intercambios constantes de trazadoras en la zona del Mte Kent.

La situación de la FAS

Concentró sus acciones en tres objetivos principales: interdicción en el TOAS, apoyo de fuego cercano a Mte Kent y redespliegue de sus escuadrones de **A-4B** a SJU.

Interdicción en el TOAS

Esta operación, como días anteriores, se cumplió mediante el sistema compuesto por:

B-707 - TC-91 y TC-92 que patrullaban las rutas meridionales de acceso al TOAS, enlazados al CFAS.

2 / 4 **MK- 62** armados para BOH, en estado de alerta en TRE y GAL.

Un **HS-125** para OCAT.

Los **B-707**, a las 13:10, nivel de vuelo 390, avistaron tres aviones, (uno grande y dos pequeños), a la altura de la latitud de Buenos Aires, que se dirigían con rumbo estimado 210°.

El CFAS apreció entonces un ataque de *Vulcan* a las islas, alrededor de las 14:15 y de inmediato, ordenó el alerta a sus BAM de SJU, GRA, GAL Y CRV: Emitió las OOFF **1306** y **1307 M-III** a GAL para la intercepción de dichos aviones:

> **OF 1306**, dos **M-III**, indicativo **CÓNDOR**, **armados** con dos Matra/Magic **Tripulación**: Cap Carlos Arnau, Cap Ricardo González, **Despegaron** de GAL a las 13:37.
>
> **OF 1307**, dos **M-III**, indicativo **DAGA, armados** con dos Matra/Magic **Tripulación**: My José Sánchez, Cap Guillermo Ballesteros. **Despegaron** de GAL a las 13:54.

La navegación hacia el objetivo se cumplió sin problemas y con buena meteorología, a nivel de vuelo 310° sobre estrecho de San Carlos (**CONDOR** 14:15 hs; **DAGA** 14:35 hs); enlazaron radar MLV quien les informó que había dos PAC, una sobre Mte Kent, (nivel de vuelo 180), y otra, sobre San Carlos, volando muy bajo.

Colocaron rumbo 310 al mismo nivel de vuelo, luego permanecieron en espera, (090° / 270°), sin noticias del *Vulcan.* A las 14:40, (**CONDOR**), y a las 15:10, (**DAGA**), se retiraron, sin otra novedad. Regresaron a GAL; **arribaron** a las 15: 18 hs, (**CONDOR**), y 15:37 (**DAGA**). El CFAS llegó a la conclusión de que se trató de dos *Harrier* y un reabastecedor, (probable Victor), en traslado, (Ferry), de Ascensión, a un portaaviones alejado del radar MLV.

Apoyo aéreo directo a Mte Kent

Ante la concentración enemiga de posiciones de artillería y probables puestos de comando en la zona de Mte Kent, la FAS concibió una salida de **MK62** para bombardeo nocturno de dicha área.

> **OF 1308**, dos **MK-62**, indicativo **TIGRE, armados** con cinco MK-17. **Tripulación** Cap Juan Bertoldi, Cap Raúl Sánchez, 1erTen Juan Heredia, lerTen Manuel Gerez. **Despegaron** de TRE, a las 21:30, no decoló numeral por fallas técnicas.
>
> **OF 1309**, dos **MK-62**, indicativo **LEON, armados** con dos MK-17. **Tripulación** Cap Juan Tomás Martínez Villada, My Aldo Escudero, 1erTen Roberto Rivollier, lerTen Jorge Annino. **Despegaron** de TRE a las 21:40,

tampoco decoló numeral por fallas técnicas.

Ambos guías formaron una sección, (**TIGRE**), y se dirigieron a punto, 1 (51º 26'S / 57º42'O). En proximidades de esa posición avistaron cinco luces sobre el agua con movimientos N/S, y a 55 MN, detectaron otras dos fuertes luces amarillas. Su OM era la ladera S/O de Mte Kent, a las 23:00 hs. Dirigiéndose al punto 2, (51º 34'S / 57º44'O), y ya enlazados con radar MLV éste ordenó el regreso, por ecos en el radial 302, y otros móviles al N (30 MN), apreciados como PAC.

Regresaron los **TIGRES** a TRE, sin alcanzar el OM, **arribando** a las 00:40/ 00:45.

Redespliegue de escuadrillas de A-4B.

Se concentraron, en SJU, todos los **A-4B** en servicio.

Un cruce de C-130 que no pudo llegar

Se concretó un nuevo y arriesgado cruce de **C-130** que, por razones tácticas, no pudo aterrizar en MLV a pesar de haber volado 6 h 10 min.

TC-65, indicativo **MARTE**. **Tripulación**: Vcom Juan Demarco, My Juan Maclay, Cap (R) Juan Martearena, SAux Emilio Farina, CP Mario Rulli, SA Miguel Castillo, SAux Carlos Cortez. **Despegó** de CRV a las 14:30, no aterrizó en MLV por situación táctica. **Arribó** a CRV a las 20:30, habiendo volado 6 h 10 min.

Exploración y reconocimiento

F-27, T -45. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Mario Núñez, My Adolfo Rodríguez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a las 11:10.

F-27, T-42. Indicativo **TITÁN l. Tripulación**: My Juan Rodríguez, Vcom Mario Andelique, C1º Mario Simón, C1º Santiago Cabral. **Despegó** de CRV a las 13:40; **arribó** a las 17:00.

F-27, T-44. Indicativo: **TITÁN l. Tripulación**: Cap Armando Valverde, Cap Ernesto Cuello, C1º Eduardo Muñoz, Jorge López. **Despegó** de TRE, a las 08:55; **arribó** a las 09:15.

F-27, TC-76. Indicativo: **TITÁN. Tripulación**: My Roberto Montaldo, Cap Julio Mirgone, C1º Orlando Domínguez, C1º Daniel Medina. **Despegó** de CRV a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 12:30. **Despegó** a las 14:10; **arribó** a EPO, a las 17:10.

F-27, TC-78. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Adolfo Rodríguez, My Mario Núñez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 15:40, **arribó** a las 18:25.

B-707, TC-91. Indicativo: **TRONCO l. Tripulación**: Vcom Juan Paulik, Vcom Héctor Cid, SM Guillermo Oviedo, SP Flavio Lución, SM Guillermo Nóbile, CP Osvaldo Presutti, Cl° Eduardo Bordenabe. **Despegó** de EZE, a las 06:15; **arribó** a las 15:55.

B-707, T-92. Indicativo: **TRONCO II. Tripulación**: Vcom Luis Castiella, Vcom José Baroni, SP Armando Rosales, CP Jorge Amengual, SM Conrado Ghietto, SP Carlos Guerra, C1º Guillermo Alvarez. **Despegó** de EZE, a las 06:20; **arribó** a las 15:40.

C-500, LV-MZG. Indicativo **CASERO II. Tripulante**: Alf Collerone. **Despegó** de PAL, a las 13:32; **arribó** 17:42.

OF 152 TS-60, LV-MSM. Indicativo: **PLATINO l. Tripulación**: Alf Jorge Arrechea, SAux Orlando Falcón, Sor I Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 09:45; **arribó** a las 12:30.

OF 153: TS-60, LV-MDM. Indicativo **PLATINO II. Tripulación**: Alf Claudio Gervai, CP Mario Juárez. **Despegó** de SCZ, a las 15:03; **arribó** a las 17:41.

DHC-6, T-82. Indicativo: **PACÚ III. Despegó** de CRV; a las 09:24; **arribó** a CRV a las 13:55.

Dos **IA-58** Matrículas **A-551** y **A-558**. Indicativo: **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:32; **arribó** a las 13:55.

El comandante del **TS-60, LV-MDE** informa sobre dos misiones **LANGOSTA** con 4 hs 35 min de vuelo.

Viernes 11 de junio

La meteorología

En Malvinas tiempo parcialmente nublado, temperatura dos a tres grados, con vientos suaves del NO.

La FAS no ejecutó operaciones aéreas de ataque. Sólo se desarrollaron misiones de E y R, y puente aéreo.

La situación en Puerto Argentino

El enemigo

Estaba listo para iniciar el avance final sobre Puerto Argentino, para atacar, en la noche, a los montes Longdon, Harriet y Two Sisters. Por ello, durante el día, incrementaron su presión sobre la BAM MLV (08:30 hs), y Moody Brook, (16:01 hs), e incluso helicópteros. Uno de ellos, aproximándose desde bahía Anunciación, lanzó cohetes filoguiados, sobre el puesto de comando del TOM, (impactó a 150 metros), y el otro, fallido, cayó en la rada del puerto, cerca del buque Bª Paraíso, a punto de zarpar para el traslado de heridos, al continente.

Finalmente, el Carrier Battle Group colaboró con fuego naval nocturno sobre Sapper Hill, y aéreo diurno, sobre puerto Howard (11:10 hs).

Dice la RN en su libro FAW, (Escuadrón 1 (F) de la RAF a bordo del *Hermes).*

> ***Fueron lanzadas varias salidas contra posiciones, (terrestres), argentinas, que encontraron, nuevamente, intensa oposición de armas livianas. Tony Harper, (XZ 997), y Nick Gilchrist, (XW 919), decolaron del "Hermes", a las 08:22 hs, para un ataque con bombas láser, guiadas sobre Puerto Argentino. El nuevo par, que se lanzó a las 08:48 hs, Jerry Pook, (XV 789), Y Mike Beech, (XZ 992), retornó veinte minutos después; Ross Boyens, (XZ 982), y John Rochfort, (XW 919) decolaron para bombardear posiciones de tropas argentinas, pero Rochfort, a poco de despegar tuvo problemas y se vio obligado a eyectar sus bombas. Continuó, pero sólo con cañones (Aden).***

Jerry Pook, (XV 789)* y *Mike Hare, (XZ 133), siguieron, a las 11:50 hs, con un ataque a Mte Harriet mientras Peter Harris, (XV 789)* y *Nick Gilchirist, (XZ 789), abandonaron el portaviones a las 15:10 hs con bombas beluga (fragmentación) para un ataque en el área de Puerto Argentino.

Peter Squire, (XZ 992),* y *Mark Hare, (XZ 133), ejecutaron la misión final del día, armados con bombas de 1.000 lb, para un ataque a emplazamiento de ametralladoras argentinas, cerca de Mte Longdon. Les dispararon tres misiles Blow Pipe, los dos primeros resultaron cortos, pero el tercero explotó alrededor de 100 ft, arriba del GR 3 de Harris. Una enervante experiencia.

Relato del Mayor Oliva

Uno de los ataques, con cohetes filoguiados desde helicóptero, fue realizado al puesto de comando conjunto y el cohete impactó a unos 100/150 metros, sobre el agua, (estábamos varios allí y el My Catalá y el Vcom Alegría vieron el impacto desde una ventana). A partir de ese momento, el lugar dejó de ser puesto de comando conjunto; cada fuerza instaló nuevos PC en lugares diferentes.

La batalla final

El enemigo, desde sus posiciones en el cerco a Puerto Argentino, inició la última fase de la batalla; pero para nuestra historia de la batalla aérea.

Nada mejor que transcribir lo que uno de nuestros aviadores en la zona, el 1erTen Micheloud, redactó en su informe del día:

Creo que la noche que cayó el Mte Longdon, un viernes que según teníamos noticias Juan Pablo II visitaba nuestra Patria, se produjo el combate más infernal que hayamos podido presenciar. En ese lugar se centraba todo el fuego de cañones navales, bengalas y miles de trazantes atizaban la media noche.

Luego fueron corrigiendo el fuego naval hacia nuestra casa, al lado del hipódromo, hasta que una de las salvas dio tan próximo que los cascotes cayeron sobre nuestro techo. Apreciamos que un obús de esa salva había dado en una de las casas de enfrente habitada por kelpers. Luego de dos o tres salvas muy próximas, comprendimos que en cualquier momento nos darían una. Decidimos emprender nuestra marcha hacia la zona céntrica, desistimos del vehículo y la emprendimos a saltos individuales, sintiendo

como nunca de cerca las explosiones que, como relámpagos, lo hacían antes de impactar algunas casi sobre nuestras cabezas.

Llegamos tras este tipo de marcha a la "casa de piedra" a pedir asilo por esa noche al Vcom Giménez Ortiz, quien se hallaba a cargo de ese depósito de víveres y que por el tipo de construcción así se le había dado en llamar.

Al día siguiente los que volvieron por algunas pertenencias a nuestra "casa" se encontraron con un impacto de grueso calibre en una esquina de la misma, el que había abierto un considerable boquete, desparramando todo lo que había adentro.

Exploración y reconocimiento

B-707, TC-91. Indicativo: **TRONCO l. Tripulación**: Vcom Marcelo Conte, Vcom Rodolfo Muñoz, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Casimiro Martínez. **Despegó** de EZE, a las 06:20; **arribó** a las 14:20.

B-707, T-92. Tripulación: Vcom Joaquín Argüelles, My Walter Barbero, SA Nicolás Zárate, SA Diego Callejón, C1º Adolfo Entiveros, C1º Luis Enríquez, SM OscarVignolo. **Despegó** de PAL, a las 05:50; **arribó** a las 14:10.

B-707, TC-93. Tripulación: Vcom Rubén Montenegro, Vcom Horacio Genolet, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Adolfo Recalde, SM Aroldo Bonorino. **Despegó** de SJU, a las 11:20; **arribó** a CRV a las 15:40.

F-27, T-44. Indicativo **TITÁN l. Tripulación**: Cap Ernesto Cuello, Cap Armando Valverde, C1º Eduardo Muñoz, SAux Jorge López. **Despegó** de TRE, a las 09:00; **arribó** a CRV a las 12:30. **Despegó** a las 14:50; **arribó** a TRE, a las 17:20.

F-27, T-42. Indicativo: **PACÚ. Tripulación**: Vcom Mario Andelique, My Juan Rodríguez, C1º Mario Simón, C1º Santiago Cabral. **Despegó** de CRV a las 13:55; **arribó** a las 17:25.

F-27, TC-76. Indicativo: **TITÁN. Tripulación**: My Roberto Montaldo, Cap Julio Mirgone, C1º Orlando Domínguez. **Despegó** de EPO; a las 09:00; **arribó** a VIE, a las 12:15. **Despegó** a las 13:50; **arribó** a EPO, a las 16:30.

F-27, TC-78. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Mario Nuñez, My Adolfo Rodríguez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 08:50; **arribó** a las 11:30. **Despegó** a las 15:00. **Arribó** a las 11:45.

DHC-6, T-82. Indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV; a las **arribó** 09:10; a las 11:45.

AC 690- T. Indicativo: **KRILL** realizó E y R sin novedad.

El comandante del **TS-60, LV-MDE**, indicativo **LANGOSTA** informa que realizaron dos misiones, volaron 4 hs 50 mino

Dos **IA-58** (**A-551** y **A-558**). Indicativo: **PACÚ II. Despegó** de CRV a las 12:35; **arribó** a las 13:52.

C-500, LV-MZG. Indicativo: **CASERO II. Tripulación**: Alf Collerone. **Despegó** de PAL, a las 14:30; **arribó** a las 20:15 hs.

OF 154. TS-60, LV-MDM. Indicativo: **PLATINO II. Despegó** de SCZ a las 09:30; **arribó** a las 12:00 hs.

Puente aéreo

A pesar de la desesperante situación táctica en Puerto Argentino, la FAS ejecutó un valioso cruce.

C-130, matrícula **TC-66. Tripulación**: Mayor Rubén Palazzi, Vcom Julio Sanchotena, Vcom Roberto Tribiani, SAux Juan Romero, CP Américo Arévalo, SP Carlos Sánchez, CP José Torres. **Despegó** de GAL, a las 15:25; **arribó** a MLV a las 18:12. **Despegó** a las 18:28; **arribó** a CRV a las 22:10.

Relato del My Palazzi

El TC-66 despegó de Comodoro Rivadavia con 15.000 kg de munición 155 mm, y embarcó en GAL cuarenta y cuatro pax (relevo AAe). En la carrera de aterrizaje en Malvinas se reventó la cubierta principal delantera derecha. Como no era aceptable el reemplazo, debido a la situación táctica, se decidió despegar en esas condiciones, con el peligro de que la cubierta se desbandara y la otra no aguantara el peso. A los diez minutos de haber aterrizado, completada la descarga, se inició la carrera de despegue con el avión completamente caído hacia la derecha, ante el peligro de que reventara la otra cubierta que soportaba todo el peso, se intentó la rotación muy por debajo de la velocidad mínima lográndose el despegue.

Las tácticas de las PAC

Respecto de estos últimos cruces, los británicos ideaban sutiles tácticas, que les permitieran cazar algún avión de transporte de nuestro puente aéreo.

Dice el libro FAW de la RN

> ***El 11 de junio se puso en práctica una nueva táctica, usando dos secciones de Sea Harrier, imaginada en un esfuerzo para interceptar los continuos raids de los C-130 argentinos a Puerto Stanley. Los cuatro aviones se instalarían juntos (mismo nivel), desde allí una sección se apartaría descendiendo rápidamente a bajo nivel, se instalarían en la bahía Reina Carlota, en la costa O de la gran Malvinas. La PAC restante, a medio nivel y se instalaría normalmente al "lnvincible" para cargar combustible, mientras el par a bajo nivel, deambularía por la bahía Reina Carlota esperando que apareciera el C-130. Cuando fuera necesario esta sección iría a reabastecerse en la pista terrestre de San Carlos. Se esperaba que la retirada de la PAC (a medio nivel) sería visible en los radares argentinos. Por lo tanto un Hércules se vería tentado a decolar de, o dirigirse a Puerto Argentino. Era un plan razonable basado en los previos movimientos de los C-130. Lamentablemente no apareció ninguno en esta oportunidad. Los dos Sea Harrier (bajo nivel) se fueron a San Carlos a reabastacer. Mientras aterrizaban pincharon sus cubiertas en la pista metálica, aunque después fueron capaces de retornar al Invincible. Un C-130 del G1 T se las arregló para aterrizar sin molestias en el aeropuerto a las 18:15 hs ese anochecer.***

Sábado 12 de junio

La meteorología

Área del continente

Parcialmente nublado, con nubes medias y altas; vientos entre 5/20 Km del sector norte.

Área de Malvinas

Durante las primeras horas del día, techos entre 200 y 300 metros, con lloviznas y vientos leves del sector NNO. A partir del mediodía, rápida mejoría de las condiciones, con nubosidad media y favorable para las operaciones.

La situación en Malvinas

Al comenzar el día, el enemigo inició su embestida final, hacia Puerto Argentino. Lo hizo avanzando, principalmente, desde el O, (Mte Longdon y Two Sisters); se produjeron recios contactos cuerpo a cuerpo. Murió, en uno de ellos, el Tte Ramos, (EA), *por la acción de armas blancas del enemigo,* (02:45 hs).

Los ingleses no sólo usaron su infantería, sino que también fueron apoyados, eficientemente, por el fuego naval y la artillería de campaña.

Por el norte, *(Drunken Rock),* aparecieron treinta vehículos tipo *Scorpion,* en dirección a Mte Longdon.

Nuestras fuerzas, en el frente O, se replegaron hacia Puerto Argentino, mientras nuestra artillería, (CA 3), mantuvo su eficaz accionar, (Cñ 155 mm), sobre zona N de Mte Kent y N de North Basim, (posiciones de artillería enemiga). Batió, asimismo, un helicóptero enemigo, (16:00). Entre las 04:30 de este día y las 08:00 del siguiente, la artillería, (EA), consumió, aproximadamente, 2.500 proyectiles, y efectuó numerosos cambios de posición

La defensa terrestre se rehizo más atrás y cerró el dispositivo.

El avance enemigo, desde el SO, (Monte Harriet), logró progresos significativos tomando esa altura a mediodía. El BIM 5, duramente castigado, mantuvo su posición en Monte Tumbledown.

En la madrugada, se lanzó un *Exocet* (03:42 hs), contra uno de los buques que proporcionaba apoyo de fuego naval a la zona de combate; y esta vez funcionó el mecanismo y se produjo el impacto en la popa de la *fragata HMS Glamorgan*, (a dieciocho millas al sur); destruyó el helicóptero, mató a trece tripulantes e hirió a diecisiete más.

Del Libro **Cartas de un Marino Inglés**, de David Tinker (Pag. 22):

> ***En la noche del 11 al 12 de Junio, el "Glamorgan" realizó un nuevo cañoneo desde una posición muy próxima a tierra, a no más de quinientos metros de la costa. A las 06:00 hs, como en oportunidades anteriores, los cañones cesaron el fuego y el buque se dispuso a alejarse hacia mar abierto.***
>
> ***Los argentinos habían montado un misil Exocet sobre un camión y eligieron ese momento para dispararlo. Desde el buque lo vieron cuando se aproximaba y para defenderse dispararon uno de sus propios misiles antimisil, pero falló en su propósito de causar la explosión del Exocet y solamente logró desviarlo un poco de manera que, en vez de producirse el impacto cerca de la línea de flotación -lo que hubiera logrado su hundimiento - dio de lleno en la cubierta de vuelo, antes de explotar hacia abajo afectando la cocina.***
>
> ***Trece hombres perdieron la vida; los que fueron entregados a las profundidades del océano en la posición 51° 50' 50" S / 53° 31' 80"O. a 288 kilómetros hacia el este de las islas Malvinas (Falklands), en la tarde del 12 de junio.***

Relato del My Oliva:

> ***El Exocet fue orientado y corregido por el Radar de FAA y asimismo, el momento de disparo en que el blanco estuvo en distancia fue brindado por los mismos operadores.***

La aviación enemiga ejecutó misiones de ataque a nuestras posiciones de artillería y a la BAM MLV y mantuvo algunas PAC de intercepción. Hubo aviones que recibieron impactos de armas livianas por parte de nuestra infantería. Uno de ellos, el del Flt Lt (RAF) Murdo Macleod, retornó al *Hermes* casi incendiándose, pero logró aterrizar quedando fuera de servicio. (AWSA pag. 203).

Un *Vulcan*, operando desde Ascensión, (Flt Lt Withers), alcanzó Puerto Argentino y bombardeó la BAM MLV a las 05:50 hs, con bombas de explosión aérea. Podemos leer en el diario de guerra de la 3a Ba Antiaérea:

06:00 hs ataca Vulcan con catorce bombas en corrida sobre nosotros, es infernal, cada cráter está a cuarenta metros de separación.

06:50 hs explotan dos bombas de retardo. Dios es artillero.

La Artillería Antiaérea

A las 00:30, se produjo una acción, producto de la impaciencia y el nerviosismo, en el sector de los Fierros 7 y 8. Se escuchó que ametralladoras de 12,7 mm abrían fuego sobre las fragatas, a las que, indudablemente, no alcanzaban; éstas concentraban el fuego sobre el sector, y acallaron las armas.

A las 02:00, se disparó el segundo y último *Exocet*, a un buque que se hallaba a unos treinta kilómetros. La operación fue exitosa. El misil hizo impacto en su propio hangar.

A las 04:00, se supo que el frente terrestre cedía, y que las tropas se replegaban sobre el Mte Kent, luego de haber luchado hasta el agotamiento. A las 06:00, se sufrió un fuerte ataque en la zona de despliegue, tembló todo. El refugio pareció desintegrarse. Se perdió contacto con el Fierro 3. Además, se sufrió la explosión de dos bombas con espoleta de retardo; todo sin solución de continuidad. Un suboficial llegó con sumo cuidado, y a pesar de la oscuridad reinante descubrió que el Fierro 3 estaba intacto, pero rodeado de cráteres e impactos; el refugio, parcialmente derrumbado. Hasta el momento DIOS parecía ser artillero.

A las 08:00, se relevó todo el servicio de armas de la batería de 20 mm. A las 15:00, se observó el ataque de una sección de tropa inglesa, al norte de la bahía. Nuestros helicópteros reforzaron, con propia tropa, la columna norte, del otro lado de la bahía, y a espaldas del RI 25. El transporte se llevó a cabo con un **Bell 212** y un **CH-47**. La sección enemiga atacó a los helicópteros, pero la batería hizo fuego con los cañones sobre ellos, y provocó su retroceso. Una nueva experiencia: el tiro terrestre efectivo era más fácil, no requería mucho cálculo, sólo bastaba un reglaje práctico.

A las 16:00, se dispuso el traslado del RI 25 al frente O. Fueron buenos vecinos. El jefe de escuadrón, informó en el alojamiento, que el relevo de la batería de 35 mm estaba por llegar y que la evacuación se haría junto con los efectivos de los 20 mm. Los ánimos no estaban muy conformes en una gran parte de los efectivos. Si bien el deseo de ver a la familia era grande, se sentía como que ése no era, todavía, el momento de dejar la misión inconclusa, de abandonar un fuerte cuando más se lo necesitaba. El mayor Maiorano no entró en este análisis emotivo; las órdenes se dan para ser cumplidas... No todo estaba seguro, el vuelo podía demorarse ya que había un buque esperando, a diecisiete millas de la costa. A

las 19:30, aterrizó un **C-130**, engañando al buque.

A partir de ahí, se entró en un cono de confusión, el cambio de personal no se podía hacer sin dar las novedades a los entrantes, el jefe no conocía muchos detalles, los del equipo que iban a ser relevados se acercaron al Fierro más próximo, el 8, para despedirse del capitán Savoia, del teniente Reyes y sus subordinados.

En el aeródromo, se reunieron con el entrante más antiguo, capitán Miguel Aguilar. Con los motores en marcha era imposible hablar, hacerse entender. La confusión se incrementaba, faltaba el vehículo, y todo esto entre, camillas con heridos, camilleros -nunca suficientes-. A las 20:30 hs se decidió ayudar a embarcar a los heridos.

Al despegar la aeronave se escucharon impactos de misiles superficie-superficie, cerca de la cabecera. La fragata había despertado. El vuelo se inició con virajes escarpados, que molestaban a los heridos, asegurados en cunas, en medio de una oscuridad total. Algunos, ayudados por linternas se dedicaron a confortarlos. El vuelo continuó rasante sobre el agua, se normalizó recién a los treinta minutos, y aterrizó en GAL. -Durante el rodaje en plataforma, la tripulación comentó que la maniobra evasiva se debió a que un helicóptero trató de interceptar el decolaje; una PAC también lo había buscado durante sesenta MN, pero la experiencia adquirida en los cruces había permitido sortear este tipo de riesgos.

En Puerto Argentino, se seguían sufriendo cañoneos navales casi sin interrupción. Ese día hizo impacto un proyectil en la casa vecina a la que servía de alojamiento al personal superior del gobierno militar (quince metros de distancia), mató a las únicos tres civiles, víctimas de la batalla. El socorro de los heridos (había seis personas en la casa), lo realizaron el secretario general y sus secretarios.

Requerimiento

Desde el TOM, se requiere a la FAS apoyo aéreo *masivo* sin precisar posiciones. Posteriormente, se logran determinar las posiciones de artillería en Port Harriet y sobre esa zona planifica su accionar la FAS.

Relato My Oliva:

> ***Los requerimientos provenían de Ejército. Todos eran imprecisos porque ni ellos sabían que había que atacar. Pedían bombardeos para batir extensas zonas; para satisfacerlos no hubiesen alcanzado los aviones de varias fuerzas aéreas.***

A pesar de lo expuesto, se lograron precisar algunos blancos y fueron satisfechos los requerimientos, pero fue imposible saber los resultados de los ataques en aquel momento.

El accionar de la FAS

En las primeras horas del día y sobre la base de los requerimientos del TOM que sufría el ataque terrestre enemigo, la FAS lanzó dos secciones de **MK62** para atacar posiciones enemigas en 51° 44' S / 58° 10' O. (Bluff Cove) en BOH.

OF 1310, dos **MK-62**, indicativo **TAURO, armados** con cuatro x 1.000 lb-BTR. **Misión**: AOT en *Bluff Cove.* **Tripulación 1**: My Ramón Vivas, lerTen Jorge Rocco. **Despegaron** de GAL a las 00:20. **Tripulación II**: Cap Roberto Pastrán, Cap Fernando Casado. **Despegaron** de GAL a las 21:30. Iniciaron navegación baja y a 35 MN antes de la isla San José, al eyectar los tanques externos se desprendió solamente uno en cada avión. Ambos aviones quedaron asimétricos.

Debió entonces retornar la sección a GAL donde **arribaron** a las 02:30 la 1, y la II a las 23:40 hs.

Relato My Vivas

Luego de pasar una zona de nubes convectivas, la visibilidad mejoró mucho. El vuelo se realizó a 1.000 pies desde 240 millas de las islas para pasar por debajo de las células convectivas, fue necesario eyectar tanques, antes de poner rumbo al O de Puerto Argentino desde el S, a ambos les quedó un tanque prendido del bulón explosivo delantero, por lo que regresamos a GAL.

OF 1311, dos **MK-62**, indicativo **ACUARIO, armados** con dos MK-17. **Misión**: AOT en *Bluff Cove.* Tripulación (1) Cap Juan Freijo, 1erTen Armando Dubroca. (2) Cap Alfredo Bredeston, Ten Carlos Mondino. **Despegaron** de GAL a las 00:20 y 10 MN afuera el N° 1 regresó (a TRE) por instrumentos de navegación F/S. Siguió sólo el Cap Bredeston y su navegador, y alcanzó el OM a la 01:20 (el único de los cuatro **Canberras**), y lanzó sus bombas alcanzando el OM previsto.

Este avión, lamentablemente, no llevaba las cuatro bombas MK-17 ordenadas sino solamente dos, debido a las fallas en el servicio de armamento en

su base de despliegue (BAM GAL) que no tuvo tiempo para configurar el avión de acuerdo con lo ordenado. Sobre el OM encontraron St 700/800 metros. Estiman que lanzaron a cinco MN al O del OM. A nivel de vuelo 1500 pies, dejaron la isla, pusieron 210º durante 60 MN, luego 280º y proa a GAL.

Operaciones de la tarde y nocturnas

A medida que avanzaba el día se lograron ubicar las piezas de artillería enemigas que operaban desde Port Harriet y sobre ellas la FAS lanzó las siguientes operaciones:

Reabastecedores

Dos **KC-130**, indicativo **OMBÚ**

OMBÚ 1: Vcom Eduardo Pessana, lerTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Luis Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyszyn. **Despegó** de GAL, a las 12:40, **arribó** a las 16:40.

OMBÚ 2: Vcom Roberto Noé, My Roberto Briend, Cap Osvaldo Bilmezis, SM Juan Cufré, CP Carlos Golier, SAux Héctor Sosa, SA. Juan Marnoni, SP Roberto Caravaca. **Despegó** de GAL, a las 12:35, **arribó** a las 15:45.

Ambos **KC-130** se dirigieron a PCRA (530 00' S /650 00' O). Reabastecieron a las Ellas **ALFA** de **A- 4B**, y **COLA** (dos aviones **A-4Q** de ARA).

Cazabombarderos

OF 1312, cuatro **A-4B**, indicativo **ALFA**, **armados** con tres BRP. **Misión**: AOT artillería en Port Harriet House (51º44'05" S / 58º00'50" O). **Tripulación**: Cap Jorge Bergamaschi (C-207), Alf Jorge Barrionuevo (C-236), Ten Fernando Robledo (C-230), Ten Carlos Ossés (C-224). **Despegaron** desde su reciente asiento SJU, a las 14:00 hs, y se dirigieron al PCRA.

Antes de arribar al PCRA el N° 4 (Ossés), se volvió por fallas de presurización. Al efectuarse el REV el jefe de Ella comprobó que no trasvasaba el combustible a uno de sus tanques auxiliares, y también regresó. Siguió la sección a cargo del N° 3 (Robledo), se dirigieron al P 1 en 52º10' S /57º 45' O. Pero antes de llegar, el guía constató que su indicador de rumbo (C-8) tenía fallas, en consecuencia decidió regresar. El Alf Barrionuevo, su numeral, lo acompañó en el regreso; **arribaron** a SJU, a las 16:30 hs.

OF 1314, cuatro **A-4B**, indicativo **PARIS, armados** con tres BRP. **Misión**: AON buques en estrecho de San Carlos. **Despegó** el N° 1 a las 15:20 hs. **Tripulación**: Cap Pablo Carballo (C-221). Inmediatamente después, intentó el N° 2 (Ten Carlos Rinke) pero abortó el despegue por luz de fuego encendida y enganchó barrera. Esta situación demoró el despegue de la 2a. Sección (No 3 Ten Daniel Gálvez, N° 4 Alf Hugo Gómez).

Mientras retiraban el avión enganchado en la barrera, se perdió un valioso tiempo que provocó la pérdida de la oportunidad táctica; se canceló la misión. El N° 1 solicitó realizar vuelo de reconocimiento dentro de la zona de exclusión, bajo órdenes de su jefe de escuadrón, Vcom Gustavo Zini; avistó un buque que no tenía bandera ni tripulantes sobre cubierta. Hizo varios pasajes rasantes sobre el mismo, informó a su base y pidió autorización para atacarlo. Le fue denegada por temor a un error y se lo envió al aterrizaje. Arribo a SJU a las 17:00.

Bombarderos livianos

Manteniendo el objetivo de ataque a las posiciones de artillería en Port Harriet, al que no habían llegado los CB, el Comando de la FAS intentó entonces a1canzarlos en horas nocturnas con los bombarderos livianos **Canberra MK-62**. Así ordenó:

OF 1315, tres **MK-62**, indicativo **ROMA, armados** con cuatro MK-17. BTR Objetivo: 51° 00' S / 57° 30' O. Tripulación:(l) 1erTen Rivolier, 1erTen Annino; (2) 1erTen Heredia, 1erTen Gerez, (3) no decoló por avión F/S (equipo de comunicaciones). **Despegaron** de GAL a las 19:01 hs. Se dirigieron al punto de descenso, desde allí al S del estrecho San Carlos. Regresaron por:

-Observar al frente fuego de misiles (Inf BAM GAL).

-Falla del radar altímetro del avión N° 1. Impidió saber la altura en vuelo sobre el mar. El numeral no pasó de guía por ser un **MK-64**, doble comando, que, por diseño, no posee ese instrumento.

-Lóbulos gruesos que no permitían apreciar la altura de OM (Inf Comando FAS).

-Mayor consumo combustible (Inf CFAS)

-Bajas temperaturas y vuelo en nubes, que congeló parte exterior de cabina (Inf CFAS).

-Dificultad en el N° 2 para visualizar al guía (Inf CFAS)

Arribaron a GAL a las 21:05.

OF 1316, tres **MK-62**, indicativo **BERLIN, armados** cuatro MK-17. BTR Objetivo 51º 00' S /57º 30' O. **Tripulación 1** (**B-104**) Cap Juan Tomás Martínez Villada, 1erTen Nicolás Pagano, (**B-102**) Cap Eduardo García Puebla, 1erTen Jorge Segat.

Las secciones 1 y 2 **decolaron** de GAL, a las 23:00 hs. Arribados al punto descenso, el N° 1 debió regresar por falla de la bomba de combustible y tanque 3 F/S. **Arribó** a GAL a las 24:00.

El N° 2, Cap García Puebla continuó al OM, allí divisó un buque tipo hospital con luces.

Relato del Cap García Puebla

Nos dieron el objetivo material y la información complementaria. La misma se fundaba en suposiciones, dada la disminución de operaciones aéreas diurnas de exploración. Al no conocer las posiciones inglesas en tierra y mar, prácticamente no teníamos la menor idea de lo que encontraríamos.

Luego de analizar los pocos datos y realizar una apresurada navegación precomputada, nos colocamos los trajes antiexposición, que ya comenzaba a estrangularnos. Aproximadamente a las 23:00 hs despegamos individualmente, ya que en sección y artillados era muy peligroso.

La reunión fue muy dificultosa por haber niebla y nubosidad baja, además de la oscuridad ambiente.

Ascendimos formados en nubes, volando una hora nivelados con rumbo paralelo a la ruta directa al blanco, desplazados hacia el norte. La dificultad de la formación, por las características del avión y condiciones meteorológicas, atraía hasta ese momento toda mi atención.

Próximos al punto de descenso, el guía me hizo señas de que tenía problemas, que siguiera al frente, desprendiéndose él de la formación (quien luego a mi regreso me contó que se le había engranado una bomba de combustible y se lamentó profundamente de no haber podido seguir).

En ese momento sentimos una gran soledad porque la tripulación del otro avión era realmente confiable por su idoneidad, experiencia y valor, lo que nos daba un elevado grado de seguridad de llegar y batir el blanco.

Toda la responsabilidad recaía ahora en nosotros. El objetivo se encontraba muy cerca de las posiciones argentinas, lo que me hacía sentir temor de errar nuestra navegación y batir propia tropa. Continuamos el vuelo e iniciamos el descenso. Rezamos juntos un Padrenuestro pidiendo a Dios para llegar, pegar y si fuera posible, volver.

Nos hicimos luego una promesa de no pensar en otra cosa que no fuera la operación en sí, para no dejar todo en manos de Dios. Mientras hacíamos los controles del descenso me permití cierto escapismo mental. Pensé: «Qué difícil es salir de la comodidad del alojamiento en la retaguardia e introducirse voluntariamente y de golpe en ese infierno, pero cuanto más dificil es olvidar a los amigos camaradas-héroes, que se habían inmolado por la Patria...»

Logré aquietar mis pensamientos y sentí, según creo, resignación, asumiendo sin tristeza mi segura muerte. Ya había escrito cartas de despedida a mi esposa y familiares, y ambos estábamos en gracia de Dios, así que no había más que hablar.

Volando a muy baja altura estábamos intermitentemente en nubes y chubascos lo que disminuía a cero la visibilidad. Por radar llegamos al punto de viraje hacia el blanco.

Al hacer control de combustible comprobamos un exceso en el consumo por lo que decidí no cumplir con la velocidad indicada prevista, reduciéndola, lo que disminuía el consumo pero aumentaba considerablemente la posibilidad de detección y derribo.

Colocado ya en rumbo 130, providencialmente se quebró la nubosidad y pude ver con bastante claridad dos embarcaciones que se encontraban al frente y a ambos lados de mi curso y que por su apariencia supuse, serían fragatas. Conociendo las aptitudes operativas de éstas, bajé hasta que el altímetro me indicaba casi cero, teniendo como única referencia los esporádicos reflejos de la luna sobre el mar. No comuniqué esto al navegador para no intranquilizarlo, aunque no se lo pude ocultar por mucho tiempo, ya que hice algunas correcciones en dirección para pasar equidistantes de las fragatas y limitar su campo de tiro.

Tuve que apagar totalmente el tablero de instrumentos para poder visualizar alguna referencia exterior que me permitiese volar tan bajo en esas condiciones, única defensa efectiva, aunque tan peligrosa como un misil. Mientras el 1erTen Segat me informaba los rumbos que yo intuitivamente iba colocando.

Nos desplazábamos lentamente entre esas dos plataformas de tiro, manteniéndonos en silencio total. Pese al intenso frío nos encontramos bañados en transpiración y tengo grabado el sonido agitado de nuestra respiración en las máscaras.

Pasamos aproximadamente a ocho millas y equidistantes de los buques manteniendo la vista clavada en ellos por si veíamos lanzamientos de misiles, con la intención de esquivarlos o al menos intentarlo.

Tratando de no hacer ningún viraje innecesario, superamos la línea de los obstáculos. Las posibilidades de ser abatidos iban disminuyendo... Aún no entiendo por qué no nos derribaron, ya que al otro día se confirmó que eran dos fragatas con aptitud de combate, ubicadas en los radiales 010 y 350 de Puerto Argentino.

Si bien las habíamos superado, tenía por seguro que me habían detectado y dado la alarma. El navegador me informó que estábamos a cinco millas del punto de lanzamiento de nuestras 4.000 lb de bombas. Me dejó atónito el hecho de notar que nos encontrábamos en medio del mar. Ante esto y luego de chequear el equipo, Segat me dijo que presumía estaba trabajando mal y que era muy posible que hubiéramos superado varias millas el punto de viraje hacia el blanco y que quizás nos estábamos introduciendo en el corazón de la flota enemiga; así mismo esto justificaría el exceso en el consumo de combustible.

Realmente el comentario era lógico e irrefutable, pero aceptarlo significaba el fracaso. Me invadió una sensación de tranquilidad muy extraña que no me agradó por no poder comprenderla ni justificarla y seguidamente sentí un vivo deseo de destruir el objetivo. Fiel a esto le dije a mi sufrido navegador: «¡Quedate tranquilo que hoy estoy inspirado, le vamos a pegar!», a lo que respondió que confiaba en mí, a pesar de las evidencias en contrario...

Seguí con baja velocidad, menos del «mosca» (combustible para llegar a la base), semiperdidos y rodeados de buques, sin ver los instrumentos por estar apagados, y casi nada afuera por la oscuridad. Lloviznaba. Me concentré en el sector derecho de mi campo visual «desenchufando» los demás sentidos y dejando que mis reflejos llevaran el avión.

Penetrando la noche me pareció ver un distante y tenue parpadeo de luz sobre el horizonte. Cabían dos posibilidades: que fuera una estrella o una fogata. Era nuestra última opción de encontrar las islas. Un minuto de vuelo y comprobé que era una fogata en un punto elevado: era el monte Kent. Con aterrorizada pero intensa alegría exclamé: «Los tenemos!!!)

Llamé por radio al radar de Malvinas y no tuve respuesta, pero no insistí para evitar que el enemigo me vectoreara (localización tipo geográfica).

Comencé a divisar algunos contornos en la penumbra, cuando de pronto se encendió una gran cantidad de luces adelante y a la izquierda. No lo podía creer, pero era Puerto Argentino totalmente iluminado. Veníamos bastante bien y con esta referencia fundamental me ubiqué perfectamente y vi la zona del blanco, situada entre la pista y el monte Kent.

Orienté la nariz de mi avión hacia el punto mencionado, levanté mi línea de vuelo para hacer el bombardeo horizontal de bajo nivel y para poder superar la línea de sierras que se encontraban inmediatamente después.

Hicimos los procedimientos de control para bombardeo, finalizando con la apertura del portabombas.

En ese momento recibí al radar de Malvinas diciendo: - Para el avión que entra desde el N informo que se aproximan dos bandidos (una patrulla de aviones Harrier) por el radial 090 con rumbo convergente al suyo! -

Evidentemente venían del portaaviones y fueron alertados por las fragatas.

Lanzamos las bombas, aparentemente en el lugar exacto; al soltarlas pegamos un salto y en breve lapso un estremecimiento intenso acompañado de iluminación y posteriormente enrojecimiento del cielo. Eran las 00:20 horas del día 13 de junio; habían explotado ya nuestras bombas.

Llamó nuevamente el radar diciendo: «Los bandidos están próximos al monte Kent, uno de ellos hace viraje hacia el sur!». Cortamos el radar por seguridad.

Es decir que nos acabábamos de cruzar con los Harrier.

Quizás los hubiese confundido la explosión de nuestras bombas, pero uno de ellos se lanzaba a nuestra caza ya que nosotros llevábamos rumbo sur.

Apenas superé las crestas de los cerros piqué el avión colocando «G» negativas y grité: «- Jorge, agarrá la manija superior de eyección y si sentís un golpe fuerte, eyectate; no esperes mi orden, se nos vienen al humo!-».

Di potencia a pleno y estiré mi brazo derecho para eyectar los tanques de combustible de puntera de ala que producen gran resistencia aerodinámica y consumo adicional consecuente. Recordé la orden de no eyectar los

tanques, por haber pocos de repuesto, e incluso de volar con éstos a una velocidad superior al límite fijado por el manual.

Las ideas se agolpaban en mi mente a gran velocidad: si tiraba los tanques desprestigiaba al escuadrón, permitiendo poner en tela de juicio la subordinación y espíritu de combate del mismo; si no lo hacía y volaba a 450 nudos no llegaría al continente por falta de combustible o por destrucción del avión por problemas estructurales. Opté por mantener los tanques y reducir la velocidad a 380 nudos para ahorrar combustible.

Al reducir los aceleradores pensé: »Cuánta ventaja le estoy dando a este inglés!». Se parecía a una cacería con perros, en la que la presa estaba renga y éramos nosotros.

Mi vista saltaba desde la superficie difusa del agua hacia la negrura de la cola de mi avión, tratando de ver la salida del sidewinder (misil aire-aire) para tratar de esquivarlo.

También yo tomaba la manija de eyección cuando miraba hacia adelante, pero debía soltarla para mirar hacia atrás.

El navegador, en la soledad metálica de su habitáculo, hacía afiebrados cálculos de combustible y muy acertadamente me dijo: «- Viremos un poco a la izquierda para no chocar contra alguna islita de éstas que abundan cerca de la costa! -». El combustible no nos alcanzaba haciendo un rodeo y teníamos dos opciones: cortar camino pasando por el estrecho de San Carlos, o ascender antes de lo previsto, con la posibilidad de ser detectados por el perseguidor, si aún no lo hubiéramos sido.

Opté por lo segundo, ya que San Carlos estaba terriblemente protegido y con posibilidad elevada de existencia de fragatas.

El 1erTen Segat iba contando, según mi pedido, las millas recorridas desde el blanco y ambos especulábamos sobre la distancia que se aventurarían a seguirnos los interceptores. Llegamos así a las treinta millas del blanco e iniciamos el ascenso cambiando progresivamente nuestro rumbo hacia donde nos imaginábamos que estaba el continente, mientras decía: «Bueno viejo, que Dios nos ayude!», cuando de pronto se me iluminó toda la cabina con un notable chasquido. Sentí un escalofrío y creí que era el fin. Inmediatamente reconocí, por haberlos visto antes, que eran «fuegos de San Telmo» (descargas eléctricas muy notables de noche, que producen chispas de desplazamiento irregular, por dentro y fuera del avión dando sensación de fantasmal irrealidad).

Los minutos corrían lentamente y también la transpiración bajo los trajes impermeables. -Aún no nos derribaban!...

Llegamos a ochenta millas; era increíble. Mientras me relajaba un poco anuncié: «- Creo que podemos darnos por vivos!-». A lo que comentó el navegador: «Es cierto, pero mi equipo de navegación no me indica radial hace tiempo!. Estamos medio perdidos, así que no cantemos victoria todavía».

Traté entonces de obtener marcaciones radioeléctricas para orientarme. La temperatura exterior indicaba 500 bajo cero y me pasó por la mente que teníamos que llegar porque -qué fría debía estar el agua!...

Ninguna emisora entraba en el ADF ya que estaban preventivamente disminuidas de potencia. La única posibilidad teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas era que nos tomaran y nos condujeran por radar. Largos se hacían los minutos en que llamaba por VHF sin obtener respuestas. Era factible que estuviéramos tan al sur que nadie nos escuchara, ni aún volando a 40.000 pies. De ser así tendríamos que eyectarnos por falta de combustible, vaya a saber dónde y casi sin opciones para ser rescatados.

Nuevamente en tensión, reiteré los llamados al radar en todas las frecuencias posibles.

Pocas veces he escuchado palabra más dulce que el «-Prosiga!- «que recibí del radar. Gritos de alegría salieron involuntariamente de nuestras bocas, cuando confirmaron: -¡Los tenemos en pantalla! -.

Aún sin la certeza de llegar nos dimos el lujo de recordar a nuestras familias. Estábamos muy desviados pero la maternal voz del radarista nos guió impecablemente hasta el aterrizaje. Al tocar tierra salió al aire el grito de ¡Viva la Patria!, y seguidamente se escuchó como un eco repetido por la torre y el radar.

Eran las 02:00 hs del 13 de junio de 1982

***Al bajar nos esperaban dos premios de incalculable valor: una medallita de la Virgen de Luján entregada por un suboficial y las palabras transmitidas desde la isla (creo, por el My Catalá):* ((*- Impacto directo en el blanco, cuatro explosiones, misión exitosa, aparentemente gran cantidad de bajas y material destruido, muy buena, gracias* !».**

Qué alegría, qué legítimo orgullo haber podido cumplir con el deber y

haber podido mantener el prestigio otorgado por nuestros muertos a la querida Fuerza Aérea Argentina.

Cruces a Malvinas

Estaban previstos dos cruces de **C-130**, cargados con importantes y urgentes pertrechos, desde medicamentos hasta municiones, radares y cohetes, todo tan necesario en la batalla que vivía Puerto Argentino.

Pero la situación táctica, ya tan próxima a la pista de nuestra BAM dificultaba la aproximación y arribo.

A las 04:40 hs, el CFAS ordenó el regreso del **TC-65**.

La **tripulación** del **TC-65**: Cap Víctor Borchert, Cap Hernán Daguerre, Vcom Roberto Mela, SAux Héctor Sosa, SAux Hugo Castellini, SA Roberto Carabajal, SAux Carlos Paoloni. **Despegó** de GAL a las 03:30 y **arribó** a las 07:20, después de sobrevolar MLV:

En horas de la tarde, el **TC-66**, indicativo **LANZA**, logró efectivizar el cruce. Su tripulación estaba formada por: Vcom Rubén Cabanillas, My Adolfo Martínez, Vcom Adrián Speranza, SA Juan Rydzik, SAux Ricardo Bressan, SA Roberto Pajón, SP Bernabé Plascencia. **Despegó** de GAL, a las 16:30; **arribó** a MLV a las 19:10. **Despegó** a las 19:50, **arribó** a GAL, a las 22:10.

En el diario de guerra del Escuadrón VYCA MLV se lee:

20:10 hs sale el LANZA perseguido por un Harrier, se le da radial de salida por el sur. El LANZA se pierde en el 120º, 30 MN con el bandido en 085°, 55 MN con rumbo 270º. Aparentemente LANZA no fue detectado.

También el 1erTen Micheloud escribe en su informe:

Esta tarde fuimos designados para regresar en el C-130 el Cap Benítez y yo.

Nuestro deseo era quedamos ya que intuíamos el riesgo que implicaban los cruces ya a esta altura del partido.

Esa noche, tras gran revuelo de personal y ambulancias, el C-130 aterrizó magistralmente en la oscuridad sin más faros que el del rodaje, y sin otras balizas que las reflectantes.

Para nuestro nerviosismo, se demoró la descarga considerablemente, tomé tiempo de cuarenta minutos desde su arribo al despegue.

En vuelo, sumidos en una oscuridad total y ayudando a los heridos en su mayoría, presentíamos el rasante que llevábamos por cuanto no hubo variaciones ni sensaciones de ascenso. Después comenzaron las maniobras con "G".

Luego nos enteraríamos que había dos helicópteros para emboscarnos. Interminable fue la travesía hasta llegar a Comodoro Rivadavia, donde al pisar tierra descubrimos que habíamos llegado a un mundo distinto, después de haber estado en el infierno, pero increíblemente nos ocurrió que nos sentíamos mal y no nos hubiésemos negado ni por un instante a regresar de inmediato.

Exploración y reconocimiento

F-27, T-42. Indicativo **PACÚ. Tripulación**: My Juan Rodríguez, Vcom Mario Andelique, C1º Mario Simón, C1º Santiago Cabral. **Despegó** de CRV: a las 13:40; **arribó** a las 17:00.

F-27, T-44. Indicativo **TITÁN 1. Tripulación**: Cap Ernesto Cuello, Cap Armando Valverde, C1º Eduardo Muñoz, SAux Jorge López. **Despegó** de TRE, a las 08:55, **arribó** a CRV: a las 12:25. **Despegó** a las 15:00, **arribó** a TRE, a las 17:20.

F-27, TC-76. Indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Roberto Montaldo, Cap Julio Mirgone, C1º Orlando Domínguez, CP Daniel A. Medina. **Despegó** de EPO a las 09:00; **arribó** VIE a las 12:00. **Despegó** a las 14:15; **arribó** a EPO a las 17:15.

F-27, TC-78. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Mario Nuñez, My Adolfo Rodríguez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV a las 08:50; **arribó** a las 11:40.

B-707, TC-92. Indicativo **TRONCO II. Tripulación**: Vcom Eduardo Fontaine, My Juan Ossa, SP Flavio Lución, SM Guillermo Oviedo, SP Ernesto Wagner, D. Hugo Figueroa, C1º Eduardo Bordenabe. **Despegó** de PAL, a las 06:40; **arribó** a las 14:40.

C-500, LV-MZG. Indicativo **CASERO II. Despegó** de PAL, a las 09:00; **arribó** a las 15:15.

OF 156. Un TS-60, LV-MSN. Indicativo **PLATINO l. Tripulación:** Alf Jorge Arrechea, CP Mario Juárez, PC Tomás Manzanares. **Despegó** de SCZ, a las 09:30, **arribó** a las 12:15.

DHC-6, T-82. Indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:16; **arribó** a las 12:20.

Dos **lA-58.** Indicativo **PACÚ II. Despegaron** de CRV, a las 12:30; **arribaron** a las 14:40.

El comandante del **LV-MDE, TS-60,** informa que **LANGOSTA** realizaron **dos misiones;** volaron 4 hs 25 min.

Domingo 13 de junio

El último día de combate de la FAA

La meteorología

Área del continente

Abundante nubosidad media y baja con techos entre 100 Y 300 metros, la visibilidad reducida de 5 a 8 Km, con precipitaciones.

La entrada de aire polar sobre toda el área de operaciones produjo actividad convectiva dispersa con chaparrones de aguanieve.

Área de Malvinas

El cielo se presentó nublado, registrándose chaparrones aislados de aguanieve; buena visibilidad, ocasionalmente reducida por chaparrones. Los techos oscilaron entre 300/600 metros. La temperatura entre 0° C en la noche y 6° C al mediodía.

La situación en el TOM

El enemigo ya tenía a la vista la población de Puerto Argentino y avanzaba desde tres direcciones:

Harriet - Tumb1edown.

Longdon - Wireless Ridge

Murrell - Cortley Hill.

Además, una columna de 1.000 hombres y treinta vehículos livianos de apoyo (tipo Scorpión y Land Rover), avanzaba por la península de Fresynet con dirección sur.

A las 09:00 horas habían conquistado los objetivos de *Tumbledown* y *Wireless* Ridge.

Nuestra artillería (GA 3 y GA Aerot 4) tiró, en forma casi ininterrumpida, sobre las posiciones enemigas en North Basin, Mte Longdon y Drunken Rocks;

también apoyaron el combate del BIM 5 y RI 7. Desde sus posiciones, nuestros artilleros vieron el repliegue de parte de la infantería que se retiraba de la primera línea.

El enemigo empleó con éxito la bomba Paveway, (láser guiada), que había intentado operar el día anterior y había fallado. Ahora disponía de un ECA láser, operando desde tierra para la iluminación del blanco. Atacaron un PC de infantería Argentina en las laderas de Mte Longdon. El ECA era el Mj Mike Howles. El procedimiento aéreo fue lanzamiento por toss-bombing.

No hubo impacto directo en el primer ataque, pero fue repetido y alcanzó el blanco con impacto directo.

Durante la tarde se efectuó un ataque sobre Moody Brook, (posición de artillería argentina).

La Artillería Antiaérea

A las 06:00 hs se recibió fuego de artillería terrestre sobre el AD, por primera vez mientras un **C-130** estaba descargando en la plataforma. El mayor Maiorano puso en situación al capitán Aguilar, Ya estaban instalados en el Fierro 8 el capitán Martínez y el 1er teniente Villano, actualizándose.

Un **Hércules** abortó un primer intento de aterrizaje, tocó tierra en un segundo intento, a las 19:10 hs. Se bajó un cañón Citefa 155mm y munición (pudo haber sido más útil unos días antes). Se ordenó embarcar. Entre el pasaje estaba el resto de los efectivos reemplazados de la batería, pero una alarma roja obligó a suspender la operación, cortar motor y buscar refugio. A las 20:00, se ordenó nuevamente el embarque, dando prioridad a los heridos en camilla; se vieron bengalas en la aldea; el teniente Reyes, el CP Cardoso y el C Albornoz no pudieron embarcar.

El jefe de escuadrón comentó: ya no hay como pararlos, tienen mejores medios a su disposición, mientras el duelo de artillería continuaba. Estaba fallando el abastecimiento de agua debido a la rotura de las cañerías. El Ejército se replegaba; el enemigo estaba a 3,5 Km de los límites de la aldea; las avanzadas se hallaban a la altura del ex-cuartel de los Royal Marines en Moody Brook.

Los cruces del día

C-130, matrícula **TC-66**, indicativo **COBRE. Tripulación**: My Ricardo Bolzi, Cap Sergio Sampietro, My Orestes Vila, CP Ricardo Camino, CP Oscar Fraire, SAux Roberto Ovejero y SAux Carlos Salzano. **Despegó** de

CRV a las 02:10; **arribó** a MLV a las 06:10. **Despegó** de MLV a las 06:30; **arribó** a CRV a las 09:30.

Mientras descargaba un cañón 155 mm y munición, el aeropuerto fue bombardeado con artillería naval.

C-130, matrícula **TC-65**, indicativo **TORO. Tripulación** Cap Víctor Borchert, Cap Hernán Daguerre, Com Roberto Mela, SAux Héctor Sosa, SAux Hugo Castellini, SA Roberto Carabajal, SAux Carlos Paoloni. **Despegó** de CRV a las 15:30; **arribó** a MLV a las 20:00. **Despegó** a las 21:10; **arribó** a CRV a las 00:40 hs. Transportó cañón y municiones 155 mm. Éste fue el último cruce del conflicto.

Dice el diario de guerra de la 3a. Batería en BAM MLV

19:00 hs. Un Hércules hace pasaje sin poder aterrizar.

19:10 hs. Aterriza, bajamos otro cañón de 155 mm y munición.

20:00 hs. Alarma roja, el Hércules esta en tierra, corta todo, se sienten los cañonazos y las bengalas desde la orilla.

21:10 hs. Se va el Hércules.

Los reabastecedores

KC-130, TC-69. **Tripulación** Vcom Luis Litrenta, Cap Guillermo Distefanis, My Francisco Mensi, CP Juan Perón, CP Juan Tello, SAux Hugo González, SAux. Vicente Luis Reynoso, SAux Manuel Lombino. **Despegó** de GAL a las 09: 15 y se dirigió al PCR al regreso de los **A-4B**.

El reabastecedor del Vcom Litrenta recuperó al **NENE 4**, tripulado por el Alf Dellepiane, que regresaba sin combustible. Luego, el KC **arribó** a GAL, a las 14:20.

KC-130, TC-70. Tripulación: Vcom Eduardo Pessana, 1erTen Gerardo Vaccaro, My Eduardo Gómez, CP Mario Cemino, CP Francisco Martínez, SAux Oscar Ardizzoni, SAux Mario Amengual, SP Andrés Manyszyn. **Despegó** de GAL, a las 09:15, **arribó** a las 14:20.

OF 1319, cuatro **A-4B** indicativo **NENE, armado** con tres BRP. **Misión**: tropas Mte Dos Hermanas **Tripulación**: (1) Cap Antonio Zelaya, (2) Ten Omar

Gelardi, (3) Ten Luis Cervera, (4) Alf Guillermo Dellepiane. **Despegaron** de SJU, a las 10:35.

En el REV regresó el guía por absorción de combustible en la turbina. La Ella quedó a cargo del N° 3 Ten Cervera y partieron hacia el OM, donde llegaron detrás de la Ella **CHISPA**. Hicieron la corrida casi en línea con dicha Ella, de N a S, observaron su lanzamiento y efectuaron el propio.

Divisaron tropas y helicópteros que transportaban módulos de gran tamaño, color verde oscuro (PC), a los que dirigieron su armamento (bombas).

En el escape rasante, el Alf Dellepiane vio un helicóptero *Sea King*, a su izquierda y arriba; lo atacó pero le salió un disparo únicamente. Con rumbo 330/ 340 vio otro, hizo rearme pero los cañones siguieron sin funcionar.

Cervera, por su parte, luego del lanzamiento, también atacó con cañones (que esta vez funcionaron), a helicópteros en tierra y en vuelo. Se produjeron impactos.

Salieron por derecha, al tiempo que recibían información de MLV de PAC, al N de San Carlos, nivel de vuelo 180 y otra, en Fitz Roy. El Alf Dellepiane eyectó tanques y voló en zig-zag con rumbo 360°, hasta la salida de la Isla Soledad, luego puso rumbo 290°, localizando una fragata detenida en la boca norte del estrecho de San Carlos.

Colocó rumbo 250°, voló veinte minutos más y se dirigió al REV, con nivel de vuelo 420. Dellepiane observó que su escaso combustible remanente no alcanzaba para llegar al KC, lo informó y el Vcom Litrenta se lanzó hacia MLV a buscarlo. Se encontraron, enganchó y reabasteció y regresaron todos a BAM SJU. **Arribaron** a las 13:45.

OF N° 1320, cuatro **A-4B**, indicativo **CHISPA**, **armado** con tres BRP. **Misión**: Tropas Mte Dos Hermanas. Tripulación: (1) Cap Carlos Varela C-222, (2) Ten Mario Roca C-250, (3) Ten Sergio Mayor C-235, Alf Marcelo Moroni C-237. **Despegaron** de SJU a las 10:41. Navegación y REV normal.

Llegó al OM antes que **NENE**; éstos lo siguieron a muy poca distancia. Atacaron módulos (estaban en ellos Gen J Moore y J Thompson y su EM), al N del cordón Rivadavia, próximo a Mte Dos Hermanas.

El N° 2 observó la explosión de las bombas del guía. Vieron helicópteros y tropas en tierra. Al salir, divisaron y atacaron a dos Sea King, al parecer sin daños. Escaparon y avistaron dos misiles dirigidos al guía, que éste evadió. Ya al N del Estrecho advirtieron la misma fragata que **NENE**. Fueron informados por CIC

MLV de las PAC existentes. Retornaron; **arribaron** a SJU, a las 13:30 hs.

Sistema Dagger M-5 GAL

> **OF 1317**, tres **M-5, armados** con dos BRP. **Misión**: ladera Mte Longdon. **Tripulación**: (1) Cap Carlos Maffeis, (2) Ten Daniel Valente, (3) 1erTen Mario Callejo. **Despegaron** de GAL a las 11:00.

Después del despegue regresó el N° 3 por fallas en la retracción del tren de aterrizaje. En ruta, las precipitaciones reducían la visibilidad. En la isla San Jorge avistaron una PAC y un helicóptero enemigo. Apreciaron que de continuar quedarían delante de la PAC. El guía eyectó bombas; el numeral, bombas y tanques. Emprendieron regreso. No apreciaron ataque de la PAC. **Arribaron** a GAL, a las 13:00.

> **OF N° 1318**, tres **M-5**, indicativo **GAUCHO, armados** con BRP. **Misión**: ladera Mte Longdon. **Tripulación** (1) Cap Norberto Dimeglio, (2) 1erTen César Román, (3) Ten Gustavo Aguirre (este último no decoló por falla frenos). 1 y 2 **Despegaron** de GAL a las 11:00 hs. En ruta, la lluvia los obligó a desviarse y los desorientó.

Próximos a las islas, vieron otro helicóptero en vuelo rasante Rº 040. La sección eyectó cargas externas y se dispuso a atacarlo. El helicóptero ejecutó, hábilmente, maniobras evasivas y eludió los dos pasajes de cañones realizados por los integrantes de la sección. (Se trataba del *Sea Lynx XZ 233)* Pil Lt CH Clayton, de la fragata *Cardiff* que operaba en el estrecho de San Carlos). Regresaron a GAL, donde **arribaron** a las13:00 hs.

Dice el libro FAW de la RN

> ***La fragata "Cardiff" relevó a la "Exeter" como CIC en el estrecho de San Carlos, el 13de junio, un día que iba a ser memorable para su helicóptero: mientras retornaba de una búsqueda de superficie cerca de 50 MN hacia el sur del estrecho, armado con un misil Sea Skua, la tripulación escuchó un gran ruido. Su reacción inicial fue pensar que había algo descompuesto mecánicamente, pero una rápida lectura de los instrumentos indicó que estaba normal.***
>
> ***Sin embargo, un vistazo a babor fuera de la cabina, detectó la silueta de un Dagger (Grupo 6) entrando de frente, decididamente. En ese preciso momento otro Dagger pasó rozando a estribor habiendo completado una corrida - sin éxito - desde atrás del XZ 233. El piloto de helicóptero (Lt CH***

Clayton) inmediatamente viró a babor y pico hasta nivel del mar, mientras el segundo Dagger lo enfrentaba, ahora casi a su frente.

Clayton, intentó mantenerse del lado de adentro del viraje del Dagger, para negarle una corrida recta y mientras el viraje se reducía, disminuía su velocidad a la vista. El avión enemigo disparó en viraje y el fuego se dispersó cerca de ochenta metros.

Habiendo gastado toda su munición el Dagger ascendió y se marchó y la tripulación del Link observó el área por el segundo avión.

Lo localizaron a estribor en una suave picada, volando directamente hacia el Linx. Clayton viró firmemente hacia el atacante y niveló, luego aceleró a fondo hacia el Dagger. Esta situación (frente a frente) duró hasta que los dos estuvieron a cien yardas de distancia, cuando el Dagger rompió a su izquierda, ascendió y se alejó.

Sus proyectiles de cañón no fueron vistos por la tripulación del Linx, pero se aprecia que pasaron por encima del helicóptero. Los Dagger argentinos no intentaron repetir el ataque y se alejaron, ascendiendo hacia el continente.

El sistema Dagger GRA / M-III GAL

Se previeron seis salidas **M-5** / GRA con escolta **M-III** / GAL.

Cobertura

OF 1325, dos **M-III**, indicativo **TRITON, armados** con misiles Matra / Magic **Misión**: cobertura Puerto Argentino. **Tripulación** Cap Carlos Arnau, Cap Guillermo Ballesteros. **Despegaron** de GAL a las 15:13. La sección sobrevoló la isla San José.

Ya en enlace con el radar MLV y sobre el estrecho de San Carlos, fueron vectoreados para interceptar una PAC, que MLV estimaba a 40 MN. Pero no hicieron contacto con radar de a bordo.

Escucharon comunicación **M-5**/MLV; que requiría cobertura o de lo contrario deberían abandonar la misión. Al no confirmar avistaje con radar propio, MLV ordenó el regreso.

Comprobaron interferencias en frecuencias de enlace. El N° 2 **arribó** a GRA a las 16:48 hs con falla de trasvase de combustible, mientras que el N° 1

arribó a las 17:04 hs.

Ataque a objetivos terrestres

OF 1324, tres **M-5**, indicativo ***VULCANO,*** **armados** con 2 BRP. **Misión**: artillería en Porth Harriet. **Tripulación**: (1) Cap Roberto Janett, (2) 1erTen Carlos Antonietti, (3) Cap Rafael Robles, (Este último no decoló por TEC), (Es destacable que el Cap Robles, al ver que no podía despegar en su avión, solicitó al 1erTen Antonietti que le diera el suyo pero no fue autorizado). **Despegaron** de GRA, a las 15:15.

OF N° 1323, tres **M-5**, indicativo **ZEUS, armados** con dos BRP. Artillería en Porth Harriet. **Tripulación**: (1) Cap Carlos Rohde, (2) 1erTen José Gabari, (3) Cap Carlos Moreno, (este último no despegó por lesionarse una mano). **Despegaron** de GRA a las 15:15.

Ambas **arribaron** a GRA, a las 17:15.

Relato Cap Janett

OF 1324 VULCANO – OF 1323 ZEUS.

Se conformó una Ella entre las dos OOFF

La Ella estuvo compuesta por: Cap Rohde, 1erTen Gabari, Cap Janett y 1erTen Antonietti.

En razón de haberse ordenado un cambio de ataque bajo por ataque en altura, en el momento en que se estaba cambiando las espoleta de las bombas del avión del Cap Janet, el SAux Pedro Miranda, (MecArm 13124) enganchó involuntariamente su campera en la misma, iniciándose la secuencia de armado de la espoleta.

Actuando con valor y decisión dio la alarma para desalojar la zona y comenzó a desenroscarla, sacándola de la bomba en el preciso instante que se iniciaba el tren de fuego, evitando la explosión, que de haberlo hecho, hubiera afectado a cuatro aviones estacionados a la par, a un polvorín de campaña y la planta de aerocombustible cercana como así también a las instalaciones de la jefatura de aeródromo, lugar donde se encontraba el CIC y la sala de pilotos.

Este suboficial tuvo antes otras dos actuaciones destacadas de esta índole:

la primera, al desarmar las bombas activadas, en el ARA Formosa, efectuando un raid azaroso en bote de goma hasta el buque en las afueras de Río Grande. La Segunda, desarmando bombas esparcidas por la pista GRA por accidente de avión de la armada.

En el cumplimiento de la OF, con el despegue de los cuatro aviones y tripulantes mencionados, se produjo tironeo de motor en el numeral N° 2, 1erTen Gabari, al cual se le ordenó regresar en forma individual.

La identificación con radar MLV fué positiva, y ante la presencia de PAC británicas que concurrían a la intercepción ordenó cambio de rumbo a 180º, alejándonos de la zona con mayor consumo de combustible. Dadas las condiciones meteorológicas no se pudo identificar el blanco.

Decidido el regreso a Río Grande, se mantuvo buen enlace con el radar a pesar de escuchar interferencias; recién allí se preguntó por el numeral N° 2 que había sido abandonado a su suerte y que se encontraba próximo al aterrizaje.

No se eyectaron cargas.

Los últimos ataques de la FAS

Con el objeto de apoyar a la defensa terrestre de Puerto Argentino, la FAS lanzó un ataque nocturno -con el sistema **MK-62**- que sería el último de este sistema de armas y del conflicto.

La sección de **Canberra BACO** fue acompañada con escolta de **M-III, PLUTÓN.**

OF 1326, dos **MK-62**, indicativo **BACO, armados** con cinco bombas MK17 de 1.000 lb c/u con espoleta SSQ. **Misión**: BOH sobre Port Harriet House (51° 39' S / 58° 08' O). **Tripulación**: (1) Cap Roberto Pastrán, Cap Fernando Casado. (2) 1erTen Roberto Rivollier, 1erTen Jorge Annino. **Despegaron** de GAL a las 21:30.

En la aproximación al lanzamiento (de S a N), el N° 1 se desvió un poco al E y el 2 lo perdió de vista. Lo sobrepasó y llegó antes al OM (que confirmó con su Doppler y las indicaciones del radar MLV). Lanzó sus bombas y viró a la izquierda, confirmando la explosión de las mismas.

Hasta ese instante no existía fuego de AAe, pero inmediatamente después se inició una intensa reacción antiaérea. Fue en ese momento cuando el N° 1

sobrevolaba el OM y efectuó su lanzamiento; a los pocos segundos fue alcanzado por un misil que destruyó parte de su avión, y entró en tirabuzón chato.

El piloto Cap Pastrán logró eyectarse, no así el navegador Cap Casado que cayó y se estrelló con los restos de su avión. El Cap Pastrán cayó en el mar próximo a la costa- infló su bote, desembarcó y fue hecho prisionero.

El N° 2 evadió el intenso fuego antiaéreo, lanzó bengalas y Chaff mientras escapaba hacia el O. Vio los resplandores del intenso cañoneo en Puerto Argentino. Apreció que el fuego antiaéreo provenía de buques en Fitz Roy. MLV le informó que era perseguido por una PAC (70 MN al E que luego se alejó a 85 MN). Ya voladas 60 MN en su escape, MLV le preguntó si tenía enlace con el guía, pues lo había perdido en pantalla. Le respondió que no.

Sus bombas habían caído, otra vez, muy próximas al PC de los tres generales británicos.

El **BACO 2 arribó** a GAL a las 00:05 del día 14 de junio. Fue el último avión argentino (FAS) que entró en combate en la Batalla Aérea de Malvinas.

OF 1327, dos **M-III**, indicativo **PLUTÓN, armados** con Matra/Magic **Misión**: cobertura Puerto Argentino. **Tripulación**: My José Sánchez, Cap Ricardo González. **Despegaron** de GAL a las 21:50 hs.

Después del enlace con MLV se efectuó el guiado, con variaciones de rumbo hacia el E y luego al N, e informó que no había actividad aérea del enemigo; se mantuvo en escolta atrás y a la izquierda de **BACO**, hasta el lanzamiento de las bombas.

Se visualizó cañoneo a Puerto Argentino e iluminación de faro de buque, probablemente en Ba Anunciación. Luego del ataque se observó intenso fuego de AAe y/o misiles, algunos de ellos explotaron abajo y otros arriba. Se pudo observar lanzamiento de bengalas desde Fitz Roy que se confundían con misiles. MLV informó que tenía a los dos **BACOS**, el N° 1 con radial 180°, y el N° 2 con radial 130°, separados 40 MN.

El enemigo continuó con interferencia radioeléctrica probablemente desde San Carlos, porque al alejarse hacia el E, la potencia de la misma disminuyó. Se comprobó que, con dos equipos de VHF, era efectivo transmitir en una frecuencia y recibir en otra.

Fue destacable la tranquilidad de la sección **BACO** durante el cumplimiento de esta misión.

La versión británica (FAW-RN)

La última acción significativa del conflicto para el 800 Sgdn tuvo lugar en la noche 13/14 de junio. Fué lanzada (desde el Hermes) a las 20:35 y nuevamente a las 22:32 hs a causa de ecos desde el SO. En la primera ocasión los intrusos regresaron cuando la PAC, se aproximaba.

En la segunda ocasión los aviones se dirigían al O de Puerto Stanley.

Los aviones eran una sección de Canberras (Grupo 2) con una escolta de dos M-III.

A las 22:55 hs estuvieron en alcance de los Sea Dart a bordo de la Exeter y Cardiff.

Fue entonces cuando uno de los pilotos de la PAC (Sea Harrier) Mike Blisser fue testigo del fogonazo cuando un Sea Dart del Exeter impactó y destruyó un Canberra (B-108). El piloto (Cap Roberto Pastrán) se eyectó con seguridad pero su navegador (Cap Fernando Juan Casado) no pudo hacerlo y murió. La Cardiff había disparado a los M-III pero a diferencia de la otra, sus Sea Dart resultaron cortos.

Exploración y reconocimiento

F-27, T-42, Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: Vcom Mario Andelique, My Juan Rodríguez, Cl° Mario Simón, Cl° Santiago Cabral. **Despegó** de CRV: a las 08:50; **arribó** a las 11:40.

F-27, T-76. Indicativo **TRITAN Tripulación**: My Roberto Montaldo, Cap Julio Mirgone, C1º Orlando Domínguez, C1º Daniel Medina. **Despegó** de EPO, a las 08:45; **arribó** a las 11:45 hs.

F-27, TC-78. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Adolfo Rodríguez, My Marío Nuñez, C1º Guillermo Lamas, CP Horacio González. **Despegó** de CRV: a las 14:20; **arribó** a las 16:40 hs.

F-27, TC-75. Indicativo **PACÚ. Despegó** de CRV: a las 14:00. **Arribó** a las 17:30. Por Mje.

B-707, TC-91. Indicativo **TRONCO. Tripulación**: Vcom Héctor Cid, Vcom Rubén Montenegro, SP Andrés Hustey, SP José Ramos, SM Adolfo Recalde, Cl° Marcos Quiroga, C Luis Roldán. **Despegó** de EZE, a las 06:10. **Arribó** a PAL, a las 15:10 hs.

DHC-6, T-82. Indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV; a las 09:18. **Arribó** a CRV; a las 11:55.

El comandante del **TS-60, LV-MDE** informa sobre dos misiones de **LANGOSTA**, con 6 hs 10 min voladas.

Lunes 14 de junio

La situación

Este día, el más penoso y triste, ofreció muy pocos hechos para nuestro análisis. Tal vez lo más rescatable para la FAA, sean las manifestaciones del Gral británico Jeremy Moore que en todas sus intervenciones durante la rendición manifestó su admiración por el accionar de la FAS, especialmente en los últimos días en que había apreciado in visu los ataques de los **A-4B** y **MK-62** sobre su puesto de comando en Mte Kent y Port Harriet y su gran preocupación porque quería estar seguro que el alto el fuego incluyera a la FAA.

Exploración y reconocimiento

F-27, T-42. Indicativo **PACÚ. Tripulación**: My Juan Rodríguez, Vcom Mario Andelique, C1º Mario Simón, C1º Santiago Cabral. **Despegó** de CRV, a las 13:50; **arribó** a las 15:15.

F-27, TC-76. Indicativo **TITÁN. Tripulación**: My Roberto Montaldo, My Rodolfo Drigatti, C1º Orlando Domínguez, C1º Daniel Medina. **Despegó** de EPO a las 09:00; **arribó** a VIE a las 11:10. **Despegó** a las 13:00; **arribó** a EPO, a las 15:10.

F-27, TC-78. Indicativo **BOLSA II. Tripulación**: My Mario Núñez, My Adolfo Rodríguez, C1º Guillermo Lamas. **Despegó** de CRV, a las 08:50; **arribó** a las 09:50. **Despegó** a las 14:20; **arribó** a las 15:40.

F-27, T-44. Indicativo **TITÁN l. Tripulación**: Cap Ernesto Cuello, Cap Armando Valverde, Cl° Eduardo Muñoz, SAux Jorge López. **Despegó** de CRV, a las 16:15; **arribó** a TRE, a las 17:35.

B-707, TC-91. Indicativo: **TRONCO l**. Vcom Juan Paulik, My Walter Barbero, SM Carlos Blazek, SAux Angel Salvador, SM Guillermo Nóbile, Rubén Lescano, Ricardo Coca. **Despegó** de PAL, a las 06:20; **arribó** a las 14:40.

DHC-6, T-82. Indicativo **PACÚ III. Despegó** de CRV a las 09:05; **arribó** a las 10:36.

El comandante del **TS-60, LV-MDE** informa tres misiones de **LANGOSTA**

realizadas, con 6 hs 05 min voladas.

Las informaciones que recibió el Comando FAS

Del diario de guerra FAS

07:35: Se establece el contacto radial con Malvinas. Informa que el enemigo ha penetrado el perímetro externo de la defensa. Malvinas considera que la situación es bastante desesperada. Se tiene gran cantidad de enemigos dentro de las propias defensas.

10:48: El brigadier Castellano informa que ya ha llegado el enemigo a los límites de la ciudad, están próximos a los puestos de comando. Por ahora se interrumpen las comunicaciones.

11:50: El Comandante FAS - brigadier Ernesto Horacio Crespo - en una reunión con todos los oficiales de este comando les informa sobre la situación que se está viviendo en Malvinas, las declaraciones del brigadier Castellano y que se espera la decisión de la junta de Comandantes, a nivel político.

19:30: El brigadier Crespo informa, después de haber hablado con el brigadier Castellano que todavía no tiene una evaluación de los combates que se sucedieron en el día de hoy, en Puerto Argentino. Tampoco trascendió lo conversado por el general Menéndez y el comandante inglés.

Del diario de guerra del Escuadrón Pucará (Malvinas)

14-jun-82. Se intenta desplazar al personal de pilotos, desde el alojamiento hacia el aeropuerto. Se recibió la orden de permanecer en la casa de almacenamiento de víveres. Aproximadamente a las 11:00 se comenta sobre el cese del fuego.

Del diario de guerra de G 1 AAe (Malvinas)

05:00 Alarma gris.

08:00 Viene el mayor y nos da la situación actual; no hay como pararlos, tienen mejores medios, sigue el duelo de artillería.

10:00 Empieza el repliegue de los efectivos de Ejército, ya están en el cuartel de los Royal Marines* (3.5 *Km).

12:00 El brigadier Castellano habla por radio con el brigadier Crespo.

15:00 Nos reunimos todos. Ya no se combate.

16:00 Se reúnen los dos comandantes.

Del informe del Escuadrón VYCA - Malvinas

Día 14de junio

00:23 hs. Bombardean los Canberra por el cerro Kent Se suspende el libro para ser enviado al continente.

Del diario de Guerra del TOAS

Día 14-junio:

13:40 hs. Es interceptado un mensaje en 3318 Kcs/Al, cuyo texto es el siguiente: Shore side flag flies over Stanley. (La bandera-británica- flamea sobre Stanley, del lado de la costa).

Extracto del Informe del Brig Castellano

14 de junio, ¡al fin! se silenció el rugir de los cañones, nuestras mentes parecían vacías, el silencio era sobrecogedor, las primeras luces de la mañana nos permitieron contemplar la imagen de las calles de Puerto Argentino transitadas por cientos de soldados callados, con sus miradas extraviadas, ayudándose entre ellos a traer los heridos.

A lo lejos, se divisan las tropas británicas... comienza a nevar, resulta dificil poder describir nuestro estado de ánimo, la mente hoy se niega a revivir aquellos momentos.

Siendo las 10:30 hs aproximadamente, me puse en comunicación con el Comandante en Jefe de la FA, quien se encontraba en la BAM SJU, informándole que a esa hora, los efectivos terrestres habían sido prácticamente rebasados por el enemigo y se estaban replegando a Puerto Argentino, habiendo cesado casi totalmente la resistencia.

Ante este hecho, le solicité ordene suspender todo tipo de operación aérea, por cuanto ya no se contaba con la información y apoyo del radar y el enemigo se encontraba mezclado con la propia tropa.

Además, no tenía sentido arriesgar más tripulaciones ante una situación operacional totalmente irreversible, en donde, salvo el honor, todo estaba perdido.

Antes de proceder a la destrucción del último equipo de comunicaciones, le envío el siguiente mensaje:

ULTIMA COMUNICACIÓN
Pto Argentino a San Julián
10:47/10:50 DRAGON/OSO
Recibo Hago QSP: Aquí prácticamente todo concluido el enemigo en la ciudad opera desde punto dado. Se está esperando última decisión. Procedemos a destruir equipos. No hay nada más que hacer. Agradezco colaboración. La Fuerza Aérea está orgullosa de todos: desde el último soldado hasta los responsables de la conducción. Dios juzgará a los responsables. Corto y hasta pronto.

NOTA:

DRAGON: Brig Castellano. OSO: Brig Gral Lami Dozo (en SJU)

El único consuelo fue haber contribuido a evitar la matanza final, y que ese nefasto día, al presentarnos al Gral Moore, en mi persona reconoció el coraje y aptitud de los hombres de la Fuerza Aérea, recordando que la noche anterior, en el último ataque por poco se salvó de ser volado con su puesto de comando. En ese momento a pesar de la amargura, mi orgullo no tuvo límites, muy a pesar de la bronca de algunos presentes.

El día 15, estando ya embarcado en el Fearless en calidad de prisionero de guerra, fui citado por el Cap Larken (comandante de dicho buque), quien con angustia me interrogó a través de un intérprete para saber si la Fuerza Aérea estaba en condiciones de efectuar un nuevo ataque a la flota. A pesar de haberle dado seguridad de que esto no ocurriría, la flota se mantuvo en alerta permanente durante diez días más, incluso con algunas falsas alarmas.

Indudablemente el accionar de la Fuerza Aérea, había calado hondo en el espíritu del enemigo.

Reconocimiento

Quiero expresar mi reconocimiento y un recuerdo muy cálido y sincero para los integrantes de mi Comando, las Jefaturas de las dos Bases Aéreas y su Plana Mayor, con sus jefes, técnicos, radaristas y operadores de comunicaciones.

Ellos fueron el alma de nuestra rudimentaria pero eficiente organización y gracias a ellos, estuve actualizado de la situación en todo momento y pude modestamente comandar las unidades y servicios aéreos y antiaéreos, pese a los grandes obstáculos del terreno, distancia, escasez de medios e inexperiencia de guerra. Carenciados de todo, menos de ESPIRITU. Los recuerdos a cada uno de ellos: jefes, oficiales, suboficiales y soldados y los llevaré en mi corazón mientras viva.

Una mención particularmente destacada, merece la dotación de la BAM Malvinas. Dicha unidad desde el primer momento y hasta el último día, fue objetivo prioritario para el enemigo, que concentró su ataque en forma sistemática con todos los medios para destruir la pista, sabiendo que era el único enlace que nos quedaba con el continente.

Entre el 2 de abril y el 13 de junio se registraron 756 aterrizajes y 777 despegues, transportando 6500 toneladas de carga, 9800 pasajeros y 264 heridos. En toda la campaña dicha unidad registro solamente cinco muertos y dieciocho heridos.

Al cesar las operaciones, hombres del estado mayor del Gral Moore, al comprobar personalmente la operatividad de la pista, no podían creer que nuestros combatientes les habían negado el logro del objetivo más ansiado.

En síntesis, el espíritu de sacrificio sin límites, el coraje y patriotismo puestos en el cumplimiento de la misión asignada, merece que conjuntamente con nuestro reconocimiento, digamos con orgullo: ¡Honor a todo los heroicos defensores del Alcázar de Malvinas!

El fin y una promesa

Muchos sucesos han transcurrido desde aquellos días, pero todos, uno más que otros, tienen origen en esa gesta que nos tocó vivir.

Por eso, creo que aquellos hechos se agigantan con el transcurrir del tiempo y estoy convencido que hemos adquirido una particular fortuna al ser alguno de los protagonistas.

En verdad, fuimos afortunados al poder cumplir nuestra misión, pese a las adversidades de las fuerzas amigas y enemigas, fuimos afortunados al adquirir una valiosísima experiencia y poderla transmitir, fuimos afortunados al ganarnos el agradecimiento de nuestros camaradas de la Fuerza Aérea y el reconocimiento de la civilidad, pero la mayor fortuna, fue el tener la protección de la Divina Providencia que nos permitió regresar a casa, con pocas consecuencias psicofísicas, con relación a las que pudimos sufrir y hoy, nos permite evocarlas a través de estas reflexiones.

Dejar testimonio de esta epopeya es una obligación moral ineludible de los que regresamos, es cavar hondo en el suelo fértil de la nacionalidad.

Como dijera nuestro comandante en jefe, nada debe ser olvidado, nada debe ser menospreciado. No tenemos ejemplos comparativos para explicar con ellos lo ocurrido en 1982.

Solamente tenemos -y es de un valor superlativo- un recuerdo y una sentencia.

Una respuesta a la esperanza y una severa y firme advertencia al usurpador.

Una promesa y una actitud. "TRAS SU MANTO DE NEBLINAS / NO LAS HEMOS DE OLVIDAR", es un lema con el que estamos sosteniendo la validez de esta causa, que se instala en el espíritu de las glorias nacionales.

Brig (R) Luis Guillermo Castellano
Ex - Comandante Componente Aéreo Malvinas

NOTA DE LA REDACCIÓN:

Los relatos del Puente Aéreo y las nóminas de las tripulaciones se pueden encontrar en el TOMO IV de esta colección *Historia del Transporte Aéreo.*

CAPÍTULO VIII

OTROS PROTAGONISTAS

Este capítulo está dedicado a todos aquellos hombres de la Fuerza Aérea Argentina, que sin ser pilotos o artilleros, también combatieron desde sus distintas especialidades y merecen ser registrados en este informe. Ellos son:

Red de Observadores del Aire
La sanidad
El servicio religioso
Escuadrón Fénix
Las comunicaciones
El Centro de Información y Control Malvinas
Las Bases Aéreas Militares
Grupo de Operaciones Especiales

De los tripulantes y artilleros nos ocupamos específicamente en el capítulo VII "Las operaciones aéreas".

La Red de Observadores del Aire

Antecedentes

Entre 1975 Y 1978 la FAA realizó varios ejercicios operativos que le permitieron conocer todas sus debilidades y fortalezas.

En lo que concierne a la defensa aérea, se constató que la cantidad de radares móviles y fijos eran insuficientes para controlar el espacio aéreo nacional. Así, gran parte del territorio argentino podría ser sobrevolado por cualquier tipo de avión, civil o militar extranjero sin que el poder de policía del espacio aéreo tomara conocimiento.

Además, en caso de conflicto, los aviones enemigos que volaran en zonas cubiertas con radar lo harían debajo del lóbulo radar, vale decir, a muy baja altura.

Durante el año 1978, la FAA trató de implementar un sistema que denominó Red de Observadores del Aire (ROA), con especialistas en comunicaciones, que, convenientemente desplegados en el terreno, pudiesen observar el espacio aéreo circundante y transmitir al CAD, el vuelo de toda aeronave amiga o enemiga, especificando tipo, altura, rumbo y horario. .

El personal, que integraría la ROA, debería estar provisto de un eficiente sistema de telecomunicaciones e incluso de medios de movilidad; además, habría que instruirla en el uso de los equipos de comunicaciones, su instalación en cualquier terreno y su reparación si fuera necesario.

Teniendo en cuenta que la FAA no contaba con el tiempo suficiente para reclutar e instruir personal (conflicto con Chile), y que los fondos que demandaba el sistema asumirían un gasto que no estaba presupuestado, la FAA resolvió requerir la colaboración de los radioaficionados, valiéndose de las disposiciones relativas al servicio de la Defensa Civil.

Los hechos posteriores demostraron fehacientemente el acierto de esta medida. La respuesta de los radioaficionados fue masiva y entusiasta; así en la frontera patagónica como en las islas Malvinas.

Al calor de la lucha o de la inminente expectativa bélica, se forjó el espíritu de cuerpo que hizo nacer entre los radioaficionados y la fuerza, un vínculo que el tiempo no habría de disolver. Cumplió este personal su misión con valor y desinterés.

La **ROA** es un cuerpo con características especiales por:

1) Su origen.

2) Los rasgos psico-sociales de sus integrantes.

3) Su estructura operativa en tiempo de paz y de guerra.

4) La índole de las misiones por cumplir.

La fuente de reclutamiento del personal de la **ROA** fue y son los radioaficionados. En los primeros momentos no se hicieron discriminaciones por aptitud física ni de edad. Asimismo se facultó a los radioaficionados a designar por sí, y bajo su responsabilidad, a los auxiliares necesarios.

Al iniciarse el conflicto, la FAA convocó a los radioaficionados que integraron la **ROA,** durante los hechos de 1978.

Desde 1978 hasta 1982, algunos de los entonces llamados a las filas continuaron trabajando, se capacitaron en varios ejercicios operativos y prepararon proyectos referidos al planeamiento y organización.

De estos trabajos previos resultó la estructura operativa que adoptó la FAA en el TO, en la vigilancia costera y en el apoyo a las tareas de inteligencia radial efectuadas desde el continente. **Anexo 1** (organización).

Dependiendo del CAD, habían circunscripto su accionar a zonas cuyos límites geográficos coincidieron con las Regiones Aéreas Centro, Sur, Noreste y Noroeste; del Comando de Regiones Aéreas.

Los ejercicios operativos demostraron que la función de los radioaficionados, constituidos en POA (Puestos de Observadores del Aire), para detectar posibles ataques aéreos, terrestres, infiltraciones, etc, era una muy buena fuente para la alerta anticipada.

Los radioaficionados de las regiones Noroeste y Noreste eran los de mayor experiencia, que intervinieron en todos los ejercicios operativos antes mencionados. Por esta causa, el 2 de abril de 1982, el CAD movilizó a CRV la **ROA** Noroeste.

El 4 de abril, el jefe de la **ROA** Noroeste fue trasladado a CRV:

El 9 de abril la FAA ordenó el traslado del personal del Comando Aéreo de Defensa a Puerto Argentino para coordinar, con el Brig Castellano, la instalación de una **ROA** en la isla Soledad.

Naturalmente la tarea de los puestos observadores en Malvinas no se circunscribiría solamente a mirar el espacio aéreo, sino también la superficie marítima, para notificar la presencia de buques, submarinos, desembarco de tropas enemIgas.

El 11 de abril, el My Rubén Oscar Femández regresó a Córdoba para reunir al personal que actuaría en esta oportunidad. El SM Ocampo se desplazó a la 1 Brigada Aérea para solicitar equipamiento antártico y carpas del tipo alta montaña. El material reunido fue trasladado a CRV:

El contingente arribó el 16 de abril. El 17 y 18 se los instruyó, dictando normas a seguir en cuanto a las comunicaciones a realizar, se hicieron prácticas de supervivencia y armado de las carpas.

El 19, partió el grupo Puerto Argentino, integrado por:

	NOMBRES	INDICATIVO DE LA EST. DE RADIO	UBICACiÓN GEOGRÁFICA
Jefe	My Rubén O. Fernández	LU4HHA	
Encargado/RO	SM Alfredo F Ocampo	LUIHXV	Puerto Arg
Auxiliar	Carlos Biasotto	LU5HGW	
Cabecera/CD	SA Alvaro Portal	LU3HFF	Puerto Arg
Auxiliar	Gustavo Lescano	LUHOZ	
Puesto M-I	Carlos Lo Re	LUIHR	Mt Low
	Enrique Font	LU4HY	Mt Low
Puesto M-2	Abel Ramírez	LU9HBJ	Eagle HiII
	Roberto Paret	LUIHGR	
Puesto M-3	Sergio Ridelnik	LU5HLI	Mt Brisbane
	Jorge Nagera	LU8HJI	
Puesto M-4	Rafael Escuti	LU9HCT	Mt Indian
	Luis Monti	LUIHLM	
Puesto M-5	SM Manuel Del Pino	LUIHFA	Bombilla HiII
	Enrique Guevara	LU5LA	
Puesto M-6	Erio Díaz	LU3HHH	Mt Kent
	Raúl Bottin	LUIHAZ	
Puesto M-7	Julio Rotea	LU3HFU	Uantioja corner
	Terciano Zampieri	LU3HFU	Uantioja corner
Puesto M-9	Norberto Poletti	LU5DLE	Salvador HiII
	C Jorge Lanza	Op Radar ELTA	
Puesto M-10	Ricardo Consigli	LU5HDJ	Mt Harriet
	Juan Olivier	LU4HFZ	

Entre los días 20 y 21, fueron instalados los puestos en los lugares

respectivos, cada uno contaba con su equipamiento propio (en todos los casos por duplicado), víveres y baterías 12V. Asimismo, se los dotó de una seguridad que fue cubierta por la Compañía de Seguridad de la I Brigada Aérea.

Los integrantes fueron soldados C/63:

Armando Scachtner
Guillermo Scortio
Roque Almida
Balicio Desousa
Indalecio Rosas
Hector Chazarreta
José Zink
José Sosa
Guillermo V Garcia (falleció en Puerto Argentino)
Francisco Frontini, ayudante operador radar ELTA (de la IX Brigada Aérea)

Las inclemencias del tiempo: lluvia; nevada; bajas temperaturas, con una sensación térmica de -2/-3ºC; y vientos promedios de 70 Km/h con una máxima de 130, provocaron heridos y la destrucción de carpas. Esto obligó a levantar, en forma definitiva, los puestos M1, M4, M6 y M10. El personal fue reembarcado hacia el continente.

A continuación, se detalla la nómina de radioaficionados, convocados por la FAA, que operaron desde el continente. Este personal, estaba previsto para relevar a la **ROA** en las islas. Debido a circunstancias generadas por la aviación enemiga, no pudieron aterrizar, y retornaron al continente:

Almar Alberto
Boaglio Ricardo
Cárdenas Adolfo L
Césare Héctor
Ciaparelli Nestor
Denevi Gustavo
Friedrich Oscar Ricardo
Geller Mario
Giometti Juan
González Lelio A
Hermida Juan
Laverne Omar
Lourenzo Manuel
Malvido Giménez Carlos
Ramírez Carlos A
Rastelino Horacio

Teruggi Roberto

Es digno de destacar que, todos los intentos de cruce, demostraron un alto espíritu de sacrificio y vocación de servicio. Operaban desde la IX Brigada Aérea de CRV:

Por orden superior, el My Oscar Fernández regresó a CRV: Quedó a cargo de la **ROA,** en Puerto Argentino, el SM Alfredo F Ocampo, con dependencia del Com Alberto Alegría, Vcom Oscar Luis Aranda Durañona, My Héctor Mario Pergolini y My Alberto Kajihara. Esto determinó una reestructuración del personal; fueron trasladados al M1, el SM Ocampo y Carlos Consigli.

Ante los continuos bombardeos y la falta de protección jurídica para el personal de radioaficionados, éstos fueron reemplazados el 7 de mayo por el personal militar que se menciona a continuación:

1erTen Pedro Altamirano Bernahola
1erTen Luis Edmundo París
Ten Eduardo Tuñez
Ten Abelardo Félix Alzogaray
Alf Mario Eduardo Egurza
Alf Andrés Alejandro Gazzo
SAux Roberto Alonso
SAux José Coutto
SAux Ramón Campos
CP Raúl Guerra
CP Jorge Irusta
CP Jorge Capellino
C1º Osmar Canesini
C1º Ricardo González Avalos
C César Roza
C Carlos Funes
C Roberto Pochetti
C Oscar Doria
C Carlos Gómez

Este personal, con relevos mediante, mantuvo las comunicaciones de los distintos puestos hasta el final. Algunos fueron tomados prisioneros por las fuerzas enemigas.

Merece especial mención la actitud desinteresada y el arrojo puesto de manifiesto por los radioaficionados Terciano Zampieri y Julio Rotea; quienes, a

pesar de recibir órdenes de repliegue, se negaron y permanecieron en el M7. Esta decisión les permitió, no sólo detectar la presencia y desplazamientos de los reactores y palas, sino facilitar la evacuación del personal de una patrulla, atacada cerca de Fox Point.

Reemplazados por personal militar, se dirigieron a Darwin (BAM Cóndor), donde continuaron trabajando hasta que fueron tomados prisioneros.

El desarrollo de las operaciones obligó a realizar, sobre la marcha, numerosos cambios en el orden táctico, pues hasta este momento, toda la actividad se había planeado sobre la base de un eventual conflicto regional. Es decir, los puestos previstos como de avanzada se convirtieron en retaguardia y viceversa. Merced a la capacitación obtenida, las nuevas disposiciones se cumplieron con suma rapidez y elevada eficacia.

Se formaron cuatro grupos:

1) **Grupo ROA Puerto Argentino**: (ya mencionado).

2) **Grupo ROA Costera**: Esta zona cubrió una parte del territorio que va desde la costa de La Plata hasta el extremo sur de Santa Cruz. Como todos los miembros de la **ROA,** éstos se presentaron en sus destinos con sus propios equipos de comunicaciones y medios de movilidad. Su labor permanente y sin pausas permitió prevenir un posible ataque del enemigo.

Lo formaron:

Juan Anna
Carlos Azamor
Eduardo Bernal
Marcelo Bocceli
Carlos Borato
Raúl Cabot
Enrique Calvo
Bernardo Cienfuesos
Juan C. Cuestas
Alejandro Chouetto
Naldo De Biasi
N éstor Deocarets
Carlos Desousa
Rubén Esteban
Manuel García
Antonio González
Aldo Kovacevich

Emilio Martínez
Eleuterio Méndez
Martín Montenegro
Víctor Monticcelli
Jorge Neman
Eduardo Nikoniuk
Daniel Notaro
Gaspar Olgín
Carlos Olivieri
Carlos Palacios
Jorge Palacios
Guillermo Pasos
Carlos Paterson
Roberto Pavelka
Raúl Plicastro
Ernesto Rocha
Luis Rusch
Fernando Saboye
Alejandro Samper

3) Grupo ROA Continental: Su tarea específica consistió en cubrir desde sus lugares de origen las frecuencias utilizadas por el enemigo, interceptando sus mensajes, y suministrando la información al comando. Los asientos principales de este grupo fueron: San Carlos de Bolívar, Comodoro Rivadavia, Dolores, Grupo I de Vigilancia Aérea (GIVA). Se trabajó con un sistema de guardias rotativas que aseguró la cobertura H-24 (veinticuatro horas del día) del espectro radioeléctrico.

Lo integraban:

Rafael Padilla
Oscar Friedrich
Juan Carlos Landó
Alberto Almar
Ricardo Boaglio
Juan Berthoud
Alvaro Bilancetti
Adolfo Cárdenas
Héctor Césare
Néstor Ciaparelli
Gustavo Denevi

4) Grupo ROA Cóndor: Durante los días 28 y 29 de abril, la BAM Cóndor

estableció en el terreno cuatro puestos: Hiena-Roca-Bigüá y Vasco y un centro de filtraje Nido. Los POA fueron distribuidos en cuatro posiciones estratégicas, se cubrieron los ángulos muertos del sistema radar Elta / Skyguard. Además, las posiciones coincidieron con las probables avenidas de aproximación de los Harner.

Cuatro alfereces: Sazone, Blanquez, Egurza y Daghero, fueron designados para ocupar esos puestos. Además seleccionaron cuatro soldados con formación secundaria que, voluntariamente, aceptaron integrar los puestos en calidad de auxiliares.

Los POA de Puerto Argentino en acción

El 1º de mayo 1982, a las 04:40, el M1 informó:

Ataque aéreo al aeropuerto entrando por las 12, en alejamiento por las 6, se escuchan fuertes explosiones, entró con luces de posición, puede ser por el ruido uno grande o varios chicos, salió entre nubes bajas no se pudo observar más detalles.

Después se confirmó el ataque de un avión *Vulcan* al aeropuerto.

A las 08:00 hs aproximadamente, M2 y M3 informaron que una escuadrilla de reactores evolucionaba sobre ellos realizando una especie de circuito. El M1 informó que ingresaron por las 11 y en descenso, pasaron por las 9 y viraron al aeropuerto. La corrida fue de 9 a 3, dichas operaciones se realizaron en varias oportunidades. Recibieron impacto directo un pequeño hangar, con combustibles y víveres, que ocupaba ARA.

A las 12:00 aproximadamente, el M9 observó e informó:

Entre 6 a 8 delfines grandes (buques), estuvieron aproximadamente desde las12 y se dirigieron para las 3 cerca de la costa, el M3 y M2 observaron la misma presencia; hacia las 13:00 hs aproximadamente el M1 informó lo mismo y que el grupo se dirigió hacia las 6, ya se observaba la presencia de portaaviones, fragatas misilísticas, etc. La navegación era en zig-zag. Con posterioridad tres se desprendieron del grupo y se dirigieron exactamente a las 6 del puerto y permanecieron "como anclados", muy juntos, el resto desapareció de la visual del M1 con rumbo 6. En ese interín, desde el M1 se observó la presencia de un pequeño "pala", (helicóptero) que se confundió con un Hughes, se desplazaba siempre sobre la zona de Kidney I, Cochon I, Black, Pt Menguera, sin acercarse al Mt Low propiamente dicho, en una pequeña bahía.

En Kidney I, se encontraba una patrulla de Prefectura que fue atacada por un helicóptero, ya identificado como un Sea Lynx, en esos instantes los tres delfines comenzaron un bombardeo al unísono hacia el aeropuerto, se observaron dos impactos a la altura de ambas cabeceras y después una serie de impactos hacia el centro pero ninguno haciendo daño a la pista.

Impactos certeros a aeronaves estacionadas, hangar de mantenimiento del aeródromo, instalaciones y torre de control parcialmente destruidas; a esta altura de los acontecimientos también se ha detectado la presencia de un Sea King en la prolongación del eje de pista hacia las 3, a la altura de Sealrks que se mantenía a ras del mar en forma estática, informándose que estaba realizando reglaje para los delfines que atacaban. Posteriormente se le unió el Sea Lynx manteniendo ambos la misma posición.

Se observó el pasaje de una Ella de **M-III** rumbo directo a las 6, volaban a muy baja altura. Con minutos de diferencia, lo hicieron dos **Pucará** con el mismo rumbo. Manteniendo la observación de los delfines, que continuaban con el bombardeo, se informó:

El que estaba en el centro comenzó a lanzar una fuerte humareda blanca, los dos restantes se abrieron hacia los costados, el que estaba humeando giró lentamente y quedó como caído para atrás, y se dirigió hacia las 6. No se observó actividad aérea sobre el mismo, existía bruma y la visibilidad estaba reducida; además se observó desde el M1 el ingreso del M-III del Cap Garcia Cuerva que entrando por el corredor normal hacia el aeropuerto ascendió rápidamente con rumbo 9 a 3 por las 6, quedando a merced de la antiaérea. Sufrió la máquina algunos impactos sin llegar a sacar parte del mismo.

Giró en su eje hacia su izquierda. Comenzaron a salir llamas por su turbina. Cayó en picada, su piloto no se eyectó, el toque con el mar se efectuó entre Hookers Pt y Christina Bay. Al impactar se quebró a la altura de la cabina y después los planos se quebraron hacia adentro. Su piloto no saltó en ese momento, como asimismo no realizó maniobras o movimientos de la aeronave que pudiese indicar que la tenía dominada. Con posterioridad los dos palas que estaban realizando reglaje se dirigieron hacia la zona de tres delfines, rumbo de alejamiento hacia las 6 y en ascenso, pasaron lateral al aeropuerto lugar donde estaban el equipo Roland de Ejército, del mismo se disparó un misil que ascendió hacia la nubosidad constatándose explosión en altura, humo negro denso en descenso, aparte material en caída, momentos después surgió un segundo misil y se informó nueva explosión en altura, humo negro, no se observaron otros elementos por falta de visibilidad.

De 18:30 a 19:00 hs se informó al CIC que fuertes explosiones hacia las 6, iluminaron el horizonte. Hasta las 22:00/23:00 hs continuaron las explosiones, más débiles y su luminosidad, apenas visible.

El M7 fue cubierto a partir del reemplazo por los alféreces Mario Eduardo Egurza y Andrés Alejandro Gazzo, quienes mantuvieron los contactos en forma permanente a pesar de ser sobrepasados, en varias oportunidades, por fuerzas enemigas que los rastreaban por tierra y aire, sin poder ubicarlos. Un alférez y dos soldados pudieron ser dirigidos hacia un lugar seguro y, luego, rescatados por palas propios.

El M8, compuesto por el SAux Roberto Alonso, CP Raúl Guerra y soldado C/63 José Zink, cubrió con eficiencia la tarea encomendada, hasta que fue sobrepasado por tropas enemigas. Al ser localizado, el grupo fue también bombardeado por fuego naval, en forma permanente. Abandonada su posición natural, emprendieron el regreso, a pie, hacia Puerto Argentino, a través de altas montañas. Al tercer día, perdieron contacto con la cabecera; al quinto fueron encontrados por patrullas de Ejército en las inmediaciones del Mt Challenger, después de eludir patrullas enemigas haciendo fuego sobre ellos. Evacuados hacia la zona del Mt Harriet finalmente se los trasladó a Puerto Argentino.

El M5, operado por el SM Manuel Efren Del Pin, CP Ricardo González Ávalos, cumplió, a su vez, una destacada labor. El constante movimiento de personal y de vehículos en la zona, dificultó los reemplazos y tuvieron que permanecer hasta el 5 de junio, fecha en que fueron tomados prisioneros.

Es de destacar que ese día 5 se intentó el rescate. Pero nuestro helicóptero, al dirigirse hacia la zona de Bombilla Hill, se encontró de frente con un Sea King que patrullaba la zona. Ante el inesperado encuentro las dos tripulaciones efectuaron movimientos de escape, eludiendo el ataque frontal. El Sea King se dirigió hacia el norte y el **Bell** se internó nuevamente en la bahía y, al ras del agua, buscó dirigirse a Port Louis. Alcanzado el mismo, navegó hacia el M1 y, posteriormente, rumbo a Puerto Argentino.

El M9 y su radar ELTA, operado por Roberto Poletti y Jorge Lanza, mantuvo la vigilancia en forma intensa. El M1, para una mejor cobertura del radar, es trasladado hacia la entrada del ataque aéreo. En ese ínterin son reemplazados por el SAux José Coutto y Cesar Roca. Este último viajó entre 20/30 km a pie, para pedir ayuda respecto de las comunicaciones, en el poblado de Port Louis. Fueron reemplazados, a su vez, por el C1º Capellino y Carlos Gómez, quienes fueron tomados prisioneros, antes de entrar en contacto con la cabecera.

La ROA Cóndor

Para tener una visión más realista sobre la actividad desarrollada por integrantes de los Puestos de Observadores de DWN, se transcribe el informe del alférez Egurza.

Durante quince días compartí una ardua tarea con un soldado en un pequeño puesto de observación cuyo indicativo era ROCA, ubicado en una saliente sobre la costa, muy cerca del estrecho de San Carlos. Zona muy húmeda, al punto que todo nuestro equipo; armas, municiones, vestimenta, y hasta la misma carpa, se humedecían. El rocío de las noches nos obligaba a resguardarnos en la carpa, cuyas ventanas y puertas debían permanecer abiertas para poder mantener la vigilancia. Durante el día, debíamos secar el calzado y la ropa.

Una vez al día, desarmábamos el armamento y lo limpiábamos cuidadosamente pues el óxido, avanzaba rápidamente sobre él. Periódicamente, un Bell nos aprovisionaba con alimentos y el agua la obteníamos de una pequeña vertiente en medio de unas rocas.

Nuestra misión era la de informar los movimientos enemigos y dar alerta temprana a la base del ataque de los bandidos; esto implicaba pasar desapercibidos, observando todo cuanto acontecía para luego trasmitirlo. Debíamos evitar a toda costa entrar en combate ya que, de ser capturados o muertos, la información se perdería; salvo claro está, en casos de extrema necesidad.

Vivíamos en tensión permanente, con todos los sentidos puestos en los posibles movimientos. Quince kilómetros nos separaban de la base. Distancia más que suficiente para no poder recibir apoyo, en caso de necesitarlo de inmediato, ya que los ataques a estos puestos siempre fueron nocturnos y nuestros helicópteros no podían volar a ciegas.

Nos comunicábamos con la central por medio de unos pequeños equipos de mano, que para economizar carga, eran prendidos únicamente en el momento de la trasmisión. La misma, se realizaba sistemáticamente, pasado los cinco minutos de cada hora cuando no había novedad, mientras que de haberla, lo hacíamos al instante.

En el transcurso de una noche muy fría, al encender el equipo para comunicarme con la base, escuché que un puesto vecino (HIENA), informaba que un helicóptero acababa de pasar cerca de ellos. Después de dar varias vueltas a su alrededor descendió, no pudiendo comprobarse si había dejado a alguna persona. La alerta roja estaba en marcha por lo

cual, después de escuchar el informe, quedé muy atento en aquella dirección. Al cabo de tres horas, comencé a ver un nutrido fuego de fusiles sobre el puesto vecino.

Era indudable que habían sido descubiertos; las transmisiones de éste cesaron y se perdió contacto. Nuestra preocupación iba en aumento, existía una pregunta: ¿qué suerte habrían corrido? No teníamos la respuesta. Minutos más tarde comienzan a encender bengalas en el cielo, acompañadas de un montón de disparos que se cruzaban.

Eran evidentemente dos grupos comando, y esta vez se encontraban muy cerca de nuestra posición. Decidí replegar unos trescientos metros del lugar donde nos encontrábamos.

El combate se acercaba lentamente en forma constante e inexorable hacia nuestra posición. En esos momentos me comuniqué con la base y pedí que informaran al grupo que se encontraba empeñado en combate, de nuestra presencia, con el fin de evitar ser abatidos por propia tropa. De pronto, todo cesó, no se veían más disparos entrecruzándose. Todo volvió a ser silencioso.

Decidí permanecer en dicha posición en espera de los acontecimientos. En las dos horas siguientes no se quebró el silencio, ni pudimos observar movimiento alguno.

Volvimos lentamente a nuestra posición original pero a mitad de camino, una bengala iluminó el terreno. Estaba sobre nuestras cabezas. La reacción fue instintiva, ponernos a cubierto.

Ya no había ningún lugar apropiado, todo era llano. Los disparos comenzaron de nuevo, nos pasaban cerca. La orden fue cuerpo a tierra; el soldado la cumplió al instante.

El fuego continuaba y en ese momento comencé a sentir pasos a unos doce o quince metros a mi derecha, entonces comprendí que esos disparos eran dirigidos a ellos.

Nueve hombres se encontraban en retirada. Otro grupo comando los seguía de cerca. Nos quedamos inmóviles, no los veíamos ya que la noche era muy cerrada pero sus movimientos se escucharon claramente. Le indiqué al soldado que no hiciera ningún movimiento ni ruido que nos pudiera delatar.

El soldado se colocó a mi izquierda para prestarme apoyo, avancé

arrastrándome suavemente hacia adelante para poder divisarlos, pero fue inútil, la oscuridad era total.

Nos comenzaron a rodear, la suerte estaba echada, estábamos en desventaja pero teníamos que atacar. En esos momentos llevábamos varias horas a la intemperie y mojados por el rocío. El frío nos calaba los huesos y perdíamos la sensibilidad. No podía empuñar bien mi fusil ya que tenía una mano congelada.

Comencé a disparar, el soldado se encontraba detrás mío en oblicuo; no podía disparar desde esa posición y prácticamente no se podía mover, estaba casi congelado. Sin embargo, debíamos resistir lo más que pudiéramos; el grupo comando que venía en persecución del otro nos prestaría apoyo.

Resumo lo ocurrido. Nunca tomamos contacto con el grupo comando que venía detrás. Al regresar a la base, después de unos días, nos enteramos que ningún grupo había salido a reprimir el ataque de ese comando enemigo.

De lo ocurrido, se desprende, que dos comandos descendieron esa noche, ambos con la misión de atacar nuestro puesto.

El primero llegó a su objetivo, HIENA; el otro se perdió en la noche y comenzó a dar vueltas hasta que encontró al primer grupo y se trabaron en combate. Los dos eran enemigos.

En el amanecer del siguiente día, habiendo quedado atrás ese pequeño incidente, a las 08:00 hs, entre una pesada bruma que dificultaba la visibilidad alcancé a vislumbrar un objeto en el horizonte.

Parecía parte integrante del relieve geográfico, pero gracias a las largas horas de observación transcurridas en los trece días que llevábamos allí, nos habíamos grabado palmo a palmo los accidentes del terreno. Esto nos permitió detectar el objeto pero no precisar qué era.

Comunicándolo en el acto, me solicitaron nuevos datos. No los pude dar.

Media hora más tarde, habiéndose levantado un poco de bruma, pude distinguir un barco y con el transcurso del tiempo lo identifiqué, era una fragata, a la cual se le agregaron otras tres, en los minutos siguientes. Comuniqué la novedad a la base, que procedió a informar a Puerto Argentino y de allí al continente.

Las fragatas avanzaban en perfecta formación, cubriéndose continuamente entre sí. Una navegaba muy cerca de mi posición, dando cobertura a un barco que se encontraba detrás de una loma y al cual no podíamos ver. Sin embargo, su presencia era evidente ya que había comenzado a disparar sus cañones hacia la base.

Lo hacían en series, entre las cuales transcurría un lapso de aproximadamente tres minutos. Cada vez que comenzaba la serie, avisaba a la base rápidamente ya que pasaban unos quince segundos hasta que se producía el impacto.

Era el tiempo suficiente para que el personal que se encontraba desmontando un radar (claro objetivo enemigo), se pusiera a cubierto hasta que el número de impactos coincidiera con los informados por este puesto. Para ello, usábamos un vocabulario previamente acordado.

Así, "pepas" equivalían a disparos de cañones, "palas" a helicópteros, "bandidos" a los Harriers, "tortugas". a los infantes y un sin fin más.

De una fragata despegó un helicóptero, el cual descendió dejando un hombre sobre la costa ubicada enfrente a mi posición, al otro lado de la entrada del canal. Estaba a unos 2800 metros, aproximadamente, fuera de alcance de nuestros fusiles.

Comunicada la novedad a la base y al cesar el fuego naval, despegaron, dos Pucará con la misión de eliminar al hombre, que tenía como tarea reglar el tiro de los cañones del barco.

En mitad del trayecto les dispararon desde una casa, obteniendo el correspondiente contraataque por parte de los nuestros con cohetes que dieron certeramente en la misma, haciéndola estallar.

Posteriormente, un incendio originado por la explosión, terminó por destruirla completamente. Mientras se reabastecían los Pucará, salió un Bell en su búsqueda; pero para cuando éste llegó ya el hombre había sido retirado de allí por un helicóptero inglés.

Todos los movimientos eran informados a la base y éstos a su vez retrasmitidos al de comando, del cual surgían las órdenes para la defensa. Nuestros aviones atacaron la flota, una y otra vez, hasta que a las 14:30 hs la fragata quedó envuelta en llamas. En ese momento nos invadió una alegría inmensa, que desbordaba todos los límites conocidos.

Sólo atiné a decir por la radio " una de nuestras gloriosas escuadrillas,

acaba de darle a un fragata, se hunde y el resto de la flota se retira a toda máquina. Huyen del combate"; y a continuación, nos abrazamos.

Creo que jamás experimenté una sensación igual. Nos unía un objetivo común y a su vez, grandioso: la defensa de nuestra tierra, un sentimiento puro por el cual todos trabajábamos como una gran familia, compartiendo alegrías y tristezas.

La fragata siguió en llamas, no podíamos confirmar su rumbo. Navegaba a la deriva, a la vez que se alejaba de la costa. Recién al otro día, a las 09:00 hs, se hundió de popa y media hora más tarde desapareció bajo la superficie.

Esa misma tarde a las 14:00 hs, aparecieron los Sea King, lanzando cargas de profundidad en el estrecho. La operación se repetía una y otra vez. Empezaron a pasarnos muy cerca.

Para evitar ser vistos nos desplazamos unos 600 metros, cerca de una casa abandonada. Desde allí, seguimos la observación. Después de sobrevolar la zona en forma detenida, se marcharon.

Volvimos a nuestra posición original. Al llegar a ella, apareció un Sea King sobre nuestra vertical. Nos dio tiempo apenas de correr unos metros y arrojamos cuerpo a tierra con un equipo ligero debao de nuestro cuerpo.

Habíamos sido descubiertos. En ese momento nos habíamos quedado sin equipo transmisor. Ellos no tardarían mucho tiempo en regresar con grupos comandos.

Desplazamos ahora nuestra posición unos 2.000 metros; hacia una cadena montañosa, lo previsible sucedió.

Con nuestros prismáticos podíamos observar un grupo comando que había descendido y estaba rastrillando la zona. No tardarían mucho en localizarnos puesto que por la configuración del terreno y su vegetación, se hacía muy difícil ocultarse.

El helicóptero los guiaba desde el aire, se nos acercaba cada vez más, sólo quedaba comenzar el repliegue.

No teníamos en ese momento comunicaciones, provisiones, ni agua; sostener así una posición era imposible.

Tomada la decisión de replegar, comenzamos a caminar rápidamente pues,

el helicóptero nos seguía los pasos, con el grupo comando por tierra.

No poseíamos ni brújulas ni cartas del terreno, sólo nos podíamos guiar por una senda pero a muy prudente distancia ya que era muy arriesgado hacerlo por ella. La búsqueda se prolongó hasta las 17:30 hs. La noche se nos venía encima, a las 18:00 hs la oscuridad era total, seguimos caminando y perdimos las huellas. No teníamos referencia pero había que ganar tiempo. Sabíamos que por la mañana nos volverían a buscar.

Cada minuto que caminábamos aumentaba nuestra posibilidad de llegar, la noche era cerrada. Sumada a las dificultades del terreno, la falta de orientación; se nos hacía imposible seguir. Con unas pequeñas matas hicimos un parapeto, que nos protegía contra el viento que hacía insoportable el frio. Habíamos alcanzado a escapar con una campera y una camiseta de invierno.

Al pararnos, comenzamos a congelarnos, había que permanecer en movimiento ya que era lo único que nos podía salvar del frío. Decidí continuar y de repente vimos reflejos de luces en el horizonte.

Hacia ellas nos dirigimos, pensando que serían luces de vehículos de la base. Era nuestra única guía pero se encontraba muy lejos de nosotros. Caminamos aproximadamente una hora y media más. Mi borceguí izquierdo, estaba casi inutilizado; el soldado que me acompañaba, se caía a cada rato. Nos acostamos en un pequeño pajonal que no nos alcanzaba a cubrir. Nos pusimos uno junto al otro y nos cubrimos con pasto.

El frío no dejaba dormir, ni siquiera descansar, así la noche se hacía eterna, era como si el tiempo se hubiese detenido. Como si la situación fuese cómoda, comenzó a llover; mientras tanto, el frío disminuía pero al parar, la temperatura bajaría nuevamente y mojados había pocas posibilidades de llegar al amanecer. El congelamiento se avecinaba. Sólo Dios sabe cómo llegamos al amanecer.

Lentamente nos fuimos poniendo en camino, estábamos desorientados, sólo al cabo de dos horas divisamos el radar que estaba colocado en una colina en DWN y hacia allá nos dirigimos.

Tuvimos que bordear una entrada del canal de aproximadamente dos kilómetros, hasta poder cruzarlo. Una hora después, nos encontramos con un grupo que se hallaba en un tractor, habían traído minas para colocar en la avanzada. Estábamos muy contentos y nos faltaban cuatro o cinco kilómetros más, entonces decidí ayudarlos a minar el campo y cuando finalmente concluyéramos con la tarea, nos iríamos juntos en el tractor.

Llevábamos una hora minando, cuando pasó un vehículo y nos acoplamos a él. Iba hacia la base, a unos 1.000 metros del lugar donde nos recogieron, encontré un ROA y automáticamente nos bajamos.

Fue una alegría grande, muy grande, el encontrarnos, hacía veinte días que no nos veíamos, él había estado ocupado en el puesto de Hiena que había sido atacado por primera vez días anteriores y nosotros no habíamos tenido noticias de su suerte. En esos momentos se encontraba guiando el repliegue de ese mismo puesto que esta vez, estaba ocupado por un camarada con quien veinticinco horas después, compartiría otro puesto, denominado mike 7.

En la base estaban enterados del repliegue de Hiena pero carecían de información acerca de nuestra suerte. Habían pasado unas treinta y seis horas y no habiendo tenido noticias nos habían dado por desaparecidos.

Al llegar a la base y después de comentar lo sucedido con el ROA de Hiena y observar los mapas llegué a la conclusión de que las luces que habíamos visto la noche anterior, habían sido las linternas del grupo que fue a atacarlo. Hacia allí nos habíamos estado dirigiendo durante toda la noche.

También me comentó que había visto durante el atardecer cuando desde un helicóptero coheteaban mi posición, incendiándose ésta como consecuencia de la explosión.

Veinticinco horas después de haber llegado a la base tuvimos que ir a reemplazar a dos ROAs civiles, los cuales se encontraban sobre la costa del canal. Esta vez, iríamos dos oficiales con un soldado además del que se encontraba con los civiles que se quedaría también con nosotros.

El 24 de mayo, un pala nos dejó en la posición M7 la cual era muy buena para la observación; sin embargo, era de difícil defensa debido a su emplazamiento. Excavamos tres posiciones adicionales. Los extremos serían ocupados por los fusileros, mientras que desde la del medio partirían las granadas antitanque.

Teníamos un equipo de VHF, de mayor alcance que los que habíamos utilizado hasta el momento; esto nos facilitaba mucho la tarea debido a que, aún con condiciones atmosféricas desfavorables no tendríamos inconvenientes en las comunicaciones.

Este puesto pertenecía a la ROA de Puerto Argentino pero teníamos la misión de informar también a la BAM Cóndor, en Goose Green.

Teníamos ubicado para mayor facilidad de orientación unas latas enterradas en el suelo, en forma de cruz, que apuntaban hacia los respectivos puntos cardinales.

Uno se ubicaba en medio de ellas y describía el sentido en que se desplazaban los bandidos. Lo pasábamos en grupo horario, así por ejemplo, norte, este, sur y oeste eran las 12, 3, 6 y 9 respectivamente. Pasábamos la misma información a la base Cóndor pero en radiales; así el norte, este, sur, oeste, eran 360, 90, 180,270, respectivamente.

Trabajábamos en una frecuencia fija con Puerto Argentino y para la base Cóndor la cambiábamos diariamente. Los turnos de guardia eran permanentes como había sido siempre en todas las posiciones que habíamos ocupado; pero esta vez lo cumplimos de a dos, sobre todo de noche, un oficial se quedaba permanentemente al lado del equipo de radio. Al atardecer, un oficial con un soldado se desplazaban hacia la costa para vigilar más de cerca el canal y se comunicaba con esta posición, por medio de un equipo de mano. Esta tarea estaba cubierta por mi compañero.

Durante la noche, un par de días antes de la toma de la Base Cóndor, escuchábamos ruidos de motores de barcos sobre el canal pero nunca pudimos verlos debido a lo cerrado de la noche.

El día 29, Puerto Argentino nos confirma que NIDO (indicativo de la BAM Cóndor), había sido tomado. A partir de este momento no sabíamos qué suerte habían corrido todos los integrantes de la misma así como también de nuestro otro compañero, que había quedado aislado del otro lado del istmo.

El día 31de mayo, logramos contacto con nuestro compañero Alf Daghero del POA Biguá. Había quedado aislado junto con otros soldados y ante esta circunstancia le dijimos que replegara en dirección a una antigua posición que él ya conocía, que quedaba sobre el canal, bastante cerca del lugar donde nos encontrábamos nosotros. Inmediatamente informamos a Puerto Argentino y le comunicamos que nuestro compañero estaría al día siguiente en el punto geográfico anteriormente mencionado y al mismo tiempo le aseguramos por la información que nos dio, que Darwin había sido tomado y que palas enemigos sobrevolaban la zona.

Nuestro compañero debía comunicarse a las 08:00 hs del día siguiente; pero por la gran nevada que hubo esa noche no se había comunicado y nosotros no sabíamos si había muerto o había sido capturado. Al mismo tiempo en Puerto Argentino, había un pala listo para efectuar el rescate. A las 08:00 hs, logramos comunicamos con él y avisamos a Puerto Argentino.

El rescate se demoró mucho ya que con la nevada era imposible ubicarlos. Finalmente los hallaron y posteriormente vino a nuestra posición a llevarnos a nosotros también; pero de Puerto Argentino, nos ordenaron mantener la posición y en este momento supimos que no íbamos a tener ninguna otra oportunidad. Era necesario que nosotros nos quedáramos allí para informar cuando el enemigo empezara su avance hacia Puerto Argentino.

Tres días después, ocho palas enemigos avanzaron hacia Puerto Argentino por la costa, motivo por el cual volteábamos la carpa, efectuamos la comunicación correspondiente y ocupamos posiciones por si atacaban. Los palas enemigos descargaron casi todo su fuego contra otras posiciones muy cercanas a la nuestra donde había una patrullera de prefectura semihundida. Al regresar pasaron sobre nuestra posición. Colocamos las strim a nuestros fusiles y nos aprontamos para recibir el fuego enemigo. Como no les quedaba más armamento, sólo nos pasaron por arriba y se dirigieron rápidamente a Darwin. Esto nos dio tiempo de recoger el equipo de radio y emprender el repliegue a Puerto Argentino.

Apenas habíamos hecho dos kilómetros se vinieron encima de nuestra posición lanzando cohetes. Nos metimos dentro de un pequeño arroyo, nos camuflamos y esperamos que se hiciera de noche ya que venían buscándonos por todos lados.

Una vez que oscureció el soldado que había estado con los civiles recordaba un diálogo que había tenido con uno de ellos, el cual le había dicho que en tal rumbo se encontraba la posición de otro ROA de Puerto Argentino; así que con la brújula y el mapa nos dirigimos al monte Pleasant, en el cual supuestamente deberían estar los nuestros.

La nevada, el frío y el principio de congelamiento habían comenzado a ponernos las trabas para no poder llegar. Avanzamos parte de la noche con los palas enemigos constantemente pisándonos los talones, pero no pudimos proseguir ya que había un río correntoso y como la neblina estaba al ras del piso el visor nocturno no tenía gran efectividad.

A las dos horas, cuando amaneció y comprobamos que no era profundo, nos sacamos parte de la ropa y lo cruzamos; nos dañó muchísimo los pies y se agravó el problema del congelamiento en nuestras piernas y pies.

Gracias a que había 0 de techo y no más de 50 metros de visibilidad pudimos proseguir la marcha durante el día. Lo hacíamos por las alturas ya que en las zonas bajas la bruma era mucho menos densa. Pudimos avanzar bastante pero a las 11de la mañana del día tres de junio y pese a esas

condiciones climatológicas se nos vinieron encima y nos tiramos en un barranco escondiéndonos dentro de un arroyo cubiertos con plantas sobre la cabeza.

Nos quedamos allí hasta las 18:00 hs, habíamos marcado en nuestro mapa el lugar donde nos encontrábamos; le tomamos el tiempo a los helicópteros. Pasaban sobre nuestra vertical y volvían a pasar en sentido contrario. Así podíamos apreciar en donde estaban dejando el personal y equipos.

Sentíamos una gran impotencia ya que con las granadas antitanque, hubiésemos podido hacer estragos, pero hubiéramos sido descubiertos y la información que poseíamos no habría podido llegar a destino.

Había que pasar desapercibidos y encontrar una batería para poder utilizar el equipo, las luces de avanzada enemiga nos había sobrepasado unos 50 km, aproximadamente y habíamos cubierto parte del trayecto observando todos sus movimientos. El objetivo era claro: había que proseguir a toda costa. Carecíamos de alimentos ya que lo poco que teníamos, lo íbamos dejando en el camino; había que aligerar el peso, de lo contrario nos retrasaría y los minutos eran fundamentales. El agua la guardábamos en una caramañola que compartíamos entre los cuatro. La obteníamos, cuando teníamos suerte, de algún hilo de agua que corría por pequeños surcos en la tierra, cuando no en charcos estancados. Luego de muchas horas de permanecer en ese lugar, nuestro cuerpo no resistía más.

Cuando anocheció proseguimos la marcha y llegamos a una casa que quedaba al pie del monte que buscábamos. La rodeamos comprobando que no había nadie y tratamos de conseguir una batería para poder hacer funcionar el equipo de radio. No encontramos nada. Tratamos de probar un enlace con el equipo de mano. Fue en ese momento cuando salió una comunicación entre los ROA que buscábamos y Puerto Argentino.

Tratamos de comunicarnos pero no nos recibían. En ese momento nos dimos cuenta de que habían sido atacados y que estaban replegando hacia Puerto Argentino.

Psicológicamente eso fue peor, porque no podíamos informarles nada acerca de la invasión. Debíamos proseguir adelante, estábamos siendo encerrados entre la primera línea enemiga y su retaguardia. Calculábamos que el ataque se efectuaría en menos de una semana, así que tuvimos que dejar de lado todo el cansancio de muchos días sin dormir, de muchos sin comer. El objetivo era claro, uno de los cuatro tenía que llegar.

A la noche siguiente encontramos una estancia. Luego de una minuciosa

inspección del área, comprobamos que allí se encontraban dos vehículos. Habíamos encontrado lo que hacía falta, la batería. Luego de cortar la línea telefónica irrumpimos en la casa. Allí vivían dos matrimonios, en ese momento se encontraban muy asustados, pero poco a poco se fueron calmando. Les pedimos batería pero no logramos hacer contacto con Puerto Argentino, entonces decidimos llevarnos el vehículo; a lo cual no se opusieron, previa promesa de que lo cuidaríamos ya que era privado. Para inmovilizarlos momentáneamente les dijimos que éramos la avanzada de una compañía que venía detrás, que no intentaran hacer nada.

Seguimos la marcha con las luces del vehículo apagadas, le habíamos cortado el cable para que no funcionara el stop de las luces de freno. Con la batería probábamos la radio, pero no logramos establecer comunicación. Los visores nocturnos nos servían como guía para avanzar por el camino mientras estábamos atentos por cualquier ataque de palas enemigos.

Sabíamos que viajábamos dentro de un ataúd con ruedas pero debíamos pasar Fitz Roy y luego de eso, el monte Challenger: propia tropa.

Entramos en el pueblo, nos dirigimos al centro del mismo, pudimos arreglar el equipo y pasamos toda la información que poseíamos, inclusive los sucesivos pasos que habían realizado para tomar Darwin y Goose Green y cuál era el modus operandi que estaban empleando para atacar Puerto Argentino y otros datos de importancia.

Nos ordenaron replegar bordeando la entrada del mar. Les informamos que era imposible ya que estaba ocupada por el enemigo; también nos informaron que el puente había sido volado por nuestros ingenieros. Como no podían enviar un pala nuestro para rescatarnos y siendo el pueblo de la contra, nos hicieron esperar nuevas órdenes.

Nuestro equipo se reducía a un fusil cada uno con veinte proyectiles, anteojos nocturnos, anteojos de campaña, equipo de radio, algunas claves, frecuencia y mapas. Cuando amaneció estábamos completamente rodeados por el enemigo. Alcanzamos a destruir el equipo que llevábamos y fuimos tomados prisioneros.

Revisaron el vehículo y por temor a que hubiéramos colocados trampa caza bobos, llevaron a mi compañero y le hicieron revisar todo. De allí nos llevaron a una casilla, donde nos interrogaron esa misma noche. En base a los datos pasados, fue cañoneada la zona; les costó muchas bajas y dos días después, éramos llevados a Goose Green donde nos encontramos con el resto de los prisioneros.

Del libro ***Los ojos del Cóndor***, del Cap Eduardo Javier Daghero hemos extraído los siguientes párrafos que ilustran también acabadamente, la tarea realizada por los integrantes de la ROA:

Jueves29 de abril:

Tal como estaba previsto, desde temprano el helicóptero empezó a sembrar a los tres POA restantes (el primero había sido instalado el día anterior en la zona denominada Punta Cantera, el indicativo era Hiena y estaba a cargo del Alf Blasquez). En los vuelos anteriores se instalaron los puestos Roca y Vasco a cargo de los alféreces Egurza y Sason. El último vuelo fue el mio.

El lugar de operaciones estaba ubicado al SE de la base, sobre unas colinas cubiertas por pastizales amarillentos, desde donde se divisaba nuestra base con la ayuda de los prismáticos. Un profundo silencio de campo, el susurrar del viento peinando los pastos, fue lo que quedó al irse el helicóptero. Lo seguí con la vista como despidiéndome de aquella gente que palpitaba en la base la aproximación de la guerra. Con el soldado Morales comenzamos a buscar el lugar donde construir nuestro refugio.

Establecido el lugar, hicimos un pozo de zorro amplio. Con la tierra sacada en forma de tepes (turba) fabricamos las paredes, para reforzar los tirantes de la carpa, que hubiera durado muy poco con los vientos que soplan en Malvinas. Forramos todo su interior y techo con el cuerpo de la carpa, colocando a modo de camuflaje una red del tipo barracuda, a la que le fuimos tejiendo pastos arrancados en forma discontinua, para no desentonar con la fisonomía del lugar.

Una vez terminado, observamos desde todos los puntos, los posibles errores cometidos en su mimetizado y al comprobar su casi disimulo en el terreno, ubicamos todo nuestro equipo en su interior para luego realizar la primera comunicación con la base Cóndor. Coincidiendo con una hora de número par, informé al Centro de Filtraje el pasaje de una sección de aviones Tracker de la Aviación Naval con rumbo a Puerto Argentino.

Dejé el equipo encendido para así escuchar a los otros POA, cosa que me alegró mucho. Al caer la tarde establecimos los turnos para la noche y comencé a enseñarle el manejo del equipo de comunicaciones a Morales, para salvar cualquier situación que pudiera ocurrir, mientras comíamos nuestro primer almuerzo-cena: se trataba de dos viandas con galletitas y de postre un mantecol.

Viernes 30 de abril:

Por la mañana mejoramos nuestro refugio, nos equipamos y comenzamos la primera patrulla reconociendo los alrededores del lugar. La región se denominaba Lafonia, era una llanura ondulada, con pequeñas lagunas en sus depresiones. El terreno estaba formado por turbales con pastizales amarillos con muchos líquenes y pequeños hongos entre la hierba. Lo más sorprendente era la cantidad de ovejas que pastaban. Según información que poseía, alrededor de 60.000 animales formaban parte del plantel de la FIC en ese lugar.

También desde las alturas de las colinas se divisa el caserío de Goose Green y las islas que formaban un delta al finalizar el Seno de Choiseul, recortándose al NO las alturas de Rivadavia, cordón formado por montañas de regular elevación, con nieve en algunos de sus picos.

Con la ayuda de los prismáticos recorrimos todo el terreno relevando todos los accidentes geográficos. Descubrimos una pequeña casa al SE, la que vigilamos constantemente. Ese día pasó sin novedades importantes, en la base se realizó una práctica en conjunto con el material antiaéreo de 35 y 20 milímetros, lo que puso un toque distinto al caer la tarde. También Observamos el vuelo de una sección de Pucará y un helicóptero Bell 212, seguramente en misiones de reconocimiento. Como no podía ser de otra manera el último día de paz fue muy tranquilo.

Sábado 1° de Mayo:

La noche fue muy tranquila sin viento. Como mi ubicación se encontraba aproximadamente a unos 70 km, en línea recta, de Puerto Argentino, no observé nada anormal a las 04:40 hs cuando el Vulcan regó con veinte bombas de 1.000 libras la zona del aeropuerto.

Como en Malvinas amanece aproximadamente a las 08:00 hs, al subir una loma cercana para efectuar la comunicación de rutina, observé en la pista movimientos del escuadrón Pucará y helicópteros, y sin darle importancia, comuniqué a NIDO, que el sector Bigüá estaba sin novedad.

La orden para la base Cóndor consistió en evacuar todos los aviones Pucará, y enviarlos a una pista improvisada en Bahía Elefante, en la isla Borbón, al norte de la Gran Malvina. Esa pista había sido evaluada en su momento por el personal de la III Brigada, pero sin encontrarla apta para operaciones continuas, por ser el terreno demasiado blando. No obstante, como pista auxiliar y para una emergencia, sería de utilidad. Ya se encontraban en

ella algunas máquinas livianas de nuestra Aviación Naval.

La falta de balizamiento, tanto en Pradera de Ganso como en Bahía Elefante, hacían imposible el traslado nocturno, y no hubo otra alternativa que esperar las primeras luces.

Antes de amanecer, a las 7:45 hs, empezaron a poner en marcha los Pucará y minutos después iniciaban el despegue.
La improvisada pista no medía más de 450 metros de largo por 200 de ancho, y tenía una hondonada en el centro. Los aviones debían despegar siguiendo la diagonal, para aprovechar la máxima extensión.

Siempre había viento en Darwin, lo que ayudaba a los aviones a levantar antes en la carrera de despegue; ese día 1 de mayo y a esa hora, justamente la calma era total, ni una gota de viento. Salieron las primeras máquinas, pesadas, con sus tanques de combustibles completos y sus coheteras; corrieron por la pista con las ruedas semihundidas en el barro.

Las huellas se hacían cada vez más profundas, y uno de los aviones no pudo superar esa verdadera trampa.

Su rueda de nariz se encajó de golpe en el barro, en el medio de la hondonada, el montante de la pata delantera cedió y la máquina piloneó, quedando de trompa al suelo y con la cola en alto.

Para apreciar aún más lo que sucedía en la base Cóndor véase el relato de un jefe de escuadrilla de Pucará, el capitán Grunert, en el libro "Dios y los Halcones".

Como la actividad de las aeronaves se incrementó, decidí seguir observando hacia la base, mientras Morales acondicionaba el refugio. De pronto ante mi, a la manera de una película veo a tres aviones sobrevolar a baja altura mi base, y al instante las explosiones de bombas, tanques de combustible que se elevan al cielo como verdaderos hongos. Un Pucará comienza a incendiarse, quiero seguir a los tres aviones atacantes, pero es imposible, ya se habían pegado al suelo perdiéndose en el horizonte. El soldado Morales me grita: que pasa señor!, yo le contesto que atacaron a nuestra base, todo esto sin despegar los binoculares de los ojos. Era la cachetada que nos hacía veteranos, era la guerra.

La angustia se apoderó de nosotros. Conversábamos sobre lo sucedido, nos preguntábamos sobre la suerte de tantos conocidos que había allá, a lo lejos en ese horizonte de fuego y humo ¿qué había pasado? ¿por qué la

artillería antiaérea no respondió?

Para no aumentar el desconcierto, me comunique a las 10:00 hs con el Centro de Filtraje y confirmé que no había novedad en el sector Bigüá.

Los tres Harriers que atacaron a la base Cóndor pertenecían al HMS Hermes, y así lo describen M Hastings y S Jenkis en "La Batalla por las Malvinas"

A pesar de que todos los componentes de la Base Cóndor estaban alertados desde la madrugada por un posible ataque, la sorpresa fue total, y muchos fueron los que no atinaron a correr a los refugios, para así no perderse el espectáculo de la guerra. No conocíamos nada de guerra, éramos por entonces un país con tradición de paz, las luchas por nuestra independencia eran de un pasado histórico; todo esto queda sintetizado en el relato de M Hastings:

"...Los Harriers llevaron vuelo bajo y veloz, tres aparatos se desprendieron del conjunto para atacar la base enemiga de Prado del Ganso, cuatro para distraer el radar Stanley y las defensas antiaéreas, mientras los demás marcharon en pos de la pista de aterrizaje y las instalaciones adyacentes. Las defensas habían sido alertadas por el Vulcan, comunicó Auld. A medida que avanzábamos, parecía que nos observaban con la mirada que un chico pone ante un programa de dibujos animados...".

Con respecto a la pregunta que nos formulábamos con Morales ¿por qué nuestra artillería no respondió al ataque? la respuesta la encontré al hablar con mi compañero Fabre al tomarme el primer descanso y en la lectura del libro de Horacio Rodríguez Mottino "La Artillería Argentina en Malvinas", en el testimonio del subteniente Claudio Oscar Braghini, jefe de la 3a Sección batería "B" del GADA 601:

"... Con un tractor logran arrastrar el avión y dejar la pista; los Pucará permanecían en vuelo, cuando esto ocurría serían aproximadamente las 08:00 hs, desde el puesto de comando me comunican que pasábamos a "alerta celeste" y yo aprovecho esta situación para solicitar autorización para efectuar un tiro al punto ficticio para comprobar la alineación de nuestras armas, y son estos más nefastos para la base, pues tres aviones enemigos volando a muy baja altura aparecen de repente desde el mar, descargando sus armas sobre la pista destruyendo un avión Pucará y algunos tanques de combustible.

La sorpresa fue total y recién en ese preciso instante comprendimos la guerra en su real dimensión, pues podemos apreciar sus consecuencias y

palpar la realidad de misma viendo la muerte tan cerca y surgen infinidad de preguntas, ¿por qué se pasó de alerta roja a celeste?, ¿por qué los radares de Puerto Argentino no pudieron alertar sobre la aproximación de los aviones?, ¿por qué justo en ese momento tuvimos que probar las armas? Y surgen a mi modo de ver pocas respuestas: Una de ellas, la falta de experiencia de guerra, esa experiencia de guerra extranjera que uno puede leer en los libros pero que hasta el momento en que no la viva en carne propia, no se llega a asimilar en su totalidad, no llega a comprenderla en su profundidad ni valorizarla debidamente y de allí la famosa frase tan repetida y tan veraz a la luz de los hechos que dice" la experiencia propia cuesta cara y llega tarde".

Al referirse a la "Artillería en Malvinas" Aeroespacio en su número 483 dice:

"... El 1de mayo, la defensa aérea de la BAM Cóndor se encontraba en máxima alerta, con los cañones listos para hacer fuego en la primera aparición del enemigo que se hizo presente, pero sorprendió a nuestros artilleros, ¿que pasó?, lo imprevisto. A las 08:25 hs se comunicó a las diferentes piezas que decolarían aviones basados en el campo local y ese hecho distrajo la atención de las dotaciones.

Cuando el Elta de los Rheinmetall 20 milímetros, advirtió ecos a las 08:33 hs procedentes desde el NO y a una distancia de unos 2 kilómetros, la rapidez de la llegada de los Sea Harriers no permitió la identificación de los móviles ni la apertura del fuego...".
Para completar la descripción de este ataque daré paso a BH Andrada y su libro "Guerra Aérea en las Malvinas", que en la página 88 nos cuenta:

... Uno de los Harriers arrojo dos bombas de 250 kg, la primera explotó a un costado de la pista y la otra afortunadamente, después de pasar por arriba de los depósitos de munición, cayó a 100 metros de distancia formando un enorme cráter. Los otros Harriers dejaron caer bombas Beluga, con trágicas consecuencias, una de las bombas dio exactamente a uno de los Pucará que estaba poniendo en marcha sus motores, con el piloto sentado en la cabina. A su lado, en tierra se hallaban los suboficiales y mecánicos armeros y otros especialistas, que terminaban de alistar la máquina para la partida.

La bomba explotó lanzando a su alrededor la terrible carga de granadas. Una esquirla dio en la cabeza del piloto quien, intentaba saltar del avión, provocándole la muerte en el acto. También murió en el momento uno de los suboficiales del grupo que se hallaba cerca, y, varios otros quedaron heridos junto al avión, que enseguida empezó a incendiarse. A poca

distancia, otra bomba había arrasado una carpa que se consumía en llamas, junto a unos arbustos.

En pocos segundos se había producido un caos total, los focos de incendio eran varios. Desaparecidos los aviones atacantes y acallado el ruido de sus turbinas, se oyeron los gritos de algunos heridos que pedían ayuda, las órdenes impacientes, las advertencias e indicaciones, y el ronquido ahogado e impresionante que producen las grandes llamas al desplazar el aire que las rodean.

Empezó a soplar el viento y los borbotones de humo negro formaron columnas inclinadas arrastrando chispas y pequeños trozos encendidos. Los hombres pugnaban por acercare al Pucará en llamas desde el lado del viento, pero el calor era igualmente insoportable. En ese momento se oyó la primera detonación que fue seguida de inmediato por otra hasta multiplicarse en una infernal descarga continuada de explosiones de distinta intensidad.

Habían empezado a explotar los cohetes y la munición de los cañones y ametralladoras del avión que se incendiaba. Ya nadie podía acercarse más a la máquina y solo pudieron morder su impotencia mientras la veían arder furiosamente. El seto largo y ancho formado por el único tipo de arbusto que crecía en zona seguía quemándose y las lenguas de fuego, empujadas por el viento se extendían hacia un conjunto de cajones que contenía bombas y cohetes.

Quisieron apagar los focos usando extinguidores, pero el esfuerzo resultó inútil. Las cargas se acababan en pocos minutos y el fuego continuaba.

Lograron retirar los cajones que se encontraban más cerca del seto y que ya habían empezado a chamuscarse. Nadie midió el riesgo al hacerlo y Dios no quiso que explotara.

Finalmente los incendios fueron decreciendo poco a poco y al cabo de 2 hs las llamas perdieron fuerza hasta que desaparecieron.

Las consecuencias del ataque fueron luctuosas: ocho muertos y tres heridos, algunos de ellos de gravedad. Nuestros muertos fueron el Ten Jukic, CP Durante, CP Rodríguez, CP Montaño, C1º Peralta, C1º Brasich, C1º Carrizo y el C1º Maldonado.

Mientras tanto en la pista, a cielo abierto, junto a restos de metales semifundidos y en medio de pasto ennegrecido y todavía humeante, un médico de la FAA salvaba una vida extrayendo una esquirla del estómago

de un herido...

...La primera actividad del escuadrón helicóptero tan pronto como se levantó el estado de alerta roja fue embarcar a bordo de uno de los Chinook a los heridos y apenas 30 minutos después del primer ataque británico se encontraban en el hospital militar de Puerto Argentino. El vuelo se efectuó sobre una ruta distinta de la corriente como medida especial de precaución ante la posibilidad de que el invasor hubiera sido notificado por los lugareños sobre rumbos habituales que acostumbraban seguir nuestras aeronaves y por eso el piloto se pegó al cordón serrano que bordea la parte sur de la línea general Darwin, Puerto Argentino....

El piloto a que se refiere el párrafo anterior era el capitán Giaigischia, con quien compartí momentos invaluables llenos de camaradería, junto a todos los integrantes del escuadrón helicópteros, verdadero equipo humano que siempre guardaré en mi memoria. El Cap Giaigischia relata así, en el libro "Dios y los Halcones":

...A un costado del helicóptero vi a un suboficial de la tripulación que estaba llorando, le pregunte que le pasaba, me contestó desconsoladamente: -Señor, murió en mis brazos, estudiamos juntos, nos recibimos juntos, fuimos amigos inseparables y se me quedó en los brazos, mientras me suplicaba que no lo dejara morir-. Estaba muy afectado y cada vez gritaba más repitiendo siempre lo mismo.

Con fuerza y cariño al mismo tiempo le di un golpe en el pecho mientras le ordenaba - Ríase! siguió gritando. Repetí el procedimiento, primero fue la insinuación de una sonrisa, luego risa, luego una carcajada y de pronto me encontré riendo con él desesperadamente. Yo también necesitaba un desahogo, nos salvamos. Debíamos superar nuestras debilidades humanas pues muchas vidas dependían de nosotros y la guerra recién comenzaba. Tal vez en la noche tendría tiempo para llorar...

Al encontrarme días más tarde con el Ten Rosas en el Puesto de Comando, y al comentarme sus vivencias sobre el ataque del 1de mayo, recuerdo algo que me llegó mucho, sobre todo por las lágrimas que traicionaban a un exuberante bigote que quería mostrar un rostro más recio.

...Estuve esa noche anterior de turno, así que para aguantar el frío, mientras recorría los puestos de guardia que se implementaban por las noches en los lugares estratégicos, había cambiado el agua de mi caramañola, por un poco de ginebra.

Cuando terminó el ataque, salí de mi refugio y al observar a uno de nuestros

suboficiales herido, todo ensangrentado, me dirigí corriendo hacia él y al reconocerme me dijo: - ¿ Vio señor cómo estoy?, si usted me hubiera dado la baja.- Luego comenzó a pedirme agua ya que tenía mucha sed y al comprobar que sólo tenía ginebra, corrí en busca de agua, cuando regresé ya estaba muerto...

Lo mismo que yo el Ten Rosas fue instructor de la Escuela de Suboficiales, es por ello que este recuerdo me acompaña siempre.

Pasando el primer momento de todo este horror, casi al mediodía, la base recibió desde Puerto Argentino la orden de preparación para repeler un ataque desde el mar.

Por la tarde un Bell 212 sobrevoló varias veces nuestra posición, tratando de localizar al 1erTen Ardiles, quien fuera derribado en la entrada del Seno de Choiseul. La tarea fue negativa, al atardecer regresó el equipo SAR. Con Morales nos prometimos estar más alertas, y que la sorpresa de ataque fuera sólo un recuerdo que se sumaría a la experiencia.

La noche se adueñó de las colinas de Lafonia, me quedé solo en el primer turno, sentado con el FAL en mis rodillas y el rosario entre las manos rezando por nuestros muertos y heridos, recordando a mis familiares mientras un viento helado me daba en la cara.

Lunes 3 de mayo:

Por la mañana continuó el mal tiempo con lloviznas y vientos, mejorando notablemente para el mediodía. Nos sobrevolaron dos Harriers en altura estelando de sur a norte, hecho éste que fue notificado por los POA al centro de filtraje de la base.

A media tarde, casi antes de nuestra cena, observamos el vuelo de un helicóptero Bell 212, cambiando en varias oportunidades sus rumbos de avance para no delatar su posición. Con alegría descubrimos que vendría hacia nuestra zona de vigilancia. Aterrizó a unos metros de una especie de cañada, corrimos hacia él, entre los integrantes de la tripulación venía Andrés Gazzo, quien a través de un corto diálogo, mientras descargaba bolsas de víveres y agua, nos contó sobre el desastre del primero de mayo. Fueron muy pocas palabras, pero todas cargadas de emoción, también me llegó un equipo de comunicaciones de reemplazo con baterías recargadas.

En varias oportunidades los POA se comunicaban con la base para confirmar que el oscurecimiento no era el correcto, y luego observábamos

como esa luz se apagaba en el horizonte.

Ese día en la base se decidió concentrar a toda la población kelper en el salón parroquial, debido a que se sospechaba que la acción de estos ayudó a la sorpresa y eficacia del bombardeo del primero de mayo.

...lo que llamó poderosamente la atención de los argentinos fue que uno de los aviones enemigos cruzó exactamente sobre el sitio donde hasta pocos minutos antes habían estado los helicópteros argentinos y ese sobrevuelo tan preciso indicaba que alguien había precisado al comando de la flota sobre la posición de nuestras aeronaves. (kelper o SAS/SBS infiltrados entre los pobladores).

Otro indicio que despertó la sospecha de la gente del escuadrón de Helicópteros, fue que en el instante en que se desarrollaba el ataque aéreo, desde las chimeneas de las casas cercanas se elevaban nítidas columnas de humo blanco muy visibles a la distancia. Ante la semiplena prueba que la población local ayudaba disimuladamente a las fuerzas británicas, los mismos miembros del escuadrón, con la anuencia del jefe de la BAM Cóndor, realizaron más tarde una nueva requisa de radiotransmisores, que sus dueños pretendían conservar, según expresaban, para mantener los contactos sociales y humanitarios, usuales en la isla... AEROESPACIO N° 437 "helicópteros en Malvinas" por Luis Dorna.

*El libro "**Una cara de la moneda** ", confirma lo anterior:*

...el martes por la mañana ultimaron los preparativos para la marcha. Southby-Tailyour aún tuvo otra genialidad repentina: durante su breve estancia en las islas en 1978 había conocido a una mujer llamada Leit Barton, que ahora estaba casada y vivía en Edimburgo. Le telefoneó y le pidió que le hiciera una serie de listas, entre otras con los nombres de todos los radioaficionados de las islas, y otra con todos los conocidos simpatizantes que vivían en la Argentina. Ella accedió de muy buen grado y posteriormente la información se envió al contingente naval desde Northwood, comando de operaciones de la Royal Navy...

Martes 4 de mayo

El día amaneció con cielo despejado y con un sol inédito por estos lares. Los primeros turnos de observación aérea pasaron sin novedades, llegando la hora del mediodía, que nos invitaba a comer algo, así que decidimos con Morales tratar de ubicar algunos arbustos para recoger de ellos ramitas secas ya que queríamos guardar las pastillas de alcohol, que se estaban

consumiendo más de lo previsto.

Nos equipamos, cada uno con su FAL, los binoculares 10 x 50, agregando nuestro inseparable equipo de comunicaciones.

Recorrimos unos 300 o 400 metros y descubrimos algunos arbustos. Mientras Morales se ocupaba de seleccionar algunas astillas, me grita: Señor mire; giro rápidamente, y con una sensación indescriptible, veo a tres Harries volando hacia nosotros, sin más, comienzo a avisar a mi base:

¡Nido, Nido, Biguá, tres Harries para ustedes!, ¡atento Nido, Nido, tres Harriers entrando por Biguá!.

Nos pasaron rasantes a nuestra derecha peinando el pasto, sus figuras se me escapaban, los seguí con los anteojos, mientras continuaba transmitiendo la alerta a mi base, hasta que escucho ¡recibido!.

Lo que a continuación sucedió, no lo olvidaré nunca, los tres aviones volaban en formación abierta, entre mi puesto y la base para iniciar el ataque.

El líder atacó con rumbo sur-norte, cañoneando y descargando una bomba antipersonal, elevándose en un viraje por izquierda. El 2 lo siguió con el mismo rumbo. De repente detrás del Harrier un borbotón naranja, luego rojo y humo negro, se quiso elevar, estaba muy herido, y terminó por estrellarse, desparramando partes de lo que era por entonces una esbelta aeronave de combate, terminando de explotar muy cerca de la cabecera que daba al seno de Choiseul.

Mientras sucedía esto apareció el 3, que fue recibido por el certero fuego antiaéreo de la Cóndor. El avión, perdiendo parte de su fuselaje y dejando una estela gris, saltó las colinas que circundan al estrecho San Carlos, siendo muy probable que las heladas aguas hayan sido su tumba, pues no se lo vio salir.

El espectáculo fue grandioso, de pronto el 1 aparece desde una colina, sobrevolando nuestra posición, casi suspendido en el aire, apenas a unos cien metros, el corazón se me detuvo, ahí estaba con sus enormes toberas orientables, pintado con un verde azulado, mostrando su vientre gris, era el Harrier del jefe de escuadrilla que intentaba averiguar sobre la suerte corrida por sus hombres. No atinamos a nada, nos hundimos en la turba mientras lo seguíamos atentamente, giro nuevamente hacia la izquierda para observar seguramente la columna de humo que indicaba el derribo del 2, luego se alejó bien pegado al piso con rumbo SE

Con Morales no podemos creer lo que había sucedido, juntamos algunos elementos de nuestro equipo y nos instalamos en la cima de otra loma, a la espera de un nuevo ataque, muy eufóricos comentábamos la revancha de nuestra artillería de aquel negro 1de mayo.

A la hora, aproximadamente, un Bell 212, con tropa del R.I. 25 al mando del subteniente Gómez Centurión, se dirigió a mi puesto para solicitarme el rumbo de escape del Harrier, ya que había duda acerca de la eyección del piloto al abandonar la zona de combate.

En la publicación "La Artillería Argentina en Malvinas", de Horacio Rodríguez Mottino el teniente coronel Hector Lubin Areas, jefe del grupo de defensa aérea 601 testimonia este día de la siguiente forma:

...a las 13:30 hs un observador del aire situado a cierta distancia de Darwin transmitió la aproximación de tres aviones Sea Harrier y casi inmediatamente estos fueron detectados por el radar del director de tiro Skyguard de Braguini...

Quiero que sea este oficial del Ejército Argentino el que cierre este relato, ya que es él quien finaliza la tarea comenzada en mi puesto de observación.

"...pasaron dos días más, en los que no descuidamos ni por un segundo la vigilancia, hasta que el 4 de mayo siendo las 13:45 hs, se presentan 3 puntos blancos en la pantalla, Ferreyra me dice: -Ahí vienen mi subteniente-.

Por la radio doy la alerta sin recibir respuesta. Le ordeno a Ferreyra que los deje acercarse mientras confirmo la alerta por teléfono y advierto por el intercomunicador a las piezas. En esta oportunidad los aviones enemigos en cantidad de tres, se aproximaban a gran velocidad, volando muy bajo y en una dirección opuesta a la del ataque anterior.

Cumpliendo lo planeado, los dejamos acercarse sin adquirirlos hasta los 5 km. Cuando ingresan a esa distancia, Ferreyra adquiere el primero. En el monitor de tv veo la imagen de un Harrier volando a ras del suelo, lo dejo aproximarse un poco más, se enciende la luz de permiso de fuego, espero unos segundos más y oprimo el pulsador, el avión comienza a hacer maniobras evasivas ladeándose de un costado a otro en zig zag, espero que se estabilice y oprimo el pulsador de fuego. La ráfaga toma de lleno al Harrier que se incendia desprendiéndose el plano izquierdo, luego comienza a levantar la trompa como queriendo tomar altura, pero se frena totalmente en el aire, y da una vuelta completa sobre su eje longitudinal entrando en una caída vertiginosa estrellándose aproximadamente a unos 500 metros de mi posición. Le ordeno a Ferreyra que efectúe un cambio de objetivo y

adquirimos un segundo Harrier que trataba de alejarse del sector, oprimo el pulsador de fuego, tocando aparentemente la ráfaga al avión, pues se aleja dejando tras sí una densa columna de humo blanco.

Terminados estos segundos de intensa tensión sentimos con Ferreyra por el intercomunicador gritos de viva la patria que vienen de la pieza del cabo Rubina, enfocamos el monitor de la tv hacia la pieza y lo vemos al cabo saltar abrazado con el cabo Gallo y los soldados de la pieza, la que desaparece casi totalmente cubierta por los cuerpos de los soldados que se abrazaban, saltan y gritan eufóricos de alegría. Desde la otra pieza lo siento al sargento Vega que me grita cayó aquí nomás al tiempo que en la radio portátil siento la voz, emocionada, del vicecomodoro Pedrozo que felicita a la sección...

El día concluía y con Morales decidimos cambiar esa noche de posición ya que era probable que el jefe de la escuadrilla hubiera descubierto nuestro puesto al sobrevolar tan bajo. El jefe de base nos autorizó. Trasladamos todo el equipo a unos 1000 metros del lugar. La noche dio paso a la quietud y en la soledad del primer turno, recé por los muertos y por el Ten de Fragata Mike Taylor, piloto del Sea Harrier matricula XZ450 del escuadrón 800 de la Royal Navy, muerto en el cumplimiento del deber.

... Otra vez el silencio, otra vez el viento del sur y una fría llovizna fueron los dueños de Lafonia. Atrás quedaban duras horas del combate. Para unos era el dolor por la muerte de sus camaradas, por las heridas abiertas en su carne o porque ondeaba en el indomable viento austral otra vez la bandera británica. Otros no querían volver sus ojos hacia el mástil de la base; les parecía mentira que no estuviera la celeste y blanca.

y para el enemigo era alegría, que sólo el soldado profesional entiende, la del triunfo, aunque sea en medio de la brutalidad propia de guerra.

y allí nos encontrábamos los tres. El POA Biguá aún mantenía su zona soberana, aún presentaba batalla, allí seguíamos cumpliendo con la tarea asignada. Más solos que nunca, los tres preguntándonos que haríamos. Habíamos perdido contacto con la base, más aún, no habíamos recibido ninguna información que esclareciera nuestra situación. Nos sabíamos libres, combatientes, pero sin mandos naturales, por lo que comenzamos a tejer hipótesis sobre la suerte corrida al personal de la base Cóndor, y las alterativas que tendríamos que resolver en un territorio que ya era del enemigo.

Ordené de inmediato una buena comida caliente, ya que por los acontecimientos vividos se nos había hecho bastante difícil ocuparnos de ello. Mientras tanto, comencé a llamar al POA M-7, pues deducía que ellos tampoco habían caído prisioneros.

El resultado fue negativo, nadie contestaba nuestro llamado.

Desde hacía varias horas advertíamos la presencia de numerosos helicópteros Sea King y otros de menor porte. Aparecían desde una dirección aproximada a San Carlos, la mayoría con carga suspendida. Era escalofriante ver la magnitud de esas operaciones.

Trataba de anotar en un cuaderno la mayoría de los detalles, el tipo de helicóptero, si era carga de bultos o una pieza de artillería. Sabía la importancia de esta información, pues animaba en nosotros el espíritu de seguir combatiendo y un día presentarme en algún puesto de comando y entregar todo lo observado.

La noche llegó muy pronto pues el tiempo empeoró con viento de mayor intensidad acompañado de aguanieve. Manteniendo los mismos turnos de vigilancia anteriores, nos preparábamos a pasar esa noche llena de incertidumbre y miedo, matizada con comentarios de nuestra situación y lo que cada uno opinaba para tratar de evadirnos. Les expliqué, que si no podíamos comunicarnos al día siguiente, prepararíamos la evasión e intentaríamos acercarnos a la costa, tratando de acortar la distancia con Puerto Argentino.

Domingo 30 de mayo

Desde muy temprano comenzaron los vuelos de los helicópteros ingleses, consolidando las posiciones de Darwin y Prado de Ganso.

Progresivamente los vuelos de los Gazelle y Scout se acercaban más a nuestra posición, aumentando sus radios de exploración y reconocimiento.

Vanos resultaron nuestros esfuerzos de comunicarnos con el M-7. Intentábamos en dos frecuencias, la establecida para el día y la del día anterior, temiendo alguna descoordinación.

Como no teníamos carta topográfica de la región, en una hoja del cuaderno, y con el aporte de los tres, dibujamos los principales accidentes geográficos del istmo, recordando los vuelos en los Bell de la base.

Coincidíamos en que no podíamos replegar a Puerto Argentino ya que el Seno de Choiseul nos impedía el paso a la otra porción de la isla Soledad. El único camino posible era a través del territorio enemigo, por lo que intentaríamos todo ese día establecer contacto con M-7, y preparar para el día siguiente el abandono de nuestra posición hacia el interior de la isla. Comenzamos a preparar el equipo y a seleccionar las mejores latas de comida.

Almorzamos fuerte, teniendo en cuenta las próximas circunstancias que tendríamos que vivir. A las 14:00 hs, como de costumbre, comencé a llamar al otro POA que suponíamos continuaba operando muy cerca del Choiseul.

-Mike 7 - "¡¡Biguá!!" -Mike 7- "¡¡Biguá!!"

... y continuamos segundos después esperando ansiosamente una respuesta que no llegaba.

-Mike 7- "¡¡Biguá!!"
-Siete- siete- "¡¡Biguá!!"
-¡¡Biguá!! ¡aquí Mike 7! nos respondieron

Con una alegría muy difícil de describir les escuchamos esas palabras esperadas durante tanto tiempo.

-Prosiga Biguá, lo recibo muy, muy débil y entrecortado ¡aumente squelch!.

Continuamos dialogando en texto claro alegrándonos mutuamente de que estuviéramos bien, a pesar de haber perdido nuestra querida base Cóndor y a nuestros camaradas. Ellos comunicarían a Puerto Argentino nuestra situación. Coordinamos encontrarnos nuevamente a la siguiente hora par, recomendándome cuidar la batería.

Al finalizar la comunicación nos abrazamos inmersos en una desbordante alegría, no era para menos, continuábamos en batalla. Nuestros mandos tomarían una decisión y nos ordenarían una tarea a nuestro querido POA Biguá.

El tiempo empeoró notablemente, el frío era intenso y comenzó a caer aguanieve. El viento helado hacía insoportable la permanencia fuera de los refugios. Los ingleses paulatinamente comenzaron a suspender sus tareas con helicópteros. Ansiosamente esperábamos la hora para establecer nuevamente el enlace con el Alf Egurza y Andy Gazo, responsables del M-7.

A pesar del fuerte viento que nos golpeaba a las 16:00 hs lanzamos nuestro llamado al aire, el mismo fue respondido luego de largos intentos que nos hacían revivir horas pasadas, temiendo que algo hubiera ocurrido a nuestros camaradas del M-7.

Comienza el rescate

En síntesis, me informaron que al día siguiente a las 08:00 hs un helicóptero nos evacuaría en la posición Vasco. Si fallábamos, debíamos mantenernos allí para el día siguiente, de acuerdo a la evolución del avance inglés en la zona.

Mientras escuchaba la orden pude observar la cara de asombro de mis dos soldados atentos a la conversación con el M-7.

Ni bien cortamos el enlace comenzamos a equiparnos, la orden fue bien clara, había una sola alternativa de recuperación, debido al avance que experimentaban las fuerzas inglesas en nuestra zona. Mientras tanto, les expliqué a mis soldados que tendríamos una noche sin luna, que nos ayudaría mucho. Las condiciones meteorológicas eran óptimas para una evasión.

Repartimos la comida para aproximadamente tres días. Luego tendríamos que poner en práctica tácticas de supervivencia, claro está, si el helicóptero no venía. Además, llevaríamos la ropa de abrigo necesaria y recipientes plásticos para juntar agua.

Coloqué mi Biblia, que me acompañó todos los días, en el bolsillo de mis pantalones, junto a la cruz de Acampado.

Revisamos nuestros fusiles. Los cargamos. Hice lo mismo con la pistola. Ubiqué las granadas de mano en los bolsillos de la gabardina de invierno. El soldado Coronel tuvo la idea de llevar una botella de ginebra, la cual nos fue muy útil con el correr de la noche helada.

Para alegría nuestra comenzó a nevar, digo para alegría, pues esto restringió el vuelo de los helicópteros enemigos. Una nueva experiencia también para mis soldados, pues los dos, oriundos de provincias norteñas, nunca habían visto esa manifestación de la naturaleza.

Miramos por última vez a nuestras queridas carpas que nos albergaron tantos días, como despidiéndonos. Les arreglamos las redes para protegerlas de las visitas enemigas, y comenzamos a marchar hacia el este. La tarde

moría, un fuerte viento norte más frío que nunca golpeaba nuestros rostros.

Yo a la cabeza, seguido de Morales y cerrando el paso el soldado Coronel, iniciábamos la última misión en la zona de Lafonia. Como si fuera una película pasaban ante mí imágenes y consejos de mis instructores de combate, los debía poner en práctica si quería llegar a destino sin ser descubiertos por el enemigo.

Marchábamos por la zona baja, protegidos por las lomas. De esta manera no recortábamos nuestra figura en el horizonte llano, sin obstáculos naturales donde una figura era fácil blanco de un experto en combate nocturno, como lo eran las fuerzas especiales del enemigo.

Esas zonas bajas eran por lo general verdaderos campos de arroz. Por arriba veíamos pasto y por debajo todo estaba anegado. Tratábamos de hacer el menor ruido posible, el agua superaba la caña de nuestros borceguíes, empapando nuestros pies.

El fuerte viento empujaba a los nubarrones dejando pedazos de cielo, momento que era aprovechado para observar a la Cruz del Sur y determinar los puntos cardinales para corregir nuestro rumbo. Siempre lo dije y lo sostengo hoy, Dios era nuestro navegante, pues sin brújula ni carta de la zona, con sólo un croquis hecho por nosotros, deberíamos cruzar Lafonia de noche y llegar al Seno de Choiseul, en un terreno totalmente desconocido.

Hacía muchísimo frío, la nieve había empezado a acumularse en las mochilas, pero aunque sea difícil de creer, los tres comentábamos que sentíamos calor, a pesar de tener nuestras piernas mojadas y nuestra espalda blanca de nieve.

Bebíamos el agua helada de los arroyos. En uno de ellos resbalé y sentí un fuerte dolor en la cadera. En la isla, los riachos de las turberas, son muy difíciles de ver, pues serpentean entre los pastos y no son muy anchos, pero si profundos.

Habíamos marchado casi cuatro horas, cuando de repente escuchamos voces a la izquierda de nuestra dirección de avance. Hicimos cuerpo a tierra, debíamos andar con cautela. Los dos soldados se arrastraron hasta quedar junto a mi, en voz baja nos consultábamos la distancia a la que estarían. Las voces continuaban, pero el viento hacía producir falsos sonidos en nuestros cubrecabezas, creyendo oír otras cosas, así que me saqué el pasamontañas, todos mis movimientos eran imitados por los soldados que como yo estaban muy tensos empuñando sus fusiles.

Fueron momentos muy difíciles. El corazón parecía que estallaba en el pecho, las manos transpiraban y entramos en una excitación generalizada.

Recomendé a Morales y a Coronel no abrir fuego si yo no lo hacía antes, pues delatarían nuestra posición y sería muy difícil cumplir con la misión del día siguiente. Deberíamos mantenemos a la espera pues no sabíamos si realmente eran ingleses o era alguna fracción rezagada de Ejército que operaba en nuestra zona.

No terminaban de pasar en mi estos pensamientos cuando un fuerte ruido, propio del encendido de una turbina llenó el pesado silencio. Nos sorprendió a los tres. Sin duda se trataba de una patrulla enemiga pues nuestros helicópteros no estaban en condiciones de operar en la noche.

Sentimos otras voces y el ruido fue creciendo. Luego, delante de nosotros se presentó la majestuosa figura, en contraste con la noche de un Sea King. Nos pegamos más a la turba, como queriendo hundimos en las raíces de los pastos, buscando esa protección que el terreno de Malvinas no brinda al combatiente, y lo escuchamos como se perdía en la oscuridad.

Esperamos unos minutos más, nos incorporamos y sigilosamente continuamos la marcha hacia el este, hacia el Choiseul, buscando el puesto Vasco. De aquí en más cada movimiento lo medíamos en extremo, tentados de abrir fuego a cuanta cosa se moviera a nuestro alrededor. La mayoría de las veces se trataba de grupos de ovejas acostadas, al resguardo de un montículo, pasando esa fría noche.

La botella de ginebra que nos recomendó llevar el soldado Coronel fue muy solicitada por los tres. En los descansos un buen trago nos daba ánimo ante el frío.

Habían pasado unas horas luego de aquel encuentro con la patrulla británica, cuando descubrimos que estábamos muy cerca del pueblo de Pradera del Ganso, pues veíamos algunas luces, ruidos de motores, seguramente de los grupos electrógenos; hasta oímos ladrar a los perros ovejeros.

Navegando en la Oscuridad

Habíamos navegado mal, nuestro rumbo había sido NE, pero a pesar del error podríamos estar muy cerca del canal, por la posición de las luces, así que comenzamos a buscar la costa acantilada del Choiseul. Aquí tuve miedo a equivocarme, pues en esa zona existen grandes entradas de agua parecidas

a fiordos, o también lagunas, que podrían hacerme cometer un error, pero seguíamos confiados en el navegante que nos guiaba del cielo.

Caminamos unos minutos y apareció una costa y algunas islas en el interior de lo que nos pareció un canal. Bajamos hasta la playa que era de fondo marino. La marea la estaba cubriendo y con alegría descubrimos que era agua de mar.

Teniendo a las dos o tres lucecitas de Pradera de Ganso a nuestras espaldas comenzamos a marchar siguiendo el sinuoso contorno de la orilla descubierta. Con el transcurso del tiempo la costa se nos fue haciendo familiar, lo mismo que los islotes en el interior del canal.

En un recodo descubrimos dos botes de madera con sus respectivos pares de remos, estuvimos tentados a cruzar hacia la otra orilla, pero sobre mí pesaba la responsabilidad de cumplir con la orden impartida, el punto de recuperación era Vasco, y allí tendríamos que encontrarnos a las 08:00 hs de este nuevo día que estaba por comenzar.

La nieve caída casi superaba la caña de nuestros borceguíes. Eso hacía más difícil la marcha, ya que la parte superior de los acantilados con líquenes y musgos, estaba muy resbaladiza y difícil de caminar. Todo este terreno de características tan particulares estaba cubierto con la capa nívea.

Coronel, que cerraba la marcha, sufrió una caída, torciéndose un tobillo. Esto nos producía una demora en nuestros cálculos, los descansos fueron más frecuentes a fin de permitirle recuperarse.

En los lugares en que el terreno era muy abrupto, efectuábamos un amplio rodeo, inclusive marchando por la playa. Era en esos momentos cuando el cansancio y la incertidumbre de estar haciendo mal las cosas, se apoderaban de mi. Recordaba mis años de cadete, a mis oficiales instructores inculcarme la voluntad de vencer que debe tener cada integrante de la Fuerza Aérea. También a veces buscaba fuerzas en una oración dirigida a nuestro Navegante nocturno.

La imagen de los tres caminando sobre la nieve, dejando grotescas huellas, se asemejaban a aquellas fotografías del frente ruso de la 2 Guerra Mundial.

En las pausas trataba de convencer al soldado Coronel, que cuanto más aguantara el dolor, más cerca estaríamos del punto de recuperación, y de esta manera la operación resultaría exitosa.

Al tiempo de reiniciar la marcha, se fue quedando aún más, así que decidí

pasar la noche en ese lugar, para esperar el amanecer y determinar cuánto nos separaba de Vasco.

Eliminamos la nieve del piso y estiramos una manta-poncho en el suelo. Se acostó Coronel en ella. Nosotros lo hicimos en cada extremo y nos cubrimos con las otras dos mantas que quedaban. Para darle un poco de altura a ese refugio, ubicamos las mochilas en el extremo de nuestras cabezas. En el interior encendí la linterna, coloqué la alarma de mi reloj a las 8:00 hs, en que debía comunicarme con M7, Y nos dedicamos a descansar. Afuera la nieve caía constantemente.

Lunes 31de mayo

El calor de nuestros cuerpos fue calentando el ambiente de este improvisado iglú y aunque no quería, de a ratos me dormía, escuchando el ronquido de los dos soldados que muy cansados, disfrutaban del sueño. Yo debía estar atento, pues no sabía cuan cerca estaba de las primeras líneas enemigas.

Antes de que el reloj me anunciara la hora, decidí salir a recorrer el terreno, pues la incertidumbre de no saber en qué lugar estaba me dominaba, y con sorpresa descubrí que el techo estaba totalmente helado, la nieve que caía sobre las mantas se había congelado. Tratando de no quebrar los bloques de hielo, salí del refugio.

Todo el terreno estaba inmaculadamente blanco y liso, el cielo totalmente despejado y las estrellas brillaban como nunca. Era un espectáculo hermoso. Miré hacia el canal. Ahora, con más luz tenía la certeza de que realmente era el Choiseul. El silencio era absoluto. Decidí regresar con los soldados, pues el frío era muy intenso, esperaría el amanecer, con más claridad para así determinar el exacto lugar en que estábamos. En ese camino observé a lo lejos un alambrado, me desoriento un poco, pues estos son muy raros allá.

Les dije a Morales y a Coronel que tenían que tener cuidado de no rajar el techo, ya que nos servía como camuflaje durante las primeras horas del día hasta la llegada del helicóptero. Luego me dormí, faltaban apenas unas horas.

La alarma sonó, de inmediato salí con el equipo de comunicaciones que para economizar batería había dormido entre nosotros, y estaba bien tibio.

Esperaba que el M-7 hubiera cambiado de frecuencia a la medianoche como estaba establecido y lancé mi primer llamado al aire mientras el

horizonte se teñía de rojo y las aves marinas saludaban a la primera nevada del invierno.

Varias veces llamé sin obtener respuesta, así que decidí cambiar a la frecuencia vieja. También los resultados fueron negativos, Coronel me dijo que se sentía en condiciones de continuar la marcha. Le expliqué que caminar por ese terreno y en esas condiciones iba a ser muy peligroso. El enemigo no tardaría en ubicarnos por las huellas, debíamos esperar un poco más.

Me comuniqué nuevamente utilizando la frecuencia del día y con alegría escuché -adelante Biguá- del M-7, respondiendo a mi llamado.

Se alegraron mucho de oírnos, pues pensaban que habíamos muerto de frío durante la noche. Me comunicaron que el helicóptero había despegado de Puerto Argentino y estimaba estar en Vasco dentro de una hora aproximadamente.

Les expliqué mi posibilidad de llegar al punto de recuperación del que creía no estar muy lejos. Les di referencias de las islas, para que fueran trasmitidas al helicóptero y ayudar así a nuestra localización. Me solicitaron que utilizara el equipo de radio no más de lo necesario, ya que el enemigo nos podría localizar fácilmente. Los dos puestos mantendríamos los equipos encendidos hasta la recuperación, teniendo muy en cuenta lo anterior.

Borramos las huellas y nos metimos en el refugio, comimos una tableta de chocolate que sabía deliciosa. La bruma se fue disipando y descubrí que estábamos muy cerca de Pradera del Ganso. Sinceramente, en ese momento pensé que no nos recuperarían, era casi imposible. La tripulación no se iba a arriesgar a volar tan cerca de las fuerzas británicas armados solamente con cuatro ametralladoras de 7.62 mm.

Aparecen los Sea King

Quedé paralizado cuando en las lentes aparecieron tres Sea King sobrevolando las islas que se encuentran al final del estrecho. Les comuniqué a los soldados lo que estaba viendo para que ellos se mantuvieran atentos escuchando si se producía un llamado en el equipo. Los tres grandes helicópteros volaban escalonadamente en misión de reconocimiento seguramente. Cuando el viento lo permitía, escuchábamos el ruido de sus motores, se elevaban, descendían, aumentando sus radios cada vez. Tomé la decisión y rompí el silencio de radio. Me comunique con el M-7 informándoles el accionar de los tres Sea King. Muy lacónicamente

me sugirieron no realizar estos comentarios pues al no estar Vasco y con esas novedades, no ayudaría en nada en mi recuperación. Me aconsejaron informar cuando los palas sobrevuelen mi posición. Todas nuestras comunicaciones eran muy breves, utilizado siempre un código establecido.

La hora de la verdad

A las 09:00 horas, aproximadamente, el M-7 me llamo diciéndome que el pala estaba listo para iniciar la fase final del vuelo, y que cruzarían el canal dentro de quince minutos. Se montarían sobre nuestra orilla para buscamos.

Mientras escuchaba esto, Morales me avisó que dos helicópteros se desprendieron de la formación y se dirigían por el canal. No lo dudé y le dije al M-7 la novedad. No sabía si el helicóptero nuestro me recibiría, no podía arriesgar la vida de esta tripulación, el silencio se rompió con un -confirme- confirme! por parte de nuestro Bell. Mi respuesta fue cortante, ¡negativo! no crucen, hay palas, negativo, ¡corto, corto!.

-Copiado, nos vamos, esperamos informes, retirada Biguá-. La sección de Sea King se acercó más; fueron minutos que no pasaban nunca, los tres agarramos nuestros fusiles, parecía que se acercaba el fin.

Sobrevolaron las islas. Uno de ellos sobrevolaba el acantilado que teníamos al frente y un poco más abajo de nosotros. El ruido de sus turbinas nos apagaba el latido de nuestros corazones. Por fin cambiaron de rumbo dirigiéndose hacia Pradera del Ganso. Los seguí hasta perderlos. Revise minuciosamente esa porción de cielo, no había nada volando.

Con gran euforia comunique al M-7 y al Bell, que los helicópteros se habían retirado. La tripulación decidió por lo tanto cruzar el canal casi en su mitad, lo más lejos posible.

Cuando el TORDO se deslizó por entre los acantilados de la abrupta costa del Choiseul, a lo lejos escuchábamos ese ruido tan característico de los Bell golpeando el aire.

El ruido del helicóptero aumentaba, al igual que nuestra ansiedad.

Vamos Pala, vamos que falta poco, los escucho cerca.

-Biguá - Pala! estamos sin combustible, ¡¡atento!!.

Son momentos difíciles de explicar en palabras. Las imágenes y recuerdos

más ricos quedarán durmiendo en el libro de la vida de cada uno de nosotros, ahí estaban nuestros camaradas buscándonos, sin encontrarnos, arrastrándose entre la nieve.

-Pala ¿Ve el alambrado que llega hasta la playa?
¡Afirmativo Biguá!

-Estamos atrás, sigan un poco más a la izquierda, no tan adentro. Morales se dedicaba ahora a observar con los binoculares el sector de donde aparecieron los Sea King, el Bell se oía ahí, casi tan cerquita que parecía que se pasaban del lugar.

Hay hechos, vivencias de esta guerra que no olvidaré nunca. La de aquella mañana es una de ellas, detrás de una pequeña elevación del terreno, a nuestra derecha, apareció ese monstruo alado, el amado TORDO, su color verde y marrón contrastaba con el blanco de la nieve. El ruido de sus palas no lo olvidaré nunca, y hoy lejos de aquellos días, cuando escucho algún Bell 212 no hago más que escaparme en el tiempo y refugiarme en el recuerdo de aquel día. A menudo un esbozo de lágrima me devuelve a la realidad. Tal vez los que me rodeen en ese momento ni se enteren lo que ello significa para mi.

Con un salto rompimos el iglú y comenzamos a hacer señas para que nos vieran, nos encendieron el faro como diciéndome al fin Biguá.

El Rescate

Al realizar el aterrizaje rodamos por la nieve. La nube blanca que levanto el H-85 debe haber sido visible desde muy lejos. Las puertas estaban abiertas, sin medir palabras. Zambullimos a Coronel dentro del helicóptero, los tres fusiles, las mochilas y de un salto Morales y yo sentimos la rugosa plataforma del Bell que se zarandeaba al ritmo de sus palas.

El 212 comenzó a deslizar sus patines al imprimirle potencia a sus dos turbinas. El mecánico, que se hallaba cerrando una de las puertas, a raíz de una brusca maniobra se cayó al suelo.

Por suerte aún no teníamos casi nada de altura; los pilotos no advirtieron el accidente, a los gritos me hice entender. Salte a buscarlo, siempre había que tener mucho cuidado, pues las Browing de 7.62 mm estaban pegadas a la puerta. El mecánico se sentía golpeado, le ayudé a subir, empujándolo como podía, y reiniciamos el vuelo.

Con alegría descubrí que la tripulación estaba formada por los tenientes Vergara y Sánchez, padres de mi promoción, es decir nuestros cadetes de cuarto año cuando nosotros estábamos en primero. Además habíamos compartido mucho tiempo en la BAM Cóndor.

De repente el Ten Vergara señaló hacia adelante, habían vuelto los tres puntitos negros, los tres Sea King iniciaban otra vez su tarea. El Bell se estremeció al saltar el acantilado a 120 nudos de velocidad; me coloqué el casco de vuelo que usa habitualmente el armero para así escuchar a la tripulación y me ubiqué en una de las puertas con mi FAL entre las piernas, en la otra puerta lo hicieron el C1º y Morales.

El Retorno

Casi rozando el agua el helicóptero saltaba de isla en isla, hasta que se elevó para ganar la otra orilla. Ansiosamente todos miramos hacia la izquierda buscando los Sea King; allí estaban, pero aún muy lejos.

Utilizando todos los accidentes del terreno nuestro helicóptero se arrastraba peinando los pastos que emergían entre la nieve.

Como me pareció que lo peor había pasado, por el sistema de intercomunicación de la máquina, les agradecí a los pilotos, el Ten Sánchez se dio vuelta, levantándose la visera oscura me sonrió y elevo su pulgar derecho; - ahora tenemos que llegar bien a casa, me dijo.

Al pasar cerca del M-7 avisaron de nuestra recuperación y agradecieron todo el esfuerzo realizado. Miré por las grandes ventanas del Bell tratando de ubicar al alférez Egurza o tal vez a Andy, no los vi. Seguramente estaban muy bien escondidos ante el ruido de un helicóptero, que uno nunca sabe si es amigo o enemigo. Con el pensamiento también yo, les agradecí mucho, pues sin su intervención nunca hubiera podido estar volando rumbo a Puerto Argentino, después de estar rodeado de ingleses.

Ellos serían hechos prisioneros tres días más tarde muy cerca del establecimiento de Fitz Roy, cuando replegaban.

En el interior del Bell, había dos cajones de munición 7.62 mm y unos bidones con combustible, lo que hablaba bien a las claras de que era una misión muy arriesgada, casi imposible de cumplir.

Cuando la tensión parecía haber disminuido, y el Bell-212 seguía ganando terreno bajo sus patines, el CIC de Puerto Argentino salió al aire:

- Tordo... París (indicativo del CIC)
-Prosiga París-¡¡5 barra 5!!.
PAC en mismo rumbo, espante, espante.

Casi instantáneamente los pilotos disminuyeron la velocidad, me dijeron que al aterrizar debíamos evacuar la aeronave. Me saqué el casco y les grité la novedad a los soldados, el mecánico se desplazó hacia la parte de la cabina.

Con el motor en ralentí saltamos y corrimos hacia unas rocas no muy lejos de la máquina, el pobre Bell ofrecía un buen blanco. Su mimetizado no lo ayudaba, además el giro de sus palas era visible desde muy lejos.

Conteniendo la respiración y con los ojos clavados en aquellos dos ángulos negros, vimos pasar a los Harriers hiriendo el limpio azul con sus chorros de vapor.

Dejamos pasar unos minutos; el Ten Vergara interrogó al CIC para continuar el vuelo, y al obtener una respuesta afirmativa iniciamos otra etapa también llena de incertidumbres pues debíamos atravesar todo el sistema defensivo de Puerto Argentino; teníamos mucho miedo de ser derribados por nuestra artillería antiaérea.

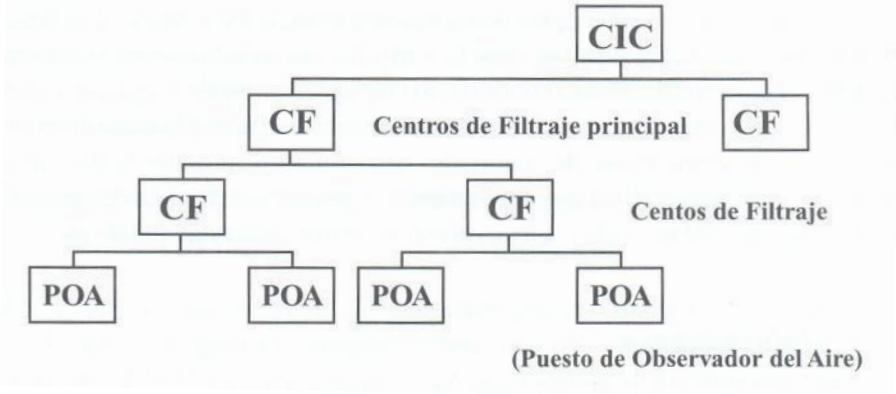
Además de dar el correspondiente aviso sobre nuestra entrada, se encendieron todas las luces de navegación y el faro de búsqueda era encendido intermitentemente. Parecíamos un pino de navidad. Visualmente, sin lugar a dudas, no dábamos un aspecto muy bélico.

Aterrizamos en el hipódromo de la ciudad, asentamiento del Escuadrón Helicópteros, en el extremo oeste de Puerto Argentino.

Tiempo después me enteré que los tres tripulantes fueron voluntarios. Más que el afectuoso saludo, va el agradecimiento por todo aquello vivido. Son esas cosas espirituales que nos unen a los veteranos. Siempre habrá un lazo invisible de unión que nos identifique. Son esas cosas que hacen que no olvide un segundo a mi Guerra en Malvinas y en especial al personal del Escuadrón Helicópteros de la VII Brigada Aérea.

ANEXO

Organización de la ROA



La Sanidad

Introducción

En casi todos los vuelos de transporte entre CRV y MLV; al regresar, se trasladaba a los enfermos y heridos. Los tripulantes de los aviones (casi siempre **C-130**), eran espectadores involuntarios de las escenas de angustia y dolor de los caídos en combate. La mayoría de las historias de este libro se refieren a los protagonistas principales del combate. Sin embargo, un tripulante sintió que debía decir algo a aquellos que, calladamente, sin estruendos, sin declamaciones, se dedicaron a salvar vidas. Les expresó su sentir con estas palabras:

Médicos del aire

No es común en nuestros días tanta sobriedad ante el deber cumplido. No figura en nuestro juramento hipocrático.

Pero vosotros, médicos del aire, subisteis a las máquinas como si fuera el hecho más natural del mundo; para acompañarnos, para atender a los heridos y para ennoblecer aún más ese sacerdocio, motivo de una vida tan digna.

Yo os he visto dominar el temor que nos producía **peinar las olas** ***de nuestro mar invadido por fragatas y también os he visto trabajar con esa calma que sólo pueden sentir aquellos que cumplen con algo más de lo que juraron por Dios y por la Patria.***

Vuestro esfuerzo quizá no figure en los anales de esta guerra.

Pero así se escribe la historia, con páginas de olvido, con héroes anónimos.

Dichosos vuestros hijos que crecerán a la sombra de tanta vocación profesional y de tanto amor por la persona humana.

No sabemos quién es el autor de este reconocimiento, pero al leerlo nos sentimos motivados para incluir, en esta historia, un anexo dedicado a narrar la participación de la sanidad aeronáutica, en Malvinas.

Antecedentes

Durante los años previos al conflicto de MLV; la FAA sustentó el

profesionalismo de sus hombres **preparándolos para la guerra**. Esta es la forma de contribuir al mantenimiento de la paz. Esa premisa se cumplió en todas las especialidades, incluso en la sanidad aeronáutica.

La dirección general de Sanidad Aeronáutica (DGSA) siempre adiestró a su personal médico y paramédico, optimizando la sanidad en operaciones. Además, adquirió un hospital reubicable que incentivó al personal a su adiestramiento en condiciones similares al ambiente de combate.

El brigadier Enrique Irgang, ex director de Sanidad refiriéndose al hospital reubicable, expresaba:

> ***En 1980 se comenzaron los estudios para adquirir un hospital reubicable, completo y complejo, transportable por C-130, o por vía terrestre. El objetivo era actuar en el lugar donde se produjeran bajas en masa y poder tratarlas eficientemente en el tiempo más corto posible (accidentes de aviación, terremotos, inundaciones, accidentes de ferrocarril, etc.) o combates como se dio en 1982, en Malvinas.***
>
> ***Supimos de la posibilidad de obtener fondos del ministerio de Salud Pública, para uso de este tipo de equipo.***
>
> ***Nos enteramos de unidades construidas sobre camiones en Francia. Fuimos en comisión, a EEUU, a buscar algo que se asemejara a nuestras ideas, necesidades y presupuesto. Hubo una firma que ofrecía algo parecido a los franceses, otras montadas sobre carpas y luego surge la empresa Broondswik que construye cabinas de ILS, protecciones de antenas de radar, de trompas de plástico del B-2 y otras tareas para USAF Nos ofreció, un tipo de módulos y se nos pidió que pensáramos con qué elementos debían estar equipados para su despliegue. Tuvimos que proyectar con ellos esos módulos, y ver su factibilidad, posible eficiencia y utilidad. Hasta requerimos, en detalle, tipo de material quirúrgico, odontológico, oftalmológico, vajilla, ropa, etc.***
>
> ***Al finalizar la tarea, constatamos que el presupuesto era aceptable. La adopción del sistema por módulos le dio gran resistencia, eficiencia en el rápido armado y durabilidad. dieciséis años después, fue enviada a Mozambique en alquiler y, fue de gran utilidad.***
>
> ***Con el prototipo proyectamos once módulos. Cada uno del tamaño de un container de medidas normalizadas. El tamaño básico era de 6 x 3 x 3 m.***

Se le adosó a cada lado paneles desplegables que sólo era necesario abrirlos, para unir herméticamente sus partes, formando cada uno, una habitación de 6 x 3 m, sin otro soporte como columnas, riendas o sogas, lo que permitía casi todo tipo de diseño y distribución.

La disposición de los módulos ideados fue:

***MÓDULO N° 1*:**	***Grupo electrógeno (uno alimentaba todo el hospital) y filtro de agua de arena de gran capacidad de filtración.***
MÓDULO N° 2:	***Segundo grupo electrógeno y filtro para emergencias.***
MÓDULO N° 3:	***Cocina, para alimentar a más de 200 personas, de acero inoxidable, con equipo completo.***
MÓDULO N° 4:	***Rayos X y material de oftalmología, especial para uso civil.***
MÓDULO N° 5:	***Terapia Intensiva.***
MÓDULO N° 6:	***Internación.***
MÓDULO N° 7:	***Internación.***
MÓDULO N° 8:	***Laboratorio y odontología.***
MÓDULO N° 9:	***Esterilización.***
MÓDULO N° 10	***Sala de operaciones.***
MÓDULO N° 11	***Comedor, u otros usos, cuatro tanques de plástico de material resistente dos de agua, dos de combustible de 2.000 l, aproximadamente cuatro juegos de ruedas para moverlos en el terreno dos crickets para elevar los módulos a la altura de la plataforma de los* C-130.**

Todos estos equipos venían, con vajilla, ollas, camas, ropa de cama, frazadas, material de cirugía, etc. Para internaciones cortas se disponía de dos carpas.

Dos de estos módulos y un juego de ruedas se podría trasladar en un C-130, más una grúa. Por lo tanto eran necesarios seis vuelos de C130 para llevar el hospital completo en ese tipo de avión. También se podía llevar sobre camiones o con las ruedas a distancias no muy alejadas.

Se logró que la 1 Brigada Aérea cediera cuatro barracas fuera de uso, con las cuales se construyó un pequeño hangar, que poseía una jefatura, baño, y un depósito.

Se fabricó una cuna para recibir cada módulo, apoyados sobre ruedas y cortos rieles, lo que permitía moverlos empujándolos a mano. En la

***amplia entrada se instaló una grúa, montacargas, para poder levantar los módulos para mantenimiento o subirlos a camiones para transporte a cualquier lado o llevarlos a la pista hacia los* C-130.**

En un máximo de dos horas sacábamos todos los módulos, y los entregábamos sobre los* C-130.** ***En síntesis, en seis o siete horas de recibida la orden, se podía desplegar todo el hospital. Pensamos que en general, no se usaría todo el hospital, a excepción de grandes desastres o terremotos.

Disponía de agua potable, cocina amplia, baños, derivaciones a pozos ciegos, sala de operaciones completa y esterilizada, aire acondicionado en todos los ambientes, sillón de odontología y su equipamiento, oftalmología, internación con baños completos, terapia intensiva, Rx, etc.

Se concurrió a poblaciones aisladas -por lo menos diez lugares en el país- a prestar apoyo sanitario. Fuimos a La Rioja, un pueblo llamado Domínguez, en el que sólo se llegaba a caballo, burro o en helicóptero. Allí se llevó uno de los módulos (transportado en helicóptero).

El hospital demostró ser autosuficiente en la guerra y en el apoyo a la población diseminada en el país.

Con el fin de estandarizar los requerimientos de insumos médicos que se deben tener en cuenta en los despliegues, se conformaron los siguientes kits:

EM15 Equipo de movilización de campaña para quince personas
EM25 Equipo de movilización de campaña para veinticinco personas
EM70 Equipo de movilización de campaña para setenta personas

Todos ellos permanecían almacenados en los depósitos de movilización, del grupo Abastecimiento, ubicado en PAL.

Durante los años 1980 y 1981, la DGSA participó en múltiples operativos de despliegue sanitario, en diferentes escenarios de la geografía argentina. La FAA siempre pensó en la posibilidad de bajas en masa, por accidentes de aviación, manipulación de armamentos, bombas, calderas, desastres naturales, u otras circunstancias.

En cada inspección a los servicios de sanidad, en las unidades militares y AADD, hicieron prácticas simulando accidentes con más de diez bajas. Enseñaron a hacer triaje y a emplear el personal de sanidad disponible para salvar la mayor cantidad de heridos.

El personal fue instruido en primeros auxilios. Crearon kits que producían sensación, casi real, de heridas sangrantes. Utilizaron un muñeco Little Ann para resucitación respiratoria. Emplearon videos sobre operaciones de combate para instruir al personal para atender bajas en el terreno. Organizaron las cabinas de los aviones C-130, F-28, F-27 Y Twin Otter como transportadoras de camillas y heridos. En coordinación con el EMC, construyeron camillas normalizadas y aptas para ser usadas en todo tipo de medio (aéreo, naval o terrestre).

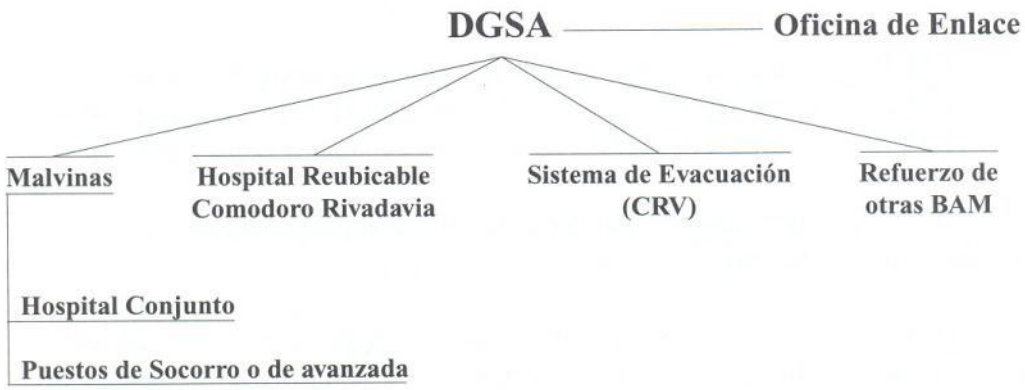
Así, al producirse las operaciones, los médicos, paramédicos y enfermeros reaccionaron naturalmente. Estaban preparados.

Organización y despliegue

La DGSA, a instancias del CAE, elaboró un planeamiento que, en general, con muy pequeñas variantes, respondía al efectuado durante el año 1978 (caso Chile).

Entre las variantes más significativas, podemos mencionar las relacionadas con el hospital conjunto MLV: el hospital reubicable de CRV y los vuelos de evacuación entre MLV y CRV:

Pasado el 2 de abril de 1982, la DGSA atendió los requerimientos de la FAS de acuerdo con el siguiente esquema:



Un comentario aparte merece el reabastecimiento de sangre. Se improvisó un sistema a través de una red de dadores, y al cual la población de CRV apoyó en todo momento. La sangre era trasladada en los **C-130**.

En su mayoría, 1a dotación estaba constituida en su mayoría por personal

Militar en actividad: oficiales (médicos, bioquímicos), suboficiales (enfermeros, técnicos), debido a que, sin tiempo de preaviso, fue imposible citar otro personal.

No obstante, en algunas actividades críticas fue necesario convocar a médicos civiles de la fuerza (anestesistas y cirujanos).

Diario de guerra

El testimonio de los protagonistas y de los documentos de esa época ha permitido estructurar el relato de los acontecimientos vividos.

El 29 de marzo de 1982, el director del Hospital Aeronáutico Central (HAC) recibió un mensaje que ordenaba la designación del Cap Luis M Barusso, del enfermero CP Miguel Luccarelli y de dos camilleros soldados para participar en un operativo que se realizaría en la región sur del país, conducido por el comando de la FAS. Se estimaba que éste duraría, aproximadamente, diez días.

A las 08:00 horas del día siguiente, embarcaron, con otro personal en un avión **Boeing 707,** que despegó de Palomar con destino final CRV y escalas en Mendoza o Tandil con el objeto de embarcar personal de esas brigadas.

El avión llegó a CRV a última hora del día. Nadie conocía ni un solo detalle de la operación que se avecinaba.

El 31 de marzo el jefe de brigada Brig Castellano reunió a todo el personal y les informó que, muy posiblemente, el 1º de abril de 1982 serían embarcados en dos aviones **C-l30** para participar en la recuperación de MLV. El Cap Barusso, el CP Luccarelli y los dos soldados deberían instalar un puesto sanitario para atender a todo el personal de FAA. Se recomendó mantener el secreto y evitar todo comentario.

Repuesto del shock emocional, el Cap Barusso no perdió tiempo; apenas finalizada la reunión se comunicó telefónicamente con al DGSA y solicitó, con carácter de urgente, el envío de material de sanidad a la IX Brigada Aérea. Asimismo solicitó al jefe del escuadrón Sanidad de CRV la máxima colaboración con material y personal. La dotación de CRV desconocía el objetivo del operativo.

El 1º de abril se suspendió el asalto aéreo. El Cap Barusso aprovechó el día para alistar materiales sanitarios e, incluso, coordinó con sanidad de EA la posibilidad de intercambiar materiales.

Consiguió soldados voluntarios dadores de sangre a fin de transportar un pequeño banco de sangre junto a los equipos EM 15 cedidos por el escuadrón Sanidad de la IX Brigada Aérea.

A las 05:15 hs el **C-130,** indicativo LITRO 1 despegó de CRV aterrizando a las 08:45 en MLV:

El GOE dio seguridad a la descarga y movimientos del personal. El Cap. Barusso, inmediatamente, se trasladó con su personal a la sala de preembarque, que se transformó de inmediato en una sala de primeros auxilios del personal de las tres fuerzas, que operaba en los alrededores del aeropuerto.

Se efectuaron suturas y curaciones varias y atención médica de diversos tipos. El Cap Barusso intuyó que la coyuntura no le permitiría planificar adecuadamente la organización y medios de un hospital para tres fuerzas. Requirió que, con urgencia se enviara a MLV material sanitario depositado en CRV y personal de refuerzo.

El 3 de abril, llegó del continente el material de sanidad solicitado (EM 15 y 25). Con ese material se pudieron satisfacer no solamente prestaciones sanitarias al personal de FAA, sino también al de EA y ARA.

Recordemos que, de acuerdo con las previsiones del planeamiento de recuperación no se incrementaría la cantidad de personal que permanecería en MLV sino que, una vez consolidada dicha recuperación, parte del personal interviniente sería reembarcado hacia el continente.

En el ínterin, el personal permaneció veinticuatro horas en el aeropuerto. Tuvieron que dormir en camillas y sillones de la sala de espera. Se cumplió la orden de oscurecimiento, las ventanas fueron pintadas de negro y selladas con papeles oscuros.

El 4 de abril, existían versiones de que la situación diplomática no seguía los carriles previstos y que se incrementarían los medios de combate en las islas. El Cap Barusso quiso anticiparse a los hechos y solicitó al Brig Castellano concurrir al hospital inglés en compañía del Tte 1º Isola, de EA, a fin de contactar a su director y pedirle colaboración para esterilizar el material de cirugía.

La orden impartida por el Gral Menéndez, gobernador de las islas, no permitía utilizar el hospital inglés para la atención del personal argentino.

El médico inglés recibió a nuestros profesionales, pero, antes, les recordó algunos párrafos de la Convención de Ginebra, respecto del armamento que sus interlocutores portaban.

De regreso al aeropuerto, el Cap Barusso reconoció la necesidad de instalar un hospital reubicable. Asimismo se debía acrecentar la cantidad de profesionales.

El 6, el director de Sanidad y el My Costa viajaron a MLV para inspeccionar las instalaciones del servicio médico.

Se llegó a la conclusión de que era necesario trasladar este servicio a otro lugar más apartado del AD e instalarlo en tiendas de campaña. Era necesario traer de Bs As el hospital reubicable y se instalaría en una cancha de fútbol, frente al hospital inglés.

Ese mismo día se solicitó por radio a la FAS (que ya funcionaba en CRV) el traslado del hospital reubicable y las carpas de campaña para desplegar el servicio médico.

El 7, el Cap Barusso se enteró que la FAS estaba estudiando la creación de una base aérea en DWN. Trató de conocer cuántos médicos había en MLV: pero no lo consiguió porque faltaban medios de comunicación.

Del continente continuaban enviando material médico, ya en forma desproporcionada a lo solicitado.

El 8, la FAS ordenó a la DGSA trasladar el hospital reubicable a CRV previendo, eventualmente, desplazarlo a las islas.

El 11, de acuerdo con lo solicitado por el Cap Barusso y lo analizado por el jefe de la DGSA, se ordenó reforzar el componente aéreo de MLV: con personal médico y paramédico.

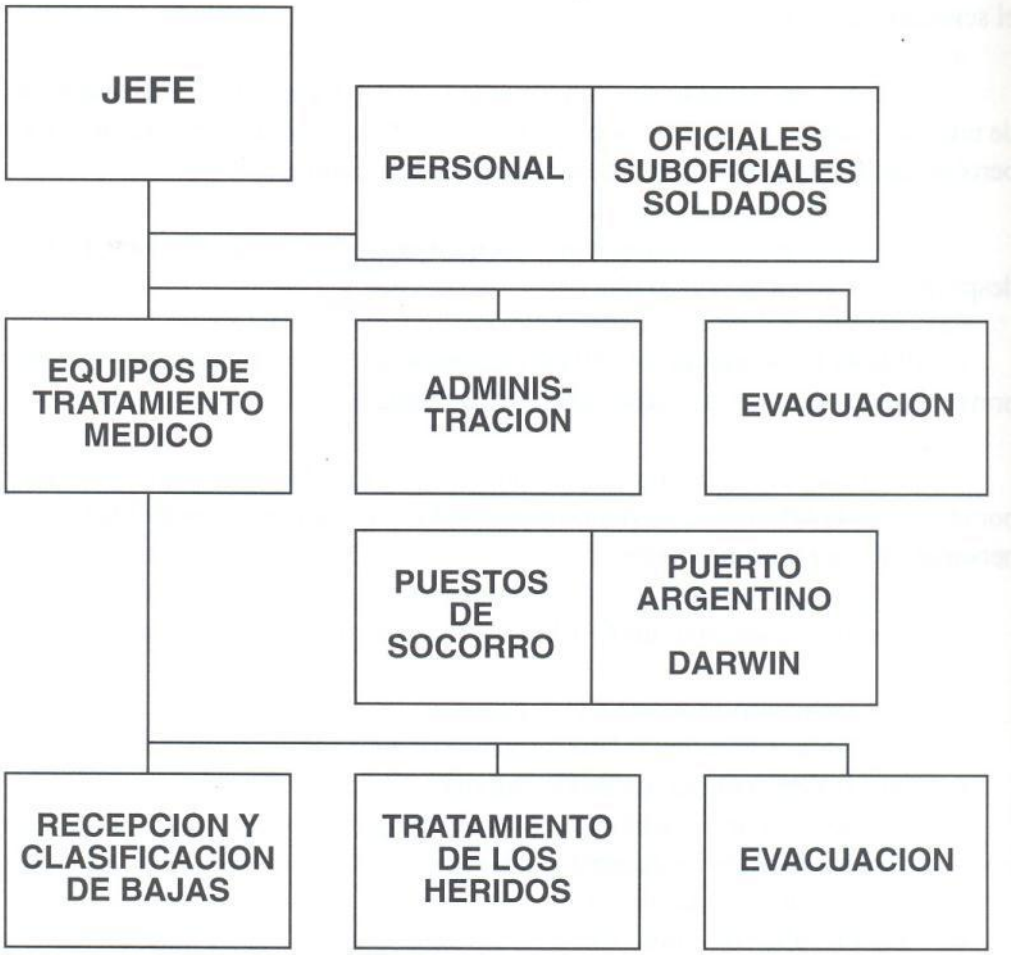
A las 04:10 aterrizó un C-130 con el siguiente personal:

- My Fernando Espiniella (E Méd)
- My Juan R Martín (E Méd)
- My Roberto O Stvrtecky (E Odont)
- 1erTen Fernando Miranda Abos (E Méd)
- 1erTen Alberto Fernández (E Bioq)
- SAux Carlos Ortiz (Enf)
- CP Osvaldo Quiroga (Enf).

Previa presentación al Brig Castellano procedieron a relevar el terreno, edificios, materiales existentes, medios de movilidad, carpas y comunicaciones. Quisieron nuclearse bajo un estandarte que los identificara. Así nació el conejo alado en operaciones. Ver Fig 54.

Posteriormente, el My Espiniella visitó el hospital inglés de MLV; llegó a la conclusión de que, en caso de producirse acciones bélicas, resultaría de escasa utilidad. Inmediatamente inició el planeamiento de campaña, para atender la máxima cantidad de heridos.

De ese planeamiento surgieron requerimientos al Cdo de la FAS y a la DGSA, de médicos cirujanos, traumatólogos, anestesistas, enfermeros y camilleros, y material médico quirúrgico, incluidas ambulancias. Se estableció, asimismo, el organigrama de sanidad de la FAA en MLV.
El 12, el Cdo de la FAS ordenó el traslado del hospital reubicable y diez ambulancias a CRV y sugirió al componente aéreo de Malvinas que excluyera del planeamiento el traslado del hospital reubicable.



El 13, el My Espiniella promovió una reunión con el personal médico de las tres armas. Se realizó en un edificio escolar que EA utilizaba como hospital. Los profesionales, rápidamente comprendieron que era indispensable aunar esfuerzos, unificar personal y material.

El razonamiento lógico, el sentido común, el profesionalismo y el deseo ferviente de servir, en la forma más eficiente posible, motivó a nuestros médicos a organizar la sanidad en Malvinas en forma conjunta. Cada fuerza aportó todo lo que tenía y así se constituyó naturalmente el hospital militar conjunto, cuyo director fue el teniente coronel médico Enrique Mariano Ceballos.

El 14, ya funcionaba en ese hospital un banco de sangre, a cargo del lerTen Fernandez, bioquímico de la FAA.

Dado que la FAS ordenó la creación de la base aérea DWN y consideraba que junto a la base aérea de Puerto Argentino se constituirían en objetivos primarios del enemigo, el My Espiniella y su equipo comenzaron a prever personal y material para crear puestos de socorro lo más próximo posible a ambas bases aéreas.

En el interín se detectaron casos de gastroenterocolitis en el 40% del personal militar del AD, especialmente del GOE. Se les aconsejó no ingerir agua de deshielo, lluvia u otros lugares que no fuese la proveniente de la planta de agua potable de la ciudad. Muestras del agua utilizada por el GOE fue enviada al continente (provincia de Chubut). Se detectaron gérmenes del tipo Estreptococus Faecalis y Escherichiacoli.

Se proveyeron al GOE comprimidos para la potabilización del agua.. Consecuentemente, desaparecieron los episodios de diarrea.

En general, el agua de MLV no era potable. Por su elevado índice de alcalinidad, se recomendaba usarla sólo para lavado. El agua potable era traída de la ciudad en un tanque cisterna.

En el continente, la FAS ordenó que el hospital reubicable se instalara definitivamente en CRV y se constituyera en interlocutor de todos los efectivos del hospital conjunto de MLV: Asimismo se dispuso se organizara el grupo de evacuación aeromédica.

En MLV el 16, el My Espiniella ordenó el traslado a DWN del siguiente personal para que constituyeran un puesto de socorro:

- 1erTen Federico Miranda Abos (E Méd)
- 1erTen Carlos Beraner (E Méd)

- SAux Oscar Pérez (Enf)
- CP Domingo Sosa

Se coordinó también la construcción de un helipuerto (plataforma) frente al HMC.

El 18, la Sanidad Aeronáutica logró poner en funcionamiento el hospital reubicable en CRV: y el hospital militar conjunto, en MLV Los servicios de este hospital se habían estructurado de la siguiente manera:

Guardia médica
Sala de recepción y clasificación de heridos
Sala de yesos
Salas para internados
Sala para terapia intensiva
Quirófanos
Esterilización
Sala para radiología
Odontología
Laboratorio
Hemoterapia
Farmacia
Depósito de farmacia
Helipuerto
Playa para ambulancias
Depósito para cadáveres
Cocina

Prestaciones y actividades realizadas.

A continuación se presenta una descripción de algunas prestaciones y actividades realizadas.

Prestaciones odontológicas (hospital interfuerzas)

ARMA	JERARQUIA	OBTURACIONES	EXTRACCIONES	CIRUGIA	TARTRECTOMIA	TRABAJOS VARIOS	TRAUMATlS-MOS-BMF
Ejército	PM Superior	30	34	-	6	20	-
	PM Subalterno	28	60	3	10		33
	P Soldados	55	176	9	4	50	25
	PCivil	-	-	-	-	-	-
Armada	PM Superior	7	3	-	2	5	-
	PM Subalterno	6	11	-	5	9	10
	P Soldados	2	50	-	10	8	-
	PCivil	-	-	-	-	-	-
Fuerza	PM Superior	1	2	-	-	1	-
Aérea	PM Subalterno	7	11	-	-	8	4
	P Soldados	4	4	-	-	14	-
	PCivil	1	-	-	-	-	-
Británicos						2	l
Totales		141	351	12	37	150	40

Los heridos a nivel buco-maxilofacial se originaron por las siguientes causas y en estas cantidades:

- Quemados:..... 1
- Fracturados:..... 3
- Proyectiles y esquirlas de bombas: 25
- Misiles:..... 4
- Contusiones:..... 7

Total:..... 40

Algunos heridos completaban su tratamiento en el hospital, otros recibían las últimas atenciones en el continente. La necesidad de dejar quirófanos libres, impuso la tarea de evacuar al continente la máxima cantidad de heridos de todo tipo. De esta manera se podría mantener con vida a los más comprometidos.

Helipuerto

Se acondicionó un terreno en el predio aledaño al hospital con el asesoramiento del My Posse, del escuadrón Helicópteros de la FAA. Se utilizó una topadora de EA y fue balizado por personal de la FAA (balizamiento eléctrico).

Playas para ambulancias

Se contaba con una playa de estacionamiento de ambulancias situada sobre la puerta principal del HMC. Se acondicionó un patio interior como playa para carga y descarga de heridos.

Depósito para cadáveres

Se instaló una carpa en los fondos del HMC. Los cadáveres eran envueltos, al principio, con un plástico semitransparente, que se unía con tela adhesiva; posteriormente se recibieron fundas de plástico blanco opaco con cierre automático. Finalmente, los cadáveres eran enterrados en el cementerio local, en un sector dispuesto por el personal militar. Odontólogos de la FA y EA y el bioquímico de ARA se encargaron de los entierros del personal de sus respectivas armas.

Cocina

Se disponía de una cocina propia dentro del hospital, que formaba parte de las instalaciones del edificio. Las tareas culinarias eran realizadas por personal de Ejército.

Distribución del personal

Al desplegar parte del personal militar de la FAA a DWN, se envió personal de sanidad compuesto por dos médicos: 1erTen Miranda Abos y 1erTen Beranek, y dos enfermeros: SAux Pérez y CP Sosa).

En Puerto Argentino el personal de sanidad se distribuyó de la siguiente forma:

Hospital militar conjunto:

- My Federico Espiniella (recepción y clasificación de heridos - terapia intensiva - gastroenterología - clínica médica)
- My Juan Martín (recepción y clasificación de heridos - urólogo cirujano)
- My Roberto Stvrtecky (odontólogo - cirujano máxilo-facial- búsqueda, acondicionamiento de cadáveres)
- Traumatólogo: 1erTen Gustavo Revol o 1erTen Héctor Oudkerk (rotativos)

- Cirujano: Cap Rubén Loncharich o lerTen César Bianconi (rotativos)
- Anestesista: PC R Morales o 1erTen Benito Fonseca
- Clínico: Cap Jorge Fernández Reuter o lerTen Antonio Borraccio o 1erTen Edgardo Almitrani.
- El SA Carlos Rosales se hizo cargo de una de las ambulancias de EA.
- El suboficial García era el encargado de radiología, y en muchas oportunidades, colaboraba el CP Carlos Saldivia, cuando no estaba de turno en el PUSO (puesto de socorro).

Personal de evacuación aeromédica

La cantidad de heridos por evacuar determinaba el personal de evacuación. Por cada seis o siete pacientes se disponía de:

Un oficial (My Espiniella - My Martín - My Stvrtecky)
Un enfermero (personal que estaba de descanso)
Dos camilleros.

Puesto de socorro

Se constituyeron equipos que hacían turnos de veinticuatro horas y descansaban las veinticuatro siguientes, excepto que las necesidades requirieran sus servicios, como ocurrió desde el día 11 al 14 de junio inclusive.

Los equipos estaban integrados por:

Dos médicos Clínicos: Cap Reuter, 1erTen Borracci, 1erTen Almitrani.
Cirujano o traumatólogo: Cap Loncharich, 1erTen Revol, 1erTen Oudkerk, 1erTen Bianconi.

Tres enfermeros: SAux Ortíz, CP Lucarelli, CP Quiroga.
CP Albert, CP Saldivia, C 1 o Campos.
C1º Fullheringer, y dos enfermeros de EA:
SA Rosas y SP Olivo.

Cuatro camilleros: soldados

El puesto de socorro detrás de una loma a 200 m del edificio del AD, de tal modo que uno de sus lados quedaba protegido por el accidente geográfico natural y el otro se lo cubrió con parantes y tierra. (Foto N° 3)

Se solicitaron bolsas de arena para completar el refugio o cobertura. Fueron provistas en muy escasa cantidad, aproximadamente 30 de un total de 400 que eran necesarias. En el techo de la carpa se colocó una bandera blanca con la cruz roja, de un metro de lado. Más tarde los delegados de la Cruz Roja Internacional informaron que a más de 1.500 m sólo son visibles las cruces de más de diez m de lado.

El PUSO contaba con todos los materiales necesarios para la recepción de bajas del AD y su clasificación. Se efectuaba el primer auxilio necesario y luego se evacuaba al HMC.

Se disponía de treinta camillas, tubos de oxígeno, cajas de curaciones, canalización y traqueotomía, férulas, etc. Se lo dotó de luz eléctrica y de dos calefactores a combustible líquido.

La única carpa que no fue destruida durante el período que abarcó el conflicto fue la que se montó para que funcionara como puesto de socorro.

Refugio

Fue instalado al lado del PUSO. Al principio fue bastante precario dada la debilidad de algunas de sus paredes y del techo (madera, lona y tierra) y por no estar provistos de bolsas de arena para una buena defensa. Luego, a mediados de mayo se mejoró su instalación con vigas y paneles metálicos para pista, que le dieron mayor solidez y capacidad.

Ambulancias

Las ambulancias demostraron ser aptas para el terreno de las islas Malvinas merced a su doble tracción. Tenían el inconveniente de alto consumo de combustible que, en situación de escasez, limitaban su accionar.

Por indicaciones de la Cruz Roja Internacional, las mismas deberían estar totalmente pintadas de blanco y con la cruz roja en todos sus lados. Sólo se pudo pintar una de las dos provistas.

Helicópteros

Se dispuso de dos helicópteros sanitarios provistos por EA con su correspondiente tripulación. En caso de evacuación se disponía de un médico que rotaba por arma y por misión. Cuando se intensificó el bloqueo aéreo, la evacuación por helicóptero se incrementó.

Procedimientos médico-quirúrgicos en el TO

Las heridas observadas durante el conflicto fueron, en su casi totalidad, producidas por impactos de artillería.

La mayoría de los heridos que llegaban al HMC presentaban lesiones tales como: fracturas cerradas o expuestas, únicas o múltiples, desgarro de partes blandas, piel, músculos, amputaciones traumáticas, dedos, pies, manos, lesiones vasculares, sección, lesiones tendinosas, sección, lesiones nerviosas, sección.

También se observaron lesiones y heridas del tronco (hemo-tórax, hemo-neumotórax, perforación de vísceras huecas, hemoperitoneo, heridas de vísceras abdominales, hígado, riñón, bazo).

Las heridas cerebrales y de globos oculares fueron muy escasas; las quemaduras también y fueron de grados A o AB, poco extensas.

Se trataron aproximadamente cuarenta traumatismos a nivel bucomaxilo-facial, la mayoría, por esquirlas y heridas contusas.

El tratamiento de las bajas, en el PUSO, fue muy satisfactorio merced a la rápida y eficiente asistencia médica y contar con los elementos necesarios.

Los heridos de DWN fueron trasladados en helicópteros al HMC. Las bajas se recibían en la sección Recepción y clasificación de heridos por cada uno de los equipos correspondientes (un médico, un enfermero y un AOR médico). En el ambiente calefaccionado, al herido le cortaban la ropa, hacían el diagnóstico y realizaban el tratamiento correspondiente a sus lesiones. Si el paciente presentaba sección de vasos, perforación de vísceras huecas o signos de hemorragias abdominales, lo trasladaban en forma urgente al quirófano. En otros casos (ej: fractura expuesta) el paciente era tratado hasta compensar el shock y luego intervenido. En el ínterin se le suministraba suero antitetánico, antibióticos y, de ser necesario, se hacían placas radiográficas, etc.

El criterio seguido en cirugía fue ser lo más conservador posible. De los 1.200 heridos y enfermos internados asistidos, se destacaron el muy bajo índice de complicaciones. Mientras estuvieron en el HMC; no hubo infecciones sobre agregadas, en ningún caso y la mortalidad fue ínfima. (Un paciente falleció en el post-operatorio de un hemo-neumotórax, con evisceración abdominal y estallido de bazo. Otro paciente murió en el post-operatorio por amputación de masa muscular en ambos muslos y de músculos de la región glútea. No hubo, en general, problemas psiquiátricos.

Los pacientes con heridas leves, lesiones por esquirlas, pequeñas fracturas o fracturas cerradas e inmovilizadas, eran derivados al hospital civil donde quedaban a cargo de uno o dos tenientes primeros de EA y todos los días, se controlaba el tratamiento y la evolución.

El resto de los pacientes quedaban internados en el HMC.

Se alquiló una casa a cincuenta metros del HMC para internación de pacientes o heridos leves. Las bajas asistidas en las últimas setenta y dos horas de combate fueron alrededor de 400, cifra que hubiese superado la capacidad de internación del HMC, de no haberse contado con el hospital civil y la casa mencionada.

El 18, el My Espiniella se trasladó a DWN para verificar e inspeccionar el puesto de socorro allí instalado.

El 19, el DGSA se trasladó a MLV para controlar la organización y funcionamiento del HMC.

El 20, se produjeron casos de parotiditis en DWN, los que fueron evacuados al continente.

El 21, se recibió una importante cantidad de material sanitario que se distribuyó entre los puestos de socorro y el hospital militar conjunto.

El 22, arribó a Puerto Argentino más personal sanitario:

1) Cap Jorge Fernández Reuter
2) Cap Rubén Loncharich
3) 1erTen Gustavo Revol
4) 1erTen Antonio Borraccio
5) SA Carlos Rosales
6) SAux Eduardo García
7) CP Carlos Saldivia
8) CP José C Albert
9) C1º Pedro Campos
10) C1º Jorge Fulleringer
11) PC Univ 1 Raúl Morales
12) Ocho soldados camilleros

El HMC se constituyó con el personal que figura a continuación:

	EA	FAA	ARA	Total	
				N	%
Médicos	28	10	7	45	84,9
Bioquímicos	2	1	1	4	7,5
Odontólogos	1	1	-	2	3,8
Farmacéuticos	2	-	-	2	3,8
TOTAL	33	12	8	53	100.0

Personal universitario que constituyó el hospital militar de Puerto Argentino, discriminado por titulo y fuerza de la que provenía.

	EA	FAA	ARA	Total	
				N	%
Clínicos	12	4	1	17	37,8
Anestesistas	6	1	2	9	20,0
Cirujanos grales.	3	2	2	7	15,6
Traumatólogos	4	2	1	7	15,6
Neurocirujanos	2	-	-	2	4,4
Cirujano vascular	1	-	-	1	2,2
Cirujano plástico	-	-	1	1	2,2
Urólogo	-	1	-	1	2,2
TOTAL	28	10	7	45	100.0

Personal de Médicos del Hospital Militar de Puerto Argentino, discriminado por especialidad y fuerza armada de la que provenía.

El 23, comenzó la instalación de la carpa del puesto de socorro y la construcción aledaña de un refugio. Se inició simulacro de tratamiento de bajas en masa.

El 24, se completó la instalación del puesto de socorro.

El 25, se detectaron casos de hepatitis viral en soldados de Ejército; fueron evacuados al continente. Continuaron diariamente los simulacros de tratamiento de bajas en masa.

El 26, se completaron los quirófanos, laboratorios y salas de radiología del HMC.

El 27, se planificó el funcionamiento del puesto de socorro con personal de guardia durante las veinticuatro horas (dos médicos, tres enfermeros y cuatro

camilleros).

El 28, al iniciarse el bloqueo los puestos de socorro y el HMC se hallaban en total capacidad operativa.

En Comodoro Rivadavia se efectuó un simulacro de emergencia sanitaria nocturna, sin previo aviso.

En esta etapa, el hospital reubicable de Comodoro Rivadavia fue proveedor, en primera instancia, de los elementos de sanidad que requería la isla, independientemente de quien lo solicitara.

A su vez, colaboró con la terminal de cargas para dar prioridad a los elementos de sanidad de EA y FAA que iban hacia la isla, visto la escasez de bodegas existente.

En ese período, desde el 16 de abril al 1º de mayo de 1982, se hicieron ejercitaciones de evacuación y traslado de los hospitales civiles de Comodoro Rivadavia, con participación del personal de dichos hospitales que efectuaron las ejercitaciones fuera del horario de actividad de estos hospitales para no perjudicar el funcionamiento de los mismos.

El 29 de abril se logró instalar, en el PUSO del AD MLV un pequeño grupo electrógeno.

Se evacuaron a Comodoro Rivadavia en **C-130** las primeras cinco bajas.

El 30, en el continente, se efectuó el traslado de ocho cadáveres de personal de Ejército desde Caleta Olivia a Comodoro Rivadavia, fallecidos por un accidente de helicóptero.

En MLV se realizaron tareas de control del material del PUSO y del HMC.

El 1º de mayo, se inició el ataque aéreo. Los heridos fueron recogidos y tratados en los puestos de socorro y en el hospital militar conjunto. Del PUSO de DWN fueron derivados en helicóptero al hospital, algunos de los cuales llegaron fallecidos. Estos fueron trasladados a Puerto Argentino. (Foto N° 4)

En el hospital, además, se recibieron heridos de puestos de avanzada cercanos.

En horas de la noche se inició el cañoneo naval que ocasionó nuevas bajas, especialmente en el BIM 5 que fueron evacuadas al hospital en

ambulancias y vehículos no sanitarios.

Nuestros muertos siempre fueron acompañados por el padre Pacheco (Fig 5).

El depósito de alimentos de Puerto Argentino fue destruido por el bombardeo del 1º de mayo. Se aconsejó a la BAM MLV consumo de carnes de animales existentes en las islas guardando los pocos víveres secos que quedaban para los días, de mucho viento o de lluvia, en que no se pudiera cocinar en lugares abiertos.

El 2 y el 3 de mayo se produjeron nuevos ataques aéreos y navales que ocasionaron más bajas, hechos que dieron la oportunidad para demostrar la eficiencia de los puestos de socorro y del hospital militar conjunto. La situación bélica impidió la evacuación aeromédica.

Se distribuyó al personal de FAA cremas con siliconas.

El 4 de mayo, continuaron las acciones bélicas y el ingreso de heridos al HMC, algunos de los cuales requirieron intervención quirúrgica de inmediato.

En el continente, se efectuó evacuación de bajas del buque Sobral de la ARA desde ADO a CRV: y los muertos fueron llevados a BCA en un **F-27** piloteado por el Vcom Ricardo Quellet.

El 6 de mayo, se produjeron ataques sin víctimas. En horas de la tarde arribó un **C-130 (TC-65)** en el cual se pudieron evacuar ocho heridos transportados por las ambulancias de la FAA.

Se produjo un cañoneo naval que provocó heridos.

El personal transportado por el **TC-65** fue el primer grupo de heridos en combate que llegó a CRV: A las 23:00 hs se los reembarcó en el **TC-72** hacia PAL.

El 7 de mayo se evacuaron a CRV en el **TC-68** diecisiete heridos.

El 8 de mayo, se requirió a Bs As el envío de sangre en reemplazo de la ya utilizada.

El 10 de mayo, se produjeron nuevos ataques que ocasionaron nuevas bajas.

El 12 de mayo, el cañoneo naval ocasionó nuevas víctimas,

especialmente en el BIM 5.

El 13 de mayo, se evacuaron diecisiete heridos en **C-130**. Se recibieron unidades de sangre del continente.

El 14 de mayo, se produjeron nuevos ataques y nuevas bajas.

El 15 de mayo, se procedió a evacuar nueve heridos por vía aérea, algunos de ellos operados. Los puestos de socorro y el HMC funcionaron sin inconvenientes.

El 17 de mayo, como consecuencia de los ataques se produjeron nuevas bajas que fueron evacuadas por vía aérea.

El 18 de mayo, el cañoneo naval ocasionó bajas, que fueron tratadas exclusivamente en el hospital.

El 19 de mayo, se evacuaron cinco heridos en **C-130**. Además se recibió material sanitario solicitado por radio.

El 20 de mayo, se recibió material de reposición de sanidad y evacuaron cinco pacientes entre heridos y enfermos en **C-130**.

E1 21 de mayo, los ataques produjeron elevado número de víctimas que colmaron la capacidad de los quirófanos y terapia intensiva del hospital.

El 22 de mayo, aterrizó un **C-130** con material sanitario, en el cual se pudieron evacuar veinticinco pacientes.

El 24 de mayo, los ataques produjeron un nuevo número de víctimas.

El 25 de mayo, se evacuaron dieciséis heridos argentinos y un inglés prisionero con fractura de hombro derecho. No se detectaron afecciones de pie de trinchera entre los efectivos de la FAA. Los puestos de socorro trabajaron en forma eficiente.

El 26 de mayo, se produjeron nuevas bajas por los ataques.

El 27 de mayo, se evacuaron por vía aérea cinco heridos.

El 28 de mayo, se produjeron nuevos heridos. Se decidió acomodar las instalaciones del hospital civil en previsión de mayor número de bajas.

El 29 de mayo, se evacuaron cuatro heridos por vía aérea; continuaron

las acciones bélicas.

El 30 de mayo, los ataques dejaron un saldo elevado de heridos. El hospital trabajó en su totalidad.

El 31 de mayo, se logró evacuar veintidós heridos en **C-130**.

El 1º de junio, se produjeron nuevos heridos.

El 2 de junio, continuaron las acciones bélicas. Se agotaron las placas radiográficas.

El 3 de junio, se produjeron nuevas víctimas.

El 4 de junio, continuaron los ataques que ocasionaron heridos. Arribó el buque hospital Bahía Paraíso a Puerto Argentino, el cual proveyó de placas radiográficas y sangre al hospital. Se evacuaron heridos al buque.

El 5 de junio, siguieron los ataques y se produjeron nuevas bajas. Se detectó pie de trinchera en personal de EA y ARA.

El 6 de junio, se evacuaron veintitrés heridos en **C-130**.

El 7 de junio, continuaron los ataques principalmente de artillería que ocasionaron nuevas bajas. Los heridos más leves fueron internados en el hospital civil.

El 8 de junio, prosiguieron las acciones bélicas con nuevos heridos. Se evacuaron veinticinco heridos por vía aérea.

El 9 de junio, se incrementaron paulatinamente los ataques y el número de bajas que fueron tratadas en el hospital. Se evacuaron otros trece heridos por vía aérea.

El 10 de junio, las acciones bélicas se desarrollaron al sur de Puerto Argentino acercándose los ingleses paulatinamente. El hospital aumentó su caudal de trabajo con disminución de las horas de descanso del personal sanitario. Se suspendieron los relevos del personal del PUSO del AD. Se estableció el último contacto radial con la DGSA en Buenos Aires.

El 11 de junio, ante la intensidad de los ataques aumentaron las tareas médicas en el HMC. Las bajas superaron la capacidad de ambos hospitales. Se decidió utilizar, entonces, la mencionada casa deshabitada ubicada a cincuenta metros del HMC donde se concentraron los heridos leves.

El 12 de junio, el constante arribo de bajas hizo que la atención médica fuese permanente y sin descanso entre turnos. Se evacuaron cuarenta y dos heridos en **C-130**.

El 13 de junio, la lucha fue muy intensa, un proyectil de artillería estalló en la casa cerca del hospital militar y produjo la muerte de tres civiles. Fue incesante el ingreso de heridos y muertos. En horas de la noche se evacuaron diez heridos en **C-130**.

El 14 de junio, prosiguió en forma intensa la atención de bajas. Hacia el mediodía terminaron las acciones armadas disminuyendo el caudal de heridos (más de 400 en las últimas noventa y seis horas)

Puerto Argentino

Hospital interfuerzas

DOTACION DE SANIDAD			
ARMA	EFECTIVOS DESTACADOS EN LAS ISLAS	PROFESIONALES	AUXILIARES
Ejército	7.280	26	30
Armada	2.090	7	5
Fuerza Aérea	820	12	9
Totales	10.190	45	44

PATOLOGÍAS NO BÉLICAS (consultadas)	HERIDOS POR ACCIONES MILITARES	INTERNACIONES BELICAS Y NO BELICAS
3.050	630	1.200

Médicos ingleses ingresaron al hospital militar, permitiendo el tratamiento de los heridos argentinos.

El 15 de junio, los heridos argentinos fueron evacuados en helicóptero al buque hospital Almirante Irizar. Luego de evacuado el último herido, se ordenó al personal del hospital a dirigirse al aeropuerto en carácter de prisioneros, permitiendo el uso de las ambulancias de FAA en casos de necesidad.

El 16 de junio, en el campo de prisioneros el personal sanitario aconsejó el uso, del agua potable, la que estaba contenida en los pozos dejados por las

bombas. En el puesto de socorro se atendieron afecciones menores.

El 17 de junio, los prisioneros vivían en condiciones deplorables, con escasos alimentos y durmiendo al aire libre cubiertos sólo con restos de lonas de las carpas mientras se incrementaba el frío.

El 18 de junio, continuaron las mismas condiciones. Parte de los prisioneros fueron evacuados en el buque Bahía Paraíso y entre ellos el 70 % del personal de sanidad de FAA.

El 19 de junio, los últimos prisioneros en salir del aeropuerto fueron embarcados en el buque inglés *Norland* donde se le ordenó al My Espiniella hacerse cargo de los heridos y enfermos argentinos. Se comprobó un alto número de efectivos de EA con **pie de trinchera.**

El 20 de junio, el *Norland* se dirigió a Puerto Madryn donde fueron desembarcados los prisioneros y de allí trasladados a sus unidades de origen y a hospitales.

El 22 de junio, noventa y un prisioneros de la FAA quedaron en *Ajax Bay* hasta el 30 de junio, asistidos en caso de necesidad por médicos británicos. (Foto N° 6)

El 1º de julio, los prisioneros fueron alojados en el barco *Saint Edmund*, el 12 partieron de Puerto Argentino, el 14 desembarcaron los últimos prisioneros en Puerto Madryn, el 15 un **Boeing 707** los trasladó a EZE donde los esperaban las autoridades de FAA. (Foto 8)

Las evacuaciones aeromédicas realizadas durante la acción bélica

La DGSA coordinó con el comando de transporte para que en cada vuelo de avión **C-130** a MLV contara en su dotación con un médico y un enfermero. Los vuelos de regreso a CRV siempre se organizaron como vuelos sanitarios para evitar la saturación del HMC. En treinta y uno de esos vuelos se evacuaron 400 pacientes pertenecientes a las tres armas. Veintiocho vuelos fueron frustrados por intersección enemiga en la zona.

En la etapa previa al bloqueo aéreo la evacuación de enfermos y heridos se realizaba dentro de las veinticuatro horas.

Establecido el bloqueo, los pacientes debían permanecer varios días hasta ser trasladados, no obstante la evolución de los mismos fue satisfactoria.

Se nos informaba de la llegada de una máquina, a veces con tiempo suficiente (más de una hora) y otras con poco margen de tiempo para una evacuación efectiva (entre treinta minutos y una hora); los pacientes con los cuales más se demoraba para que sean cargados en las ambulancias eran aquellos fracturados que portaban férulas y los operados de abdomen con suero y drenajes.

Cuando los aviones se demoraban, las ambulancias con los heridos llegaban a tener que esperar hasta tres horas en la cercanía del aeropuerto dependiendo la permanencia en el lugar de las alarmas rojas. (Foto N° 9)

Los pacientes evacuados eran enviados con copia de la historia clínica o con una tarjeta de evacuación. Eran subidos al avión en sus respectivas camillas cubiertos con ropa interior (a veces) y con dos o tres mantas.

La evacuación aérea ocasionaba la pérdida de camillas y mantas que sólo eran repuestas por la FAA

También se debió prever un depósito de intendencia para proveer ropa a los heridos.

Los equipos médicos de aeronavegación que dependían del hospital reubicable de CRV se integraron de la siguiente manera:

1° equipo: Cap Jorge Testa
C1° Claudio Tuñón

2° equipo: Cap Guillermo Muller
C1° Daniel Rojas Saavedra

3° equipo: Cap Adolfo Schmidt
C1° Oscar Cortinez

4° equipo: 1erTen Carlos Cerutti
S Aux Juan Chamau

Si bien existía una directiva para el traslado de heridos, la misma debió ser desestimada ya que ella no contemplaba los múltiples inconvenientes surgidos por la celeridad con que se debía cargar la aeronave.

El escaso tiempo disponible hacía que, en cuanto quedaba libre la bodega, los heridos que no requerían camilla ascendían por sus propios medios o ayudados por camilleros y se ubicaban en los asientos laterales de la cabina. Los pacientes más graves que requerían camilla eran dispuestos en el centro

del avión.

Toda vez que arribaba un avión del continente, las dificultades estaban dadas por la oscuridad en que se operaba, los factores climáticos (frío, viento), el ruido ensordecedor de los motores y la confusión general. Todo ello conjuraba para que el médico de a bordo no llegara a tomar la totalidad de las novedades referente a los pacientes a evacuar sino una vez iniciado el regreso y mediante un resumen que era entregado por los oficiales de sanidad destacados en la isla.

Durante el vuelo se autorizaba a utilizar linternas de bolsillo para lo estrictamente necesario (control de sueros, curaciones, administración de inyectables). Las continuas sacudidas de la máquina por la baja altura a la que se desplazaba hacía dificultosa la actividad. Los fármacos más utilizados durante el vuelo eran analgésicos y ansiolíticos. (Foto N° 10)

Una vez en la IX Brigada Aérea, los heridos eran trasladados en ambulancias hasta un hangar calefaccionado donde se efectuaba su clasificación. Posteriormente, si pertenecía a FAA se lo internaba en el hospital reubicable. Los heridos de EA y ARA eran trasladados a los lugares donde las fuerzas indicaran.

En la foto 13, podemos ver al piloto inglés Jefry Globers atendido inicialmente en el HMC de MLV y posteriormente trasladado al continente en un **C-130.**

Para la clasificación del personal de heridos se implementó una comisión de recepción de la cual formaba parte un oficial de la especialidad psiquiatría para prestar apoyo psicológico.

Además de las evacuaciones realizadas con **C-130** se realizaron otras con aviones **F-28, F-27, Twin Otter, Merlin** y helicópteros.

Del buque Alférez Sobral se sacaron dos heridos en helicópteros.

Del barco Bahía Paraíso se sacaron ciento cincuenta y ocho pacientes que fueron trasladados en helicópteros hasta SCZ y desde allí a BCA en cuatro vuelos sanitarios en una operación aérea nocturna. Días después se realizó la misma operación con treinta y cuatro heridos.

Del barco Almirante Irizar se evacuaron noventa y ocho heridos de ARA en helicóptero hasta el aeropuerto de CRV

Posteriormente fueron trasladados a BCA en aviones sanitarios de la

ARA con personal médico de la FAA.

Todas las evacuaciones de EA luego de arribadas a CRV fueron trasladadas a los Hospitales locales en ambulancias y personal de FAA, asimismo las reevacuaciones de los centros asistenciales al aeropuerto.

Relevos y provisión de material de sanidad

A partir del 10 de mayo, no hubo reemplazos de personal (médicos, paramédicos y enfermeros) de las bases desplegadas. Las bodegas se utilizaron para víveres, elementos de sanidad y armamento.

Enfermedades y víveres

Ante un caso de poliomielitis aguda en un soldado de EA en SCZ hubo que vacunar con Sabin oral a toda la dotación de la base, acción que se efectuó con la colaboración del ministerio de Salud Pública de la provincia.

Se planificó la evacuación de los trescientos heridos de EA evacuados de MLV por el barco Almirante Irizar operación que no pudo ser llevada a cabo ante la negativa del oficial logístico del comando de EA, quien decidió internarlos en el hospital regional de CRV a pesar de ser informado que ese hospital contaba con ciento treinta camas de dotación, pudiendo llegar a un máximo de doscientos treinta y seis.

Se efectuó control del agua de consumo en las distintas fuentes de provisión de las islas, comprobándose que en algunos lugares era potable, con el agregado de pastillas de cloro (que se proveyeron en cantidad suficiente) y en otros no era bebible, haciéndose el informe correspondiente para los organismos sanidad, quienes tomaron las medidas para potabilizar el agua y prohibir el consumo de las no potables.

Se efectuó control y asesoramiento de los víveres y las raciones de combate, que se preparaban en CRV, logrando con ello un mejor aprovechamiento del peso y volumen a transportar en relación con el valor calórico de los alimentos.

Al personal desplegado, se le proveyó suficiente cantidad de vitaminas, en relación con los alimentos que componían la dieta (ej: falta de frutas secas).

Para calmar a aquellos que les resultaba duro resistir los ataques del enemigo, se alquiló una casita pequeña, donde se charló amigablemente con los supuestos enfermos, se tomó un trago y se logró, en general, reintegrarlos a

sus unidades de combate.

Se firmó en abril un acta con el médico del hospital inglés de las islas a efectos de respetar los Convenios de Ginebra.

Epílogo

Durante el conflicto, un grupo de profesionales de EA, ARA Y FAA, se reunió a trabajar en forma mancomunada en el hospital militar conjunto, en los puestos de socorro de Puerto Argentino y de Darwin y en los equipos de evacuación aeromédica. Fueron cuarenta y cinco profesionales, dos de ellos odontólogos (uno cirujano BMF) y cuarenta y cuatro auxiliares.

Se atendieron tres mil cincuenta consultas de patologías en tiempo de paz y seiscientos treinta heridos de guerra. Se realizaron mil doscientas internaciones. Se atendieron setecientas treinta y un prestaciones odontológicas, cuarenta de las cuales fueron traumatismos BME

El trabajo en equipo, la reunión y comunión cuyo principal estímulo fue el profesionalismo, permitió atender exitosamente a todos los heridos y enfermos. Si hubo soldados que no recibieron tratamiento no fue porque el hospital no se lo brindó, sino porque no pudieron llegar a él.

Algunas anécdotas

Relata el Dr Roberto O Stvrtecky

La Tregua. Una casa de descanso

Mientras pudimos, dormimos y vivimos en una casa cercana al hospital, la cual después compartimos con pilotos de Pucará, luego fue bombardeada.

La apodamos La Tregua. Se podía hablar de cualquier tema menos de la guerra, el que así lo hacía pagaba el vino o la cerveza, costumbre esta que traíamos del hospital aeronáutico central, ya que en Buenos Aires, nos reuníamos en el bar La Pastina (aún hoy, si quieren conocer alguna anécdota pueden concurrir los días miércoles al mediodía donde encontrarán algunos personajes).

En La Tregua cocinábamos, amasábamos pan. Junto con el bioquímico, hicimos vino manero (es más limpio que el patero), gracias a que algún inconsciente mandó a Malvinas cajones de uvas. También

fabricamos Tía María para trueque; todo esto siguiendo los consejos de mi sabio padrino quien estuvo prisionero en Rusia durante la Primera Guerra Mundial, y entre los cuentos de mi niñez me dijo: -si algún día vas a la guerra preocúpate de la comida que lo demás viene solo-.

En la medida que podíamos, invitábamos a compartir la mesa y a distenderse a distinto personal de la isla. Por ella pasaron entre otros Piuma, Senn, Silva, Donadille y muchos más que en este momento no recuerdo sus apellidos.

El alemán

Al producirse el cese del fuego, nos trasladan a todos los prisioneros al predio del aeropuerto, donde nos mantienen dos días durante los cuales dormíamos en la ambulancia. Teníamos a nuestra disposición un camión gasolero. Me encontré con un soldado que estando en Alemania vino a hacer el servicio militar a Comodoro Rivadavia; cuando empezó el conflicto, fue como voluntario a Malvinas. Un día fuimos a la casa de piedra -Depósito parecido a un almacén de ramos generales- comandado por el Vcom Giménez Ortiz. Me pareció un tipo distinto este soldado, le pregunté de donde era y me contó cómo había llegado a la isla, le pregunté si sus padres sabían dónde estaba, me contesta que no, le digo s viejos están en la ciudad o en el pueblo?- Me dice que en un pueblo. Le digo -¿ Te gustaría hablar con ellos? - me mira con cara de asombro y al rato me dice - y,... sí- y le pido que me de tiempo. Lo veo ese mismo día al My mono González Iturbe, el rey de la telefonía paralela de la isla, le comento el caso, me dice - dame unas horas -.Al día siguiente lo vuelvo a ver y me dice que fuera con el soldado que tenía lista la comunicación con Alemania.

Volvimos al aeropuerto, le digo al alemán – ¿Te animas a poner en marcha el gasolero e ir a la ciudad? - me vuelve a mirar con esa cara de asombro, y rápidamente me dice que sí. Se prende al grupo el Dr Fernández, Fredy, bioquímico de Fuerza Aérea; partimos sin decir nada a nadie, rumbo al primer puesto de centinela de los británicos, los cuales nos miran un tanto extrañados, me presento y pido hablar con el jefe del puesto, me atiende, le digo que necesitamos hablar con personal de la Cruz Roja Internacional pues había que apurar la evacuación pues los prisioneros estaban tomando agua estancada de los cráteres de los bombazos y temíamos una epidemia. El tema funcionó y seguimos hasta el segundo puesto de control con igual procedimiento. Entramos en la ciudad, fuimos al hospital interfuerzas;

fue interesante...éramos los únicos argentinos que andábamos por Puerto Argentino lleno de ingleses, en ese momento vimos por primera vez a los gurkhas; lo fui a ver al capitán que me regaló la boina, me preguntó qué estaba haciendo todavía en la isla, le conté mientras nos convidaba vino con azúcar, lo que sucedía en el aeropuerto y que andaba buscando a los de la Cruz Roja, me informa que estaban parando en el **Aplan Gus** ***(SIC).***

Para allí partimos; al rato estábamos reunidos con ellos, les comentamos lo que ocurría. Deciden que los acompañemos a la casa del gobernador donde estaba el general Moore, llegamos, entra el representante de la Cruz Roja a hablar con Moore, sale y me dice que éste no me recibirá, le digo que mi problema no es que me reciba sino que apure la evacuación, pues si se desencadena una epidemia el problema no sería de sanidad argentina sino de él. Al rato sale el representante y dice que dará la orden para la evacuación de los prisioneros; luego de otras peripecias volvimos al aeropuerto donde el My Espiniella y el Dr Martín estaban preocupados pues no sabían a dónde estábamos.

Al día siguiente parte el Dr Jony Martín con 150 prisioneros presuntamente con enterocolitis, perfectamente aleccionados en lunfardo pues había enemigos de inteligencia en las inmediaciones que entendían español.

Siguió la evacuación en columnas de 100 a 150 hombres. La que era interesante de ser vista era la de Fuerza Aérea, pues salimos todos en vehículos tocando bocina y la ambulancia con la sirena encendida, como triunfadores.

El tema sería distinto cuando quedamos noventa y un prisioneros entre soldados (uno de Giva), oficiales y suboficiales y tuvimos una nueva experiencia en el frigorífico de San Carlos y en el barco Saint Edmond.

El 1º de julio, embarcamos en Saint Edmond; el 8 me pagaron como prisionero de guerra ocho libras esterlinas británicas; el 9 comenzamos a navegar; el10 seguíamos en la zona de Puerto Argentino; el 11, a las 15:30 hs, subió el último prisionero de guerra, estaban tratando de levantar minas pero faltaban los planos; el 12, por parlante informan que partíamos rumbo a Puerto Madryn; el 14 llegamos a Madryn, cuando bajo por la planchada, se me acerca un comodoro que manejaba todo el problema del personal y me pregunta: -Ud es Stvrtecky? -. Le contesto que sí, me dice que dónde me había metido, pues no figuraba en las listas de prisioneros ni de muertos.

Relato del SAux Carlos O Ortiz (Informe Malvinas)

Esa era mi función

El 2 de abril de 1982 al enterarme que las islas Malvinas habian sido reconquistadas, de inmediato me anoté como voluntario.

El 10 de abril, siendo las 04:20 hs aterrizamos con un C-130 en las islas, el personal militar de sanidad era el siguiente: mayor Fernando Espiniella (médico), mayor Juan R Martin (médico), mayor Roberto Stvrtecky (odontólogo), primer teniente Alberto Fernández (bioquimico) y cabo principal Daniel Quiroga (enfermero) también voluntario.

Instalamos un puesto sanitario en el aeropuerto con una carpa para veinte camillas, la instalación fue realizada por el CP Quiroga y los soldados Funes y Neón: en el aeropuerto había un efectivo aproximado de 800 efectivos de las tres Fuerzas Armadas, al no tener puesto sanitario Marina y Ejercito, nosotros le dimos la cobertura sanitaria teniendo suficiente cantidad de material y personal para la atención.

Con el paso del tiempo percibíamos que la situación era cada vez más grave, en cualquier momento íbamos a ser atacados, efectivamente el 30 de abril se ordena el refuerzo del puesto sanitario del aeropuerto con dos médicos, dos enfermeros y cuatro camilleros, el resto del personal en el hospital militar conjunto. Como me parecía que dos enfermeros eran pocos, le pedí al My Espiniella ir al puesto sanitario del aeropuerto, me autorizó diciendo: -el riesgo es suyo-.

Cuando nos atacan los Vulcan a las 04:45 hs del día 1° de mayo tuvimos heridos de distinta consideración, pero hubo dos casos que me tocó atender y fueron los siguientes: el primero un suboficial de Armada, tenía una herida en una pierna causada por una esquirla con una importante pérdida de sangre, vino un soldado de ARA para avisarme de la situación, como estaba a 200 metros fui de inmediato. El herido estaba consciente, enseguida le apliqué un torniquete y le inyecté un calmante, lo cargué al hombro y lo trasladé al puesto sanitario donde estaban los médicos para luego trasladarlo a la ciudad. El otro caso fue el Cap Dante Dovichi (FAA): la onda expansiva de una bomba lo arrojó por las escaleras de la torre de vuelo causándole traumatismo en la columna (posteriormente se comprobó que era fractura de una vértebra), se lo trasladó al puesto sanitario inmovilizándolo en una camilla y se quedó en el refugio. Mientras tanto tratamos de organizar la evacuación a la ciudad junto con las otras fuerzas; efectivamente,

con el CP Saldivia, CP Albert y soldados camilleros cargamos a los ocho heridos más graves en una ambulancia, hicimos unos 400 metros y vimos que en el camino había impactado una bomba. Era imposible seguir y tuvimos que volver al puesto sanitario, bajamos a los heridos y los trasladamos al refugio. De la ambulancia hasta el mismo había unos 150 m, como el Cap Dovichi era bastante corpulento lo dejamos a un costado.

En ese momento hubo alarma roja (ataque aéreo), inmediatamente corrí hacia el refugio. Al escuchar el pedido de auxilio del Cap Dovichi me volví junto a él, al ver que era imposible trasladarlo me dice "acá nos matan ", lo tranquilizo y le digo "a este bombardeo lo aguantamos juntos". A todo esto, pasaron dos Sea Harrier prácticamente por encima nuestro, iban de este a oeste, es decir en forma paralela a la pista (iban ametrallando), a mitad de pista sobre el sector izquierdo había una batería de cañones antiaéreos de 20 mm a cargo del CP Almada que le pegó a uno de los aviones, produciéndose una gran humareda y pérdida de altura. Casi en forma inmediata otra escuadrilla de Harrier atacó de norte a sur, pasan muy cerca nuestro ligeramente desplazados hacia el oeste. Hasta el día de hoy recuerdo con total nitidez cuando se desprendieron las bombas del avión que por un trecho siguieron la misma dirección, impactaron y explotaron a una distancia de 100 metros. Recuerdo que estaba saliendo el sol y los rayos se reflejaban en los cascos y cabinas de los pilotos.

Pasado todo esto, el Cap Dovichi me preguntó por que me arriesgué tanto, le conteste que "esa era mi función" luego sin problemas lo trasladamos al hospital conjunto.

El 29 de mayo hubo un ataque naval a las 23:00 hs aproximadamente, con el impacto de un misil en el puesto comando murió el 1erTen Castagnari y hubo heridos de distinta consideración, nos avisaron y salimos con el Cap Loncharich y un soldado camillero, mientras yo manejaba, el Cap y el soldado iban caminando al lado de la ambulancia indicándome el camino, pues por razones de seguridad, no podíamos encender las luces. Llegamos a un lugar donde había agua, era el cráter de una bomba de ataques anteriores. Como no había otra alternativa entré con la ambulancia y me quedé en el medio, puse la tracción en las cuatro ruedas cortándose el cardan trasero, por la fricción con piedras de gran tamaño. Pudimos llegar y pedimos refuerzo de otra ambulancia que llevó los heridos mas graves; mientras tanto el Cap Loncharich y el soldado se fueron, el Vcom Gamen me ordena que lleve el cadáver del 1erTen Castagnari en un jeep pues la ambulancia había quedado fuera de servicio, entonces el C1º Ayala

(chofer del Com Destri) me ayudó poniendo el jeep en una playa, mientras traían en una camilla arrastrándola hasta el vehículo. Cuando estaba tratando de cargarlo hubo otro ataque naval tanto o más intenso que el primero; con la diferencia que la zona batida era donde yo estaba, me encomendé a Dios y, me quedé cuerpo a tierra al lado del jeep como única cubierta. Por la parte inferior de la carrocería observaba como el fuego de la fragata se dibujaba en el cielo, algunos disparos pasaban de largo otros quedaban cortos. Cuando la situación me lo permitió salí corriendo hasta el puesto comando, quedándose sorprendido el Com Destri; luego me fui caminando hasta el puesto sanitario distante a unos 400 metros.

Al llegar, el Cap Loncharich, el C1º Campos y los soldados se quedaron sorprendidos, pensaron que me había pasado lo peor. Dentro de la tensión tuvimos un momento de gran alegría, el encuentro fue muy emotivo. Luego volví a buscar el cuerpo del 1erTen Castagnari esta vez en la ambulancia averiada. Después de muchos contratiempos pude llegar a la ciudad a las 13:00 hs entregando el cuerpo y todas las pertenencias a su inmediato el Cap Spadano.

Por último, debo destacar que desde nuestro jefe el mayor Fernando Espiniella hasta los soldados camilleros todos cumplieron con gran patriotismo la misión encomendada.

Relato del Cap Dante Rafael Dovichi

En oportunidad del primer ataque que se llevó a cabo por parte de la aviación inglesa, una bomba hizo impacto cerca del lugar donde se encontraba el suscripto y fui despedido de la torre de control de vuelo, cayendo desde el primer piso hasta la planta baja, quedando imposibilitado de movilizarme por mis propios medios, razón por la cual fui trasladado en camilla hasta una trinchera de defensa antiaérea.

En ese lugar fui reconocido por personal de sanidad quienes constataron una lesión en la columna vertebral, por lo que fui inmovilizado en una camilla y se esperó la oportunidad para trasladarme al hospital militar conjunto de Malvinas.

Cuando se consideró que podría efectuarse la evacuación, fui trasladado desde la trinchera hasta una ambulancia por dos camilleros que dejaron la camilla en el suelo para buscar otro herido que debía ser ubicado primero en el vehículo.

En ese momento la base aérea fue atacada por dos escuadrillas de aviones enemigos y al notar que no había nadie alrededor mío, solicité por medio de gritos que me condujeran a una trinchera cercana porque quedaba expuesto al fuego enemigo en una zona, que por la proximidad de las instalaciones y de la pista, era blanco del ataque.

En esa circunstancia, el SAux Ortiz, que se encontraba atendiendo heridos en una trinchera cercana acudió con presteza y al darse cuenta que no podía trasladarme por mis propios medios sin agravar el estado, manifestó; cito textualmente -No se preocupe que este bombardeo lo aguantamos juntos-.

Permaneció sentado al lado mío sin ninguna protección por todo el tiempo que duró el ataque, con el único propósito de no dejar abandonado un camarada herido a pesar que las bombas explotaban a muy corta distancia.

NÓMINA DE PERSONAL MILITAR SUPERIOR DE SANIDAD QUE FUE DESIGNADO AL *"OPERATIVO MALVINAS´82"*

GRADO[1]	APELLIDO Y NOMBRE	ESPECIALIDAD	DESDE	HASTA
My	Espiniella, Fernando[2]	Médico	10 / 04	20 / 06
My	Martín, Juan A.	Médico	10/04	20 / 06
My	Stvrtecky, Roberto	Odontólogo	10/04	13 / 07
Cap	Barusso, Luis	Médico	02 / 04	11 / 04
Cap	Loncharich, Rubén	Médico	19/04	20 / 06
Cap	Fernández Reuter, Jorge	Médico	19/04	20 / 06
1erTen	Revo1, Gustavo	Médico	19/04	20 / 06
1 erTen	Borraccio, Antonio	Médico	19/04	20 / 06
1 erTen	Fonseca, Benito	Médico	19/05	20 / 06
1 erTen	Bianconi, Cesar	Médico	19 / 05	22 / 06
1 erTen	Beranek, Carlos	Médico	18/04	13 / 06
1 erTen	Oudkerk, Héctor	Médico	19 / 05	20 / 06
1erTen	Fernández, Alberto	Bioquímico	10/04	20 / 06
1 erTen	A1mitrani, Edgardo	Médico	19/05	22 / 06
1 erTen	Miranda Abos, Fernando	Médico	18/04	13 / 06
Alf	Mascolo, Guido		02 / 04	11 / 04

[1] Se consigna que los grados del personal militar corresponden al 1982.

[2] Jefe de Sanidad de Fuerza Aérea en las islas Malvinas

NÓMINA DEL PERSONAL MILITAR SUBALTERNO Y CIVIL QUE FUE DESIGNADO AL *"OPERATIVO MALVINAS '82"*

GRADO[1]	APELLIDO Y NOMBRE	ESPECIALIDAD	DESDE	HASTA
SM	Vignolo, Ángel	Enfermero	02 / 04	20 / 06
SP	Oviedo, Máximo	Enfermero	15/04	20 / 05
SA	Rosales, Carlos	Enfermero	19/04	20 / 06
SAux	Ortiz, Carlos	Enfermero	10 / 04	20 / 06
SAux	Pérez, Oscar	Enfermero	19/04	13 / 06
SAux	García, Vicente	Enfermero	19/04	22 / 06
CP	Saldivia, Carlos	Enfermero	19/04	22 / 06
CP	Sosa, Domingo	Enfermero	19/04	13 / 06
CP	Albert, José	Enfermero	19/04	22 / 06
CP	Quiroga, Daniel	Enfermero	10/04	20 / 06
CP	Lucarelli, Miguel	Enfermero	02 / 04	20 / 06
C1°	Oteo, Hugo	Enfermero	05 / 04	20 / 06
C1°	Campos, Pedro	Enfermero	19/04	22 / 06
C1°	Fulleringer, Jorge	Enfermero	19/04	22 / 06
C1°	Matarazzo, Alejandro	Enfermero	18/04	20 / 06
C	Zalasar, Ángel	Enfermero	05 / 04	21/04
Univ 1	Morales, Raúl	Médico	19/04	25 / 05

NÓMINA DE SOLDADOS QUE FUERON DESIGNADOS COMO CAMILLEROS EN EL *"OPERATIVO MALVINAS '82"*

APELLIDO Y NOMBRE	DESDE	HASTA
Battistoni, Roberto A	20 / 04	20 / 06
Delfini, Sergio B	20 / 04	20 / 06
Funes, Gustavo	02 / 04	20 / 04
González, Néstor	20 / 04	20 / 06
González, Miguel A	20 / 04	20 / 06
Moledo, Gustavo	20 / 04	20 / 06
Montenegro, Claudio	20 / 04	20 / 06
Naon, Marcelo	02 / 04	20 / 04
Quevedo, Juan C.	20 / 04	20 / 06
Riquelme, Rodolfo	20 / 04	20 / 06

Los soldados mencionados cumplieron la función de camilleros en la BAM MLV (Escuadrón Sanidad)

El Servicio Religioso

Cuando el Pbro Roque Manuel Puyelli pisó las islas Malvinas, el 5 de abril de 1982, se constituyó en el primer capellán de la Fuerza Aérea en hacerlo.

Desde el primer instante, su preocupación fue la de mantener alta la fe y la moral de la tropa, para lo cual no cesó en esfuerzos. Bregó por donaciones que no tardaron en llegar; desde una imagen de Nuestra Señora de Fátima y 10.000 Rosarios, hasta guitarras y decenas de pelotas de fútbol, que, en gran medida, ayudaron, a los hombres, a sobrellevar tantos momentos difíciles.

A él se sumó el Padre Norberto Sorrentino, de la Fuerza Aérea, quien llegó con otros tres capellanes auxiliares, provenientes de Comodoro Rivadavia, en calidad de voluntarios y de manera transitoria.

Bastante complicado resultó todo lo concerniente a las celebraciones de los oficios religiosos. El viento, la temperatura y la lluvia, no fueron, precisamente, amigables. Pero, por supuesto, siempre pudo más la voluntad de la gran cantidad de combatientes que se reunían alrededor de los improvisados altares. Un ejemplo claro lo constituyen los casi catorce grados bajo cero que se sufrieron; entre el viento y las persistentes nubes, durante la misa celebrada en una carpa ubicada en las cercanías del aeropuerto, el domingo de Pascua.

Importantes y emotivas fueron las palabras dirigidas por el Brig. Castellano a los allí reunidos. La sentida alocución, primera consagración de las islas, fue de gran importancia, y en una inyección de ánimo:

> ***Omnipotente Señor de las batallas que con tu poder y providencia eres Rey de Reyes de los cielos, la tierra y el mar, porque nos enseñaste a dar a Dios lo que es de Dios y al César lo que es del César. Porque nos aseguraste buscar primero el Reino de Dios y su Justicia. Porque caíste en la tierra como semilla para morir y dar con ello abundante fruto. Porque nos diste una Patria grande que va desde La Quiaca a la Antártida y desde la cordillera al Atlántico, donde nuestras son estas islas que hoy huellan con orgullo nuestros pies de argentinos bien nacidos y porque no amamos tanto la vida que temamos la muerte y porque si morimos en tu Gracia, resucitaremos contigo para la Vida Eterna.***
>
> ***Es por eso que en esta Pascua de Resurrección nos consagramos al Corazón Inmaculado de tu Madre, la Virgen María bajo la advocación de la Virgen del Rosario, con cuyo nombre fue designado este operativo y en recordación de la otra gesta heroica de Liniers y la victoriosa batalla de Lepanto, Reina y Madre de la Nación Argentina; de hoy en más***

depositamos en tus manos nuestros cuerpos y nuestras almas, nuestra juventud y nuestra gorra criolla, nuestra vida y nuestra muerte, para que dispongas de ellas lo mejor que te convenga.

Te consagramos también desde hoy estas Malvinas Argentinas, pidiéndote que alejes para siempre todo signo de pecado, de error y de herejía aquí existentes. Queremos que -como en el continente- seas honrada con la devoción que más te agrada, el Santo Rosario, porque solamente así mostraremos al mundo que somos una Nación invencible.

Finalmente, a partir de este momento te reconocemos como Comandante en Jefe Espiritual de nuestros hombres de tierra, mar y aire y desde lo profundo de nuestro corazón de argentinos damos respuesta a la voz que nos dice: A la Virgen del Rosario, ¡"subordinación y valor!..., a lo cual contestaron desde el alma, y con viva voz... ***para servir a Dios ya la Patria.***

El 16, se hizo presente en las islas el vicario general castrense Monseñor José Miguel Medina, arribaron, también, Monseñor José Mario Menestrina de Ejército, los Pbros Ovidio Félix Trípodi de Fuerza Aérea, Domingo Carmelo Genise de Armada, y el capellán castrense Pbro José Fernández quien era el único con experiencia de guerra, (Congo en 1959, y África en 1966, donde, por milagro, se salvó de ser fusilado). Fueron en los primeros religiosos en permanecer, de manera efectiva, en las islas.

El padre Fernández, actuó como coordinador castrense, efectuaba las transmisiones de televisión. Participó activamente, tanto en el diario *La Gaceta*, como en las emisiones radiales que llevaron tranquilidad a las familias de los soldados, y, por las cuales, se haría muy conocido por todos. Él fue quien llevó a las islas las diez bolsas con mil Rosarios cada una. (lo que en parte le produjo inconvenientes para ser transportado).

Con motivo de relevar a Puyelli, quien no se hallaba bien de salud, y ante la consulta verbal del Pbro Ovidio Trípodi, el padre Gonzalo Eliseo Pacheco, también de la Fuerza Aérea, aceptó con gusto la oportunidad de viajar a Malvinas.

El 23, arribó a Puerto Argentino; inmediatamente se reunió con Puyelli, quien le hizo entrega de los elementos para la celebración de la Santa Misa. Los dos regresaron, el mismo 23, al continente.

Esa noche, Pacheco quedó en el casino de la brigada, para regresar, a las islas, al promediar la madrugada del sábado 24; allí permaneció hasta el final de los acontecimientos. Era la primera vez que vestía el uniforme de combate, con la expectativa de saber cuál sería su exacta ubicación en las islas.

Al llegar, fue asaltado con un sinnúmero de preguntas, tales como: *Ud está al tanto?, qué pasa?, cómo va la cosa?, qué se dice?,* etc. esperaban que él les llevara un poco de tranquilidad y seguridad. A pesar de que todos deseaban que no se llegara al límite, nadie dejó sus posiciones y se mantuvieron en pie, con entusiasmo.

El 24, pernoctó en el aeropuerto, en un hangar ocupado por el GOE, quienes eran de la misma unidad a la que pertenecía el sacerdote, encontrándose por supuesto muchos conocidos. Al día siguiente se trasladó a Goose Green, donde se hallaban el vicecomodoro Pedrozo y el My Pose. Prestó servicios junto a otros dos capellanes. Luego de conversar con ellos y con los jefes, decidió regresar a Puerto Argentino, el 30, ante la gran cantidad de gente de Fuerza Aérea que necesitaba atención religiosa.

Aunque nadie le había asignado una misión específica, todos sus esfuerzos se centraron en afianzar más su conocimiento de la gente, charlando largamente con los grupos de soldados y celebrando algunas misas.

En estos casos, son muy significativas las participaciones de los oficiales y suboficiales, a pesar de que, por aquel entonces, se hallaban muy ocupados en otras tareas; y por cierto, todavía no se tenía había gran conciencia del peligro. Había alegría y cordialidad. En esta etapa se acentuó el espíritu religioso de quienes ya presentían que vivirían situaciones difíciles, tal fue el caso de los pilotos que realizaban, a diario, gran cantidad de vuelos.

El 30, a las 04:40, todos se despertaron de un salto, en el hangar donde estaban pernoctando. Se había lanzado el primer bombardeo sobre la zona del aeropuerto. Los impactos fueron muy próximos. La falta de instrucción del padre para el combate, hizo que quedara expuesto en esa posición, junto a dos integrantes del GOE y gente de Ejército. Esa mañana se produjeron las dos primeras bajas de soldados, por no hallarse correctamente protegidos en pozos de zorro. Este tipo de acciones sirvieron para agolpar los recuerdos, los propósitos, las promesas. El patriotismo se tiño de rojo vivo. Se acentuó la oración, rezaron los hombres con fe y confianza; y reclamaron la presencia de los capellanes, para sentirse más fortalecidos.

Durante el día, Pacheco se dirigió hacia la torre de vuelo, allí le avisaron de un inminente ataque de *Sea Harrier;* se fue a proteger a un pozo, donde se amontonaron todos. En estas idas y vueltas, perdió su bolso; lo habían enviado por error a Darwin, creyendo que pertenecía a un piloto de **Pucará,** junto con la bolsa de dormir y su manta, dejadas en el refugio luego del ataque.

El resto de la jornada fue utilizada para recorrer las posiciones, visitar gente y constatar los daños producidos por el bombardeo. Promediando la tarde,

emprendieron el repliegue hacia Puerto Argentino.

Sorpresa causó el saqueo del depósito de Fuerza Aérea, en el aeropuerto, a manos de un grupo de desconocidos, a quienes bautizarían *"Los Mutantes* ". Luego de esto, el depósito fue trasladado a la ciudad. El padre Pacheco pasó todo el mes de mayo viviendo junto a un grupo de fotógrafos y periodistas de *Telam.* Eran constantes sus viajes al aeropuerto para celebrar la misa o visitar gente: GOE, sanidad, torre de vuelo, y si el enemigo 10 permitía, las posiciones de los artilleros.

En este estado de continua alerta, la gente necesitaba rezar en grupo y participar activamente en las celebraciones, las cuales se realizaban en los lugares más diversos. Toda oportunidad era buena: en el CIC, a pedido del brigadier Castellano; en la escuelita en que se hospedaban los oficiales y suboficiales, en turno de descanso; en la Casa de Piedra, el depósito de Fuerza Aérea. La capilla católica del pueblo también sirvió para que Pacheco se reuniera con hombres de todas las fuerzas y compartiera la misa con ellos, sin distinción de jerarquías.

Hubo algo que lo sorprendió notablemente, la capacidad de oración de nuestros hombres de armas. En la paz, el valor religioso no se manifiesta demasiado, en cambio, en la guerra, Dios ocupa el lugar que le corresponde, y es buscado por las almas creyentes. Se vivencia entonces, la altura de valores que caracterizan a nuestros soldados.

En casi todas las posiciones se rezaba el Santo Rosario diariamente, dirigido o motivado por los jefes, oficiales y suboficiales. Era notable la necesidad de orar durante el peligro, y la paz que ello traía.

Un ejemplo del clima vivido entre los religiosos y el personal militar, es esta modesta anécdota experimentada por el padre Fernández y el mayor Maiorano, de AAe de la Fuerza Aérea. En una oportunidad, Maiorano le pidió al cura que fuera al aeródromo y pernoctara con ellos, a lo que Fernández respondió:

-"¡Che, y si bombardean, que hacemos?!"- "y..., Ud. rece y nosotros tiramos".

En general, Pacheco utilizaba los domingos para visitar el hospital y otras casas, donde se hallaba gente de comunicaciones, de radar y también de la Marina y el Ejército. Cada día, las visitas a la zona del aeropuerto eran menos frecuentes, pues las sucesivas alarmas rojas y la falta de movilidad lo impedían. En la mayoría de los casos, el traslado dependía del hacer "dedo"; mas, luego del toque de queda.

Haciendo una evaluación posterior, Pacheco pudo afirmar que, al menos en Fuerza Aérea, el personal estuvo en el sitio adecuado, con o sin alarma roja; destacaba el desempeño de los jefes del aeropuerto, médicos, suboficiales

enfermeros, soldados camilleros, el servicio contra incendio -presente en cada llegada de avión- , los encargados de carga y transporte y hasta el suboficial que llevaba la comida diariamente. Él creía que en todos ellos, la mística patriótica se amalgamaba con la mística religiosa vivida a su manera.

El 12 de junio, por orden de la gobernación, se trasladó al Upland Goose Hotel; se relacionó más estrechamente con los capellanes de Ejército y Marina, quienes residían allí desde el comienzo. Se repartían las tareas, aunque en realidad, cada uno hacía lo que podía, ya que no había distinciones con respecto a las necesidades espirituales de los combatientes.

Producido el alto el fuego, el 14 de junio, los hombres se distendieron. Extrañaban el silencio que siguió a la rendición. Ese día el padre Pacheco fue recibido por el comodoro Destri en el aeropuerto; se hospedó con él, y luego fueron embarcados como prisioneros.

Fue el único Capellán que permaneció en las islas, para poder celebrar la misa. Los ingleses le permitieron conservar todos los elementos necesarios; no ocurrió así con el resto, ya que, a medida que iban pasando, sus mochilas eran tiradas al fuego. Sólo permitían llevar los objetos necesarios para el aseo.

El armamento debió ser entregado, a excepción de los oficiales a quienes se les permitió conservar las pistolas. Habían dividido a los argentinos en tres grupos: oficiales, suboficiales y soldados. Más tarde agregaron un cuarto grupo, luego un cuarto grupo formado por aquellos que ya interrogados, iban siendo separados del resto.

Se rezaba por la familia, la Patria, el porvenir. . .

A pesar de la guerra, los hombres, en general, no sentían "odios" particulares entre ellos. Al llegar a San Carlos, después de ser embarcados en un Chinook inglés, Pacheco conoció a un capellán católico británico, que se mostró muy amable y le ofreció todo su apoyo para la asistencia religiosa. Anteriormente, ya se habían realizado Misas con argentinos y británicos, con intérprete. En el momento de producirse la paz, los *Royal Marines* se adelantaron a celebrarlo, en señal de falta de rencores entre camaradas de armas.

Una vez integrado con el resto de la gente, el padre pudo celebrar misa, predicar y confesar a quienes lo deseaban.

Todo el contingente fue alojado en el frigorífico de la zona, en condiciones muy precarias, en donde un tacho grande era utilizado corno letrina. Permanecieron allí, aproximadamente, quince días. Cuando se presentaron los inspectores de la Cruz Roja Internacional, Pacheco y los demás aprovecharon para protestar por las

condiciones a las que estaban siendo sometidos; logrando acelerar la fecha para ser embarcados.

Hacia fin de mes, debió dar un responso a nueve argentinos enterrados allí, seis en una fosa común y tres en fosas individuales, cada una con su cruz. Ante la solicitud de un mayor británico que los dirigía, en la víspera asistieron al lugar con un oficial y varios suboficiales, con la intención de alambrar el perímetro de las tumbas y pintar las piedras y las cruces, para que el camposanto no quedara expuesto a la depredación de los animales.

El jefe inglés del campo, ignoraba quiénes eran. Tampoco lo sabían los delegados de la Cruz Roja. Se supone que fallecieron en el ex-frigorífico San Carlos, donde funcionaba el hospital de campaña de los ingleses y donde fueron atendidos los heridos de la batalla de Goose Green.

Al día siguiente, asistieron fueron en dos grupos: primero un grupo grande, después uno más pequeño, con los oficiales de mayor jerarquía que habían sido separados luego de los interrogatorios.

El 1º de julio, los trasladaron al buque de bandera inglesa St Edmund. Se convertiría en la nueva prisión hasta el 14, cuando desembarcaron. Las condiciones de vida mejoraron, pudieron bañarse y satisfacer otras necesidades; el trato correcto nunca cesó, se les permitió visitar todos los sectores del barco, incluso, al brigadier y a los generales que allí se hallaban. Aunque nunca interfirieron sus recorridas, siempre las realizaba acompañado de un "escolta".

Un domingo, celebró una misa para los seiscientos prisioneros que allí había. Lo que al final resultó inconveniente. El amontonamiento de tanta gente, lo incómodo y ruidoso del lugar no permitió la total participación de los fieles reunidos. Al día siguiente, hubo otras dos celebraciones, en un sitio más adecuado. Los guardias, muy respetuosos, no portaban armamento durante las ceremonias.

Durante su permanencia en el barco, Pacheco fue partícipe de un hecho conmovedor: a principios de la guerra, Seineldín había recibido una imagen de la Virgen de Fátima, la cual había resguardado en una casa abandonada que servía como puesto de recuperación de personal herido. No fueron pocas las veces que sus subordinados le insistieron para que la Virgen fuera llevada a las posiciones del RI 25, pero siempre se negaba, ante el temor de que pudiera ser dañada por uno de los tantos bombardeos. En la misa antes mencionada, Seineldín recordó la imagen, y que se la había encomendado al padre Jorge Luis Picchinalli, el más joven de los sacerdotes, para que la trajera de regreso al continente.

Después de largos trámites con los británicos, y con el auxilio del padre Pacheco, pudo averiguar que no le habían permitido, a Picchinalli, embarcar la

Virgen, y que esta había quedado abandonada en un depósito de lanas, cercano al puerto.

Después de un mes, y antes de embarcar, la fracción de ingenieros removedores de minas, descansaron unos días en el mencionado galpón. Uno de los soldados descubrió la imagen, y se la pidió a un oficial inglés, quien se la obsequió. Fue así como embarcó la Virgen en brazos de uno de los últimos soldados argentinos que abandonó las islas.

Cuando se quiso coordinar la entrega de la santa imagen al Instituto Fátima, que la había enviado al comienzo de la guerra, el soldado se aferró a ella y se negó a entregarla. Pero gracias a la acción tesonera y capacidad de convencimiento de Pacheco, el muchacho se atrevió a dejarla.

El sábado 3 de julio, estando fondeados en la bahía de Puerto Argentino, fue requerido por los mandos ingleses, para acompañar al capitán Robacio de la Armada, a las cercanías del monte Tumbledown, con el objeto inhumar nueve cadáveres de combatientes argentinos que se hallaban a la intemperie.

Se veían, por la zona, papeles y latas de un vivac, todo cubierto por nevisca. Luego de trasladar los cuerpos en helicóptero, al cementerio de Puerto Argentino, Pacheco rezó un responso en castellano, luego, uno en latín junto a monseñor Spraggon, obispo católico del lugar. Terminada la oración, un soldado galés ejecutó un toque de silencio, rindiendo honores.

Cumplidas con las labores que le habían sido solicitadas, el buque fue desplazado de Puerto Argentino hacia la zona de Berkeley Sound. Finalmente, el 12 de julio zarparon. El 13 se les comunicó que se hallaban navegando hacia el continente, noticia que vivieron con un gran alivio y una gran esperanza.

Arribaron a Puerto Madryn el 14. Terminaba así la labor de la guerra, pero seguía la difícil tarea de vivir con los recuerdos de todos aquellos que quedaron ocupando Malvinas, nuestros muertos, quienes nos representan con honor... ¡Que el Señor tenga en su gloria a los héroes!

La tarea desarrollada por todos los hombres de Dios -de todas las fuerzas - fue de gran valor para los combatientes argentinos desplegados en Malvinas. Ninguna condición, por extrema que ésta haya sido, impidió, a estos abnegados sacerdotes, estar al lado de sus hombres; o de intentar llegar a puntos de difícil acceso, aún corriendo el riesgo de quedar expuestos en situaciones de peligro para las que no se estaban preparados. Las necesidades de los fieles nunca supieron de horarios, de frío, lluvia o nieve.

Luego de la guerra, cada uno se reintegró a sus actividades habituales.

Continuaron dando apoyo espiritual en las unidades a las que estaban destinados y aportando sus tan interesantes experiencias de vida, como ésta que el padre Pacheco permitió registrar al personal de la Dirección de Estudios Históricos.

Escuadrón Fénix

El primer Escuadrón Fénix, o Unidad Aérea Especial, nació durante el mes de noviembre de 1978.

Relato del Cap (R) Jorge Páez Allende:

Temprano, una mañana, llamó por teléfono a mi casa el Brig (R) Gilberto H Oliva, invitándome a reunirme con él, inmediatamente, en el edificio Cóndor.

Antes de ese día nunca había tenido contacto personal con él. Solamente lo había visto, desde lejos, diecisiete años antes, en alguna formación de la Escuela de Aviación Militar, cuando yo cursaba como cadete, y Oliva era el Director de ese Instituto.

A pesar de ello, cuando concurrí a su llamado y lo encontré en una oficina del quinto piso del edificio Cóndor, a las pocas palabras tuve la grata impresión de estar conversando con un camarada de armas en total sintonía con mis conceptos acerca de nuestra profesión, y del lugar que debíamos ocupar ambos, como oficiales retirados de la FAA, teniendo en cuenta la conflictiva situación que existía, en ese momento, entre la Argentina y Chile por la cuestión del Canal de Beagle.

Desde el comienzo me admiró la firme determinación y la honestidad intelectual con que expuso sus inquietudes: Vea, Capitán, lo llamé sin que nos conozcamos porque me lo sugirieron varias personas, y espero contar con usted para que me ayude a llevar adelante y concretar unas ideas.... Arrancó, sin preámbulos: Tengo el propósito de utilizar aviones civiles en operaciones militares, quizás incluso ofensivas, y he traído estas inquietudes al Cte Gral, y a otros niveles de comando. Como resultado de mis entrevistas, el Brig Gral Agosti me ha comunicado que le parece muy bien, pero que no tiene medios, ni personal, para asignar a éste tema. Pero me aseguró que cuento con su aprobación si podemos desarrollar algo interesante. Y me sugirió que me pusiera en contacto con usted, capitán, y yo anoté su nombre.

Luego fui al Comando de Operaciones Aéreas, y obtuve resultados similares. También me mencionaron su nombre, oficiales de ese comando, de modo que averigüé su teléfono particular, y acá estamos.

Nota de la Redacción:

Inicialmente el COA planificó el empleo de aviones civiles en tareas de observación y engaño. Así durante los días previos al conflicto marco regional (1978), se realizaron muchos vuelos de observación visual, a lo largo de la frontera (paralelos 21 al 55 aproximadamente), en especial sobre todos los pasos habilitados, con el propósito de tener alerta temprana.

También se habían previsto vuelos de diversión, vale decir simular con los aviones civiles de performances parecidas a las de combate, vuelos en altura para hacer reaccionar a la defensa antiaérea o hacer despegar a la caza interceptora.

El Brig Oliva quería algo más: quería armar los aviones civiles y colaborar en el ataque a las fuerzas enemigas.

Se lo autorizó a alertar el material disponible y al personal voluntario. El comando daría la orden de su empleo cuando lo considerase oportuno.

El fervor patriótico del Brig Oliva y de todo el personal militar y civil que lo acompañó configura una actitud de entrega a la Patria que no podemos pasar por alto, y se han hecho merecedores del reconocimiento institucional.

El Brig Oliva se expresaba con claridad, y su voz denotaba una gran ansiedad: La realidad, añadió, es que tengo claro que deseo participar, si hay guerra. Me parece que podríamos ser de gran ayuda para nuestras FFAA si podemos utilizar eficientemente los aviones civiles, pero le confieso que no conozco exactamente cuáles aviones conviene utilizar ni en qué momento ni con qué armas, o tampoco para cuáles tareas o misiones, ni con cuáles pilotos contamos, etc. Lo llamé para proponerle que me ayude a resolver esto, a pensar, a organizar, ya poner en ejecución la mejor forma posible para colaborar en la defensa de nuestra Patria...

En este sencillo encuentro nació una relación de mutuo respeto y de amistad entre dos camaradas que, a partir de ése momento en forma discreta y silenciosa tratamos de aportar nuestra contribución a la FAA en las situaciones de conflicto que se produjeron a partir de ese momento. (1978 y 1982).

Al principio, para designar a este tipo de unidades de aviones, pilotos civiles y oficiales retirados, manejamos distintos nombres: Unidades Aéreas Especiales, Escuadrón Cero, Escuadrón Fénix, y otros. Con el tiempo, nos pareció más apropiado utilizar el nombre de Escuadrón Fenix, considerando la característica efímera, de existencia sólo frente a los conflictos armados, y su desaparición en tiempos de paz: como el ave Fenix de la mitología que eternamente muere y renace de sus cenizas.

Para el conflicto con Chile desarrollamos y probamos en vuelo un sistema

lanzabombas construido especialmente, con materiales muy sencillos y efectuamos las previsiones y los planes para utilizar hasta 140 aviones en operaciones aéreas que incluían el ataque a blancos no defendidos, o con poca defensa.

A los pocos días nos encontramos con el valioso aporte de otros oficiales retirados como los capitanes Enrique Wilkinson de Almeida y Guillermo Ceballos. Además, muchos suboficiales y civiles se acercaron para aportar valiosa ayuda, de toda índole: Luis Dammnotti, de los Talleres Aeronáuticos Dammnotti y Plus, de Don Torcuato, el piloto Ricardo Camps, Carlos Recanatini, Gianchenko, y otros.

La eficacia del sistema pensado para las circunstancias conflictivas en 1978 no fue comprobada en operaciones, obviamente al producirse la intervención pacificadora de Su Santidad el Papa, con el cardenal Samoré como mediador.

A principios de 1979, el comandante de Operaciones Aéreas, Brig My Jesús Orlando Capellini me ordenó la confección de un informe completo sobre este asunto, que elevé con fecha 21 de febrero de ese año. Copias de ese informe han sido conocidas por casi todos los comandantes de operaciones durante los años siguientes.

Pocos días después del 2 de abril de 1982 fuí convocado para prestar servicios como artículo 62 en el departamento. Planes y Programas del Comando de Operaciones Aéreas. Su titular, el comodoro Knud Erik Andreasen ya me había comunicado la idea de utilizar aviones civiles en el Teatro de Operaciones en que se plantearía el conflicto. Se necesitaba determinar de las tareas previstas, cuáles se podían cumplir, con qué tipo de aviones, con qué pilotos, y desarrollar las tácticas y las técnicas que emplearían.

Durante el período comprendido entre el 13 y el 28 de abril, un grupo de oficiales: los vicecomodoros Arnaldo Antonio Pagotto, Carlos Velazco y Juan Manuel Beverina, los mayores Dante Asla, Marcos Martínez y Juan José Falconier, y los capitanes Héctor Ritondale y Jorge Páez Allende. Con el valioso asesoramiento del teniente (R) Aníbal Dante Poggi, para el HS125, y del teniente (R) Edgardo Acosta para los Lear Jet, efectuaron la planificación correspondiente.

La tarea fue:

-Seleccionar las aeronaves teniendo en cuenta sus características, performances, y equipamientos electrónicos a bordo.

-Determinar el tipo de misiones que se les podría asignar a esas aeronaves.

-Reunir información acerca del estado de los aviones, y de los pilotos.

-Seleccionar el personal de pilotos que sería convocado.

-Determinar las condiciones legales y/o contractuales en que ese personal y aeronaves seleccionados sería incorporados a la FAA.

-Suministrar la información limitada a las tripulaciones y a las empresas propietarias.

-Realizar las coordinaciones pertinentes con el Dpto Movilización y Reserva, con la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad, y con la Dirección de Material, para elaborar la documentación que legalizara las situaciones creadas.

Durante la mañana del día 28 de abril, en el Grupo Aéreo de la VII Brigada Aérea de Morón, improvisamos una breve, inédita, y emotiva ceremonia: los pilotos civiles que desplegarían ese día recibieron sus insignias de alfereces en comisión. Fueron ocasionales testigos algunos oficiales integrantes del Escuadrón Helicópteros de esa Brigada, que se encontraban próximos, y fueron invitados a presenciarla. Con unas pocas palabras les recordé a los nuevos oficiales en comisión, que a partir de ese momento les cabía la aplicación de las Leyes y Reglamentos Militares, y les reiteré las esperanzas que depositábamos en ellos. Acto seguido llenamos las Actas Convenios para cada aeronave, y estuvimos listos para efectuar los vuelos de traslado a las bases en que se encontraba desplegada la FAS: EPO, TRE, CVR, SCZ, GAL y GRA.

Con el grueso del Escuadrón Fénix volamos desde la VII Brigada hasta la IX Brigada Aérea, en CRV. Yo me trasladé como pasajero en un avión muy bien equipado para vuelo todo tiempo, que había elegido como nave capitana del Escuadrón, en principio.

Desde que comenzamos la selección de los aviones habíamos estudiado las características de todos, y se destacó ese avión tan singular por su performance y equipamiento a bordo: el Hawker Siddeley HS-125 matrícula LV-ALW, que pertenecía a la empresa estatal YPF. Podía volar a velocidad de avión de combate, tenía muy buen techo y gran autonomía, y además estaba equipado con dos VLF omega de navegación, que serían de gran utilidad para ubicarse mar adentro, sin referencias de tierra. Lo volaban el Ten (R) Aníbal Poggi, y los pilotos civiles Rubén O Perez y R Mariani,
flamantes oficiales en comisión. También nos acompañó en ese vuelo, y durante todo el conflicto, el SP (R) Miguel Acosta, quien se desempeñaba como mecánico.

En la ciudad de CRV se encontraba alojado el Comando de la FAS. Allí me presenté al brigadier Ernesto Crespo y al brigadier Roberto Camblor. También, a

los comodoros José A Juliá, Tomás Rodríguez, y a todos los miembros del Estado Mayor de la FAS.

El Escuadrón Fénix desplegó entre los días 28, 29 y 30 de abril de 1982, con treinta y cinco aviones. Según nuestro criterio, se trataba de los mejores pilotos y aviones que había en ese momento en la aviación general de la República Argentina.

Casi todos ellos pertenecían a empresas privadas nacionales, y también algunos a empresas del Estado, (YPF, Gas del Estado) e instituciones como la Policía Federal Argentina.

El grupo de Los Diez Más Veloces estaba formado por el HS-125 mencionado anteriormente, y por nueve Lear-Jet, de varios modelos: dos 24, tres 25, tres 35 y un 36.

Aviones convocados para el Escuadrón Fénix 1982

CUADRO 1

TIPO	MATRICULA	PROPIETARIO	MOTORES EQUIPOS	PILOTO
Hawker Siddeley HS-125 700 B	LV-ALW	Y.P.F.	2 motores a reacción 2VFL	Ten (FAA) Aníbal Poggi Rubén O. Pérez Roberto Mariani
Lear Jet LR-35	LV-ALF	Loma Negra	2 motores a reacción 1 VLF	Ten (FAA) Edgardo Acosta Julián Redonda
Lear Jet LR-35	LV-ONN	DAHM Automotores	2 motores a reacción 1 VLF	Jorge Mac Intire Armando Lópe
Lear Jet LR-25	LV-OEL	Editorial Sarmiento	2 motores a reacción	Mariano Salotti Roberto Pignato
LR-35	LV-OFV	Terrabussi S.A.	2 motores a reacción	Harris Steward Luis García
LR-25	LV-MMV	Banco de Italia y Río de La Plata	2 motores a reacción 1 VLF	Roberto Harriaque Raúl Guevara
LR-25	LV-MBP	Banco de Intercambio	2 motores a reacción 1 VLF	Aldo José Pignato Francisco Villaverde
LR-36	LV-LOC	Bunge y Born	2 motores a reacción 2 VLF	Francisco Arocena Ten (FAA) Emil William
LR-24	LV-JXA	Aeromaster	2 motores a reacción 1 VLF	Carlos Miranda Pedro Alcobe
LR-24	LV -JTZ	Orué S.A.	2 motores a reacción	Jimmy Harvey Mario Quarleri

En el país quedaron sin convocar dos Lear Jet:

El LR-24 matrícula LV-LRC que pertenecía a la gobernación de Tierra del Fuego, porque se consideró que prestaría buenos servicios donde estaba, y otro que pertenecía a la provincia de Salta, que se desecha porque lo pasaron con una importante novedad técnica (comandos de profundidad inestable en altas velocidades).

Precisamente, las altas velocidades que estos aviones podían desarrollar, similares a nuestros aviones de combate, nos llevaron a planificar que con ellos podíamos efectuar algunas maniobras de engaño, o diversión, que pudieran confundir al enemigo. Estoy seguro que algunos efectos de engaño habremos conseguido durante la batalla de 1982, especialmente durante

los primeros días. Hay algunas publicaciones inglesas que se refieren a esto pero tratan de minimizar los efectos de éstas misiones. No obstante, yo estoy seguro que habremos provocado algunas confusiones, algunas alertas inútiles, algún desgaste moral y material en los elementos de la Task Force británica.

Por otra parte, de nuestro lado, es difícil medir con exactitud cuáles fueron los efectos positivos en la moral de nuestros pilotos de combate, los militares de profesión, cuando vieron participar de la batalla a sus compatriotas retirados y pilotos civiles, junto a ellos desde el primero hasta el último día.

Los diez más veloces (Cuadro 1) estaban previstos para efectuar las tareas de:

a) Acompañamiento y guía de aeronaves de combate hasta las islas, utilizando los equipos de navegación VLF que tenían los aviones civiles. b) Diversión o engaño.
c) Retransmisores en vuelo, durante la ejecución de los ataques de la FAA.
d) Exploración y reconocimiento.
e) Traslado de comandos, etc.

Además, hubieron:

- Seis aviones reactores, Cessna Citation
- Ocho aviones turbohélices
- Tres aviones Mitsubishi MU 2/60
- Cuatro turbocomander AC-690 T
- Un avión Merlin III

Debido a su menor velocidad y equipamiento, los seis reactores Cessna (Cuadro 2) fueron convocados para realizar las tareas de:

- Retransmisores en vuelo
- Exploración y reconocimiento
- Búsqueda y rescate
- Traslado de Comandos
- Transporte de cargas pequeñas en general
- Traslados operativos.

CUADRO 2

TIPO	MATRICULA	PROPIETARIO	MOTORES EQUIPOS	PILOTO
Cessna Citation	LQ- TFM	Dirección de Fabricaciones Militares	2 reactores	Juan Crosa Leónidas Rodríguez
Cessna Citation	LV-MMR	Automotores y Servicios	2 reactores	Fernando Piñeiro Miguel C. Gamen
Cessna Citation	LV-MRM	Policía Federal	2 reactores	Ofic principal Piñeiro Sub Comisario A. Mantero
Cessna Citation	LV-MGB	Massalin y Celasco	2 reactores 1 VLF	Norberto A. Barrera Norberto Barrera (h)
Cessna Citation	LV-LZR	Arbol Solo	2 reactores	Hugo S. Mercante Alfredo Garatti
Cessna Citation	LV-MZG	Líneas Aéreas Sureñas	2 reactores	Vicente Collerone Adrián J. González
Mitsubishi MU 2/60	LV-ODZ	Vicente Robles S.A.	2 turbohélices 1 VLF	Carlos A. Quiroga Eduardo Meyer
Mitsubishi MU 2/60	LV-OAN	Ventes S.A. o Fimberg SA	2 turbohélices 1 VLF	Pedro Saralegui 1erTen (FAA) Zungri
Mitsubishi MU 2/60	LV-MOP	Banco Interfinanzas	2 turbohélices	Gonzalo Gil Martín Etcheverry
Metro Merlin 111	LV-MRL	Astilleros Alianza	2 turbohélices	1erTen (FAA) Lorenzo González Carlos Rodríguez

CUADRO 3

TIPO	MATRICULA	PROPIETARIO	MOTORES EQUIPOS	PILOTO
Turbo-commander AC-690 T	LV-LMU	CATA S.A.	2 turbohélices	Ten (FAA) H. Cáceres Alberto Williams
Turbo-commander AC-690 T	LV-LRF	CATA S.A.	2 turbohélices	Hugo Santamaría Angel Esnagola
Turbo-commander AC-690 T	LV-LTV	Gas del Estado	2 turbohélices	Francisco L. Molina Jorge Cabrera Tadeo Pla
Turbo-commander AC-690 T	LV-LTX	Gas del Estado	2 turbohélices	Mariano Castro Norberto G. Marin Carlos Vergara Ruzo

A los aviones turbohélices Mitsubishi y Merlin del Cuadro 2 y Turbocomander del Cuadro 3 se les asignaron, entre otras tareas, las siguientes:

- Exploración y reconocimiento.
- Búsqueda y rescate.
- Acompañamiento y guía de los turbohélices lA-58 Pucará.
- Traslados operativos (tripulantes, mecánicos, armeros, etc.).
- Traslado de Comandos.
-Transporte de carga en general (correos interbases, enlaces entre las unidades, pasajeros de diversa índole, cargas pequeñas, etc.).

Además de estos dieciséis aviones reactores y ocho turbohélices, que constituían la primera línea del Escuadrón Fénix teníamos prevista una reserva operativa de once aviones Aerostar 600 A, con motores a pistón. (CUADRO 4)

CUADRO 4

TIPO	MATRICULA	PROPIETARIO	MOTORES EQUIPOS	PILOTO
Aerostar 600 A	LV-LZW	Sidec S.A.	2 motores a pistón	Aldo Berardi
Aerostar 600 A	LV-MBZ	Angela Rosa	2 motores a pistón	Alberto Gaboto
Aerostar 600 A	LV-MDE	SENYS S.A.	2 motores a pistón	Eduardo Bindas
Aerostar 600 A	LV-MDH	Metalúrgica Mellan	2 motores a pistón	José M. Ferraris
Aerostar 600 A	LV-MDM	Coloca S.A.	2 motores a pistón	Claudio Gervai
Aerostar 600 A	LV-MEE	Aeromaster S.A.	2 motores a pistón	Rodolfo Gavagnin
Aerostar 600 A	LV-MET	Schanchemayr I Juan H.	2 motores a pistón	Edgardo Ferreira
Aerostar 600 A	LV-MEG	Radio Emisora Cultural LS-S	2 motores a pistón	Carlos Progrzebny
Aerostar 600 A	LV-MEJ	Yunque S.A.	2 motores a pistón	Orlando Bustelo
Aerostar 600 A	LV-Mil	Bameco S.A.	2 motores a pistón	Ricardo Camps
Aerostar 600 A	LV-MSN	Acindar S.A.	2 motores a pistón	Jorge Arrechea

Mecánicos:

SP Miguel Acosta (Hawker Siddeley) LV-ALW.
SM Ernesto Armella (Turbocommander) LV-LTU
Adrián Petrochello (Lear Jet)
Jorge Maceda (Cessna Citation)
Marcelo Ducuing (Aerostar)
Noberto Romano (Turbocornmander) LV-LTX
Robiel Bertoglio (Turbocornmander) LV-LRE
Hernán Moreta (Turbocornmander) LV-LMU

Fueron elegidos porque eran muy veloces, para su categoría, y debieron ser convocados inmediatamente pues comenzaron las acciones bélicas con toda intensidad. Se distribuyeron en todos los aeropuertos y bases que la FAS consideró convenientes, con las misiones de:

- Exploración y reconocimiento.
- Enlace.
- Búsqueda y rescate.
- Traslados operativos.
- Traslado de comandos.
- Transporte de carga en general, etc.

Los treinta y cinco aviones (Cuadros 1 a 4) cumplieron plenamente las

expectativas, y en algunos casos superaron lo que se esperaba de ellos. Las tareas que realizaron fueron de gran utilidad para la FAS. Además su sola presencia en el teatro de operaciones alentó positivamente la actitud de nuestros pilotos de combate. Esto ha quedado expresado en el informe posterior a la batalla que me ordenó elevar el jefe del Dpto Planes y Programas del COA, además del reconocimiento expresado por distintos autores argentinos y extranjeros.

No resulta fácil la evaluación de la importancia de los Escuadrones Fénix, o Unidades Aéreas Especiales, por diferentes motivos:

a) Incompleto conocimiento, por parte de quienes evalúan, de las acciones realizadas.

b) Condicionamientos excesivos por parte de los comandos, sobre la organización y ejecución de las tareas factibles que se proponen. Muchas operaciones propuestas fueron rechazadas a nivel planificación.

c) Comprensible falta de objetividad, por parte de quienes efectúan las evaluaciones.

Nota de la Redacción:

Sin embargo, a pesar de lo expuesto por el Cap (R) Páez Allende, el Escuadrón Fénix (personal y aviones) cumplió holgadamente con las tareas previstas por el CAE y la FAS. Posiblemente el deseo de hacer más y no conseguirlo por disposición superior, frustró algunas expectativas de este Escuadrón.

Las Comunicaciones

Relato del Comodoro (R) Antonio Federico González Iturbe

Preparación para el día D

Este trabajo fue escrito habiendo pasado más de quince años de la gesta, por lo que algunos datos pueden no ser precisos, especialmente en cuanto a lo relacionado con el tiempo calendario.

El día viernes 26 de marzo de 1982, recibí telefónicamente del Com Castaña, jefe del Departamento Comunicaciones del Comando de Operaciones Aéreas, la orden de estar listo al día siguiente para embarcar en la plataforma militar del aeroparque con el objeto de participar en un operativo en el sur del país. La información era muy escueta, pude sacar en limpio que el vuelo sería a Comodoro Rivadavia y que iba como A-5 del Estado Mayor (jefe de comunicaciones) que se constituiría. Entre las recomendaciones que recibí fue que no lo comentara con nadie, porque era un operativo secreto.

Al día siguiente partimos todo el estado mayor en un avión con destino a Comodoro Rivadavia. Me llamó la atención que los que integrábamos este operativo éramos un grupo de mayores o vicecomodoros modernos.

Nos recibió el brigadier Castellano que era el jefe de brigada. Nos asignaron un lugar para trabajar en el nuevo aeropuerto (como se llamaba en aquella época). La información que nos dio el brigadier fue ambigua. Se había creado la idea de que existía un conflicto político muy importante y se pensaba realizar un operativo real en la zona de la isla de Tierra del Fuego.

Comenzamos a analizar la cartografía y a estudiar cómo confeccionar un plan con los elementos que se nos habían asignado.

La tarde del sábado 27 de marzo pasó rápidamente en discusiones sobre planeamiento y cada uno trató de expresar sus ideas en los planes de operaciones, ya que la mayoría éramos oficiales jefes y nos desempeñaríamos como un estado mayor constituido. Tenía designado como auxiliar al My Mario Módica, destinado en Comodoro Rivadavia en el Grupo II de Comunicaciones

Al día siguiente, domingo, en horas de la mañana me ordenaron presentarme al despacho del Brig Castellano. Nunca habíamos trabajado juntos, ni creo que él, en ese momento hubiera tenido mayores antecedentes míos.

En la reunión me explicó que sólo él y yo, a partir de ese momento, íbamos a saber la finalidad por la cual estábamos en Comodoro Rivadavia. El objetivo era ir a las islas Malvinas, estar unas cuarenta y ocho horas y volver.

En ese momento quedé sorprendido. Me costaba concentrarme en lo que me expresaba. Me informó que había sido seleccionado por mis excelentes antecedentes de la especialidad y por mis desempeños en varios operativos. Me entregó una hoja que era el anexo de comunicaciones a la orden de operaciones conjunta para la invasión. Tenía muy poco escrito, me pidió que la leyera y que le hiciera algún comentario; cualquier duda que tuviera debía sólo consultarlo a él. Me recalcó que la información era estrictamente confidencial y secreta.

El secreto incluía al estado mayor del que formaba parte y para trabajar más aislado me asignó un lugar en el taller radioeléctrico de la Región Aérea Sur.

Cuando leí el Anexo "Comunicaciones" al plan de invasión a las islas, el mismo decía poco. Recuerdo que tenía fecha de iniciación el 1 de abril de 1982 y que la duración decía cuarenta y ocho horas; el resto estaba en blanco, le pedí algunas aclaraciones y me informó que el objetivo era Puerto Stanley, que el día lunes iba a ir el vuelo regular de LADE y podíamos utilizarlo.

Al salir del despacho me fui meditando y muy concentrado, no sabía cómo reaccionar. Al llegar a mi oficina en el taller radioeléctrico, sonó el teléfono, era el Com Castaña que me preguntaba si ya había pensado lo que debíamos hacer, le dije que sí, que según mi experiencia debíamos utilizar ideas sencillas y ya probadas, por lo que sugería instalar un equipo de HF en la casa del representante de LADE y que el equipo podía ser el Collins que tenía la empresa aérea instalado en sus sucursales.

Conocía muy bien la red de LADE, las frecuencias estaban limpias y permanentemente probadas entre estaciones fijas y aeronaves, los equipos eran muy con fiables y de fácil instalación y existía autorización para utilizar esas frecuencias por parte del gobierno inglés. También en caso de tener problemas con las autoridades inglesas se podía demostrar que los equipos eran similares a los ya instalados. Me dijo que le gustaba la idea y que me iba a confirmar si existía algún problema. A los pocos minutos me confirmó que al día siguiente en el vuelo de LADE iban a estar los equipos y el personal para instalarlo, además me dijo que vendrían en vuelo desde Paraná un oficial y doce suboficiales del Grupo 1 de Comunicaciones para trabajar en el plan.

Como debía pensar en todos los elementos que los técnicos de LADE

debían llevar para instalar el equipo, para no olvidarme de nada fui a la planta transmisora para analizar la instalación e hice una lista de todo los elementos y herramientas que se necesitaban para instalar un equipo. Para cada paso de instalación pensaba cuáles herramientas necesitaría y los problemas que podrían surgir.

A partir de ese momento debía cumplir dos papeles: el primero, simular que trabajaba en el plan que elaboraba en ese momento el estado mayor; el segundo, el más importante, prever los elementos necesarios para instalar un enlace al día siguiente, desde la isla, que para mí era el real.

Fue muy difícil ver cómo el resto del grupo trabajaba en un plan simulado y uno solo tenía a cargo llevar adelante el plan de comunicaciones real.

A la tarde arribó el personal del Grupo 1 de Comunicaciones, su jefe era el 1erTen Zanardi al que lo acompañaban doce suboficiales, junto a ellos estaba el SM Barbé, especialista en comunicaciones, en ese momento jefe del servicio de comunicaciones de la Escuela de Aviación, pero que había estado destinado en los dos últimos años en Puerto Stanley.

Me daba la sensación que el tiempo corría más rápido de lo habitual.

Hablamos con todo el grupo de los elementos que eran necesarios instalar en un aeropuerto para brindar seguridad a las operaciones, cuáles los enlaces mínimos y qué equipos los más convenientes llevar para poder brindar un buen servicio operativo.

Los conocimientos del suboficial Barbé sobre las instalaciones de la isla eran fundamentales; él había mantenido el VOR de Stanley y operado las frecuencias de LADE. Aproveché, como no lo conocía, para preguntarle en forma indirecta cómo era la vida en la isla, el sistema de comunicaciones, las instalaciones que tenía LA DE. Fue para mí un excelente informante, porque poseía datos certeros, conocía muy bien la especialidad y me aportaba ideas muy claras de cómo debía ser la primera etapa de nuestro plan de operaciones.

Primera parte del plan

El plan era sencillo y concreto. Contaba con dos etapas: la primera instalar un equipo de la forma más sencilla pero eficaz para pasar información segura entre la isla y el continente antes de la invasión; la segunda era instalar las comunicaciones necesarias para operar durante cuarenta y ocho horas

en el aeródromo.

La primera etapa resolvimos realizarla con dos empleados civiles de LADE que iban a ir en el vuelo regular de línea el día lunes 29 y que pernoctaba en la isla. Se seleccionaron estos dos técnicos, porque ellos tenían la autorización que se tramitaba en la cancillería argentina para ingresar a la isla. Los nuevos equipos y herramientas irían en el vuelo como si fueran para ser instalados en la agencia de LADE. Los jóvenes técnicos tenían sólo esa noche para instalar los equipos y la antena, debido que debían regresar con el vuelo del día siguiente. Por ese circuito de comunicaciones se iban a pasar información meteorológica horaria (QAM), con un código muy simple, la velocidad del viento en nudos indicaba la cantidad estimada de personal militar en la zona y no recuerdo otros datos indicados en la clave que se utilizó.

Esa noche me fue difícil dormir, pensaba en todo momento cómo se podía perfeccionar el plan.

El 29 de marzo comencé a ver que había gente del estado mayor a quienes muchas cosas no le cerraban y por presión o por preguntas, el brigadier nos informó a la plana mayor cuál era el verdadero motivo por el que estábamos allí. Para mí fue un alivio, podía ahora compartir con alguien las alternativas previstas del plan. Éste seguía siendo secreto para el resto de los colaboradores del estado mayor

Tuvimos una pequeña reunión con el personal del Grupo 1. Nadie era un improvisado, todos conocían perfectamente la especialidad y estaban entrenados para el trabajo que se le había asignado. De esa reunión, surgió del suboficial Barbé la posibilidad de escuchar radio Malvinas.

La radio era por cable, y en cada casa había un parlante con una perilla que le permitía regular el volumen, pero para los habitantes de las otras islas y de las estancias próximas al pueblo se utilizaban una frecuencia en la banda baja de HF, muy próxima a los dos megaciclos debido a que no podían hacerlo por cable.

Le pedí a My Módica colaboración para instalar un receptor en el taller. Como necesitábamos un mástil de seis metros salimos urgente a comprarlo y posteriormente a instalarlo arriba del taller de radioayudas de la Región Aérea Sur.

En poco tiempo comenzamos a escuchar la broadcasting de Malvinas, a todos se nos llenó de la cara de alegría. Esa alegría era interna por que no todos conocían el plan. A partir de ese momento nuestro personal escuchaba

solamente la frecuencia de la radio de Malvinas tratando de aportar datos para inteligencia.. Ya vivíamos la gesta.

Mientras escuchábamos música y noticias de la BBC, el operador de la radio informó que iba a leer un mensaje enviado por la reina de Inglaterra al gobernador de la isla. En ese mensaje, para asombro de nosotros la reina explicaba que existían rumores de que la República Argentina estaba preparando una invasión a las islas, que Gran Bretaña no la podía evitar pero que iba a hacer todo lo que estuviera a su alcance para recuperarla. El mensaje leído finalizaba con la tradicional frase: Dios salve a la reina. A pedido del Vcom Mendiberri que se desempeñaba como jefe de inteligencia de la brigada, la misma fue grabada y enviada por él a la IX Brigada de Infantería de Ejército donde ya funcionaba un estado mayor.

Fuimos a esperar el avión de LADE en el que venían los técnicos que nos enviaban para instalar los equipos. Ellos eran Walter Alcaraz y Enrique Tortosa. Tenían poco más de veinte años. Les dimos instrucciones de lo que necesitábamos y la forma de realizar las pruebas. En ese momento fuimos lo más claros y precisos con ellos. Quizás le transmitimos una responsabilidad muy grande...Se fueron sin decir palabra. Sabíamos el clima que ya vivían los isleños debido al mensaje que se emitía por la radio.

La madrugada del martes 30 de marzo, ya sabíamos que el primer paso había sido dado con éxito, los equipos funcionaban perfectamente bien, el My Gamen y el Vcom Gilobert ya cumplían la ficticia función de meteorólogos.

Fuimos a recibir el vuelo de regreso donde nuestros técnicos venían de cumplir tan exitosa misión, ambos estaban extenuados, no podían hablar por la afonía que tenían debido al frío que habían tomado en la noche, instalando las antenas en el exterior de la casa, trabajando a oscuras y peleando contra el frío viento reinante. Pero se los notaba felices porque habían superado todos los problemas y veían lo agradecidos que estábamos todos nosotros.

Nuestra primera etapa del plan se había cumplido, ya se recibía información meteorológica adicional.

En la tarde de ese día seguimos trabajando en nuestras tareas, analizando el plan de frecuencias, controlando los equipos y previendo qué íbamos a llevar en cada vuelo.

A medida que iba llegando el día 1 de abril más dificil era dormir pues, ya había mucha gente llegando o trabajando en el operativo. No todos

conocían el plan por lo que se dificultaba mucho más las conversaciones diarias.

El 31 de marzo en las primeras horas del día nuestros especialistas tenían todo listo para actuar en la madrugada del día siguiente. Cada uno sabía lo que tenía que hacer, qué debía instalar y cómo lo debía hacer.

Ese día a la tarde, hablando informalmente con los médicos de la brigada nos comentaron que ellos iban a tener preparados para cualquier emergencia varios quirófanos en el hospital de YPF que quedaba ubicado en un lugar denominado Km 3, camino a la ciudad de Comodoro Rivadavia. Pensé en la necesidad de tener un enlace directo con sanidad por cualquier emergencia que se presentara en la isla. La idea era que en caso de evacuaciones sanitarias por medio de aeronaves, los médicos conocieran el diagnóstico de antemano para preparar los quirófanos y prever el tipo de ambulancia. Ese trabajo se lo pedí al My Módica; él conocía muy bien al personal de médicos de la guarnición y también la forma de implementar un enlace.

Cuando anochecía comenzaron a llegar varios C-130. No fue el ruido lo que delató la presencia de ellos, sino la conquista de espacios en los casinos, las piezas tenían varias cuchetas y un sinnúmero de bolsos; era dificil obtener hasta un lugar para dormir.

Como pasa en estos casos las bromas estaban a la orden del día. Eran muy pocos los que tomaban este momento con miedo. Daba la sensación que el nerviosismo nos obligaba a actuar de esa manera.

Cerca de medianoche se nos informó que debido al mal tiempo, la Armada pedía demorar veincuatro horas el desembarco. Fueron veincuatro horas más de vigilia, de pensar, de recordar y de analizar lo ya planeado.

El arribo a las islas Malvinas

El 2 de abril a la madrugada embarcamos en el primer C-130 que despegó con destino a Puerto Argentino. Además del estado mayor, iba el GOE y el Grupo 1 de Comunicaciones. El vuelo fue en silencio. Ibamos ubicados al costado de dos vehículos del Ejército. Fue más largo de lo habitual. Ya aterrizados y mientras carreteábamos hacia la plataforma, el personal del GOE se fue tirando del avión. Cuando se nos dio la orden de descender, íbamos tomando posición hacia la torre de control. Se sentían disparos aislados .v se veían tambores de doscientos litros obstruyendo la pista de aterrizaje.

No había pasado un minuto que desde nuestro lugar de operación, debajo de la torre de control, con el equipo de HF estábamos comunicados con el continente. El personal de operaciones comenzaba a autorizar aterrizajes y despegues, y coordinar los vuelos de helicópteros a través de nuestro VHF portátil.

Todo funcionaba tal cual lo habíamos pensado, los operadores enviando y recibiendo mensajes con total naturalidad. Comenzamos a instalar los equipos fijos y también a estudiar por donde debían pasar los cables para habilitar una pequeña central telefónica para el estado mayor.

A pesar del movimiento intenso que había en el aeropuerto, de las versiones que circulaban, y de los disparos que seguían en un extremo del mismo, el personal de comunicaciones (que ya habían sido bautizados por el 1erTen Zanardi como los "ganchos salvajes "), estaban calentando el agua para tomar mate. Todos los que fueron estaban entrenados, trabajaban rápidamente y en silencio. El apodo de "ganchos", se debió a que todos eran suboficiales de comunicaciones y es común en nuestra fuerza expresarse en forma lunfarda cuando uno está hablando de suboficiales, y el de "salvaje" fue por que en aquella época tuvo éxito la película de guerra Los gansos salvajes y en similitud al desempeño de un bravo pelotón de soldados norteamericanos, los comenzamos a definir como los "ganchos salvajes".

Recuerdo de esos momentos dos anécdotas. La primera era que desde el continente todos los aviones que participaban en esta invasión tenían los indicativos LITRO más un número. De pronto un avión argentino que se identificó con un indicativo diferente a aquél, pedía autorización para aterrizar. Rompió con la rutina, era algo fuera de la planificación y creó el mismo nerviosismo que si un avión inglés pidiese autorización para aterrrizar. Era un F-28 de la Armada. Por no estar previsto se le negó la autorización y viendo que el comandante de aeronave insistía se le ordeno al GOE colocar tambores de doscientos litros como obstáculos en la pista para evitarlo. Fue un momento muy tenso, me impactó la decisión con que actuaba el joven estado mayor. En el avión venía el comandante de Operaciones Navales. El avión se mantuvo en espera sobrevolando la zona de aeropuerto, hasta consumir casi la totalidad de su combustible, razón por la cual se lo autorizó a aterrizar, dos horas más tarde de su primer pedido.

Otra anécdota interesante fue la evacuación de heridos. Un grupo de cuatro o cinco hombres de la Armada que habían participado en la toma de la casa del gobernador habían sido heridos por armas largas; los habían llevado en helicópteros para operarios en uno de los barcos que funcionaba como hospital, pero dado la gravedad optaron por enviarlos al continente por vía aérea. A través de nuestro sistema de coordinación médica pudimos

comunicarles a los médicos del hospital de YPF el diagnóstico exacto que tenía cada paciente, qué curaciones se le pudieron hacer en el barco y qué tipo de cirugía se debía realizar a cada uno de ellos. Los heridos fueron trasladado desde el barco al aeropuerto en helicópteros y desde allí en F-28 al continente. En Comodoro Rivadavia siempre nos agradecieron el poder saber con antelación el tipo de tratamiento que habían recibido cada uno de los heridos para poder informar a los especialistas. Gracias a esa coordinación se pudo salvar más de una vida.

A todo esto, con los "ganchos salvajes" estabamos viendo cuál era el mejor lugar para "acobacharse", ya que teníamos un refrigerio para pasar el primer día de combate y lo principal era prever el lugar de descanso.

Primer acto oficial del izamiento de la bandera Argentina en Puerto Argentino

Aproximadamente a eso de las 10:00 hs del **2** *de abril, el Brig Castellano me ordenó que, con un suboficial de comunicaciones me dirija a la ciudad para un acto, donde se iba a volver a izar la bandera nacional después de tantos años. Fácil es decirlo pero muy difícil concretarlo, ya que nosotros no teníamos medios de movilidad, nuestra misión era sólo estar en la isla cuarenta y ocho horas y brindar las comunicaciones. No habíamos previsto ningún vehículo en nuestros planes.*

Mientras analizábamos cómo llegar al centro de la ciudad distante unos seis o siete kilómetros, se acercó un vehículo anfibio de la Armada a conocer la zona del aeropuerto. Tenía unas ruedas muy grandes, tipo tractor, con frente (capot) similar a una lancha. Le pedimos si nos podían llevar hasta la casa del gobernador. Aceptaron y nos llevaron hasta la ciudad.

Nos sentamos sobre la carrocería. El camino estaba desierto, se veían banderas argentinas colgadas de algunos alambrados. Fue un viaje incómodo, pero lleno de emoción. Cuando llegamos me dio la impresión de estar deshabitada, el chofer sufrió el primer impacto al ver que los escasos vehículos circulaban por el lado opuesto a lo que estábamos acostumbrados.

Al acercarnos a las inmediaciones de la casa del gobernador, mi primera sorpresa fue encontrarme cercano al mástil al Vcom Alegría, vestido de combate con una gorra de servicio. Junto a él, el Vcom Gilobert con ropas civiles y en su cabeza una gorra de servicio; también estaba el My Gamen vestido de civil, con su familia.

El mástil de la casa del gobernador estaba en un pequeño jardín en desnivel, en el costado de la residencia y terminaba en la calle principal que bordeaba el mar. A pocos metros de allí, había muerto el Cap Giachino.

Se ordenó realizar la formación frente al mástil. La Armada y el Ejército tenían una sección con bandera de guerra y escolta. El lugar de ubicación de ellos era de espaldas al mar, o sea mirando a la casa del gobernador. A mi criterio, la Fuerza Aérea no estaba prevista en esta ceremonia. Nosotros no teníamos ningún tipo de bandera, ni tampoco tropa para participar en esta formación. A cargo de la sección del grupo especial del Ejército estaba el TteCnel Seineldin. En un costado, donde se ubican los invitados, estaba la Fuerza Aérea representada por el Brig Castellano, los Vcom Alegría y Gilobert, el My Gamen, un suboficial de comunicaciones y yo. También estaba la familia Gamen. En ese acto había tantos periodistas y camarógrafos como militares.

Se ató en el mástil una bandera argentina muy grande, la persona seleccionada para izarla era el Gral García. Para obtener buenas fotografías y facilitarle el trabajo a los camarógrafos, el izamiento era realizado muy lentamente El viento era fuerte y soplaba a nuestras espaldas; la bandera desde el primer momento flameaba inquieta. Cuando pasó la mitad del mástil, se desató el extremo inferior y segundos después el superior y se voló del mástil ante el asombro de todos. Quedamos inmóviles y sin reaccionar. Para los que estábamos en la ceremonia fue una premonición de lo que iba a ser la guerra. Fue tal el nerviosismo, que el general soltó la cuerda del mástil y por el propio peso y la acción del viento se deshenebró de la roldana.

No sólo se había volado la bandera, sino que la cuerda estaba en el suelo. Tomó la iniciativa el TteCnel Seineldin y le ordenó a uno de sus hombres que se subiera al mástil y que enhebrara la cuerda en la roldana. Después de varios intentos al estilo marinero lo consiguió y se repitió la ceremonia. Ya no era lo mismo, no tenía la emoción de la primera vez.

La estación de comunicaciones Cables & Wirless

Al costado de la casa del gobernador estaba la planta de comunicaciones de la empresa Cables and Wirless. Cuando pasamos caminando vimos que había un soldado del ejército de guardia, quien al vernos de uniforme no nos impidió la entrada. Recorrí la planta. Era un edificio sencillo, con grandes ventanales y en su interior tenía un equipamiento muy similar al que poseía la Fuerza Aérea en las cabeceras de comunicaciones del tránsito aéreo.

Mientras íbamos caminando hacia la oficina de LADE, el Vcom Alegría me preguntó si podía hacer funcionar la estación. Le respondí que sí. Me volvió a recalcar y le insistí que sí, que me sentía capacitado. Tengo la certeza de que el vicemodoro me creyó, ya que me conocía de haber trabajado juntos en la IV Brigada Aérea. Me pidió que vaya caminando a la estación y lo esperara en la puerta.

El Brig Castellano y el Vcom Alegría iban a la primera reunión conjunta que se realizaba y entre los temas tratados surgió el de la estación de comunicaciones de la isla.

El Ejército había desembarcado con el apoyo de un regimiento de comunicaciones con asiento en Bahía Blanca y su jefe consideraba que el sistema instalado era muy moderno y complejo como para poderlo operar; por lo tanto aconsejaba cerrarla.

Finalizada la reunión, el brigadier y el vicecomodoro con cinco o seis oficiales de las distintas armas fueron caminando hasta la estación de comunicaciones, donde yo los estaba esperando junto al suboficial que me había acompañado al acto.

El brigadier me dio a entender con gestos que la estación la iba a operar la Fuerza Aérea, y que yo debía rendir mi primer examen.

Antes que ellos llegaran ya había entrado por segunda vez y recorrí con mayor detenimiento las instalaciones; cada segundo que pasaba me convencía más que estaba capacitado para operaria sin ningún problema, conocía la tecnología y la operación.

Todos ingresamos. Fui caminando con seguridad al puesto de operador principal y seguí la secuencia lógica para prender los equipos, coloqué las frecuencias que me habían dado en ese momento y que habían sido ordenadas desde Buenos Aires, seleccioné las antenas, y esperé que el sistema automático de adaptación de antena estuviera listo. Frente a mí, había dos grupos, unos que necesitaban que yo triunfara y otros que apostaban a la derrota.

Los equipos necesitaban unos tres minutos para estar operables. Para muchos fue una eternidad.

Cuando por medio de luces finalizó el ciclo de puesta en servicio, con seguridad me coloqué delante del micrófono y llamé al Centro Internacional Buenos Aires.

Con muchísima alegría y en forma inmediata contestó Buenos Aires,

la repuesta salió muy clara y fuerte en los parlantes.

Vi asombro en muchos rostros. Habíamos aprobado el examen, las comunicaciones internacionales y nacionales de las islas nos pertenecían. Todos los presentes estábamos emocionados.

Creo que una parte importante de este trabajo lo hicieron el Vcom Alegría que convenció al brigadier para que asumiera la responsabilidad de la prueba, y el Brig Castellano que jugó una apuesta fuerte en un oficial que no conocía.

Volvimos al aeropuerto. Las comunicaciones operativas funcionaban muy bien, la cantidad de gente que había era mucho mayor. Seguimos analizando cómo operar la estación de comunicaciones de la isla. Decidimos que dos suboficiales me acompañaran y apoyarnos con el personal kelper de la empresa.

A partir de ese momento mi responsabilidad fue la de operar la Estación de comunicaciones, al principio con personal de Fuerza Aérea, luego se sumó personal de la empresa inglesa, que sólo realizaba trabajos administrativos.

Con el tiempo me di cuenta que las cuarenta y ocho horas que iba a durar la invasión era una utopía... ya comenzaban los rumores que se enviaría un gobernador.

Nuestro trabajo

Por medio de esa estación nos podíamos comunicar con todo el mundo. El sistema funcionaba desde la isla hasta el continente utilizando frecuencias de HF, duplicadas y diferentes, tanto para recibir como para transmitir.

Se recibían en la estación receptora de ENTEL en Don Bosco y se transmitía por la planta transmisora de Pacheco. Desde ambas plantas se comunicaban con microondas al Centro Internacional Buenos Aires, que por medio de la red nacional o por satélite, nos comunicaba con el mundo.

La estación comenzó a funcionar en forma inmediata. Se autorizó al personal militar de todas las jerarquías a hablar por teléfonos; a medida que pasaba el tiempo era mayor la cantidad de personas que hablaban. Los kelpers tuvieron restricciones.

Para colaborar y cumplir compromisos internacionales de

comunicaciones antárticas, unos días después se destacaron cuatro especialistas del correo argentino. Dos de ellos (Lares y Pietra) habilitaron la estación costera que prestó apoyo a los buques de ultramar en el sur y dos (Vitaliano y Pugliese) se encargaron de la planta transmisora y en poner en funcionamiento el TOR ARQ (sistema que permitía enviar telegramas vía HF) con la República Argentina. La Fuerza Aérea designó dos empleados civiles de inteligencia (Dodorico y el Pirincho Freyre). También fue muy importante la colaboración de tres soldados del Ejército Argentino que tuvimos a nuestro mando.

Cuando se hizo cargo el gobernador de la isla, la estación de comunicaciones comenzó a depender del Cnel Machinandiarena quien cumplía la función de secretario de Comunicaciones del gobierno de las islas.

Durante todos los días hasta la rendición, la estación cumplió en forma silenciosa una extraordinaria labor gracias al personal en la isla y a las operadoras del centro internacional Buenos Aires, de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones.

En la mayoría de los libros que se escribieron sobre la batalla de Malvinas, nuestro selecto y reducido grupo siempre tuvo un párrafo donde se resaltó el trabajo realizado.

Uno de los personajes discutidos que usaba nuestra estación para hablar con los medios fue el padre Fernández, capellán del Ejército, que por medio de las radios de todo el mundo quiso mandar tranquilidad a los parientes de los soldados. En un principio fue muy bien visto; pero luego que se fue complicando la situación bélica, su aparición fue más esporádica, debido a que sus informaciones eran aprovechadas por los servicios de inteligencia británicos. Tuvo la oportunidad de hablar por medio de nuestra estación con las radios más lejanas y raras del mundo, inclusive habló con la BBC de Londres.

Entre las anécdotas más interesantes están la de la escucha en forma diaria de las comunicaciones entre los aviones de reconocimiento de la FAA sobre el Atlántico, próximo a Ascensión, y los comentarios con el personal que venía a hablar por teléfono. Lo que los aviones observaban a pocos les interesaba. Nadie nos creía cuál era la dimensión de la flota.

Mientras tanto seguíamos vendiendo por medio del correo televisores en cuotas con normas PAL-N para poder ver el programa emitido por el primer canal de TV instalado con un equipo donado por un pueblo de Misiones. Unos ingenieros estudiaban cómo ampliar la costanera y otro grupo analizaba dónde se iba a instalar el barrio con las doscientas casas para funcionarios

argentinos, que se iban a construir.

Había un sector que vivía un mundo irreal, se demoraban en descargar los barcos porque se los usaba como alojamiento, no existía restricción de combustible, muchos estaban convencidos de que la guerra nunca iba a comenzar.

Comienza la batalla

El bombardeo del 1 de mayo, fue el primer síntoma importante de alerta que cambió radicalmente la manera de pensar. Se habían perdido varios días.

Teníamos también un fuerte indicio de que la invasión estaba en marcha. Una de nuestras funciones era la de reenviar los "air letters" al personal de la Antártida de las distintas bases extranjeras. Recibíamos los textos y los retrasmitíamos por nuestro sistema de telex. En los textos de las cartas leíamosveíamos que los "primos estaban por visitarnos", "mi primo ya se embarcó", "tu primo llega dentro de unos días y me trae regalos", etc.

Por medio de este circuito conocimos al instante la rendición de Grytviken.

Pude comprobar que en las bases antárticas estaban de fiesta, "los primos habían llegado". Comprobé que la información que tenían algunas autoridades de la isla no coincidía con la nuestra.

Nuestras tareas continuaron con mayor empeño, cada vez venían más personas a hablar por teléfono con sus familiares. Muchos de ellos ya estaban viviendo experiencias muy especiales, como derribar algún Harrier con su sistema de artillería, haber sido heridos por esquirlas del bombardeo naval enemigo, o haber sufrido algún accidente con armamento.

Estas permanentes visitas nos permitían conocer como evalucionaba el conflicto y cuáles eran los principales problemas.

Me asombró durante ese período la entereza del personal militar de todas las jerarquías cuando hablaba con algún familiar (nosotros escuchábamos las comunicaciones, ya que nuestros auriculares y micrófonos estaban en paralelo). Escuchamos personas que estaban heridas de gravedad, que habían sufrido mutilaciones de miembros o quemaduras muy importantes que se sentían orgullosos por haber podido combatir. Llamaba poderosamente la atención la tranquilidad de espíritu de todos ellos, sin ninguna duda se

sentían como quijotes de tan digna causa.

Otro recuerdo muy interesante fue el día que lo comuniqué al oficial de Gendarmería cuyos hombres habían tenido un grave accidente con un helicóptero y le explicaba a su jefe los actos heroicos que se habían vivido (rescate de personal herido en medio del helicóptero en llamas y próximo a explotar). Quienes lo habíamos vivido sabíamos lo que es un acto heroico, hecho que la persona que estaba en otra punta del teléfono no podría nunca imaginario. Esos momentos pueden ser evaluados sólo por los participantes.

El bombardeo nos fue generando problemas en el campo, pero nuestra gente en forma diaria y heroica fue solucionando los problemas.

Entrado el mes de junio, la situación se fue complicando. Los bombardeos navales eran diarios, el personal que venía a hablar por teléfono eran combatientes que habían tenido contacto con el enemigo en emboscadas, se habían eyectados o sus embarcaciones habían sufrido ataques aéreos. Pero el espíritu era muy alto y en general todos se sentían motivados.

Los últimos días

Uno de las personas que venía a hablar por teléfono era el periodista Nicolás Kasansew. El vio que el lugar más importante para saber cómo estaba realmente la situación era la estación de comunicaciones. Muchas de las anécdotas de su libro fueron sacadas de ese recinto.

Un día nos enteramos que a fines de mayo era el cumpleaños de Kasansew. Lo invitamos a nuestra casa a cenar, si mal no recuerdo el cocinero era el Vcom Mendiberri quien había hecho milanesas utilizando como pan rallado las galletitas de agua. Fue una velada agradable. En ese momento Mendiberri, que es un hombre con muchos conocimientos de inteligencia y un estudioso de la historia, profetizó con lujo de detalles cómo iba a terminar la guerra y hasta arriesgó un pronóstico de fecha de rendición. Kasansew estaba asombrado de lo que escuchaba. Los hechos le fueron dando la razón con precisión milimétrica.

Un días antes de rendimos, me llamó por teléfono Mendiberri y me pidió que observe por la ventana de la estación que daba hacia la costanera y le contara lo que veía. Para mi asombro, observé como una procesión de soldados caminaba por la costanera e iba en dirección al centro de Puerto Argentino. Eran los soldados de la artillería que habían combatido en los cerros Dos hermanas. Muchos de ellos llevaban arrastrando por medio de sogas o cintos a los compañeros heridos. Era un espectáculo muy triste.

La hora final estaba por llegar. Con algunos soldados que tuve oportunidad de hablar me comentaban que en los puestos de artillería normalmente se cumplían turnos, y mientras sus compañeros estaban combatiendo en las alturas, ellos descansaban en los campamentos en la parte inferior de los cerros, muy cerca del único camino que venía del norte. Esa noche mientras descansaban, se infiltró una patrulla de gurkhas, muy bien equipados con anteojos de visión nocturnas, y aquéllos que estaba durmiendo fueron sorprendidos. Nuestros soldados se despertaron sobresaltados y amenazados. Los dejaron correr por la noche, lo que generó pánico al resto, y como un efecto cascada los soldados encontraron como alivio el camino a Puerto Argentino. La confusión que se generó hizo que en breve plazo existiera una usina de rumores, desde que mutilaban a los soldados, los decapitaban, etc. Esta transmisión oral de anécdotas fue muy favorable para los ingleses.

Nuestros soldados sólo llevaban el casco. La mayoría del armamento personal lo habían dejado en sus campamentos. Los oficiales y los suboficiales siguieron combatiendo.

Cuando fui designado jefe de la estación de Comunicaciones, pensé que iba a estar lejos de donde se iban a realizar los combates, pero los últimos días fuimos blanco de esquirlas de morteros, granadas y disparos de armas largas. Como el edificio era de madera, comenzamos a poner las fuentes de alimentación como barreras contra los proyectiles y las esquirlas. La estación terminó maltrecha, pero operativa hasta el último minuto.

Dos días antes de rendirnos la situación era insostenible. Se evacuó en avión al personal civil de ENTEL que había trabajado con nosotros. Fue un momento nostálgico... nos habíamos hecho amigos en el peligro.

El fin de la contienda

El día de la rendición estaba operando los equipos cuando apareció amablemente un oficial briitánico, que me dijo que yo estaba en territorio inglés, que debía entregar la estación y dirigirme a la zona argentina. Me fui con cierta tristeza, quise llegar a mi casa a retirar mis objetos personales pero no me dejaron. Habían quedado pequeñas cosas, que para uno, en ese momento, tienen un valor incalculable. Fui obligado a ir caminando hacia el centro de la ciudad. Mis únicas pertenencias era lo que llevaba puesto.

Llegué hasta la oficina comercial de LADE que estaba a pocas cuadras de distancia y comencé a operar con los equipos de la empresa utilizando la red de radioconversación. Sentía que el estar comunicado con alguien me

daba tranquilidad.

Al día siguiente nos llevaron al aeropuerto, que era la zona argentina. Mientras íbamos podíamos observar como los soldados entregaban sus armamentos al costado del camino. Se veía una gran cantidad de fusiles FAL apilados en la ruta, en las afuera de la ciudad.

En la zona del aeropuerto había aproximadamente unas mil personas, prácticamente en los lugares donde habían estado combatiendo. Yo me sentí como un extraño.

Algunos vehículos como topadoras a oruga y tractores seguían moviéndose por la zona.

Ese espectáculo desolador se veía agravado por los días grises y lluviosos de esa época del año.

Recuerdo un ejemplo que nos dejó a todos preocupados: un prisionero se subió a uno de los Pucará que se encontraban fuera de servicio. Se sentó, se ató e hizo funcionar el asiento eyectable; se vio cómo el asiento volaba por los aires y después el paracaídas se abría, salvando su vida milagrosamente.

A pesar del caos imperante pude rápidamente ubicarme con los camaradas en el lugar donde funcionó la jefatura del aeropuerto. Al pasar por un sector del mismo, encontré un equipo de HF portátil, marca Grinel que era de los que habíamos llevado nosotros a la isla. Nos conseguimos una batería y nos comunicamos con el continente siempre por medio de la red de LADE. Recuerdo que tuve en esa ocasión la posibilidad de hablar con el Brig Crespo que estaba en Comodoro Rivadavia y también con mi familia. Cuando estábamos por ser trasladados, con mucho dolor del alma rompimos nuestros fieles equipos.

Los ingleses fueron poco a poco llevando los prisioneros a los barcos y la zona se fue despoblando.

Mi experiencia como prisionero de guerra

Al día siguiente fuimos separados y a un grupo grande nos llevaron a la zona de administración del puerto. Nos alojaron en una habitación muy reducida donde pasamos la noche. En un momento pudimos ingresar por una ventana al segundo piso, donde estuvimos más cómodos; también encontramos algunos productos en lata y chocolate de origen inglés. Nos vino muy bien, porque comenzaba hacer mucho frío y teníamos que tener

provisiones, ya que éramos prisioneros autónomos, y comíamos lo que podíamos conseguir.

Cerca del medio día nos llevaron hasta las cercanías del Town Hall donde había un terreno bastante amplio. Desde allí fuimos embarcados en un Chinook que nos llevó, pese al mal tiempo, hasta un frigorífico abandonado en San Carlos que fue a partir de ese momento nuestra prisión.

Como ya tenía la experiencia que en combate todo elemento que se ve es útil, antes de entrar al frío y triste local que iba a ser nuestra celda colectiva, me había apropiado de una caja de cartón, que una vez desarmada, iba a ser mi colchón por varias semanas. Fue algo envidiado por varios y prestado en algunas horas a los amigos.

Por razones de afinidad y de amistad nos juntamos en un sector aquéllos que sin distinción de armas ya teníamos unos cuantos días de haber vivido experiencias bélicas.

La comida caliente fue para mí una experiencia nueva. Los ingleses no nos daban cubiertos y platos, y no todos teníamos bolsa de rancho. En la cola para servirse, nos correspondía un cucharón por persona. En el caso particular, utilicé como plato mis manos cubierta por un pequeño trozo de nylon, la comida estaba caliente lo que me quemaba las manos, pero sin perder tiempo me llevé las manos a la boca y me puse a comer como un perro. Para la segunda vez comenzamos a conseguir elementos como latas de conserva y maderas para hacer tenedores y cucharas. Por primera vez supe lo que significa en la vida militar nelemento de circunstancias". Todo servía.

Un pequeño grupo electrógeno nos daba luz, y también nos permitía calentar agua por medio de dos conductores colocados en una lata sobre un cartón.

Ya sabíamos cómo hacer corto circuitos en el sistema para poder obtener algo en la oscuridad o simplemente para generarle malestar a los ingleses. Nos habíamos ofrecido como cocineros, lo cual nos permitía hacer la comida al gusto argentino y poder obtener algo extra de las despensas.

Nos comenzaron a visitar los observadores de la Cruz Roja, dos hombres y una mujer, todos de origen suizo. Reclamábamos por el estado en que estábamos viviendo, la falta de baños, y la imposibilidad de higienizarnos, que fue aumentando día a día.

Al principio nos llevaron a caminar en un corral que quedaba alIado del frigorífico y pegado al cementerio argentino. Hacía siempre mucho frío y

el piso del corral era puro barro. Esta actividad no se suspendió por lluvia, nieve o mal tiempo.

Al cabo de varios días, desde allí pudimos ver que en un descampado algo estaban haciendo a unas dos cuadras de nuestra prisión. Eran cuatro pilares de madera, de unos dos metros de altura, donde en parte superior se construía una plataforma y se estaban colocando tambores de doscientos litros. En la parte inferior habían instalado cuatro duchas.

Cuando terminaron la instalación nos llevaron en grupos. Nos teníamos que desvestir y durante dos minutos caía agua tibia sobre nuestras cabezas. El agua se calentaba con unos calentadores a gas, era izada hasta la parte superior donde se volcaba sobre uno de los tambores y desde allí se abría el grifo durante dos minutos. Tres elementos fundamentales sobraban para hacer placentero el baño: el aire libre (con temperatura cercana a los ceros grados), no teníamos jabón ni toallas.

Después de esta experiencia, creo que todos íbamos a reflexionar antes de seguir pidiendo que se nos concediera algunos de los derechos que tiene el prisionero de guerra.

A las dos semanas de estar en San Carlos fuimos embarcados en el Saint Edmund. En cada camarote fuimos instaladas tres personas, pero sólo había dos camas. Teníamos agua y jabón lo que nos permitió higienizarnos de a poco y de vez en cuando bañarnos. Allí tuvimos algunas ventajas, nos daban un desayuno y una cena, bien frugaL También nos daban dos cigarrillos diarios.

En una de las visitas del personal de la Cruz Roja, me dejaron una novela "El pájaro canta hasta morir", la desarmamos e íbamos prestando hoja por hoja para que muchos la pudieran leer en forma simultánea. Fui bibliotecario de un solo libro, pero con muchos usuarios.

Al principio estuvimos anclados en la bahía de San Carlos, y a la semana fuimos a fondear a Puerto Argentino, donde permanecimos hasta la partida a puerto Madryn.

Eramos llevados a cubierta una vez por día durante una media hora. Pudimos ver muchas veces la cubierta del barco cubierta de nieve y observamos cómo reparaban algunos barcos que estaban anclados a nuestro alrededor.

En la noche del 8 de julio, sucedió un hecho muy raro. Sonó en el barco la alarma de ataque aéreo, nos obligaron a meternos en nuestros camarotes y se apagó la luz de los compartimentos. Pude ver por el reflejo de

unas lámparas rojas que indicaban las salidas de emergencias que seguían encendidas, a uno de nuestros custodios que estaba arrodillado rezando. Al día siguiente, lo encontré cuando fui al baño y le conté que lo había visto arrodillado. Me comentó que era de los marinos que salieron de Liverpool, que su barco sufrió un ataque feroz de la Fuerza Aérea y tuvieron que evacuarlo. Su vida la había salvado por milagros y ahora tenía terror cuando sonaba la alarma de ataque aéreo.

El día 9 de julio en el sector del buque donde estábamos prisioneros, hicimos una pequeña formación en homenaje a la Patria, la presidía el TteCnel Halperín, quien era el más antiguo de los oficiales en ese sector.

Antes que el Saint Edmond nos desembarcara en puerto Madryn, un marino inglés que había estado viviendo en su juventud en Buenos Aires nos dio la despedida en castellano por los altoparlantes, simulando el final feliz de un crucero de placer en la Empresa Sea Link, que era la propietaria del barco.

Las palabras dichas fueron aproximadamente las siguientes:

Su atención por favor, la Empresa Sea Link les desea a los señores pasajeros que hayan tenido un crucero muy feliz, les agradece haber seleccionado a nuestra empresa para realizar esta travesía, y los espera muy pronto para realizar un nuevo crucero de placer. Feliz retorno.

El Centro de Información y Control Malvinas

Introducción

Esta es una de las funciones más trascendentes y a veces olvidadas de una Fuerza Aérea en tiempo de paz: el control de sus medios ofensivos y defensivos en el aire, entendiendo por control a la acción de cubrirles las espaldas a los pilotos con una adecuada vigilancia del espacio aéreo, asistirlos en sus tareas, guiarlos y, de ser necesario, auxiliarlos.

La necesidad de concentrar en un único organismo la información de vigilancia aérea obtenida por los distintos medios de detección: electrónicos, visuales, auditivos, etc, y de cotejarla con los planes de vuelo propios para identificar aquellos que pudieran ser hostiles fue una de la primeras enseñanza de la 1 Guerra Mundial. Esta cobró su verdadera dimensión con el descubrimiento y desarrollo de los radares durante la 2 Guerra.

Nuestra Fuerza Aérea, también fue consciente de esa necesidad y en los albores de la vida institucional contrató especialistas alemanes que diseñaron y dieron forma a un Comando de Defensa Aérea cuyos basamentos fueron las unidades de caza de Tandil y Morón, y el Grupo de Vigilancia y Control Aéreo de Merlo.

Los avatares de la vida política del país, las sucesivas crisis económicas y, más que nada, la intangibilidad de las amenazas fueron modificando en el tiempo la percepción de la problemática de la defensa aérea. Y este comando, el único operacional que se hallaría justificado de existir, desde la paz, sucesivamente fue activado y desactivado. Afortunadamente, en 1982, la Guerra de Malvinas encontró a ese organismo en pleno funcionamiento.

Dependían del Cdo de Defensa Aéreo las unidades de **Mirage** con las versiones **III** y **5** de las brigadas de Mariano Moreno y Tandil, respectivamente; los Grupos de Vigilancia Aérea, el 1 Escuela con la estación fija de vigilancia de Merlo y el 2, equipado con las que serían piezas claves de la defensa de Malvinas, los radares móviles Westinghouse TPS-43; además, las unidades de Artillería Antiaérea de Mar del Plata con las muy eficientes baterías Oerlikon de 35 mm con el director de tiro Superfledermaus y las Baterías de cañones bitubo Reihnmetall de 20 mm.

En 1982 el CDAé llevaba ya dos años de existencia y cumplía con su misión en forma incipiente, con una gran cantidad de dificultades y deficiencias de tipo doctrinarias, de adiestramiento, de equipamiento, que saltarían con todo dramatismo durante el conflicto. Pero, más allá de esas carencias, constituía un equipo de

profesionales dedicados a estudiar y desarrollar los procedimientos para organizar y ejecutar la defensa aérea de un objetivo material. Las islas Malvinas sería, si no el único, por lo menos el más importante de ellos.

Gestación del CIC Malvinas

El Comando, a cargo del entonces Brig My Augusto Hughes, elaboró para enfrentar la contingencia, el Plan de Campaña PC- DA 1/81 CABURÉ. Dicho plan contemplaba la creación de tres Zonas de Defensa Aérea. Al Comando de Defensa Aérea de la Zona Sur (CODAZ SUR) a cuya cabeza, en carácter de comandante de zona, fue designado el Brig Roberto Camblor, se le encomendó la misión de planificar y ejecutar la defensa aérea de la Patagonia, del Atlántico Sur e islas Malvinas.

En Malvinas se repitió la fusión de los elementos desplegados del CAE y del CDA, al igual que en el continente. Al Brig Luis Castellano se le asignó el comando del Componente de Fuerza Aérea en Malvinas y a él se le subordinaron los diferentes medios que fueron arribando para participar en la defensa. El Departamento A-3 Operaciones del flamante Cdo de Componente, a cargo del Com Alberto Alegría, asumió la responsabilidad de instrumentar el Sistema de Control Aerotáctico (SCAT), una de cuyas principales actividades sería la de controlar las operaciones aéreas de defensa.

El corazón del sistema, donde se concentraría toda la información aérea propia, y enemiga, sería el Centro de Información y Control (CIC). Asistido por los mayores Alberto Kajihara y Jorge Pergolini. Se nombró jefe del CIC al Vcom Oscar Aranda Durañona. Así conformado, el equipo se abocó a organizar el Sector de Defensa Aérea en las islas que coordinaría las operaciones de defensa aérea y antiaérea para rechazar los ataques de la Fuerza de Tareas más poderosa reunida desde el fin de la 2 Guerra Mundial.

Nace el CIC Malvinas

Para el 5 de abril, el gobierno militar de Malvinas ya había realizado un relevamiento de los edificios de la administración británica. De los inmuebles ofrecidos para instalar el CIC, se optó por Stanley House, un edificio erigido en el centro de una manzana rodeada de árboles, quintas y baldíos. De estructura sólida y dos plantas, servía como internado de los hijos de campesinos que estudiaban en la escuela local. En el piso superior de esta antigua residencia estilo Tudor se instalaron: el Centro de Operaciones Aéreas, el Centro de Información y Control, la Central de Comunicaciones y el Centro Coordinador de los Apoyos de Fuego.

En la planta baja se montó el Puesto de Comando Conjunto.

El 6 de abril, el personal tomó posesión del inmueble alquilado. En la misma fecha el Radar TPS-43 del Escuadrón VYCA, emplazado hasta entonces en los terrenos del aeropuerto, fue trasladado a su ubicación definitiva en unas elevaciones del límite sur de la población. Y comenzó el montado del CIC, propiamente dicho. Se buscaron materiales, mapas, tableros. Se mantuvieron entrevistas con los comandos de las unidades de infantería. Se coordinó con el Puesto de Comando Conjunto de la AAe. En fin, fue un trabajo lento, arduo, plagado de tropiezos e inexperiencias. El principal escollo fue la ausencia de procedimientos conjuntos. Sirva como ejemplo, nada más: mientras los radaristas de Fuerza Aérea y pilotos a cargo del CIC tomaban como referencia el norte magnético, artilleros e infantes orientaban sus armas según el norte geográfico. Once grados, aproximadamente, separaban ambas referencias (declinación magnética). Pero, a pesar de todo, se progresó. Al segundo día, el CIC Malvinas tomaba a su cargo la dirección y coordinación del puente aéreo; al tercero, se inauguraba oficialmente y se convertía, de buenas a primeras, en el organismo de control y coordinación de la circulación aérea de una superficie de ciento veinte mil kilómetros cuadrados del Atlántico Sur.

Las primeras horas de funcionamiento del CIC dejaron al descubierto una serie de debilidades en el dispositivo defensivo originadas por las características geográficas del ámbito de las operaciones previstas.

1°) El pobre cubrimiento radar. A causa de las sombras generadas en las serranías que rodeaban a Puerto Argentino, en particular hacia el oeste, todo móvil volando por debajo de 3.000 metros en la zona del canal San Carlos 80 km- escapaba a la detección radar. Hacia el norte, las limitaciones eran similares, aunque no tan severas; débiles hacia el sur; y sin obstáculos hacia el este.

2°) El equipamiento resultaba muy vulnerable a los fuertes vientos predominantes en la región. Cuando superaban los 60 km/hs, era preciso detener la antena del radar y, al pasar de los 70 km/hs, se la debía replegar porque corría riesgo la estructura. Conviene recordar que, en Malvinas, es común que pasen varios días con el viento soplando parejo, desde el oeste, a 70 u 80 km/h.

3°) La reflexión de las ondas del radar en los núcleos de lluvia congelada de los numerosos strato cúmulus que, a una velocidad similar a la de los helicópteros, pasaban a sesenta u ochenta metros de altitud, suscitó engaños y falsas alarmas.

A la primera dificultad se la procuró solucionar, mediante el despliegue de

una Red de Observadores del Aire (ROA), formando un arco alrededor de Puerto Argentino. El proyecto se llevó a cabo, a partir del 17 de abril, en principio, con la activa participación de un contingente de radioaficionados convocados.

Para el segundo inconveniente no hubo solución. Se pensó en transportar y armar un domo protector, pero se descartó la idea por falta de tiempo para construir el basamento y, sobre todo, porque esa inmensa bola reluciente sería un blanco muy atractivo para los aviones enemigos. El modo de acción que pareció ser más aceptable fue hacer funcionar el radar, respetando en lo posible las limitaciones, rogando que resistiese y disponer de un *muleto.*

Por ese motivo se solicitó al Cdo de la FAS la provisión de un segundo radar. Si bien no hubo un no categórico, el debilitamiento al dispositivo de defensa que acarrearía la sustracción de un radar de la cadena desplegada a lo largo de la costa Atlántica, demoró la decisión. Todo se arregló con la providencial llegada a Malvinas del grueso de la Agrupación 601 de AAe de Mar del Plata, equipada con un moderno radar de vigilancia TPS-44 Cardion.

Con respecto a los ecos falsos originados por el desplazamiento de las nubes, tampoco hubo remedio. Sólo la experiencia de los radaristas y el sentido común de los jefes de Turno en el CIC, impidió que la guarnición militar de Malvinas viviera en *alarma roja* durante toda la guerra.

Se completa el CIC y el Sector de Defensa Aérea Malvinas

Entre el 17 y el 26 de abril se realizó el despliegue de la ROA. Cada uno de los nueve POA, formando un anillo alrededor de Puerto Argentino, fue integrado por dos radioaficionados y un soldado de seguridad. En esos días, el esfuerzo del Cdo de Componente Aéreo se orientaba a la puesta en operación de la base Cóndor. Este puente aéreo demandaba la participación de la totalidad de los helicópteros. Por ese motivo, el traslado al terreno de los observadores fue un trabajo largo y engorroso, pero que rindió frutos en forma inmediata.

La noche del 20 de abril, cuando los primeros tres POA se hallaban desplegados, se tuvo la certeza de que el comando argentino tenía ojos y oídos. La isla Soledad repentinamente se pobló de luces y sonidos: movimientos de vehículos, ruido de motores. Inclusive el observador N° 2 aseveró haber sido sobrevolado por una avioneta en plena noche.

Al tiempo que se desplegaba la ROA, se solicitaba a la FAS la ejecución de ataques simulados, con la finalidad de adiestrar a los artilleros antiaéreos en el reconocimiento de las aeronaves propias y detectar los puntos más vulnerables de la cobertura radar. Como consecuencia de estos estudios, se gestionó el envío de

un radar ELTA de artillería. Este sensor fue trasladado y ubicado en el puesto N° 9, en el norte de la isla Soledad, por donde se presumía que podría llegar la mayor cantidad de ataques.

El 26 de abril el despliegue de la ROA había terminado. Al caer la noche, se desató una de las más furiosas tormentas que alguien pudiera imaginar. Se rompieron vidrios, ventanas, se voló la guía de onda del radar del escuadrón VYCA y las carpas de la mayoría de los observadores aéreos. El más afectado fue el puesto 7 que, a veinticuatro horas de haber sido instalado, debió ser replegado. Antes del comienzo de las acciones, la red sufría la primera merma en su cobertura.

El 27 aterrizó un cargamento con bolsas. El personal libre de servicio, consciente ya del peligro que los aguardaba, se abocó a rellenarlas, y se cubrieron las aberturas para evitar que se filtrara la iluminación y proteger a los operadores de los ataques.

Se llegó así al 30 de abril. Stanley House ya no guardaba el menor rastro de los antiguos moradores. En ese lugar, acompañados por el crepitar de los terrones de turba ardiendo en el hogar, diez hombres montaban guardia en el CIC: uno, en la Mesa de Información General (MIG), conectado con línea directa con el radar; otro en la mesa de control del tránsito aéreo, en comunicación por VHF con la torre de control del aeródromo; en la mesa de los enlaces, un suboficial del aeropuerto Córdoba hablaba por UHF con la central de filtraje de la ROA; y, a su lado, un suboficial del Ejército, por un teléfono de campaña, transmitía los estados de disponibilidad de las armas a la Artillería. Completaba el equipo de turnos, el oficial de enlace con el Cdo de las Fuerzas Terrestres y un oficial de observación de la Armada. Este último se incorporó al final. Con la asistencia de un conscripto y un lápiz graso, mediante un precario sistema de coordenadas polares dibujado a mano, sobre un plexiglás transparente se representaban las trayectorias de los móviles captados por el radar y cuyas coordenadas se oían repetir al suboficial encargado de la MIG.

Con la puesta a punto del radar TPS-43, el despliegue de la ROA que incluía el ELTA del Puesto 9 y la asignación del radar de vigilancia del Ejército, puesto bajo control operacional del CIC, terminó el alistamiento del Sector de Defensa.

El 1º de mayo en el CIC Malvinas

04:44 hs. Al comienzo tembló el piso, después tintinearon las ventanas. Entonces se oyeron las explosiones. Se habían iniciado las operaciones con el ataque del *Vulcan.*

A pesar de los daños, la comunicación telefónica con la torre de vuelo

todavía funcionaba. El comodoro Destri, jefe de la base, transmitió al brigadier el informe preliminar del ataque: los indicios hacían suponer que un solitario avión había arrojado un reguero de bombas. La primera había abierto un cráter a un costado de la pista y la última había impactado en las proximidades de las instalaciones fijas del aeródromo, muy cerca de las carpas donde descansaba el personal. Ayudados por las linternas, se procuraba rescatar a las víctimas. Sólo con la luz del día se haría un balance cierto de las pérdidas. Simultáneamente, por la línea punto a punto con el radar, el mayor Silva, jefe del escuadrón VYCA, ratificaba que, únicamente unos minutos antes del ataque, por una o dos vueltas de antenas, se había captado un móvil no identificado en el azimut cero-cuarenta. En seguida había desaparecido, sin permitir que se calculara la altura, velocidad, ni siquiera se pudo saber si se trataba de un avión o algún eco fantasma.

El mayor Kajihara aclaró que la primera noticia, más o menos concreta, sobre la inminencia del ataque, la dio el POA N° 3 de la ROA, segundos antes de que estallaran las bombas. A los alaridos por la radio, avisó que oía el rugido potente de un reactor. Quien sí tuvo un enganche firme con el incursor, fue la batería de 35 mm Skyguard del Ejército que se hallaba de turno en las cercanías de la pista. El artillero, pensando que podía tratarse de una aeronave del puente aéreo argentino, no había disparado. Sólo cuando estallaron las primeras bombas, abrió el fuego. Pero ya era tarde.

Tras informar la novedad a la FAS, el brigadier Castellano ordenó al jefe de la BAM Puerto Argentino, la evacuación del personal libre de servicio y, al de la BAM Cóndor, que con las primeras luces hiciera despegar los aviones Pucará. A las seis de la mañana se oyó otra fortísima detonación. De la sorpresa se pasó a la reflexión: con seguridad se trataba de las MK -17, bombas de 500 kgs con espoletas de acción retardada de hasta setenta y dos horas-.

Entre las siete y las ocho, de noche aún, comenzaron a sobrevolar Malvinas las primeras escuadrillas enviadas por la FAS para brindar cobertura aérea. La primera sección, con falla en el equipo de radio o desconociendo la frecuencia en uso, no hizo enlace con el controlador. Sí, la segunda, un par de **M-5** que fueron interceptados por los *Harrier*. Los ingleses, obviamente, en conocimiento de la performance de los Mirage evitaban los niveles de vuelo de nuestros cazas y sólo sirvieron de distracción. El primer encuentro con los cazas enemigos fue un duelo con nubes de por medio. Los contrincantes, guiados por sus propios controles de superficie, maniobraron procurando lograr una posición favorable para lanzar los misiles. Luego de una serie de evoluciones, sin haber tenido contacto visual, regresaron.

En ese momento, clareando ya, desde el radar previnieron al CIC sobre la detección de varios ecos desconocidos, que se aproximaban por el noroeste de las islas. Si más temprano existió alguna confusión, ahora no hubo dudas. La alarma amarilla se difundió por todos los canales y frecuencias. Como decían los

manuales, *el sistema de defensa había sido penetrado por móviles aéreos que se suponía hostiles.* Los incursores volaban con rumbo directo a Puerto Argentino. A cincuenta kilómetros, el radar los vio perder altura y desaparecer de la pantalla.

En la MIG, el C Pochetti y el C1º Funes dieron vuelta los triángulos de cartulina roja en la última posición conocida con certeza por el radar. En forma automática se pasó a alarma roja. Los segundos pasaron con lentitud. De repente, el grito de un cordobés, surgiendo del VHF de la ROA, sobresaltó a los presentes: De once a cinco aviones en vuelo rasante. Ya estaban. Como por arte de magia, los informes arreciaron. Más y más observadores de la ROA transmitían avistajes alarmantes.

El gobernador militar, los generales, el brigadier, el almirante, coroneles, comodoros, otros camaradas curiosos, se apiñaban intrigado s alrededor de la MIG. Congregado, el alto mando argentino constituía un bocado servido para una bomba inglesa. Se ordenó la evacuación precautoria del CIC. Y el personal de turno, dando rienda suelta a la ansiedad, despejó una ventana y se asomó para verlos llegar.

Aparecieron por el norte de la bahía. En la neblina, a modo de motas negras semejaban a una bandada de pájaros. Se agrandaban, y al mismo tiempo tardaban en llegar. La artillería y miles de fusiles, impacientes. Los alientos contenidos. Segundos históricos que transcurrían como grabados en cámara lenta. De pronto, el aire se lleno de ruidos al unísono. Cañones, ametralladoras, fusiles, pistolas, hombres que gritaban. Todo al mismo tiempo. Puntos luminosos que ascendían, huellas rojizas que se entrelazaban en insólitos arabescos con las estelas blanquecinas de los misiles. Después el humo y las detonaciones.

En total se contaron siete *Harrier* volando en dirección al aeropuerto donde descargaron las armas. El último, retrasado, a menor velocidad, parecía volar desorientado. Sólo al final, casi encima de la pista, dio la impresión de visualizar el blanco. Corrigió bruscamente el rumbo y disparó. En un santiamén, este avión se transformó en el vértice de un inmenso cono dibujado por las municiones trazantes convergiendo desde todos los rincones. Algunas chapas le volaron. Empezó a despedir humo negro y, a muy baja altura se alejó en el horizonte.

-Por el dos ocho cero, tres ecos no identificados veinte millas-, informó en ese momento el C1º Funes, que había retomado la comunicación con el radar. Al llegar a las quince millas de la vertical y entrar en el cono de sombra, el radar perdió el contacto. La alarma continuaba, aunque todo parecía indicar que no atacarían porque venían en ascenso. En efecto, no atacaron: sus armas las habían vaciado contra la BAM Cóndor. Lamentablemente, contra estos *Harrier* que volvían desarmados y era muy probable que cortos de combustibles, no se dispuso de interceptores propios en la zona para intentar abatidos. En enlace con el radar sólo

había una escuadrilla de aviones *Skyhawk* configurados para atacar blancos de superficie.

Fruto de la falta de información, a esa altura de la mañana, en el comando argentino en la isla, reinaba una gran incertidumbre. Se desconocía la ubicación de la flota enemiga y las intenciones de la FAS. Para aumentar el desconcierto, los observadores del POA N° 4, muy excitados, alertaban al CIC sobre un combate aéreo que presenciaban encima de sus cabezas: dos *Harrier* contra dos aviones a hélice. Tras verificar con la BAM Cóndor que los **Pucará** estaban aterrizados en Pebble Islands, se infirió que los únicos turbohélices que en ese momento podrían estar volando eran los Mentor navales. La suposición resultó cierta, se trataba de ellos. Sin ninguna coordinación con el CIC, volaban cumpliendo órdenes del Componente Naval. A través del relato profesional del observador del Radio Club Córdoba, en el CIC se siguió el insólito combate.

Finalmente, con cerradas maniobras, volando a ras del agua, los pilotos eludieron la persecución británica.

Cerca del mediodía se recibieron los parámetros del ataque contra la flota enemiga. El objetivo: destruir los portaaviones. Se ejecutaría en oleadas sucesivas de escuadrillas de diferentes máquinas. Vendrían en vuelo rasante y serían apoyadas en altura por **Mirage M-III y M-5**. La tarea del CIC sería, guiar a los atacantes hacia donde se hubieran detectado los buques y dirigir a los cazas para evitar que los interceptores ingleses malograran la operación.

Superando las dificultades que generaban las descargas estáticas y los ruidos de los sistemas codificadores de voz, se copiaron las instrucciones. Mientras eso ocurría, desde diversos sectores de las islas, los observadores de la ROA transmitían informes nada halagüeños. Cada parte de observación competía con el otro por cuál resultaba más alarmante. Todos los vigías parecían descubrir nuevos buques enemigos. Quizás se trataba del mismo visto de diferente ángulo; quizás, no. Para colmo, al mismo tiempo que los observadores inquietaban con los barcos, los radares de vigilancia detectaban más y más patrullas de *Harrier*. En una verdadera carrera de posta, no dejaban un solo rincón del cielo sin cubrir. Relevándose en vuelo, cada veinte minutos, custodiaban el espacio demostrando, a las claras, que habían adivinado las intenciones del contragolpe.

Al comenzar la tarde, a pesar de la ansiedad, en el CIC se respiraba un aire de confianza. Pasado el primer susto, el equipo de controladores se hallaba mejor preparado que por la mañana. En la MIG, el suboficial Corrado y el cabo Garrido se habían hecho cargo del ploteo. En la mesa de tránsito aéreo, el CP Faletto y el C1º Catalano copiaban los planes de vuelo propios. El My Oliva se había hecho cargo de las comunicaciones con la Artillería, y el SM Ocampo, de los enlaces con la central de filtraje de la ROA. El Vcom Aranda, asistido por el My Pergolini

se harían cargo de la coordinación general. El Com Alegría con el My Catalá, serían los responsables de dar las instrucciones a los aviones con órdenes de atacar buques.

Alrededor de las 14 hs, la estación meteorológica pasó el QAM: Cubierto por una densa capa de stratus cúmulus, con algunos claros, a 300 mts, buena visibilidad. Y en tanto Faletto copiaba el parte, Garrido avisaba sobre la aproximación de la escuadrilla Fierro. Tras el aviso, el cabo colocó un recorte de cartulina azul sobre el mapa de la MIG, en el extremo occidental de las islas. Este gesto del joven suboficial, insignificante en apariencia, daba por iniciada la primera batalla de la aviación argentina, la que sería recordada como el **Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea**.

De inmediato, la escuadrilla argentina fue enfrentada por una PAC británica. A la velocidad que volaban, la distancia que separaba los aviones, representaba sólo ocho minutos. -*Los Pampas están en comunicación con el radar-*, el SAux Corrado habló en esta oportunidad y colocó otro triángulo sobre la carta. La patrulla inglesa del norte había apuntado a los Fierros. -*Se acerca otra PAC, por el cero cuatro cero, a sesenta kilómetros de distancia, también hacia los Fierro-*, informó el C Garrido, agregaba ahora un segundo par de triángulos rojos. Y en el momento que la MIG comenzaba a colorearse, precedidas por una trepidación de las ventanas, se oyeron dos explosiones. Al instante, dos más. El POA 1, por VHF, desde su apostadero en la cima de un cerro, cinco kilómetros al norte del aeropuerto, explicó el motivo: *dos barcos estaban cañoneando la pista*

El ataque de las fragatas aumentó la necesidad de entrar en contacto con las escuadrillas configuradas para atacar. Hacía ya un buen rato que el comodoro Alegría y el mayor Catalá trataban de transmitir las coordenadas de la posición del portaaviones, inferida del análisis de las trayectorias dé los *Harrier.*

El centro del círculo, formado por los puntos donde habían sido detectados ascendiendo, o el del formado por aquellos donde se perdían en descenso para aterrizar, debería corresponder a la posición del portaaviones. Pero la comunicación era imposible.

El bombardeo de las fragatas contra las defensas argentinas seguía. Las ventanas se sacudían y nubes de polvo se desprendían de las bolsas de arena que las protegían. La agitación en el CIC crecía. A cada instante, se necesitaba conocer la ubicación de los aviones, y la necesidad crecía con el transcurso de los minutos. Treinta centímetros de mapa, cincuenta kilómetros de atmósfera, tres minutos para los duelos. Más de dos mil kilómetros por hora sumaban las velocidades de acercamiento. La batalla progresaba; se daba una orden acá, se corregía el nombre de una escuadrilla por allá. Tan pronto se ordenaba el ataque contra una PAC, como el escape de un par de aviones argentinos amenazados. -*Una escuadrilla de*

Canberra *pregunta la ubicación del portaaviones-,* dijo el suboficial Corrado, apretándose el auricular contra la oreja. *Y los Poncho. ¿Dónde se han metido los Poncho?,* interrogaba el comodoro Alegría desde la habitación contigua.

Con semejante entorno y tantos aviones, no se lograba coordinar un encuentro favorable. Todos los equipos de radio hablaban simultáneamente. El tiempo se hizo errático. A veces se producían lapsos en los cuales parecía que el reloj se hubiera detenido, y otras había transcurrido un cuarto de hora, sin que nadie se percatara. Cada tres vueltas de antena, el radar actualizaba la posición de los aviones. Los auxiliares cambiaban de ubicación los cartoncitos y los triángulos pegaban saltos.

Por unos segundos se formó un tren: *Harrier*, **Mirage,** *Harrier*. Después llegaron más aviones propios y enemigos. Una sección recibió una llamada de auxilio de un **Canberra** que se arrojaban en paracaídas ochenta kilómetros al norte de las islas. No se acababa de ordenar a uno de los propios que fuera para tal o cual destino cuando, al instante, era enfrentado por un par de cazas enemigos. Para colmo: -*Los Fortín regresan por mínimo combustible*- dijo el cabo Garrido. La historia se repetía. Los cazas argentinos, por falta de autonomía, no alcanzaban a llegar, que ya debían regresar. Y venían más, y más. A los doce iconos de cartulina, sobre la mesa, se agregaron otros, recortados a las apuradas. Los ploteadores no daban abasto. No se sabía bien quién era quién.

-A los aviones en vuelo, objetivo en radial cero cuatro cero, sesenta millas. repetía una y otra vez el comodoro Alegría. En un intento desesperado, tiró las bolsas de una ventana, la abrió y, asomando la radio y medio cuerpo, a los alaridos llamó. Sus gritos resonaron en aquella fría tarde de Malvinas. Le contestaron la estática, el brurnm-brum de los cañones, y los bip bip de los equipos Grinnel...

A todo esto, los **Dardos,** dos **Mirage III,** los cazas más veloces que disponía la Fuerza Aérea, se pusieron en una situación favorable para enfrentar a una patrulla de *Harrier*. -*Que traten de derribarlos-*, fue la orden impartida al controlador del radar. -*Bandidos a la una, vamos a darles, Dos-*, por la radio se oyó la orden del capitán García Cuerva, el jefe de los **Mirage.** El CIC se sumergió en un repentino silencio. Hipnotizados, todos observaban los triángulos movidos por Garrido y Corrado. -*Cae uno, ¡Vamos todavía!-*. El grito llegó tan fuerte que se oyó en todo el CIC. Cuando ya se festejaba el primer derribo, se captó un -*No*- angustiado proveniente del radar. El suboficial ploteador repitió: -*No*- descargando un puñetazo sobre la mesa. En el CIC todos callaron.

El numeral había sido derribado. García Cuerva, corto de combustible, solicitaba aterrizar de emergencia en la pista de Malvinas.

Además de los cráteres de la mañana, la base continuaba bajo el ataque de

las fragatas. Se le advirtió, pero se había perdido el contacto radial. Minutos más tarde, en las cercanías, García Cuerva volvió a insistir en su deseo de aterrizar. Se le ordenó, entonces, que se eyectara al norte de la isla. Tres veces se le repitió la orden de abandonar el avión. El piloto mantuvo firme su deseo de salvar el avión. Ya estaba en final. Simultáneamente, el oficial de enlace de las fuerzas terrestres alertaba, equivocadamente, al CIC sobre un ataque aéreo contra las posiciones al oeste de la ciudad. No obstante, el mayor Oliva transmitió, al puesto comando de laAae, la consigna de *alto el fuego.* Y la orden se retransmitió en todas direcciones. Se oyeron los cañones, se oyeron congratulaciones, se oyeron los lamentos por la confusión. El avión había sido derribado.

Mientras en el CIC todos se miraban desconcertados, desde el radar informaban que la sección Rubio, dos **M-5,** estaba a punto de enfrentarse con un *Harrier. -A la vista-*, dijo Leónidas Ardiles. La voz le sonó tranquila, como si estuviera en una práctica. *-Guarda que los Harrier, son dos-*, advirtió alarmado el controlador del radar, tarde. Los británicos habían volado en formación cerrada, aparentando ser un solo avión y separándose antes del cruce, encerraron a Ardiles, en una verdadera tenaza. El observador del POA 7, informó sobre la caída de un avión en la isla Bouganville.

Otra formación de **M-5** arremetía contra los buques que desde hacía dos horas cañoneaba la Base Aérea. El ataque de estos aviones, único éxito concretado aquella tarde, fue presenciado por las tropas desde las trincheras costeras. ¡Qué algarabía! El jefe del regimiento a cargo de la defensa terrestre hizo tocar, al corneta, los compases de A *la carga.* Cuántos gritos, cuántos *vivas a la patria.* Qué alivio ver alejarse humeantes a esas fragatas.

Pasadas dos horas de intensas operaciones, a los aviones argentinos que se ponían en comunicación, se les decía que regresaran a sus bases. Media hora después, las fragatas eran un recuerdo humoso perdiéndose en el horizonte. La batalla había terminado. El personal del CIC había quedado exhausto. Sobre la MIG no se observaban más recortes de cartulina azul. Todos tomaban conciencia de que la lucha por el control del aire iba a ser definitoria.

Ya el primer día quedó plenamente demostrado que en la lucha por la superioridad aérea, no intervienen únicamente los aviones. Antes de enviarlos a la lucha es indispensable lograr la capacidad de observar el espacio aéreo.

Lo ocurrido en el CIC Malvinas, desde las 04:40 hs del día l-may-82 hasta el repliegue de las fragatas, es una muestra de lo que repetidamente aconteció hasta la capitulación.

Las Bases Aéreas Militares

Denominamos Base Aérea Militar (BAM) al conjunto de medios (personal y material) e infraestructura necesarios para posibilitar la operación de un escuadrón aéreo móvil.

En el conflicto MLV el CAE seleccionó, para operar sus aviones, los siguientes lugares:

1- Base Aeronaval Almirante Zar, TRE - aviones **Canberra**
2- IX Brigada Aérea, CRV - aviones **F-27**, **Twin Otter, M-III, LR-35**, **C-130, KC-130**, helicópteros.
3- AD de SJL - aviones **M-5** cazabombarderos, **A-4C** cazabombarderos.
4- AD de SCZ - aviones **IA-58 Pucará**, para Exploración y Reconocimiento; Búsqueda y Salvamento.
5- X Brigada Aérea, GAL - aviones **M-5** cazabombarderos.
7- AD de Puerto Argentino.
8- AD de Goose Green.

En cada uno de esos lugares se constituyó una BAM, independientemente de que el lugar fuera una brigada aérea, una base aeronaval o un simple AD.

Los escuadrones aéreos móviles se crearon respondiendo a las características de reacción inmediata, flexibilidad, versatilidad, poder de fuego y alcance. Además de los aviones y las tripulaciones, el escuadrón contaba con todos los medios de apoyo indispensables para su funcionamiento.

El lugar debería satisfacer las necesidades de alojamiento, racionamiento, seguridad y defensa, defensa antiaérea y apoyo logístico oportuno.

Los jefes de las BBAAMM eran los responsables de administrar los mencionados servicios y medios para mantener operativos escuadrones aeromóviles.

El Cte del CAE dispuso que todas las BBAAMM, creadas para alojar los escuadrones aeromóviles, dependieran directamente del Cdo de la FAS. Consecuentemente, la operación de los aviones respondió, exclusivamente, a las OF emitidas por la FAS. Sólo dos OF de interdicción en el TOM se programaron desde MDP para interceptar el transporte *Queen Elizabeth* y buques logísticos, pero los datos de la exploración los daban a más de 1.500 MN, desde esa base, por lo que no se ejecutaron.

Por esta razón, los jefes de BBAAMM se constituyeron en autoridad de

coordinación entre la FAS y los escuadrones aéreos alojados en sus bases. Su preocupación se centró, fundamentalmente, en apoyar con todos sus medios las operaciones aéreas.

A sus bases llegaban las OF del Cdo de la FAS, ordenando las misiones de ataque. Los integrantes de las BBAAMM vieron partir los aviones y esperaron angustiados su regreso. Observaron los rostros tensos de los mecánicos de primera línea, auscultando el horizonte en busca de su avión, de su piloto. Partían cuatro aviones, a veces regresaban solamente dos, otras veces tres, y muy pocas los cuatro. En el lugar del avión faltante, los mecánicos permanecían largo tiempo incrédulos y angustiados esperando el milagro ... que ese alférez, teniente o lerTen, al que no hacía más de dos horas le habían confirmado iniciar el rodaje, aterrizara y llevara su avión hasta el lugar de primera línea que ellos estaban reservando...

Las pérdidas se sufrieron calladamente. No había tiempo para lamentos, los mensajes seguían llegando. Debieron preocuparse por las comunicaciones, inteligencia, seguridad contra posibles golpes de mano, alojamiento y racionamiento, vestuario, armamento aéreo y terrestre, abastecimiento de combustible, repuestos, defensa aérea y antiaérea, radares, pista, AAe, etc.

Si bien las BBAAMM continentales no estuvieron expuestas a los ataques aéreos de la aviación enemiga, los oficiales de inteligencia consideraron que era factible que se ordenara el ataque a los AD desde donde partían los aviones argentinos. Esta posibilidad, obligó a construir refugios para aviones y personal, buscar pistas de alternativa, conectar el AD con los caminos de acceso, dispersar el material, enmascararlo y construir señuelos. Además, para interceptar la aviación enemiga se alistaron radares, AAe y aviones interceptores.

La tarea del jefe de base, múltiple y diversa, debía posibilitar que las tripulaciones descansasen, los aviones estuvieran en servicio, en una palabra debían permitir el funcionamiento eficiente de los escuadrones aéromóviles.

El Cdo de la FAS se integró casi exclusivamente con especialistas: cazabombarderos, cazainterceptores y de transporte aéreo. Todas las unidades, excepto TRE, alojaron personal y material de esas especialidades. Naturalmente la comunicación entre el Cdo y sus unidades era fluida y de mutua comprensión. No ocurrió lo mismo entre el Cdo FAS y la BAM TRE, por las razones que más adelante explica el jefe de esa BAM.

El personal de la FAA en un alto porcentaje se enteró de la recuperación de las islas Malvinas por la radio, el periódico o la televisión. El mismo día 2 de abril comenzaron a llegar a las unidades los mensajes de despliegue al sur e, incluso, a MLV: La euforia nacional contagió a todos, excepto al mínimo porcentaje que intervino directa o indirectamente en el planeamiento y que había tenido tiempo

para ver más allá del 2 de abril.

Todos querían ir al sur. Los que fueron, ya ubicados en las BBAAMM y perfectamente comunicados con sus iguales (misma especialidad), del Cdo de la FAS, fueron enterados que sus despliegues al sur no obedecían a un ejercicio operativo, sino que existían fundadas posibilidades de tener que enfrentar a la Task Force.

Durante los días de preparación y práctica (mes de abril), comprendieron que ese ataque suponía riesgos hasta entonces nunca imaginados. Sin embargo ninguna voz se alzó para impedir la guerra que se avecinaba. El pueblo eufórico exigía ahora permanecer en MLV

Los oficiales de la FAA, directamente involucrados con la operación, entendieron que el destino los estaba enfrentando con la esencia de su razón de ser: renunciar, o defender la Patria hasta perder la vida. Ninguno renunció.

La decisión estaba tomada. Comandos y unidades se consustanciaron con el objetivo y cada uno en su puesto, apretando los dientes y acallando el corazón, trabajó para lograr el objetivo, que a pesar del esfuerzo se tornó inalcanzable.

Entendiendo que el mejor testimonio de los hechos normalmente proviene de los protagonistas, a continuación transcribimos parte de los informes de los jefes de las BBAAMM del continente y de MLV

El capítulo **Las operaciones aéreas** contiene, en detalle, la información de los vuelos realizados desde cada base.

BAM Trelew

La BAM TRE se instaló dentro de la base aeronaval Almirante Zar de ARA, ubicada a pocos kilómetros de la ciudad chubutense.

A esa base se le asignó la responsabilidad de conducir el escuadrón Canberra. Se los ubicó en la BAM más alejada de MLV: precisamente por ser el avión de mayor autonomía y alcance.

Los procedimientos de vuelo impuestos para evitar la detección temprana de radares enemigos, cambios de configuración y redespliegues motivaron una serie de problemas que desorientaron a los oficiales del Cdo de la FAS, a punto de insinuar la posibilidad de desafectarlos de la operación.

Relato del jefe de la BAM TRE, Com Edgardo G Cáceres:

Al estallar el conflicto de Malvinas se designó jefe de la BAM al Vcom Roberto Giralt.

Por el estado de salud de su esposa, el jefe de la II Brigada Aérea, requirió al Cte del CAE el reemplazo del citado jefe por el suscripto, cosa que fue satisfecha el 28 de mayo. De inmediato me hice cargo de la base aérea y coloqué al Vcom Giralt, hasta su repliegue, en funciones de jefe de Operaciones directamente a mi mando.

Puede decirse que la BAM TRE se encontraba en buenas condiciones de comando, sujeta, sin embargo, a limitaciones de apoyo técnico impuesta por:

a) Haber repartido los medios asignados (dotaciones, utilaje, herramientas, repuestos, elementos de primera línea) en tres lugares:

-BAM TRE (mantenimiento mayor, reparaciones de emergencia, etc., y operaciones en si).
-BAM MDP (exploración ofensiva)
-BAM GAL (la mayoría de las operaciones hacia y desde Malvinas)

b) Dada la velocidad con que se sucedían los acontecimientos, la FAS y su EM exigían a la unidad una velocidad para el cambio de configuraciones que a veces le hacía olvidar las características del Canberra y sus limitaciones, al pretender utilizar un avión, con escaso tiempo de preaviso para operar, cual si se tratara de un caza o cazabombardero. Esto dio lugar a situaciones de disentimiento y de pobre utilización.

Por lo referido en b), el suscripto consideró indispensable desde su designación, la concurrencia de un oficial aviador militar, piloto de Canberra de gran experiencia, para ser destacado en el Cdo de la FAS, a fin de asesorar a quien correspondía, solucionando o tratando de solucionar algo que se arrastraba desde el comienzo mismo de las operaciones.

La designación en el CAE recayó en el entonces Vcom Pagoto. Dicha designación en honor a la verdad, no mejoró la situación, pese a la reconocida solvencia profesional del citado oficial jefe, debido a la forma como se siguió utilizando a esos aviones.

El hecho de estar situada la BAM TRE dentro de una unidad aeronaval,

facilitó en gran medida la solución de algunos problemas.

Respecto al personal de aviadores militares y navegantes que operaban los Canberra, se encontró una moral alta, con los infaltables problemas, excepcionales en este caso, que afectaron a todas las unidades aéreas involucradas y de los cuales no se ha visto libre ningún conflicto en la historia. El valor o el temor no son patrimonio de ningún pueblo o raza, son al ser humano como tal. Los pocos problemas evidenciados se solucionaron en el momento.

Como hechos a destacar, entre otros, cabe consignarse:

Una falla que tuvo un efecto de amplia repercusión operativa y que malogró algunas misiones de los Canberra en la primera fase del conflicto (caso Grytviken) se descubrió luego de haber despachado algunos aviones a GAL para operar desde allí sobre el estrecho de San Carlos.

Al realizar alije de combustible de uno de los aviones que habían regresado, al mover uno de ellos para colocarlos sobre la zorra de traslados, se percibió un sonido peculiar, tipo sonajero, como si en su interior hubiera algo así como virutas o arena. Lo mismo se repitió al mover los otros, comprendidos entre los que no habían transvasado. De inmediato se llevó uno de ellos al hangar para inspeccionarlo.

La inspección visual no arrojó ningún resultado: sin embargo al volcarlos y aspirar el contenido que producía el ruido comenzó a extraerse lo que resultó ser lana de vidrio.

En efecto, ante los requerimientos urgentes de la FAA a un fabricante de la ciudad de Río IV, provincia de Córdoba, éste fabricó y entregó perfectas réplicas de los tanques originales, pero sin devastar las rebarbas interiores, resultado lógico del proceso y sistema de fabricación con este tipo de fibra. El hecho era que en la práctica, en tanto el avión se ponía en marcha y carreteaba, el transvase se realizaba sin dificultad, pero al despegar a plena potencia y ascender a régimen alto, las rebarbas se desprendían atorando el conducto de aspiración y el filtro de tanque en cuestión, impidiendo el paso del combustible al circuito general.

Pudo recogerse de ese solo tanque importante cantidad de este material. Igual resultado arrojaron todos los otros tanques de la misma procedencia.

El suscripto se trasladó a CRV para entregar allí al Cte de la FAS el informe que explicaba la verdadera razón de, para muchos, la misteriosa causa del regreso de las tripulaciones. A partir de ese descubrimiento,

todas las operaciones fallidas, lo fueron por problemas y/o fallas técnicas identificables y comprobadas, o sencillamente por órdenes directas del radar de Puerto Argentino bajo escucha de la FAS.

Lo que nos impresionó fue el aterrizaje de una sección de Canberra en TRE. Dicha sección (No 1 Cap Tomás Martínez Villada, N° 2 1erTen Roberto Rivollier) que había despegado de GAL para bombardear a los efectivos ingleses que ya rodeaban Puerto Argentino. Pese a una cantidad de novedades que presentaban ambos aviones, el jefe de sección, evaluando la situación, consideró aceptable el riesgo de regresar directo a TRE, por entender que sólo allí se podrían solucionar las novedades que los aviones presentaban, posibilitando tal vez dejarlos en servicio para su reempleo.

Para colocarse en situación, es necesario evaluar lo que representaba el largo trayecto entre Puerto Argentino y TRE en ruta indirecta, volando buena parte rasante sobre el mar en nocturno para no ser detectado por el radar.

Al presentarse para el aterrizaje, las condiciones meteorológicas sobre TRE eran muy malas: fuerte viento y visibilidad muy disminuida por aguanieve, condiciones típicas para esa zona, en esa época. El Cap Martínez Villada había efectuado buena parte de la navegación con una turbina plantada, lo que añadía más problemas al no poder elegir, por lo perentorio de la situación, una dirección de aterrizaje que no le agravara la asimetría por turbina detenida dado el fuerte viento reinante.

Por otra parte, ambos aviones traían toda su estructura, incluyendo la cúpula transparente de la cabina cubierta por una capa de hielo. La visualización en circunstancias tan dramáticas, debió hacerse sólo a través del pequeño ojo de buey, de cristal calefaccionado que dicha cubierta de plástico posee en el costado delantero izquierdo.

El avión del jefe de sección presentó en la línea de detención dieciocho novedades y una cantidad similar el 1erTen Rivollier. No hubo ningún comentario grandilocuente, ninguna emoción que trascendiera, salvo la de no haber podido golpear al enemigo.

En todo caso por carecer de condiciones para el combate diurno, y precisamente por hacer lo único que podía, en reacción tardía, fue el único equipo que posibilitó operaciones nocturnas contra el enemigo en el desembarco del estrecho de San Carlos, sobre el monte Kent y sobre el mismo cerco británico a Puerto Argentino los últimos días de batalla. Según filtraciones captadas, nunca denunciadas por el enemigo, los resultados fueron positivos, pero en ningún caso lograron inclinar la

suerte.

Con respecto al resto de los efectivos que constituyeron la BAM TRE, el desempeño conceptual de los componentes de la unidad fue calificado como sobresaliente por los mandos de la misma.

Según consta en el "Informe Conflicto Malvinas" en las acciones del 1° de mayo, dos escuadrillas (OF 1111 y 1117), se encontraron en medio de buques enemigos que custodiaban a un portaaviones. El avión guía fue atacado con misiles que le produjeron averías en el plano derecho; la caza interceptora atacó a la segunda escuadrilla que descendió en la misma ruta y derribó al numeral 2. El blanco asignado eran barcazas de desembarco en Puerto Argentino y el armamento con que estaban configurados los aviones, obligaba al lanzamiento a 350 pies de altura mínima, por lo que no se lanzó el armamento y sí se lanzó Chaff escapando de la zona del blanco con maniobras evasivas.

El día 3 de mayo se ordenó la OF 1325, la tarea era penetrar hasta un punto próximo a la flota que se creía al norte de Malvinas, con el objeto de despegar la CI embarcada para que mientras tanto los buques fueran atacados por A4-C y M-5 de SJU; por razones de último momento la operación se suspendió y no se avisó a los dos MK-62, pese a mantener enlace normal con el radar del CIC CRV.:

Desde el principio de las operaciones se propuso a la FAS un redespliegue de los efectivos a los efectos de evitar diversificar el apoyo en TRE y GAL a lo que sumó luego MDP.

Este problema generado por la operación en tres aeródromos, en forma intermitente, sin disponer de avión carguero para mover el apoyo en cantidad de material y personal suficientes, originó múltiples inconvenientes ya aludidos.

Luego del desembarco se dio factibilidad a la aproximación nocturna a baja altura y ataque al OM en BTR con apoyo de curso y distancia Doppler y radar altímetro, lo que significó un adiestramiento extra en TRE, que se pudo cumplimentar sólo en el 30 % de las tripulaciones, por no disponer los aviones, ya que se efectuaron permanentes cambios de versión y configuración para el doble rol de interdicción sobre el mar y los AOT en las islas.

Finalmente en los últimos días, cuando se pasó a operar en la BAM GAL (día 11-jun-82 a las 2:30 hs), se presentó un problema con un tripulante que fue relevado de vuelo y replegado a TRE.

Luego de los primeros vuelos, comenzaron a repetirse novedades de pérdida de potencia en los motores, que en un principio eran inexplicables, hasta que se pudo descubrir que debido a la muy baja altura de vuelo sobre las olas, los álabes de las turbinas se cubrían con una película de sal lo que nos obligaba a efectuar una nueva manera de mantenimiento entre vuelos que consistía en lavar los motores. De allí es que se inventó un sistema para acelerar al máximo esta nueva tarea. Se construyó para ello un recipiente con agua destilada de donde se alimentaba un pulverizador que proyectaba el agua con gran fuerza sobre los álabes, que se los mantenía girando a bajas revoluciones. De esta manera la tarea de limpieza se reducía a diez minutos por motor y de paso se lavaban los planos, el fuselaje y el parabrisas.

Una vez iniciadas las hostilidades, por razones de seguridad hubo que dispersar aviones y bombas a lo largo de la pista y efectuar el mantenimiento en los lugares de dispersión, lo cual dificultaba enormemente las tareas debido al constante desplazamiento de operarios y equipos a lo largo y a ambos lados de la pista, a los trabajos a la intemperie con condiciones climáticas adversas y a la falta de luz para los trabajos nocturnos, que a pesar de contar con grupos generadores, no eran suficientes para todos los aviones, y en definitiva, era un equipo más que había que andar trasladando.

El hangar se utilizaba solamente para los trabajos de gran envergadura.

Las operaciones nos obligaron a instalar un equipamiento del cual el avión no estaba dotado: el Chaff.

Como nuestro sistema de armas nunca había contado con estos elementos defensivos, el problema era doble: por un lado conseguir los Chaff y por el otro fabricar los lanzadores.

Inteligencia nos proporcionó la frecuencia de emisión de los radares que utilizaban las fragatas misilísticas y de esa manera pudimos determinar la longitud que debían tener los Chaff.

Relato del Vcom Fernando Rezoagli, jefe de escuadrón Técnico de la BAM TRE:

Esa tarde convoqué en mi casa a los compañeros de colegio de mi hijo que estaba en la escuela secundaria y les entregué un rollo de papel aluminio y unas tijeras, y se quedaron hasta bien entrada la noche, cortando tiritas, con lo cual pudimos reunir un considerable volumen.

Al día siguiente le mostré lo producido al jefe del GT 2, Com Valenzuela que si bien quedó satisfecho, opinaba que había que buscar otra forma más rápida y eficiente para continuar fabricando el Chaff.

Así surgió la idea de utilizar una máquina de hacer tallarines y de esa manera se pudo incrementar sensiblemente la producción.

Mientras tanto el Com Valenzuela había estado trabajando en el diseño de los lanzadores y en la preparación de bengalas aptas para los misiles guiados por rayos infrarrojos.

Para los lanzadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los aviones, colocados en un tambor horizontal con siete cartuchos que se ubicaron en la cola del avión, para lo que fue necesario agujerear el piso.

En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se completaba su volumen con Chaff y finalmente una tapa de plástico que contenía todos los elementos para evitar que se cayeran.

El iniciador era eléctrico, el mismo que se usaba para el cartucho de arranque.

Con todos los iniciadores se formó una manguera que llegaba hasta el tablero del navegador donde se agregó un pequeño tablero donde estaban enumerados los lanzadores de 1 a 7 y cada uno tenía su llave de activación y una luz roja que indicaba que había sido lanzado.

Lógicamente que no se podía seleccionar Chaff o bengala, siempre se eyectaban los dos juntos.

La primera prueba se hizo montando un cartucho en cada patín de aterrizaje del helicóptero Hughes y se efectuó el lanzamiento a una altura de 200 metros en vuelo estacionario.

La prueba dio el resultado esperado, de manera que el paso siguiente fue montar el tambor de siete cartuchos en un avión.

Como las pruebas con el avión también fueron satisfactorias se procedió a la instalación en el resto de los aviones, de manera que cuando llegó el momento del despliegue, todos los aviones tenían instalado el sistema de Chaff y bengalas.

Estoy convencido que este sistema permitió evitar el derribo de nuestros Canberra. Los únicos dos aviones derribados no habían lanzado Chaff y

bengalas por no haberse percatado a tiempo de que estaban siendo atacados.

Luego de algunos días de iniciadas las hostilidades, recibimos en TRE, la provisión de Chaff de mejor calidad, fabricados con una tecnología que no era la casera utilizada por nosotros.

La primera misión de combate de los aviones Canberra se llevó a cabo el 1º de mayo y estuvo integrada por tres escuadrillas de tres aviones cada una.

Al arribo de los aviones me aproximé a saludar a los tripulantes y comprobé que el avión del 1erTen Nogueira tenía destrozada la puntera del plano izquierdo.

La reparación requería construir nuevamente la puntera, para lo cual era necesario contar con una cuaderna que no teníamos.

Llamé al más experimentado de los chapistas, el PC Ricardo Maradey, un hombre de unos sesenta años, aproximadamente, y le dije: No podemos ir a Inglaterra a comprar una cuaderna. Qué puede hacer?, a lo que me respondió: Déjeme que intente construir una. Le pregunté qué necesitaba y me dijo que solo quería que mientras trabajaba, le cebaran mate a él y a su equipo. Así comenzó a las 22:00 hs de ese 1º de mayo a trabajar, con un equipo de cabos cebadores de mate, durante treinta y seis horas continuas, hasta las 10:00 hs del 3 de mayo, en que el avión entró nuevamente en servicio.

Este grupo humano, compuesto por el PC Orlando Ramallo (chapista), PC Jorge Olguin (chapista), PC Ríos (tornero), y el SA Norberto Bressan (mecánico), dio uno de los tantos ejemplos de abnegación y patriotismo del personal del escuadrón Técnico de la BAM TRE.

Al caer la tarde ordené la primera formación militar, a la que concurrió la totalidad del personal arribado. Había percibido claramente la necesidad de transmitir a mis hombres la enorme responsabilidad que había caído sobre nosotros: organizar allí una base aérea militar completa con todos los servicios necesarios para permitir la operación de uno o varios escuadrones aéreos de combate y hacerlo en el menor tiempo posible, todo lo cual constituía un verdadero desafio. Afirmé en esta ocasión que no tuvieran la menor duda que se trataba del comienzo de la batalla por las islas Malvinas. Finalicé la arenga resumiendo estos conceptos en una consigna, que luego repetiría hasta el cansancio en todas y cada una de las reuniones y formaciones con mis subordinados: no podíamos fallar.

BAM San Julián

Implementación inicial

La práctica de despliegues de las unidades aéreas realizadas durante varios años por la FAA en distintos AADD del país, entre ellos SJU, rindió valiosos frutos, facilitando por la experiencia recogida en dichos despliegues, la implementación y la organización de la BAM.

Dada la precariedad de las instalaciones existentes en el AD, los servicios de alojamiento, racionamiento y abastecimiento, excepto el armamento, fueron dispuestos en la ciudad, utilizándose para ello instalaciones municipales ya usadas en las prácticas antes mencionadas.

En el AD se instalaron todas las jefaturas y oficinas de los escuadrones y distintos organismos; se ubicaron, además, los servicios técnicos de mantenimiento de aeronaves con todo su equipamiento, herramientas y equipos de apoyo terrestre, en los refugios ya existentes en el lugar.

La actividad fue interrumpida sólo por la noche, hasta que la base estuvo en condiciones de recibir las aeronaves de combate. Luego fue regulada para no desgastar al personal, el cual demostró un gran espíritu de trabajo y colaboración. El personal de soldados salió siempre acompañado por personal del cuadro permanente. Se realizaron continuas acciones para el mantenimiento de la moral: formaciones, arengas, reuniones deportivas, fogones, peñas folklóricas, etc. Contribuyeron, en este aspecto, las constantes demostraciones de apoyo del pueblo de SJU y de la nación, concretadas en la difusión radial de la zona, la llegada de numerosas donaciones de alimentos, golosinas, ropa de abrigo y reuniones vespertinas organizadas por pobladores para merendar y brindar entretenimiento.

El 11 de abril, a cuarenta y ocho horas del comienzo de los trabajos, arribaron los primeros aviones del escuadrón **A4-C** de la IV Brigada Aérea. El intenso trabajo realizado permitió, en este breve lapso, contar con los servicios imprescindibles para el apoyo a la actividad aérea.

Durante los primeros quince días se prosiguieron las tareas de construcción de refugios para ataques aéreos, enmascaramiento de instalaciones y polvorines, adiestramiento del personal, ajuste de los servicios de seguridad de vuelo, contra incendio, instalación de barrera de contención en la pista, instalación y puesta en funcionamiento de tanques de combustible de campaña, planificación del servicio de seguridad y adiestramiento de la compañía de defensa y de la batería de AAe, adecuación del servicio de transporte con vehículos, ómnibus, camiones, camionetas, etc, requeridos a la municipalidad, empresas y particulares de SJU.

Para el 20 de abril la BAM contaba con un efectivo de más de quinientos hombres, un escuadrón de aviones **A4-C** con e1 100% de su material en servicio, la escuadrilla de Búsqueda y Rescate constituida por un **Bell 212** y un **HH-369**, el armamento aéreo totalmente clasificado y verificado en polvorines móviles y fijos, la AAe instalada con nueve piezas RH-20 y radar Elta en servicio, distribuidas en el terreno, el sistema de comunicaciones con el Cdo de la FAS por TTY, punto a punto, y Grinel instalado, habiéndose realizado cien horas de prácticas de combate en vuelo bajo sobre el mar, técnicas de aproximación y ataque con distintos tipos de armamentos a objetivos navales con detección radar, técnicas de defensa de ataque a OONN con misiles superficie - aire, y exploración y reconocimiento de la zona marítima.

Sin embargo, existían aún importantes deficiencias que era imprescindible subsanar:

- Pista inadecuada
- Falta de plataformas
- Falta de calles de rodaje
- Dificil dispersión del material aéreo
- AAe insuficiente
- Carencia de radar de alerta temprana
- Sistema de defensa terrestre débil
- Sistema de comunicaciones precario

Implementación definitiva

Comenzaron a trabajar en la solución de las deficiencias mencionadas con los medios existentes en la zona. Solicitaron la colaboración de varias empresas privadas que se hallaban construyendo caminos en las proximidades. La respuesta fue inmediata. Las empresas Dicasa, Seminara y otras, pusieron todo su material y personal a disposición de la base, sin hablar de costos y horarios y atendiendo a los urgentes requerimientos planteados.

El Cte del CDAe expuso la necesidad de establecer en la BAM un segundo escuadrón de cazabombarderos **M-5**. La condición era mejorar la operatividad de la pista por medio de la instalación de nuevas plataformas de estacionamiento, y al menos una calle de salida rápida para evacuación de la misma. Esto podía ser realizado mediante la instalación de planchas de aluminio del tipo de las utilizadas en el AD de Puerto Argentino. El radar de alerta temprana, una de las principales preocupaciones de la jefatura de la BAM, fue considerado de muy difícil consecución.

A los tres días, llegaron a SJU las planchas de aluminio solicitadas. En

poco más de una semana, se compactaron los terrenos, se instalaron las planchas de aluminio, se construyó una calle de acceso que unió la pista de aterrizaje con la ruta nacional, que pasaba a unos quinientos metros de distancia. Con todo ello, fue posible contar con una calle de carreteo de salida rápida en uno de los extremos de la pista, con nuevas plataformas en ambas cabeceras,; otra en el sector central ampliando la ya existente de hormigón y otra en las adyacencias de los refugios para los aviones. Estas obras totalizaron más de 10.000 metros cuadrados de plataformas y calles de carreteo, en ese limitado lapso.

El 25 de abril arribó a la BAM el escuadrón de **M-5**, con lo cual la febril actividad que se desarrollaba, se incrementó marcadamente. Se debieron resolver muchos problemas operativo s y logísticos. A requerimiento de los jefes de los escuadrones aéreos, todos los pilotos fueron alojados en la ciudad para facilitar una mejor conservación de su preparación fisica y moral.

A fines de abril, la proximidad de la flota inglesa y con ello la factibilidad de un ataque aéreo, hicieron necesarias previsiones de oscurecimiento, tanto de la ciudad como de la BAM. Las alarmas nocturnas se sucedieron en estos días y aumentaron la tensión en que se vivía. La aproximación nocturna de un portaaviones, unida a la carencia del radar de alerta temprana, hacía todavía más vulnerable a la BAM. Otra capacidad del enemigo consistía en el ataque por grupos comandos desembarcados en la costa, durante la noche.

Por ello, se tomaron numerosas medidas de seguridad a través de coordinaciones realizadas con los organismos de Prefectura Naval, y Policía Federal y Provincial, a los efectos de realizar:

- Control de rutas
- Rastrillaje de zonas adyacentes y control de movimientos en pueblos cercanos
- Control de estancias
- Patrullaje aéreo y terrestre, y patrullaje marítimo
- Oscurecimiento de la ciudad y de la BAM

Relato del Com Maiztegui:

Un hecho anecdótico que viví una mañana de los últimos días de abril me proporcionó la solución a uno de los problemas más graves, la falta de un radar de alerta temprana. En esa ocasión, un grupo de oficiales de EA, en tránsito hacia el sur, concurrió a saludarme a mi oficina. Les comenté mi preocupación y uno de ellos de inmediato me dijo: EA tiene un radar nuevo encajonado del tipo Cardion. Me brindó datos sobre el organismo donde se encontraba almacenado. Inmediatamente comuniqué

este dato al Cdo de la FAS. A los tres días el mencionado radar se instaló en las cercanías de la BAM por especialistas de la FAA. En muy poco tiempo se finalizó la implementación del radar, convenientemente comunicado con el departamento operaciones de la unidad. Este brindó un invalorable servicio hasta la finalización de las operaciones, incrementando considerablemente la seguridad y dando apoyo a los aviones que regresaban de sus misiones, muchas veces en condiciones críticas.

En los primeros días de mayo, ya comenzada la batalla por las islas, se completó el sistema de defensa de la base:

- Se instaló una batería antiaérea Skyguard Oerlikon de 35 mm, perteneciente al GADA Mix 602, y se completó la AAe con elementos del GA 7
- Se concretó la instalación del sistema de defensa externo por una unidad de EA .
- Se instaló un cordón de defensa costera.

Estas unidades del EA pasaron a depender como fuerza agregada, de la jefatura de la BAM SJU.

Se cumplió así en este sector del TO la doctrina militar conjunta en lo referente a la defensa terrestre de una BAM.

También, en los primeros días de mayo, arribó a la base el taller móvil de electrónica, construido especialmente en el Area de Material Río IV, para dar apoyo a los escuadrones técnicos y resultó de notable utilidad para el mantenimiento de la aviónica de las aeronaves.

Coincidiendo casi con el comienzo de las operaciones, se había alcanzado el objetivo de conformar una unidad aérea de combate completa, lista para la batalla.

Medios para el cumplimiento de la misión

Finalizada su implementación, la BAM SJU contó con los siguientes medios:

Operativos:

-Un escuadrón de cazabombarderos **Skyhawk A4-C**
-Un escuadrón de cazabombarderos **Dagger M-5**
-Una sección de Búsqueda y Rescate y de Exploración y Reconocimiento (**Bell 212 y H-500**)
-Una batería AAe de 20 mm (nueve piezas y radar)

-Una batería AAe de 35 mm Skyguard con disparo automático por radar (GADA MIX 602)
-Una compañía de defensa
-Una sección de Exploración y Comunicaciones (**Lear Jet 35**) -Dispositivo externo de defensa (EA, Ga7 y RI MTE 29)

De comando y control:

- Departamento Operaciones
- Radar de alerta temprana o de vigilancia aérea
- División Inteligencia
- Sistema de comunicaciones con la FAS:

TTY (microondas)
P a P (microondas)
Grinel
Central telefónica

De apoyo técnico y logístico

- Escuadrones Técnicos de **A4-C y M-5**:

Servicio de mantenimiento de **A4-C**
Servicio de mantenimiento de **M-5**
Servicios de armamento de **A4-C y M-5**
Taller móvil de electrónica

- Escuadrón logístico:

Servicio de abastecimiento
Servicio de terminal aérea
Servicio de sanidad
Compañía de defensa
Servicio de personal

De personal:

La BAM alcanzó un total de alrededor de 900 hombres, aproximadamente 650 de la FAA y 250 de EA.

Continúa el relato del Vcom Maiztegui:

Las operaciones

Los días previos al comienzo de las operaciones, los escuadrones aéreos trabajaron intensamente para adaptar sus procedimientos, tácticas de combate, configuración de los aviones y del armamento para el ataque a objetivos navales; hasta detalles tan aparentemente insignificantes como el retardo de las espoletas debieron ser estudiados y evaluados a fondo. Se efectuaron frecuentes consultas con el EM de la FAS y con las otras unidades aéreas desplegadas. Fue ejemplar la dedicación de los pilotos y sus jefes en esta tarea de preparación. Una maqueta tridimensional y a escala, realizada por pilotos de la base, resultó de gran utilidad para visualizar las trayectorias de entrada y salida para la planificación de las distintas misiones ordenadas.

El 30 de abril se realizó la primera operación que mostró a los integrantes de la BAM la cruda realidad en cuanto a la proximidad del comienzo de la batalla: el Cdo de la FAS había dado la alarma roja, por lo cual se ordenó la evacuación de los aviones de la unidad. En poco menos de una hora la totalidad del material aéreo había despegado.

El 1º de mayo Puerto Argentino fue atacado. Desde ese momento la actividad fue febril, y nuestros aviones estuvieron listos cerca de las 07:00 hs, cuando todavía era noche cerrada. A las 10:20 hs despegó la primera misión de combate. Era el bautismo de fuego de la FAA. Las salidas se sucedieron durante todo el día, y por los informes de los pilotos tuvimos la certeza de haber golpeado duro al enemigo.

Siguieron ocho días con situaciones muy cambiantes, pues por momentos se ordenaron misiones que debieron cancelarse antes de salir y otras que salieron pero luego regresaron por orden del Comando; además tuvimos muchas alarmas por posibles ataques aéreos o helitransportados, en todos los casos durante la noche, de modo que la tensión estaba siempre presente. El persistente mal tiempo hizo que hubieran también días muy quietos pero extraños a la vez: parecía como si la guerra se hubiera olvidado; por otro lado las negociaciones diplomáticas en las cuales predominaban las amenazas de los ingleses nos llamaban a la realidad.

El 9 de mayo fue muy triste. Persistió el mal tiempo pero aún así salieron varias misiones. Ninguna pudo llegar al objetivo por las malas condiciones meteorológicas, a pesar de que alguna arriesgó más de lo necesario en su afán de golpear al enemigo. Por ese afán no volvieron los tenientes Casco y Farías.

El 21 de mayo fue un día durísimo. Los ingleses se decidieron a desembarcar. Desde poco antes de las 10:00 de la mañana empezaron a salir los aviones, todos dirigiéndose hacia puerto San Carlos, donde se habían concentrado muchos buques. Este día no regresaron a SJU dos A4-C y tres M-5. Nos quedaba un saldo muy doloroso, pero simultáneamente la convicción de seguir adelante, y además la esperanza de recuperar a alguno de los pilotos perdidos que suponíamos podían haber eyectado.

Algunos integrantes de los escuadrones de combate me expresaron su inquietud por lo que suponían una participación en soledad frente al enemigo en la batalla, soportando el mayor peso de las acciones, apareciendo como injusto ante ellos el hecho de que otras fuerzas no intervinieran en igual medida. Logré convencerlos de que sólo debíamos limitarnos a emplear toda nuestra capacidad para cumplir con la misión asignada, y enseguida resurgió en ellos ese espíritu de lucha indomable, que luego les permitiera realizar dignamente las misiones que les fueron confiadas. Sólo uno de los pilotos debió ser retornado a su origen por no estar de acuerdo con la situación.

El hecho más saliente del 22 de mayo y la noticia más hermosa de toda la campaña, fue la recuperación de los tres pilotos de M-5 derribados el día anterior y de quienes no habíamos tenido noticias por más de veinticuatro horas. La noticia fue transmitida inmediatamente a toda la base y desde varios sectores se escucharon los clásicos hurra! y viva la Patria!. El espíritu de todos nosotros se reconfortó y una sensación de íntimo agradecimiento a Dios inundó nuestros corazones. Ese día salieron varias misiones, pero la meteorología impidió que llegaran al blanco. El enemigo se vio protegido por el clima. No pudimos golpearlos.

El 24 de mayo fue otro día terrible. Volvimos a atacar el lugar del desembarco. Tuvimos la certeza de haber hundido una fragata y dañado otros buques e instalaciones y equipos ya desembarcados. Perdimos un A4-C y otro volvió dañado.

En otra misión de seis M-5 perdimos tres de ellos. Mi trabajo se hacía muy difícil para mantener alta la moral de combate.

El 25 de mayo comenzó con una gran alegría pues el Comando de la FAS nos informó que había sido recuperado uno de los tripulantes de M-5 derribado el día anterior. Se realizaron varias misiones, perdiendo en ella dos aviones.

En los días subsiguientes se realizaron numerosas misiones, siendo cada

vez más dificil operar en las islas. Habíamos perdido Darwin y Goose Green. Los ingleses habían avanzado, luego del desembarco en San Carlos, y teníamos noticias que habían instalado numerosas armas antiaéreas. Los aviones enemigos incursionaban permanentemente sobre Malvinas.

En estos días el Cdo de la FAS me requirió mayor rapidez en la preparación de los cambios de configuración de los A4-C, luego de comparar los tiempos empleados para la realización de tareas similares en el escuadrón deA4-B de Río Gallegos. Mi constante permanencia en la plataforma de aviones, me permitió remarcar al Cte las deficiencias no subsanadas en cuanto al equipamiento necesario de equipos de apoyo para el traslado de bombas, cuya existencia en aquella base duplicaba las nuestras. Habiendo detectado este problema con anterioridad, habíamos trabajado arduamente para mejorar la eficiencia de los armeros, modificando sus procedimientos. Pero el equipamiento no era suficiente.

También existieron diferencias con el comando por algunas OE, y en varias ocasiones mis jefes de escuadrón debieron insistir para lograr su modificación, a efectos de aumentar la seguridad de los tripulantes y la eficacia de la misión, teniendo en estas ocasiones mi total apoyo.

El 29 de mayo tuvimos una muestra muy clara: seis M-5 que debían atacar en vuelo rasante, en versión bombardero, fueron interceptados por los Harrier que permanecían a baja altura y a niveles medios también. La tensión que mostraron nuestros pilotos cuando regresaron, sin haber podido llegar al blanco era tremenda. Había que buscar la forma de neutralizar esta situación favorable al enemigo sobre las islas. Nuestra preocupación era muy grande.

El 30 de mayo fue un día trascendente en esta dura lucha. La mitad del escuadrón A4-C se trasladó a la BAM GRA para realizar una misión conjunta con aviones Super Etendard de ARA. El objetivo era atacar el corazón de la flota inglesa, sus portaaviones.

Por la noche llegó desde GRA el Cte de la FAS y con él vinieron tres de nuestros pilotos: los dos pilotos que sobrevivieron en esta difícil misión y uno que días antes debió eyectarse sobre las islas al ser alcanzado su M-5.

En los primeros días de junio el comando de la FAS decidió modificar la base de operación de los M-5, y ordenó el traslado de ese escuadrón a GAL, y del escuadrónA4-B a SJU, lo cual implicó un esfuerzo adicional.

En los días subsiguientes el movimiento de la base fue intenso, a pesar de

que las misiones fueron más espaciadas por diversos factores, como la dificultad de detectar los barcos enemigos, las condiciones meteorológicas y lo cambiante de la situación.

El día 13 de junio, el escuadrón de A4-B cumplió la última de las misiones de combate realizada desde la BAM SJU teniendo como blanco el puesto de comando y los efectivos ingleses emplazados cerca de Puerto Argentino.

Luego de cumplir su misión, los siete pilotos regresaron a SJU. Después supimos por declaraciones de los propios ingleses, que esta incursión de los A4-B, estuvo muy cerca de destruir el puesto de comando enemigo con toda su plana mayor. Paradójicamente se dio la circunstancia de no haber sufrido pérdida de pilotos y sus aeronaves en la primera y en la última de las misiones lanzadas desde esta base.

El 14 de junio fue el día más triste. Promediando la mañana llegó el Cte en Jefe de la Fuerza Aérea, coincidiendo su arribo con un mensaje urgente cursado por el jefe del Componente Aéreo en Malvinas, por el cual requería hablar de inmediato con el Brig Gral. Fui testigo del dramático diálogo por el cual el Brig Castellano en las islas hizo una estimación muy clara: nuestras tropas no podían contener al enemigo y en su retirada que se realizaba en forma ordenada, ya estaban entrando al pueblo; su puesto de comando principal había sido reemplazado por el alternativo desde donde estaba hablando; el radar principal había quedado fuera de servicio por causa de las violentas vibraciones producidas por la propia artillería, que operaba emplazada muy cerca; pronto se vería obligado a destruir toda la documentación y el equipamiento.

En esos momentos nuestros escuadrones estaban preparando nuevas misiones, pero la noticia de la carencia de radar en Malvinas tornaba su realización muy difícil y peligrosa: era mandar nuestros aviones prácticamente a ciegas, sin defensa alguna ante la aviación enemiga en permanente acecho. El Cte en Jefe ordenó que no salieran las misiones.

Las conclusiones generales, limitadas sólo a lo referente al funcionamiento de la BAM SJU, pueden resumirse en lo siguiente:

- La importancia de las actividades operativas previas de despliegue.

- La elevada moral que puso de manifiesto el personal de la FAA, de todas sus especialidades.

- El excelente trabajo conjunto con el EA.

- El cumplimiento de los conceptos doctrinarios en cuanto a defensa de AADD.

- El apoyo excepcional del pueblo local.

- La importancia relativa de todas las especialidades y escalafones.

- El excepcional espíritu de lucha de los pilotos.

- La existencia de deficiencias operativas en cuanto a:

- adiestramiento insuficiente de los armeros para los cambios de configuración.
- cantidad de equipos de apoyo insuficiente.

Como último punto debe destacarse que deberá ser absolutamente indispensable para el futuro incluir las operaciones aeromarítimas dentro de las responsabilidades operacionales de la Fuerza Aérea.

Como homenaje a todos los pilotos que combatieron desde SJU, solicité al comandante de la FAS, y obtuve su aprobación, que se impusiera al aeródromo el nombre del Cap José Daniel Vázquez, quien fuera el jefe de la escuadrilla que atacó al portaaviones Invincible y que pereciera en esa difícil misión.

En septiembre de 1982, en el aniversario de la ciudad de San Julián, la Fuerza Aérea y el personal que integrara la BAM, rindieron homenaje al pueblo de la misma, en agradecimiento a todo el apoyo brindado durante la batalla por las islas, descubriendo una placa de bronce con el escudo de la base en el mástil de la avenida principal de la ciudad.

BAM Cóndor

Durante el conflicto de Malvinas, la FAA empleó unidades ya existentes, otras resultantes de modificaciones o fusiones y, finalmente, debió recurrir a la creación de otras, impuestas por las necesidades surgidas del conflicto.

Entre estas últimas, se debe mencionar a la BAM Cóndor en MLV (Goose

Green, la segunda población en importancia de las islas después de Puerto Argentino) nacida el 14 de abril de 1982, sin que se pueda precisar una fecha de disolución, porque, si bien dejó de operar como tal el día 30 de mayo del mismo año, su espíritu e integridad aún permanecen incólumes en cada uno de sus integrantes, y seguramente, se mantendrá allí hasta el último día.

La decisión de crear esta BAM se fundaba en la necesidad de disponer de otra pista de despliegue para evitar la saturación de operaciones y de los escasos lugares para dispersión de aviones en la BAM MLV:

A su vez, se aprovecharían las buenas condiciones de despegues y aterrizajes cortos del avión **Pucará** para operar en pistas no preparadas y estar próximas a las unidades desplegadas por el EA, y así, poder darles mejor apoyo de fuego directo.

Luego de analizadas las posibilidades existentes, se determinó com.o lugar más adecuado la zona de Goose Green.

Allí fue enviado, como punta de lanza, el 1erTen Basilio quien, acompañado de un suboficial, instaló el primer equipo de comunicaciones.

Creación de la base aérea

Extracto del relato del Vcom Pedrozo:

El 10 de abril de 1982 fui citado al Cdo de Operaciones, donde se me impuso la misión de formar una base aérea en la localidad de Goose Green, islas Malvinas.

El 12, junto con mi nuevo jefe de operaciones, el Vcom Vera Mantaras, partimos hacia CRV para esperar al resto del personal que provenía de la Guarnición Aérea Córdoba.

En la sala de operaciones de la FAS, nos actualizaron de la situación y nos impartieron la orden de que debíamos embarcar hacia MLV esa misma noche en el primer avión con capacidad disponible.

Nos reunimos con el My Zaporta quien sería el jefe del escuadrón base, y con el 1erTen Sifón, jefe de la compañía de soldados que había sido asignado a la BAM Condor.

Aterrizamos en distintos aviones en la BAM MLV; en la mañana del 13 de abril.

Nos presentamos al Brig Castellano quien nos impuso de la situación y nos impartió las instrucciones para el traslado. Este se haría en helicópteros ya que los caminos existentes no eran adecuados para vehículos pesados. (Una unidad de EA había tenido experiencias desfavorables en este aspecto).

El traslado comenzó en las primeras horas del 14, con el arribo de la plana mayor y parte de la compañía de seguridad y elementos de comunicaciones.

Al llegar a Goose Green nos encontramos con el campo de aterrizaje constituido por un pequeño potrero de 200 por 600 m con una marcada depresión en el centro, que dejaba sólo una franja de terreno en un costado para poder aterrizar y despegar.

Los helicópteros posaron cerca de una escuela, construcción de madera con dos plantas con forma de estrella, que compartimos con la compañía* C *del RI 25 al mando del Tte 1º Esteban. En ese lugar alojamos a los soldados y el resto lo hicimos en una casa de las adyacencias. El campo de aterrizaje contaba con una pequeña casilla, un equipo de matafuegos con ruedas y un pequeño mástil.

De inmediato se inició el reconocimiento de la zona y la organización de la base que quedó constituida de la siguiente manera:

Jefe:	**Vcom Wilson Pedrozo**
Jefe de Operaciones:	**Vcom Oscar Vera Mantaras**
Oficial de Inteligencia:	**1erTen Ernesto Basilio**
Jefe del Escuadrón Base:	**My Jorge R. Zaporta**
Jefe de Seguridad y Defensa:	**1erTen Ricardo Sifón**
Jefe Esc Artillería Antiaérea:	**1erTen Darío Valazza**
Jefe Esc IA58:	**My Miguel Manuel Navarro**
Jefe Esc Helicópteros:	**My Oscar Posse Ortiz de Rozas**
Jefe Esc Sanidad:	**1erTen Miranda**
Jefe de Comunicaciones y ROA:	**Cap Héctor Eduardo Re**

Nota: Se agregaron a la plana mayor en vísperas del ataque británico el Vcom Saúl Edgardo Costa y el My Carlos Tomba.

Aeronaves disponibles:

- ***Doce IA-58 Pucará***
- ***Dos helicópteros Chinook***
- ***Dos helicópteros Bell 212***

Los Polvorines

Uno de los mayores problemas que tuvimos fue la ubicación de los polvorines. Finalmente se distribuyó el armamento al norte de la pista junto al seto vivo y al sur la planta de elaboración de bombas Napalm.

Para poder mover la carga, se emplearon una especie de trineos remolcados con tractores. Este medio de transporte resultó muy útil pues el suelo esponjoso principalmente compuesto por turba afectaba a los vehículos con ruedas.

El puesto de comando

Otra deficiencia fue la carencia de un lugar seguro para ubicar el puesto de comando. Inicialmente ocupamos un aula de la escuela pero resultó inconveniente por la continua presencia de los lugareños. Se le encomendó al 1erTen José Basilio la construcción de un refugio logrando hacer un emplazamiento que no fue destruido en todo el conflicto.

Los kelpers

La actitud de los habitantes del lugar fue en todo momento hostil. Una pareja siempre concurría a distintas horas a la escuela argumentando los más diversos motivos. Era indudable su oposición a nuestra presencia.

Las líneas telefónicas. Las armas. La actitud

Una de las primeras medidas adoptadas con la población fue requisar las armas y cortar las líneas telefónicas. También los equipos de comunicaciones.

Esto trajo aparejado airadas protestas argumentándose que el servicio médico se enlazaba a través de ellos.

Por tratarse de un legítimo reclamo, la BAM con sus propios medios se encargó de encaminar estos requerimientos.

Cuando se hicieron estas requisas, fueron encontrados esquemas de nuestras defensas que seguramente fueron pasadas a los ingleses. Esto se vio confirmado por la dirección del ataque del 1º de mayo y por el resultado del ataque del 4 de mayo, cuando, habiendo cambiado nuestras

posiciones de la artillería, los aviones entraron por donde creían que existía una brecha.

Como medida de precaución decidimos alejarnos del poblado alquilando una casa al norte de la escuela perteneciente al lechero del pueblo.

Allí se demarcó una zona apta como helipuerto comenzando a operar los helicópteros en ese lugar en vez de hacerlo en las cercanías de la escuela donde sus movimientos eran fácilmente observables por los habitantes de Goose Green.

El abastecimiento de combustible.

El mayor problema con respecto al combustible era el transporte desde Puerto Argentino a la BAM porque era demasiado pesado para llevar por tierra dada la naturaleza del suelo. Para ello se utilizó el buque de abastecimiento Monsumen que se hallaba en Puerto Argentino.

Período de las operaciones – 1º al 29 de mayo

Descripción de algunas de las acciones bélicas.

Dos minutos después de que el avión *Vulcan* atacara Puerto Argentino (4:40 hs de la madrugada del 1º de mayo) el Brig Castellano nos ordenó el despliegue del escuadrón **Pucará** a la isla Borbón para el caso de que nuestra base fuera a ser el blanco del próximo ataque.

Continúa el relato del Vcom Pedrozo:

Inmediatamente convoqué a una reunión con los jefes de escuadrón y del regimiento para coordinar la defensa de la base.

Se ordenó alistar la artillería antiaérea y el radar, desplegar la compañía de seguridad a los pozos de zorro y desplegar el escuadrón Pucará al AD de alternativa.

Se inició una actividad febril ya que contábamos con escaso tiempo hasta el amanecer hora propicia para un posible ataque aéreo.

A las 7:30 hs aún en penumbras, la primera escuadrilla inició el despegue.

Los aviones debían recorrer la primera parte de su trayectoria (250 m) con pendiente en descenso, para luego quebrar marcadamente a pendiente positiva, circunstancia que exigía al máximo al piloto y a la estructura, particularmente al tren de aterrizaje.

La primera sección despegó sin novedad, pero en el tercer avión cedió el montante de la rueda delantera y la máquina se clavó de nariz en pleno despegue. Así este accidente bloqueó la pista impidiendo el despegue del resto del escuadrón.

Sacar un avión de la pista en estas condiciones representó una tarea compleja. No contábamos con grúas ni vehículos de remolque. El terreno estaba barroso, el avión completo de combustible y armamento. El piloto del avión sufrió sólo golpes menores.

A las 8:15 hs quedó liberada la pista y se ordenó continuar la evacuación. En esos momentos, sin haber sido advertida su presencia, aparecieron sobre la base una escuadrilla de tres aviones Harrier en vuelo bajo lanzando su carga de bombas de fragmentación y belugas.

Una de las bombas hizo impacto en el Pucará del Ten Jukic que estaba poniendo en marcha rodeado de mecánicos y armeros.

El avión se incendió totalmente, lo que produjo la explosión gradual del armamento de a bordo, transformándose en una trampa mortal para los que estaban en el área. El resultado fue: un oficial y siete suboficiales fallecidos uno de ellos durante la evacuación posterior en el helicóptero Chinook y, doce suboficiales heridos. Ellos fueron:

Piloto: alférez Daniel Jukic
-CP Mario Duarte
-CP Juan Antonio Rodríguez
-C1º José Luis Peralta
-C1ºMiguel Angel Carrizo
-C1º José Alberto Maldonado
-C1º Agustín Hugo Montaña
-C1º Andrés Luis Brashich

Otra bomba sobrevoló el puesto de comando explotando setenta metros más atrás dejando un gran cráter en la turba.

El resto del armamento lanzado explotó en diversos lugares de la pista averiando a otros dos aviones, al material rodante, y a los equipos de mantenimiento e hiriendo a más gente.

Se había iniciado un foco de incendio en la zona de los arbustos donde se hallaba escondido nuestro depósito de armamento. Así, mientras un grupo trataba de rescatar y atender a los heridos, otro combatía el incendio con equipos manuales ya que el vehículo contraincendio había sido destruido por el fuego.

Después de un intenso esfuerzo, las llamas pudieron ser controladas justo cuando habían comenzado a quemarse algunos cajones con municiones. Los heridos fueron evacuados a Puerto Argentino siendo el saldo final de ocho muertos, catorce heridos, un avión destruido, dos aviones dañados, material terrestre y equipos varios afectados.

4 de mayo - Nuevo ataque de aviones Harrier

A las 13:00 hs aproximadamente, recibimos información desde Puerto Argentino que dos Harrier habían desaparecido de su pantalla de radar y que se dirigían hacia nosotros.

La central de tiro de la Batería de 35 mm detectó tres ecos, uno de ellos viniendo directamente hacia la ubicación del antiguo puesto de comando que todavía tenía algunas antenas que habíamos instalado.

La batería abrió fuego y se lograron impactos directos. Se vio claramente que se iniciaba un incendio en el interior del avión y que el piloto agachaba su cabeza como observando el interior de la cabina. Desprendió cargas externas que cayeron en aguas de la bahía.

El avión realizó un giro a la izquierda para estrellarse en un campo minado entre el sendero y la costa. (Ver gráfico)

En el momento del impacto se desprendió el piloto, Ten Taylor, conjuntamente con su asiento, falleciendo en la caída.

Los restos del avión se desparramaron con el impacto pasando partes de él por encima del pozo de zorro de un soldado quien, al ver que el avión enfilaba hacia él, atinó a agacharse y colocar sus manos sobre el casco. Los únicos daños que sufrió fueron quemaduras en sus manos.

Logramos recuperar la cámara filmadora del avión, partes de su sistema de alarma radar, sistema de Chaff, etc. La película de la cámara estaba velada pero permitió conocer dos cosas: ese mismo avión fue empleado en el ataque del 1º de mayo y la filmación de ese ataque no había sido procesada aún.

Entre el equipo del piloto se encontró documentación que daba la posición del portaaviones. Su cuerpo sólo tenía una herida en la pierna posiblemente por impacto de un proyectil.

Otro de los aviones que se aproximó a distancia de fuego de las armas fue alcanzado por piezas de 20 mm dejando una estela de humo blanco en su escape, habiendo lanzado sus bombas fuera de la zona, que no explotaron.,

El tercer avión, sin sobrevolar la base, lanzó su armamento en un campo vacío.

Al día siguiente el Reino Unido declaró que se había perdido un avión en un accidente en el portaaviones.

Si no hubiéramos cambiado la posición de las piezas de artillería después del ataque del 1º de mayo, y tomado las medidas antes relatadas con los lugareños, los aviones habrían penetrado por zonas no cubiertas y otro hubiera sido el resultado de este combate.

Entre otras acciones, figuran los rescates de pilotos argentinos e ingleses eyectados. (Piuma, Senn, Glover, entre otros) detalles que como la notable actuación del escuadrón Helicópteros se describen, minuciosamente, en el Capítulo de **Las Operaciones**, lo mismo que el desempeño de los pilotos del escuadrón Pucará.

Ultimas acciones de la BAM Cóndor

El 29 de mayo, a las 4:00 hs de la madrugada, se ordenó el alto el fuego y la destrucción del armamento y equipos ante la vista del avance inglés que ya estaba en las afueras de la base.

Con las primeras luces, reunieron la dotación en el puesto de comando, realizaron el control de personal, formaron los cuadros y marcharon a la proximidad de la pista, donde se encontraban los aviones y helicópteros. A las 10:00 de la mañana se presentaron los efectivos al Vcom Pedrozo quien se dirigió arengando al personal para poner de manifiesto el espíritu de sacrificio y alto grado de profesionalismo evidenciados en el conflicto.

Posteriormente, se presentó al oficial inglés más antiguo, acto que selló la rendición.

Finalizada la triste formación, se ordenó arrojar al frente las armas de puño.

La rendición de FAA fue independiente de la que efectuaron los efectivos de EA.

Un hombre, desde la formación, solicitó en forma directa al jefe de la BAM cantar el himno nacional, que fue autorizado y coreado por todos los argentinos.

Según palabras del jefe de Escuadrón Base My Zaporta, el himno se cantó con bronca, desazón, impotencia y emoción extrema.

Concluido el acto, se concentró al personal en un galpón de esquila. La bandera de guerra fue enterrada en el sector. Nunca se recuperó.

BAM Malvinas

La base fue creada el 2 de abril de 1982, con jurisdicción en las instalaciones del ex-aeropuerto Stanley.

En la misma fecha fue designado jefe de la BAM, el Com Héctor Destri, asignándose los siguientes elementos operativo s y de apoyo:

- Un escuadrón de tropa (dos compañías reforzadas) con 225 efectivos, al mando del Cap Alfredo Rivarola hasta el 4 de mayo y del Cap Pedro Mena hasta el fin de las hostilidades. Este personal tuvo un ejemplar comportamiento, pese a que los soldados sólo tenían dos meses de instrucción.

- Una terminal de carga aérea con dieciséis efectivos (variable), al mando alternado de los capitanes Juan Hrubik y Guillermo Cardetti, responsables de todo el movimiento de pasajeros y carga, incluida la evacuación de heridos, lo que se realizó sin accidentes, pese a las operaciones nocturnas marginales, a la precariedad de los medios disponibles y a la celeridad que la situación de combate exigía (a veces, los **C-130** con los motores en marcha, sólo demoraban once minutos en tierra).

- Un organismo abastecimiento con diez efectivos, al mando del Vcom Néstor Giménez Ortiz, responsable del recambio de vestuario y del racionamiento caliente diario, que nunca faltó, aún bajo alerta roja.

- Un órgano operaciones con nueve efectivos, al mando del Vcom Alberto Zeoli.

- Una central de comunicaciones con doce efectivos, al mando del Cap Zanardi.

- Un escuadrón base con veintiséis efectivos, al mando del My Héctor Rusticcini; con elementos de transporte, sanidad, defensa, contraincendio, balizamiento y generadores de energía.

- Un servicio de sanidad con nueve efectivos permanentes, al mando del My Fernando Espiniella, que cumplió excelente desempeño, a tal punto que uno de sus integrantes recibió una condecoración especial por heroico comportamiento.

- Un capellán, el presbítero Gonzalo Pacheco, que por su actividad desarrollada, antes, durante y después de las hostilidades (único capellán que los argentinos prisioneros tuvieron durante treinta días de cautiverio), mereció una carta del jefe de la BAM al vicario castrense, monseñor José Miguel Medina, en la que se destacaba su abnegada y perseverante vocación de servicio.

Asimismo, se destinaron a las islas, y desplegaron en la BAM MLV en calidad de unidades alojadas, las siguientes:

- Un escuadrón aeromóvil **Pucará** (nueve aviones), al mando del My Manuel Navarro que fue desplegado alternativamente, acorde con la evolución del conflicto, entre dicha BAM, la BAM CONDOR (entre el 24 de abril y el 27 de mayo) y la Estación Aeronaval Calderón.

- Un escuadrón aeromóvil helicóptero (dos **Chinook** y dos **Bell),** al mando del My Oscar Pose Ortiz de Rozas.

- Un escuadrón de AAe, dotado con un cañón Oerlinkon bitubo de 35 mm; seis cañones Rheinmetall 20 mm; un radar ELTA y un director de tiro Superfledermaus con efectivos, al mando del Cap Rodolfo Savoia. Luego del 1º de mayo se agregaron diez misiles S/A SAM 7.

- Un escuadrón de construcciones con dieciocho efectivos, al mando del My Raúl Maiorano y al que se agregó, voluntariamente, luego del 1º de mayo, el Vcom Enrique Viñals. Esta unidad tuvo un excepcional desempeño en las diversas tareas realizadas: ampliación al doble de plataforma existente, construcción de refugios para el personal y del puesto de comando remoción de escombros, reparación de la pista y preparación de señuelos, recuperación de vehículos y hasta colaboración en la descarga de elementos pesados en el puerto local.

- Un escuadrón técnico con diecinueve efectivos, al mando del My Carlos Argente, que tuvo a su cargo el mantenimiento y alistamiento de los medios aéreos. Además, ingeniosamente adaptaron armamento de los **Pucará** fuera de servicio, y de los Aeromachi averiados, que quedaron sin replegar luego del 8 de junio, para ser usados desde afustes terrestres en defensa de las instalaciones.

Desde el primer momento del conflicto, hubo consenso en la conducción superior, que era vital mantener la capacidad operativa de la BAM MLV: como así también, que su neutralización sería objetivo prioritario del enemigo, razón por la cual, se le asignaron los siguientes elementos de apoyo operativo, provenientes de otras fuerzas:

- Batallón de Infantería 25 (cuatro compañías) a las órdenes del Tte Cnel Mohamed Alí Seineldín.

- Una Batería de AAe de 35 mm Oerlikon con director de tiro Skyguard del GADA 601 (EA).

- Una Batería de misiles Sup/Aire Tigercat (Infantería de Marina).

Estas unidades actuaron en coordinación con las unidades desplegadas por la FAA, utilizando los servicios que la BAM disponía, como así también, colaboraron para completar la instrucción y adiestramiento de combate de los soldados aeronáuticos durante el período previo a las hostilidades.

La Ella aeronaval de aviones Aeromachi MB-362 estuvo como unidad alojada en la BAM MLV: desde el 9 de abril al 8 de junio, fecha en que replegó al continente, al mando del capitán de corbeta Molteni y bajo control operacional del componente naval en las islas.

Principales ataques recibidos

El 1º de mayo a las 4:40 horas, un avión *Vulcan* con rumbo NE/SO, lanzó un reguero de veintiuna bombas de 1000 libras. La primera impactó al costado de la pista, abrió un cráter de doce metros de diámetro, e inutilizó catorce metros de los treinta de ancho; quince bombas cayeron en la zona del vivac produciendo grandes daños a las precarias instalaciones. Y las seis bombas restantes cayeron en la bahía. Este bombardeo dejó el saldo de dos soldados muertos, Héctor Ramón Bordón y Guillermo Ubaldo García, y un oficial herido, Cap Dante Rafael Dovichi. Además, el ancho de la pista quedó reducido a sólo dieciséis metros utilizables. Dos aviones livianos de enlace y dos "pillow tanks" quedaron destruidos. No hubo

alerta del CIC, por lo cual no actuó la AAe.

La magnitud de la violencia de las explosiones, sumada a la sorpresa en medio de la noche, produjo un efecto casi paralizante en el personal sin experiencia de guerra. Pasados los primeros minutos de incertidumbre y guiados por sus jefes naturales, el personal reaccionó positivamente; socorrió a los heridos y realizó el relevamiento de daños. Esta tarea se vio interrumpida dos horas mas tarde (06:30 hs), al estallar dos bombas con espoletas de retardo, que no aumentaron las bajas ni los daños, pero obligaron a tomar más precauciones.

Por esta acción recibieron la condecoración **al valor en combate** los mayores Héctor Rusticcini, Luis Alberto lannariello y Rodolfo Guerrero, el capitán Guillermo Cardetti, y el SAux Omar Ortiz.

Tres horas más tarde del sorpresivo ataque del *Vulcan*, nueve aviones *Harrier*, en vuelo bajo, sincronizado desde rumbos NO, O y SO, atacaron con bombas de 1000 libras, granadas antipersonales, cohetes y cañones de 30 mm. Esta vez hubo alerta previa del CIC y actuó la AAe.

Los resultados más significativos de este ataque fueron: edificio principal y torre de vuelo, inutilizados; hangar de la Ella aeronaval y su reserva de combustible, destruidos; plataforma y pista, neutralizadas con Belugas y tres vehículos (dos camiones y la autobomba), destruidos.

Por su parte, la AAe derribó un *Harrier* y averió otros dos.

El 4 de mayo a las 04:40 hs, otro ataque de *Vulcan* en vuelo bajo con rumbo NE/SO, lanzó veintiuna bombas de 1000 libras en reguero impactando a cincuenta metros de la cabecera 08; no produjeron daños de consideración. Hubo alerta del CIC.

Luego de soportar este bombardeo, se buscó la forma de hacer creer al enemigo que había logrado su objetivo. Para esto se simularon dos cráteres semejantes al verdadero ya cubierto. Un posterior reconocimiento aerofotográfico inglés (públicamente difundido), reveló que la pista estaba afectada con tres impactos de bombas. Desde entonces cesaron los bombardeos nocturnos de los *Vulcan* y la pista continuó operable hasta el fin de las hostilidades, cumpliéndose 219 operaciones en ese estado de las cuales 200 pertenecieron a la FAA y 19 a la ARA.

El 25 de mayo a las 09:30, 12:10 y 15:10 hs, hubo ataques de aviones *Harrier* con bombas de 1000 lbs arrojadas desde gran altura. Sin daños considerables.

El 29 de mayo, a las 05:00 hs un misil, probablemente guiado por emisión electrónica del propio blanco, impactó próximo a la antena del puesto de comando de la BAM, resultando muerto el 1erTen Luis Castagnari y heridos ocho suboficiales.

Otros ataques a la BAM MLV

Casi diariamente a partir del 2 de mayo, la BAM soportó cañoneos navales nocturnos con series sistemáticas de ocho proyectiles de 115 mm, que duraban entre dos y tres horas, las cuales, si bien no causaban daños de consideración mantenían al personal en una situación estresante.

También periódicamente se soportaron ataques de dos o tres *Harrier,* que en forma aislada, debido a la eficacia de la AAe de la BAM, lanzaban desde 3000 a 5000 m de altura sus bombas lejos de su objetivo.

Síntesis histórica

Total de carga aérea recepcionada:	6500 toneladas
Movimiento de personal:	9800 pasajeros - 264 heridos evacuados
Impacto de proyectiles recibidos:	51 bombas de 1000 libras (aproximada 130 toneladas) 1200 proyectiles de artillería naval (aprox) 16 bombas tipo Condiv
Efectivos en la península:	1100 hombres (variable)
Bajas por bombardeos	5 muertos 18 heridos
Total de operaciones aéreas realizadas:	1533 (entre aterrizajes y decolajes)
Primer aterrizaje 2 de abril de 1982 a las 08:50 hs; C-130 TC-68	
Ultimo decolaje 13 de junio de 1982 a las 20:36 hs; C-130 TC-65	

A partir de las primeras horas del 14 de junio, la BAM quedó bajo el alcance de la artillería de campo de las fuerzas enemigas, por lo que su operación ya no era confiable.

Aún después del momento en que la BAM dejó de funcionar como tal, sus instalaciones sirvieron para albergar a más de 3000 efectivos de las fuerzas argentinas, que fueron enviadas allí en calidad de prisioneros de guerra, durante tres días.

Otro aspecto destacable es que de las 1533 operaciones aéreas que se realizaron, sólo se registraron tres accidentes: dos por fallas de pilotaje y uno por falla de material. Esto constituye un porcentaje muy bajo, si se considera que muchas de las operaciones se realizaron de noche y en condiciones marginales, con precario balizamiento, y que los aviones cargueros, durante su breve permanencia en tierra, mantenían sus motores en marcha con el consiguiente riesgo de colisión con las hélices, por parte del personal que realizaba la descarga.

El éxito de la BAM, al mantenerse operativa pese al persistente hostigamiento diurno y nocturno por parte del enemigo, se debió:

- Al elevado grado de adiestramiento profesional de sus cuadros que permitió aun sin experiencia previa una rápida adaptación a las situaciones inéditas de combate bajo fuego enemigo.

- Al persistente cumplimiento de las normas doctrinarias de defensa antiaérea pasiva, tales como: refugios eficientes, enmascaramiento, dispersión del material, duplicación de servicios y mínimo personal expuesto al fuego, compatible con las tareas por realizar.

- Al mantenimiento de la moral del personal de cuadros y tropa, mediante: buena alimentación y atención sanitaria; asistencia espiritual individualizada; conducción personalizada de los jefes hasta el último nivel y el ejemplo que los camaradas aviadores daban a diario.

El límite de lo realmente posible, la experiencia extrema de enfrentar el último capítulo de la existencia en cumplimiento del deber, nos pone frente a lo esencial de todo militar, frente al desafio sanmartiniano de ser lo que se debe o no ser nada.

Sector de Defensa Aérea GRA

El día 7 de abril de 1982, el Cte del CAD ordenó al jefe de la VIII Brigada Aérea, Com Carlos Enrique Corino, constituirse en jefe del Sector de Defensa Aérea GRA.

Simultáneamente se habían creado los Sectores de Defensa Aérea CRV, GAL y MLV:

Si bien el comando de la FAS trató al sector de GRA como una BAM, lo cierto es que funcionó desde su creación como un Sector de Defensa Aérea alojado en una base aeronaval. El jefe del sector comandó todo el personal de FAA (Comando de Regiones Aéreas y LADE) destinado en GRA. Además, de él dependieron:

l°) Una plana mayor: constituída por A-l y A-2, oficiales subalternos no especialistas; A-3, oficial jefe de turno del CIC; A-4, que recién llegó el 9 de mayo, hasta entonces se desempeñó, sin perjucio de sus funciones, el jefe del escuadrón Mirage; y como A-5 comunicaciones, se desempeñó, sin perjuicio de sus funciones, el jefe del radar móvil.

2°) Elementos de apoyo operativo: radar móvil (FAA) y AAe conjunta (quince piezas Bofors 40 de ARA, nueve piezas de 20 mm con radar ELTA de FAA, a partir del 26 de abril de 1982; y cuatro piezas de 30 mm del EA).

3°) Elementos operativos: escuadrón **M-5** (ocho aviones) y escuadrilla de Exploración, Reconocimiento y Guiado (tres **Lear Jet**).

Las relaciones con la base fueron profesionales y corteses, con la tensión natural derivada de la tradicional rivalidad interfuezas. La integración con los pilotos de A4-Q fue excelente; los de SUE se manifestaron más distantes, excepto cuando la operación conjunta *Invincible; Costó* integrar la AAe de ARA, no así la del EA; la relación CIC - COC no fue sencilla, por mutuas desconfianzas en cuanto a compartir información, especialmente respecto de la ubicación de los movimientos navales propios.

También existió tensión en la relación Sector de Defensa Aéreo GRA / Cte FAS, en especial por dos motivos:

1°) Tendencia de algunos integrantes del EM FAS a pasar sobre la autoridad del jefe del Sector.

2°) Excesivo número de interlocutores en la FAS que, a pesar de sus buenas intenciones, perturbaron la claridad y celeridad comunicacional.

De la jefatura del Sector hubo una dependencia fluctuante entre 138 y 250 personas, a lo largo del período 8 de abril al 23 de junio de 1982. Hubo conductas que dieron lugar al relevo de un oficial subalterno y de dos suboficiales superiores. Como contrapartida, se destaca el extraordinario desempeño de SAux Pedro Miranda, armero de **M-5** que desactivó:

1°) Una bomba propia que fue lanzada por error en el buque Formosa (3 de

mayo).

2°) Las bombas del A4-Q de ARA que se estrelló en la pista de GRA (23 de mayo).

3°) La espoleta de un **M-5**, accidentalmente activada en plataforma (13 de junio)

Merece especial mención el apoyo logístico recibido en calidad y oportunidad, por ejemplo del CAE / COA. Envío de placas metálicas y contratación de una empresa para construir 136 m de pista y 1200 m2 de plataforma.

Las deficiencias fundamentales fueron: comunicaciones propias, inteligencia de combate y coordinación CIC / COC. El desempeño del personal del sector (con exclusión de los casos mencionados), fue un testimonio de profesionalidad y coraje. Los tres jefes que se desempeñaron en el CIC (mayores Lupiañez, Otero y Mouesca) lo hicieron con gran motivación y espíritu de servicio.

Se realizaron sesenta y ocho salidas de combate con **M-5**, y sesenta y siete con **Lear Jet**. También, cuatro salidas de **A4-C** y tres de **MK -62** (ataque *al Invincible* y Georgias, respectivamente). Se perdieron cinco **M-5** y dos **A4-C.**

Las experiencias más importantes del jefe de Sector de Defensa Aérea de GRA se encuentran consignadas en las reflexiones finales- Título III - del informe final, en el archivo de la Dirección de Estudios Históricos.

El Grupo Operaciones Especiales en Malvinas

Antecedentes

Para el mes de abril del año 1982, el Grupo de Operaciones Especiales, era la unidad más joven que estaba contemplada en el Plan de Operaciones para recuperar nuestras islas Malvinas.

Este grupo, que inicia su actividad como tal el 20 de marzo del año 1980, tuvo su asiento en la VII Brigada Aérea como unidad alojada.

Formar un grupo, integrado exclusivamente por oficiales y suboficiales en su totalidad voluntarios, que cumplieran con los requisitos mínimos exigidos, demandó una tarea prolija a fin de evitar errores en su selección.

Se comenzó con la capacitación fisica, psicológica y técnica. Se debía ir creando la conciencia de un nuevo estilo de vida, de manera tal, que el individuo cumpliera su tarea mas allá de las dificultades que la misma le pudiera imponer.

Debían estar en óptimas condiciones para desarrollar operaciones del tipo comando, en la profundidad de las líneas enemigas y en apoyo a las operaciones aéreas.

En este contexto e imbuidos de la responsabilidad que ello implicaba, el GOE, como comúnmente se lo designó, trabajó arduamente para alcanzar los niveles operativos previstos. De esta manera se arribó a mediados del mes de marzo del año 1982, fecha en que pondría a prueba el máximo de su capacidades.

El jefe del GOE, Vcom Esteban Luis Correa, fue citado al Comando de Operaciones Aéreas, para que informara sobre algunos aspectos relativos al empleo operativo de una unidad de este tipo, en particular sobre los niveles alcanzados.

Al mismo tiempo y de acuerdo con las respuestas que se daban, surgían propuestas para la preparación en temas no vinculados con las actividades que habitualmente desarrollaban.

Así por ejemplo, ante la pregunta *Usted tiene personal capacitado o con conocimiento de usina?* Ante la repuesta negativa aparecía la sugerencia: *Sería conveniente que algunos hombres tomaran contacto con las unidades que tienen usina propia y se familiarizasen con la operación de éstas.*

Como todo se desarrollaba con total naturalidad, puesto que la explicación

que se había dado era que, en fecha no determinada aun, se ejecutaría un ejercicio muy importante en el sur del país, el tema no daba lugar a mayores preguntas.

Con toda la información recibida, incluyendo un croquis de un supuesto aeródromo donde se desplegaría el GOE, se reanudó la actividad. Mas aún, se disponía de una mesa de arena donde se representó, a escala, el aeródromo mencionado, incluyendo las instalaciones que en él figuraban y donde aparecía un pequeño edificio, identificado como *usina,* que explicaba un poco, la pregunta propuesta anteriormente.

En la mesa de arena se desarrollaban, dos veces por semana, diferentes ejercicios planteados a modo de práctica. Allí surgían los interrogantes; *Cuándo va a ser?, Cómo se va a realizar?, Cuántos van a participar?,"* etc. Pese a las respuestas negativas, no faltó quien, con mucha perspicacia e imaginación, colocara en medio de las instalaciones una pequeña bandera argentina.

Avanzado el mes de marzo, Correa fue nuevamente convocado al comando. Esta vez se le impuso de la situación de lo que iba a suceder y de lo que estaba planeado para el GOE. Se ordenó alistar el personal y el material no sólo en lo referido al armamento, sino también en lo atinente a uniformes, de acuerdo con la zona en que se iba a operar. En ese sentido, fue una de las unidades mejor equipadas.

Originalmente, la lista del personal estaba constituida por veinte hombres, entre oficiales y suboficiales, y cinco reemplazantes para casos eventuales.

Con el transcurrir de los días, la designación de personal fue sufriendo modificaciones, que surgían como consecuencia de órdenes que se impartían desde el comando.

Finalmente, el despliegue del GOE sería de veintiocho hombres: los veinte iniciales, más ocho miembros que regresarían como custodia del personal inglés, que fuese tomado prisionero.

El domingo 25 de marzo, a las 15:00 el Cte de Operaciones Aéreas impartió las órdenes correspondientes a cada uno de los jefes de los componentes que desplegarían el 1 de abril.

En lo que al GOE se refiere, se especificó el movimiento desde su asiento natural a la IX Brigada Aérea, la hora de embarque a Malvinas y la tarea específica del grupo: tomar el aeródromo, sus instalaciones, efectuar inspección del mismo y brindar seguridad hasta que la BAM Ma1vinas estuviese consolidada.

En horas de la noche se partió de El Palomar y se arribó a CRV: en las

primeras horas del 2 de abril.

El tiempo que medió, sirvió para repasar todas las órdenes, directivas, evacuar preguntas de último momento, preparar el armamento, acondicionar la carga, el equipo personal y esperar la hora prefijada.

Sus actividades eran ejecutadas con precisión, y la colaboración de unos con otros era permanente. Se vivía en estado eufórico, hasta se hacían cierto tipo de bromas. Todo era consecuencia de la ansiedad y del nerviosismo, la espera era dura. Las agujas del reloj no caminaban.

Finalmente, se dio la orden. A las 05:30 hs, se embarcó en el **LITRO 1.**

El tiempo de vuelo que insumió la travesía, sirvió para aflojar tensiones; no obstante, esta situación no duró mucho. De pronto, el Cte de aeronave anunció, por altoparlante, que la situación era un poco dificil, que en Puerto Argentino, la Infantería de Marina aún combatía y que el aeródromo seguía en poder de los *marines.*

Dadas estas circunstancias, se decidió hacer un asalto aéreo. Se abrió rampa, el GOE formó dos columnas a ambos costados de la misma, para el desembarco ni bien el avión posara sus ruedas. Ahora, los rostros estaban serios y sus mentes totalmente concentradas en la acción.

En tal situación se voló, aproximadamente, treinta minutos, muy rasante sobre las aguas hasta que finalmente aterrizó.

Después de los lógicos abrazos y apretones de mano, se abocaron a la tarea. Ello se debió a que todavía se escuchaban explosiones de mortero proveniente de la ciudad.

En silencio, se organizó el grupo en diferentes pelotones. Tenían como tarea principal inspeccionar las dependencias a fin de determinar que los anteriores ocupantes del aeródromo no hubiesen colocado trampas explosivas o algún otro artefacto que pudiera afectar al personal.

Se comenzó por la torre de vuelo, el edificio principal, la usina, el hangar, el depósito de combustible y así sucesivamente. Lo mismo se hizo con todos aquellos lugares que se encontraban próximos al aeropuerto.

Se inspeccionó el área circundante para determinar los lugares donde se instalarían tres puestos de guardia. Se eligieron zonas en el terreno que no exigieran un trabajo de mejoramiento adicional y sí pudieran estar mimetizados, que equivalía, en el lenguaje propio, a decir: *nos enterramos.*

Así se permaneció durante los cuatro primeros días; fueron durísimos pues tenían como única protección sus prendas de abrigo y sus impermeables. El frío era intenso; el viento también y la lluvia los acompañó, prácticamente, todo el tiempo.

El cuarto día fueron reemplazados por soldados procedentes de la IX Brigada Aérea y con ello, prácticamente había finalizado la tarea encomendada al GOE. A partir de este momento, el personal se dedicó a limpiar y secar su equipo y a recuperarse del duro esfuerzo realizado.

El 4 de abril, se produjo la evacuación, en un **F -28,** del gobernador Hunt y de las autoridades inglesas, acompañados por el Alf Sorensen. Al día siguiente se realizó la evacuación del personal de Marines, en un **C-130,** acompañados por el teniente Amaya y el cabo Córdoba.

El efectivo final del GOE fue de veinticinco hombres. Cinco de ellos no fueron utilizados para la custodia de los ingleses que replegaban y se los incorporó, por lo tanto, al efectivo inicial.

A partir de ese momento, el GOE permaneció en la BAM sin ninguna tarea específica, pero sí con los conocimientos y la idoneidad necesaria para realizar otras que permitiesen, al jefe de la BAM, mejorar cuestiones de seguridad.

El personal fue designado para colaborar con la Cia. de Defensa de la I Brigada Aérea, desplegada en la zona de la costa que rodeaba al aeródromo. Esta colaboración consistía en mejorar las posiciones de los soldados, mediante las observaciones necesarias o correctivas, y consiguiendo elementos de circunstancias, para que éstas ofrecieran mayor seguridad al personal.

También se inspeccionó y controló el mantenimiento del armamento, pues en el ambiente en que se estaba, húmedo y salino, sufría oxidaciones permanentes. Se hicieron sesiones de comprobación del campo visual de tiro y la efectividad del mismo.

Se construyeron trampas explosivas para que se pudieran activar desde las posiciones.

La actividad propia era construir posiciones en un lugar próximo a la principal playa del aeródromo, factible de recibir un desembarco.

El lugar seleccionado, muy cerca de una maquinaria abandonada, protegido por pequeñas elevaciones de piedra, tierra, arena y turba, fue considerado el más apto.

Se estimó también que era el lugar adecuado para la instalación del Puesto Comando de Alternativa. Se ordenó su construcción en una zona cercana, con la ayuda del Grupo 1 de Construcciones.

En esos días se paleó tanta arena y se llenaron tantas bolsas como nunca se había hecho, por lo cual se les adjudicó el mote de Escuadrón Vialidad, apodo que no agradaba mucho.

Operación Río Cincel

Corría el mes de abril y continuaban las tareas logísticas de abastecimiento, por aire y mar.

En apoyo a estas tareas el 07 de abril arribó el buque *Río Cincel*, de ELMA, y fondeó al este de la línea determinada por punta Artillería punta Doctor, con la finalidad de transbordar material al buque *Islas de los Estados.*

Mientras se estaba realizando esta tarea, se detectó que el buque comenzaba a garrear, acercándose peligrosamente al pesquero polaco *Goplo.*

Ante tal situación, el capitán de *Río Cincel,* procedió a dar máquina hacia adelante.

A pesar de la maniobra, la hélice del *Río Cincel* tomó la cadena del buque polaco, la que dio varias vueltas sobre su guardacabos; se trabó de inmediato, y provocó que la proa del buque pesquero impactara con la popa de la embarcación argentina.

Era necesario dar rápida solución a tal situación, dado que, por un lado, existía la urgencia de efectuar la descarga del material, y por el otro, ambos buques debían abandonar la zona de conflicto lo antes posible.

El capitán del *Río Cincel* solicitó al apostadero naval, personal de buzos capacitados y equipados para soportar las bajas temperaturas reinantes en esa época del año, y también, un equipo que permitiera cortar las cadenas debajo del agua.

Las autoridades a cargo del apostadero naval de Puerto Argentino manifestaron que no disponían de personal ni de material en el área y por lo tanto, los solicitarían al continente.

Fue entonces cuando el Vcom Maiorano, que se desempeñaba como oficial de enlace con las autoridades navales, para el procesamiento de la carga de la Fuerza Aérea, consultó con el jefe de la BAM, Com Destri si, entre el personal a

sus órdenes, había gente capacitada para realizar esta tarea.

Resultó que el GOE contaba con los especialistas.

Se designó al Ten Alfredo Sidders y al C1º Walter Abal, para efectuar el análisis de la situación.

El primer inconveniente fue que no se disponía del equipamiento adecuado. La razón de despliegue del grupo a Malvinas no contemplaba situaciones de este tipo. Por tal motivo, se concurrió a un depósito de la Royal Marine.

Se encontró solamente, una chaquetilla y dos pantalones tipo jardinero, de neoprene.

Por el mal tiempo reinante, el personal hizo su presentación el 08 de abril ante el comandante del buque argentino, Cap Juan Carlos Trivelin.

A medida que se aproximaban, su asombro crecía tanto como la imagen del buque que, por su tamaño, no era comparable a ninguno de los por ellos conocido. A esto debían sumársele que, por ser miembros de la Fuerza Aérea, iban a vivir su primera experiencia naval.

Una vez embarcados, se puso en conocimiento del capitán la falta de botas, testeras, guantes, visores, aletas, cinturón de lastre y lo incompleto de los trajes de neoprene. En ese momento, alguien de la tripulación les acercó un par de aletas (patas de rana), un visor de juguete y un equipo de oxígeno para incendios, que fue desechado por no estar en las condiciones de estanqueidad requeridas.

Por su parte, el capitán les hizo conocer algunas de sus preocupaciones:

l-Debido al oleaje producido por la marea, ambos buques se dirigían peligrosamente hacia la costa con el riesgo inminente de encallar

2-La necesidad de entregar la carga que portaba, que era esperada ansiosamente por los órganos de abastecimiento, entre ellos el de Fuerza Aérea, dado que, dentro de este envío se encontraban las placas que el Grupo 1 de Construcciones debía utilizar para dar mayor extensión a la pista.

3-La proximidad del día en que las fuerzas inglesas llevarían a cabo el bloqueo de la zona.

Luego de analizar los riesgos de la tarea con tanta falta de medios, se efectuó la primera inmersión a fin de determinar cuál era la situación.

Fue necesario arriar un bote desde cubierta, que se utilizaría como plataforma de trabajo.

Se realizaron cortas inmersiones debido a las bajas temperaturas y a que se llevaban a cabo en apnea, (sin equipo de aire).

Finalizadas las mismas se verificó: *cinco vueltas de cadena sobre el guardacabos.*

Se propuso cortar la cadena fuera del agua. Si bien se aceptó la idea, no todos estaban convencidos del éxito, puesto que no sólo consistía en cortar la cadena, sino luego, sacarla vuelta por vuelta del guardacabos.

De cualquier manera no surgía la posibilidad de otras alternativas.

Se comenzó la dura y tediosa tarea de izar la cadena hasta que la misma se estuviese fuera del agua y una vez asegurada, efectuar el corte de manera que uno de sus extremos cayera al agua.

En el intento de probar otros métodos, se convino que lo más conveniente sería que un mismo buzo realizara varias inmersiones seguidas y regresara al bote, en vez de hacer una inmersión cada uno. Esto permitiría al que se sumergiera, poder completar el equipo, lo cual no sólo lo favorecería desde el punto de vista técnico sino también desde el físico ya que, al abrigarse y tomar un refrigerio caliente, lograría lógicamente, una mayor recuperación de energías para la próxima inmersión.

Al finalizar el día, se había logrado el objetivo, la cadena estaba cortada, el buque pesquero polaco estaba liberado y podía navegar; más aún, había recuperado su ancla. El problema, aunque menor, seguía estando en el *Río Cincel,* pues había que quitar las vueltas alrededor de su guardacabos.

Ya entrada la noche, aproximadamente a las 19:00 hs, arribaron dos buzos procedentes de la Base Naval Puerto Belgrano, lo que, de alguna manera, trajo una sensación de alivio a la tarea prevista para el día siguiente.

La alegría no duró mucho tiempo pues, al desembarcar, comprobaron que los tanques de aire comprimido estaban vacíos y se volvió al estado anterior, al sumergirse mediante el método de apnea.

A las 13 hs del 11 se quitó el último tramo de cadena. Después de dos días y medio de trabajo, con medios sumamente precarios y pasando por situaciones riesgosas, los dos miembros del GOE concluían su experiencia, sin duda atípica, coronada por el éxito.

Bautismo de fuego

Se tuvo en conocimiento que la flota inglesa se hallaba ya a una distancia que le permitía operar sin inconvenientes, con su aviación embarcada.

Como consecuencia de esta información, el 29 de abril, el GOE se trasladó a sus posiciones que, desde hacía unos días, estaban listas para ser ocupadas. Se llevó todo el armamento, parte del polvorín (que tenían en otro sector) y los elementos primordiales, pues todo hacía prever que se iba a permanecer *enterrado* por largo tiempo. El día 1º de mayo se hizo la primera comprobación, los pozos estaban bien construidos y eran "confortables".

No todo el material perteneciente al GOE pudo ser llevado. En una dependencia del hangar, lugar que se había ocupado durante el mes de abril, se dejó parte. Era custodiado permanentemente por dos miembros del GOE. Este amplio lugar servía de alojamiento, también, a fracciones del ejército en tránsito.

El 1º de mayo, cuando todavía todos descansaban, excepto las guardias, aproximadamente a las 04:50, una seguidilla de explosiones puso fin al descanso.

La oscuridad era total. De la estación aérea provenían voces llamándose unos a otros. El depósito de combustible de la Armada ardía dantescamente, todo aparecía como un caos. Se había recibido el primer ataque.

Algunos hombres guiados por las voces que se escuchaban, se fueron aproximando y a medida que se encontraban con los camaradas, los guiaban a los pozos del GOE. Allí los alojaron, les dieron tranquilidad y seguridad. El golpe había sido fuerte, pero bien asimilado.

Durante esos momentos alguien mencionó: -*Fonseca y Vázquez*-..... Al tomar conciencia que estaban en el hangar, una incertidumbre se apoderó de todos. Eran los dos suboficiales que esa noche estaban custodiando las pertenencias. Por el momento nada se podía hacer. El lugar estaba bastante alejado y todavía era noche cerrada.

Relato del Cabo 1º Vázquez:

> ***"... el susto fue grande ya que estabamos dormidos y una de las bombas explotó próxima a un ángulo del hangar. El techo se derrumbó y un elemento de regular tamaño cayó sobre mi pecho. Todo sucedió en un instante, no entendía nada, me costaba comprender, ¿sería parte del techo?, hasta que me di cuenta que había sido golpeado por un matafuego. Gracias a Dios sólo fue el susto, aunque por ello no dejaba de doler".***

Nos vestimos rápidamente, tomamos nuestras pertenencias y tratamos de que nuestro capellán, el padre Pacheco, abandonara el lugar junto con nosotros. No quería. Tratamos de explicarle que el lugar era un blanco perfecto, pero a pesar de su santa investidura, él se dirigía a los ingleses con palabras similares a la de cualquier cristiano y repetía en voz alta, "ellos no me van a sacar de este lugar".

Con las primeras luces retornamos a nuestras posiciones, distantes unos 500 m de la cabecera que daba a la ciudad, no sin antes observar un panorama horrendo, había tierra, arena, hierros y chapas que cubrían toda la plataforma, algunas carpas aparecían totalmente destruidas, luego nos enteramos que había un soldado fallecido...

Después del primer ataque, llegó una aparente calma, Pero no duró mucho, pues a las 08:00 hs, se produjo otro, con bombas dirigidas con más precisión sobre las instalaciones. Por alguna razón, gran cantidad de sus submuniciones no explotaron y ni siquiera llegaron a armarse. El daño no fue importante. Los edificios habían sido evacuados y la BAM MLV siguió operativa.

Fue durante este segundo ataque, cuando el personal del GOE tuvo oportunidad de observar cómo la artillería, hizo lo suyo. Un cañón de 20 mm que estaba próximo a nuestra posición, impactó a un *Sea Harrier,* éste dejó una estela de humo, su nariz apuntó al mar, pero no se vio el instante en que tocaba el agua porque cayó del otro lado de la bahía.

Despues de los ataques de la mañana, salimos a revisar los daños y relevar los explosivos arrojados por los aviones ingleses que no habían explotado.

A medio día se recibió un tercer ataque. Éste no fue aéreo, sino naval.

El resultado no fue el deseado por los ingleses.

En esta situación se sucedieron los días con ataques aéreos y navales diurnos y por la noche, hasta bien avanzada la madrugada, cañoneo naval. El GOE continuaba con sus tareas de apoyo a la actividad de la BAM.

Se dio seguridad a los **C-130**. Durante los aterrizajes nocturnos se balizaba la pista y se embarcaban heridos que no podían valerse por sí mismos.

El 22 de mayo llegó del comando la orden de designar una patrulla compuesta por quince miembros del GOE, la cual actuaría bajo control operacional del Ejército.

La tarea consistía en infiltrar tres patrullas, una de cada fuerza, en dirección

general a la BAM Cóndor, Pradera del Ganso y establecimiento San Carlos. Su misión era la de efectuar el reconocimiento de las posiciones alcanzadas por los británicos y determinar con qué potencial de combate se desplazaban.

Operación de infiltración y reconocimiento

Se desplegó, hasta el primer punto, en helicópteros de Ejército. El lugar era un lago de nombre Colorado Pond. A partir de allí, se iniciaba la infiltración, previa construcción de un puesto de abastecimiento.

Los próximos puntos por alcanzar fueron los montes Mustar o Azul y Bornel, este último, con una altura de 763 m.

El tránsito hacia el lugar fue muy difícil; hubo que luchar con las inclemencias del tiempo, llovió todos los días de la operación, el frío era muy intenso, el terreno pantanoso en algunos sectores, y de piedras deslizables en otros. Dos hombres sufrieron lesiones que obligaron su retorno al punto inicial.

El tercer día de navegación fueron avistados por una patrulla inglesa. Este episodio originó que, a partir de ese momento, se intensificara su búsqueda, especialmente, en horas nocturnas, horario en que la patrulla se desplazaba.

Es probable que la causa de la detección fuera el uso de la radio que diariamente se operaba a la 17:00 hs, por un lapso de dos o tres minutos, tiempo suficiente para hacer escuchas e iniciar triangulaciones que les permitía la detección.

El 27 de mayo, cinco miembros de la patrulla alcanzaron el punto prefijado y realizaron las últimas observaciones parciales por la intensa niebla; comprobaron que habían sido sobrepasados por los primeros elementos ingleses. Esto significó hacer una reinfiltración en el regreso, el cual se inició el 28 de mayo.

Se arribó al lago Colorado Pond con las últimas luces. Esta circunstancia permitió que el grueso de la patrulla fuese replegada, de inmediato, a Puerto Argentino Los tres hombres restantes, que estaban en el puesto de abastecimientos, fueron recuperados en la mañana del día siguiente.

Ya en Puerto Argentino, el personal de la patrulla fue derivado al hospital para ser atendidos por las múltiples escoriaciones recibidas.

La pérdida de un miembro del GOE

Desde hacía unos días, la actividad de asedio a la BAM MLV por parte de

unidades navales inglesas, se había intensificado con una dirección general del fuego que se aproximaba mucho al puesto comando y a las posiciones del GOE .

El 29, la actividad de las fragatas comenzó más temprano que de costumbre, con intervalos algo prolongados entre un ataque y otro. El 1erTen Castagnari permaneció en la BAM al mando del pelotón de ocho hombres que daba seguridad, y por lo tanto, era responsable de todo el personal que por razones del servicio allí debía permanecer.

Durante uno de los intervalos del fuego naval, dado que los proyectiles habían explotado muy próximos a las posiciones y en su afán de comprobar la no existencia de heridos, uno de los hombres salió de su refugio para efectuar una recorrida, acompañado por alguno de sus suboficiales.

Antes de que se realizara el segundo cañoneo, los ingleses efectuaron un ataque lanzando un misil cuyo destino era, posiblemente, el Puesto Comando. Este ataque encontró al 1erTen y a los suboficiales distantes de sus refugios y con pocas posibilidades de tomar una cubierta segura. Como consecuencia, falleció e1 1erTen Castagnari y fueron heridos los cabos primeros Juan Chiantore y Walter Abal. Otros, fueron afectados por la onda expansiva.

Este hecho marcó con dureza a los hombres del GOE. Su fibra íntima había sido tocada en lo más profundo, uno de sus miembros cayó en cumplimiento del deber.

Los últimos días del conflicto

En los días subsiguientes, se continuó con la responsabilidad de dar seguridad al aeródromo y, al mismo tiempo, se asignó la seguridad del CIC, puesto que algunos ataques motivaron el traslado del mismo, fuera del local en que se encontraba el comando y su estado mayor.

Con estas tareas y sin posibilidades de desarrollar otras operaciones específicas, el GOE permaneció hasta e1 14 de junio.

Período de prisioneros de guerra

El 14 de junio, finalizada las actividades bélicas, el GOE se encontró como la mayoría del personal de Fuerza Aérea, en el aeródromo. Volvieron a ocupar las posiciones que se habían construido los primeros días de abril.

En ese lugar esperaron, en compañía de personal de Ejército y Armada, la

decisión sobre cuál sería su destino. El personal fue separado de acuerdo con las jerarquías y de esa manera trasladados, en helicópteros, al frigorífico existente en San Carlos.

La mayoría de los suboficiales permaneció en la BAM tres días; luego, fueron trasladados al puerto para ser embarcados hacia el continente. Los organizaron en columnas. Personal de inteligencia británica los interrogaba a medida que la columna avanzaba.

Cuando el primer hombre del GOE fue a embarcar, se le preguntó a dónde pertenecía. Un oficial de otra unidad que le precedía, para establecer diferencias, se adelantó en la respuesta, y en un correcto inglés le dijo: *Special Operation Group.* Eso fue suficiente, los ojos del inglés brillaron como queriendo decir, al fin lo localizamos. El GOE en pleno quedó alojado en San Carlos.

Antes de ingresar al campo de prisioneros, los controles y requisitos fueron intensificándose. Cada vez, las pertenencias eran menos; no obstante, la imagen de la **Virgen de Loreto,** que los acompañó desde mediados de mayo en las posiciones, siguió con ellos.

Quien la portaba, al llegar a San Carlos, pasó por una nueva revisión. De pie en el medio de una manta y sin ropas, se le ordenó vaciar la mochila que llevaba. Lo primero que extrajo fue la pequeña imagen, que una vez llevara el padre Fernández, capellán del Ejército.

El inglés responsable de la requisa, mostrando sorpresa en su rostro, no atinó a otra cosa que expresar -*Oh, the Black Madona*- (oh, la Virgen Negra). *Sí, es ella*- se le respondió-. Ante esa respuesta finalizó la requisa y la Virgen continuó sus días de prisionera de guerra en la mochila de su portador.

En ese pequeño lugar, tal vez irreverente pero seguro, sorteó todos los obstáculos y un día de agosto de 1982, arribó a la VII Brigada Aérea, donde en una de las instalaciones del GOE, los mismos combatientes de Malvinas construyeran una gruta en la cual fue entronizada.

Anexo ALFA

Nomina del personal perteneciente al G.O.E

1- Vcom.	Correa Luis E.	E.Gen.	1634
2- 1er. Ten.	Ozan Salvador	E.Gen.	2951
3- 1er. Ten.	Spadano Eduardo	E.Gen.	2977
4- 1er. Ten.	Castagnari Luis Dario	E.Gen.	2656
5- Ten.	Bruzzo Miguel	E.Gen.	3504
6- Ten.	Sidders Alfredo	E.Gen.	3523
7- Ten.	París Osvaldo	E.Gen.	3533
8- Ten.	Gutiérrez Víctor	E.Gen.	3541
9- Alf.	Sorensen José Alfredo	E.Gen.	3735
10- S.A.	Yulman Martín E.	Tec.	12088
11-C.P.	Korman Guillermo	Enf.	13552
12-C.P.	Fonseca Miguel	E.Gen.	11030
13-C.P.	Villaverde Rodolfo	E.Gen.	14758
14-C.P.	Rodríguez Mario	E.Gen.	15878
15-C.P.	Benaigesn Juan	Tec.	15416
16-C1º	Orequi Mario	E.Gen.	16234
17-C1º	Chiantore Juan	E.Gen.	16863
18-C1º	Vanzetti Alfredo	E.Gen.	17218
19-C1º	Aguayo Alfredo	E.Gen.	17209
20-C1º	Godoy Omar	E.Gen.	17926
21-C1º	Santucho Horacio	E.Gen.	17902
22-C1º	Vázquez Juan	Mtza.	17067
23-C	Córdoba Manuel Dario	E.Gen.	5027

Reemplazos

1- Ten.	Amaya Hugo	E.Gen.	3535
2-C1º	Costa Juan	E.Gen.	17927
3-C1º	Abal Walter	Téc.	17117
4-C1º	Barriento Roberto	E.Gen.	17911

CAPITULO IX

LA CAPITULACIÓN

El día 14 de Junio de 1982, como era habitual hacia media mañana, se recibió de los británicos la llamada del Cap Bell. Comunicó un mensaje del Gral Jeremy Moore, que requería **detener el combate para evitar mayor derramamiento de sangre.** [1]

El capitán de navío Hussey, transmitió el ofrecimiento al Gral Menéndez. El gobernador y comandante de las FFAA en MLV estableció contacto, por última vez, con el Gral Galtieri y, en soledad, tomó la resolución de capitular para evitar pérdidas innecesarias de vidas, al juzgar que la continuación del combate, de ninguna manera podía alterar ya su resultado final.

La evaluación del Gral Menéndez sobre la situación fue meticulosa:

-Los dos grupos de artillería habían sido silenciados; el aprovisionamiento de la munición, impedido; la tropa estaba bajo el fuego de la artillería y morteros británicos sin capacidad de respuesta y sin comunicaciones, los Regimientos 1, 5 y 7 y el BIM 5 habían sido superados.

-No se podía esperar una contribución efectiva de la FAA desde el continente y ARA estaba inmovilizada, excepto los buques Bahía Paraíso y Almirante Irizar, con bandera de la Cruz Roja como naves hospital.

Sólo restaban las piezas de las baterías de la AAe de las tres fuerzas y parte del RI 25.

-Todo el abastecimiento dependía de los aviones **C-130** de la FAA y el aeródromo de la BAM Malvinas sería pronto anulado. Podía aún defenderse de ataques aéreos pero estaba ya al alcance de la artillería terrestre y naval.

El jefe del Hospital Militar, mayor médico Ceballos, requería evacuación urgente de numerosos heridos graves.

Escaseaba el agua y estaba comprometida la provisión de energía eléctrica para la población y solamente una evacuación en masa podría evitar la pérdida de vidas inocentes.

l. El Cap Rod Bell, aprendió el castellano en Puerto Rico, lo que explica su acento y probablemente dirigió la propagación por radio de música caribeña (para un argentino tan extranjera como el rock o el can can) en una torpe imitación de la Rosa de Tokio.

El Gral Menéndez reunió a sus mandos dependientes y les comunicó su resolución. Todos los generales, el brigadier y el contralmirante manifestaron su acuerdo con la decisión.

A las 13:00 hs el Cnel Hussey estableció enlace con el Cap Bell y le transmitió la decisión del Cte del Teatro de Operaciones MLV de iniciar las conversaciones pertinentes. Prácticamente de inmediato, se recibió la respuesta: Se proponía la concurrencia de un delegado del Estado Mayor del Gral Moore. Si esto resultaba conveniente, arribaría en helicóptero a las 14:00 hs al campo de fútbol, junto al hospital. Así fue acordado.

A la hora prevista, el Cap Nav Hussey y el Com Bloomer Reeve esperaban al delegado en el lugar citado. Previa autorización, los acompañaban el reportero de radio Patrick Watts y el Sr Livermore, periodista circunstancial del Penguin.[2]

A las 14:30 hs aparecieron a pie dos oficiales y otro militar doblado bajo el peso de un enorme equipo de comunicaciones. Uno de los oficiales era el coronel del ejército Michael Rose, comandante del SAS (culminó su carrera en 1994 como comandante de Fuerzas de la **OTAN** en Yugoslavia con el grado de Gral de tres estrellas) y el otro el Cap Bell. La demora se debió a que el piloto había equivocado el sitio de aterrizaje. Milagrosamente, no fueron molestados.

Después de las presentaciones y de unas palabras de circunstancias con Watts, el grupo se dirigió hacia la Secretaría de Gobierno. Al pasar por el hospital la Dra Bleaney estaba en la escalera con otras personas; el Cnel Rose, al verlas, preguntó cuál era Alison y, cuando ella se identificó, le gritó: «well done» (bien hecho).

Al llegar a la sala de reuniones de la Secretaría General, los esperaba el Gral Menéndez acompañado de su ayudante el My Buitrago (Egresado de la Escuela Superior de Guerra del Reino Unido). Efectuadas las presentaciones, el Cnel Rose pidió autorización para instalar su equipo de comunicaciones para mantener enlace con sus autoridades. El enlace era con el White Hall, en Londres, y no con el Gral Moore o el Alte Woodward.

El Cnel Rose esperó hasta que el radio operador instaló una antena paraguas contra la ventana y requirió sentarse en la mesa al lado del equipo; el Cap Bell se ubicó a su lado como intérprete. Enfrente, se sentó el Gral Menéndez, flanqueado por el Cap Nav Hussey y el Com Bloomer Reeve, que actuaron de intérpretes, indistintamente. En una cabecera de la mesa se ubicó el Vcom auditor Miari, con varios reglamentos y papel para registrar lo actuado.

2 El PENGUIN es un semanario local de Stanley, los editores no son estables, los colaboradores suelen ser ocasionales, los artículos en general son de temas locales y de alguna información que originada en Londres tiene especial interés para los isleños. En 1982 el editor era el señor Bound hijo. Originalmente el diario fue el Falkland Islands Times que normalmente se editaba mensualmente con números especiales en cualquier momento.

El Vcom Miari ya había asesorado al Gral Menéndez sobre todo lo atinente a la Capitulación, las responsabilidades de los Teatros de Operaciones y el alcance jurídico del acto.

El Cnel británico abrió las tratativas expresando que, con esta reunión, se daba por finalizada una lucha ya agotada; que el honor de los argentinos estaba a salvo y que las FFAA habían combatido gallardamente.

Estas palabras confortaron al Gral Menéndez y a quienes escuchaban. Eran importantes los conceptos vertidos, ya que no faltaban oficiales jefes y subalternos convencidos de que no importaba el número de bajas que una resistencia extrema podría producir, y consideraban a la capitulación como una cobardía. Pero, afortunadamente, el Gral responsable de la decisión resolvió, en función de la inaceptabilidad de las consecuencias de intentar acciones con un objetivo inalcanzable y no para demostrar una virtud que ya había sido probada.

Al iniciarse la negociación se percibió que los británicos no tenían un proyecto bien definido y que lo más importante para ellos era dejar de combatir. No poseían antecedentes del Gral Menéndez ni de los otros generales o equivalentes y sólo tenían alguna referencia anterior de Bloomer Reeve y, últimamente, del Cap de navío Barry Melbourne Hussey.

El primer paso concreto lo dieron los oficiales argentinos exponiendo posiciones en forma exploratoria que fueron aceptadas sin discusión, por el Cnel Rose. El Reino Unido se podía dar el lujo de ser condescendiente y así convenía políticamente a sus relaciones internacionales. De todos modos, había logrado un objetivo estratégico cuidadosamente preparado y tan importante que se empeñó en una expedición costosísima. Los beneficios económicos compensarían con creces, cada libra invertida.

Finalmente, se acordaron condiciones que satisficieron al Gral Menéndez. Fueron las siguientes:

-No habría desfile de rendición

-Se conservarían las banderas.

-Se evacuarían los heridos en los buques hospitales argentinos.

-Se conservarían la documentación contable y los fondos en pesos.

-Se mantendría el mando de las tropas hasta la internación.

-Se mantendría comunicación con el continente a través de una estación

propia en enlace abierto, hasta el momento del embarque o internación.

-El traslado de los heridos hasta los buques hospitales se realizaría con helicópteros y tripulación propios.

-Los oficiales mantendrían sus armas de puño hasta el embarque o internación.

El último punto era obvio si se conservaba el mando y constituía una previsión razonable, inclusive, para seguridad de los propios militares británicos. En ningún caso resultó necesario tan ni siquiera la amenaza de su uso, porque la subordinación fue absoluta y la tropa se comportó con la mayor disciplina y corrección. Sin embargo, algunas publicaciones extranjeras deformaron tendenciosamente esta condición, al insinuar como su causa, el temor de los oficiales argentinos por una reacción de la tropa en su contra.

El acuerdo se trasmitió a Londres y a las 17:00 hs se coordinó que, aproximadamente a las 20:00 hs, el Gral Jeremy Moore se haría presente para la firma del documento.

El Gral Menéndez, aún gobernador, dispuso la apertura de una vía de acceso para el paso del Gral Moore y su comitiva.

Durante la reunión, los británicos habían tratado de mantener un trato cordial, casi amistoso, y tenían gran interés en tres aspectos: la evacuación de la aldea, la entrega del armamento y asegurarse de que la FAA no ejecutaría más operaciones ofensivas. Sin embargo, el Gral Menéndez había mantenido distancia y casi no había formulado comentarios.

Cuando se retiraron los británicos, se explicaron los detalles de la reunión al resto del gabinete del gobierno militar. Seguramente el más afectado era el Cnel Dorrego que a la pena por la derrota, sumaba el dolor de haber perdido a su yerno, durante un combate el día 12 de Junio.

Al dar las 21:00, llegó el Gral Moore con su comitiva a la aún Secretaría General de Gobierno. Hasta momentos antes, todavía tenía dudas el Gral Menéndez sobre el alcance que podía asignarle a la rendición y le preocupaba la situación de las tropas destacadas en la isla Gran Malvinas, en Howard y Fox Bay East (RI 5, elementos del RI 8 y una unidad AAe de la FAA). Su comandante, Cnel Mabragaña, había informado que su situación logística era crítica y solamente disponía de alimentos para cuarenta y ocho horas. Su capacidad para enfrentar a la Task Force era nula, pero, si bien dependía del gobernador como Cte del Teatro de Operaciones Malvinas, éste no tenía el mando directo de esas tropas.[3] Los reglamentos determinaban que sólo se podían rendir las fuerzas que se encontraban bajo órdenes

directas; de allí la incertidumbre del Gral Menéndez. Obviamente, los reglamentos no pueden prever todas las variables posibles de las circunstancias y, con buen criterio, decidió incluir todas las unidades de su jurisdicción, en un solo acto.

El encuentro comenzó con un saludo protocolar entre ambos generales y, de inmediato, el Gral Moore manifestó su respeto a las tropas argentinas por su comportamiento en combate; expresó que en muchos lugares la lucha había sido muy intensa, con numerosas bajas por ambas partes. Particularmente, distinguió la actuación de la Fuerza Aérea.

La comitiva británica estaba compuesta por Moore, el Cnel Rose, los jefes de las unidades de Paracaidistas y de los Infantes de Marina, de la Guardia Galesa, de la Guardia Escocesa y de los Gurkhas y un Cnel auditor; todos ellos se veían demacrados por un profundo cansancio. La contraparte argentina era la misma de la reunión anterior (Menéndez, Hussey y Bloomer Reeve, con el Vcom Miari).

De acuerdo con lo acordado en la reunión anterior, pero aún con cierta tensión, Moore presentó el documento de rendición escrito a máquina y traducido al castellano por Bell. El Gral Menéndez lo leyó con detenimiento y objetó el carácter de «incondicional» que el escrito daba a la rendición; manifestó que se había acordado una capitulación con honores, que reconoció la irrazonabilidad de proseguir un combate ya decidido pero no, en forma incondicional, pues todavía disponía de elementos en capacidad de ofrecer una resistencia final que causaría víctimas innecesarias en ambos bandos y entre la población civil y de las que ambos comandantes serían responsables.

El Gral Moore pidió el documento, tomó su lapicera, tachó el término incondicional y preguntó luego si prestaba conformidad al resto del contenido del documento. Asintió el Gral Menéndez y el Com Bloomer Reeve lo pidió para rehacerlo con la enmienda acordada. El Gral Moore expresó que no era necesario y ambos comandantes lo firmaron. Como testigos, también lo hicieron los respectivos asesores jurídicos.

Se hizo un breve silencio mientras la tensión abandonaba sus cansados cuerpos. La reunión se volvió menos rígida y el Gral Moore celebró que, finalmente, quedaban libres de los ataques aéreos desde el continente. El Gral Menéndez le aclaró que solamente podía responder por sus unidades en las islas y que tales operaciones se originaban fuera de su jurisdicción y bajo la responsabilidad del Comando Conjunto. Insistió Moore en la necesidad imprescindible de interrumpir tales acciones y Menéndez le reiteró su falta de control sobre la Fuerza Aérea, pero le garantizó que no efectuaría requerimiento alguno de misiones.

3. Este despliegue no respondía a ningún objetivo militar importante y ocasionó innumerables problemas de abastecimiento logístico.

Moore no había considerado la posibilidad de mantener un sistema de defensa aérea activa y comentó la experiencia desgraciada que debieron soportar en San Carlos, donde tuvieron muchas bajas; por ello, denominaron a esa zona: El Callejón de las Bombas. Con preocupación, manifestó la gravedad que atribuía a esta situación. Agregó que el día anterior, los aviones de la FAA habían bombardeado su puesto de comando minutos después de que lo hubiera abandonado. Preguntó a Menéndez: ¿*Cómo lo hicieron*?

En un ambiente más calmado se continuó discutiendo las condiciones inmediatas para organizar las acciones que ofrecieran un ordenamiento adecuado y mayor seguridad: Las fuerzas argentinas se retirarían de la ciudad por la mañana y se reunirían en el aeródromo. Sólo entonces, ingresarían las tropas británicas.

La reunión concluyó a las 22:45. En ese momento, Rose expresó que no había comido en veinticuatro horas y que agradecería algún alimento para él y para el Cnel de artillería que lo acompañaba. Se le entregaron varias cajas de almuerzos de la línea aérea de la FAA, las que consideró espléndidas, porque contenían una diminuta botella de whisky. Pidieron quedarse en una oficina y dormir sobre un escritorio «ya que estarían más secos que en sus bolsas de campaña». Se les asignó un despacho y se retiraron a descansar.

El Cnel Dorrego se puso en contacto con el comandante de ingenieros británico, My Thompson y le entregó un plano con el detalle de los campos minados. Todos recordaban que esa precaución se había pasado por alto, en oportunidad de la recuperación de las islas, el 2 de abril de 1982.

Lamentablemente, algún subordinado del My Thompson extravió los planos y algunos equipos debieron reconstruir los sectores minados, de memoria. Desde luego, no representó una tarea sencilla ni precisa y de ninguna manera podía ser garantizada, pero se trabajó con empeño y buena voluntad, porque los explosivos podían ocasionar víctimas inocentes.

El secretario general de gobierno recibió a un corresponsal de guerra, Robert Fox, quien saludó y pidió efectuar un reportaje; ante la negativa del Com Bloomer Reeve, requirió una escolta para ir al centro de la aldea; se le sirvió un café y se le indicó el camino. Se le aseguró que no existían problemas para trasladarse por las calles. Se le indicó que el mejor punto de reunión, para un periodista, era el hotel Upland Goose.

Ya próxima la medianoche, se hizo presente en la secretaría general el obispo Spraggon para ofrecer sus saludos. También lo hicieron Ralliday, Rarry Milne y el jefe de los Bahai y su esposa (estadounidenses) quienes ofrecieron interceder para hacer más llevadera la permanencia del personal del Gobierno en calidad de prisioneros.

A continuación, el Com Bloomer Reeve, el Cnel Hussey y el Cnel Chinni se dirigieron al hotel para ultimar algunos detalles; se había decidido que el CC Angelo partiría en el primer viaje de traslado al continente portando los papeles del gobierno y los fondos remanentes; llevaría consigo, también, la bandera de la Secretaría General (donada por la Cámara de Comercio de Buenos Aires), y toda la documentación contable. El Sr Mora lo acompañaría como corresponsable en la custodia de elementos que se consideraban importantes pruebas de una gestión transparente y respetuosa de los intereses de los malvinenses

Ambos se resistieron, pero el caso del Sr Mora, cuyo apoyo al gobernador y su equipo había sido invalorable, no era discutible por su condición de civil y el CC debió resignarse ante la orden expresa del Cnel Chinni, por su condición de segundo en la secretaría, con responsabilidad para la custodia en el traslado de los fondos.

El Com Bloomer Reeve se reunió con los dueños del hotel, pues la Sra Annete Pitaluga de King quería despedirlo con un café, y su esposo, el Sr King, quería saber cómo se abonarían los alojamientos.

Muchos pobladores de la aldea se encontraban en el hotel y acosaban a los oficiales con todo tipo de preguntas. Se produjeron momentos de real emoción y aún algunos abrazos; ni una sola expresión descortés, ni de escondido rencor. Estaba presente el periodista Robert Fox.

El Cnel Chinni permaneció en el hotel preparando la documentación con el Vcom Miari, el CC Angelo, el CC Vinelli y el My Hidalgo. El Com Bloomer Reeve y el Cnel Hussey se dirigieron al alojamiento del Estado Mayor de la FAA para comentar la situación con el Brig Castellano y sus subordinados. Ya se habían destruido los equipos de comunicaciones.

Al regreso a la Secretaría General, se recibió la alarma de un incendio en una casa y nadie concurría a combatirlo. El Cnel Dorrego despachó de inmediato un camión cisterna. Tras escasos momentos, se declaró otro en el Globe Store y un tercero en los talleres de Obras Públicas. Los medios no alcanzaban y el del Globe Store no pudo ser controlado.

El día 15 de junio de 1982, se produjo el relevo de los efectivos. Las fuerzas argentinas abandonaron sus asentamientos en el sector de Puerto Argentino y se concentraron en el aeropuerto. Las unidades británicas se desplazaron hacia la aldea buscando ansiosamente un amparo del viento, el frío y la nieve.

4Los Bahai son seguidores de la religión fundada a mediados del siglo IX por el oriental Mirza Hussayn y quiere decir La Gloria de Dios. No tiene ceremonias ni clero, sólo conductores espirituales. Tuvo su momento de gloria en occidente después de finalizada la II Guerra Mundial. Una distinción es que se rigen por un calendario distinto e incorporan creencias de otras religiones.

El Gral Moore se instaló en la oficina del secretario general de gobierno. El Com Bloomer Reeve le entregó el despacho y Moore le comunicó que el Gral Menéndez, el Cnel Hussey y él mismo serían trasladados al HMS Fearless, ese día.

Esta decisión sorprendió al equipo de gobierno y sospecharon que los habían confundido con los comandantes de los Componentes Aéreo, Naval y Terrestre. El Cnel Hussey llamó al Gral Moore y le explicó que los comandantes de las fuerzas de combate eran los generales Jofre, Parada y Daher, del Ejército; el contraalmirante Otero de la Armada y el brigadier Castellano de la Fuerza Aérea. Todos con grado superior al de los secretarios del equipo del gobierno. Le aclaró que el Gral Daher se encontraba en el continente con una parte de su estado mayor, desde varios días atrás.

Unas horas más tarde, el comando británico rectificó la orden.

Los oficiales superiores y jefes fueron recluidos en el depósito de la «Chief Secretary Building»[5] y, en forma constante, ingresaba personal inglés en la habitación de los prisioneros para satisfacer su curiosidad. Se hizo presente la falta de consideración a un teniente coronel de los Guardias Galeses quien instaló un centinela para impedir el acceso.

Correctamente, estableció un procedimiento por el cual si alguien deseaba visitar a algún militar debía ser anunciado previamente. Concurrieron seis pobladores; algunos con la esperanza de poder aún solucionar problemas, pues las nuevas autoridades no habían confirmado todavía a los funcionarios. Los británicos no habían previsto acciones de gobierno. Durante setenta y dos horas funcionaron únicamente el hospital y los servicios de agua y electricidad.

El equipo de la Cruz Roja visitó al grupo de gobierno prisionero, pero no conocía las intenciones británicas con respecto a ellos; pensaban que la idea era trasladar las tropas argentinas al continente lo más pronto posible y que estaban buscando medios para hacerlo; no obstante, como el gobierno argentino no admitía la capitulación, temían alguna incursión ofensiva de la FAA y dudaban sobre el procedimiento que debían seguir.

El 15 de junio, muy temprano, se presentó un oficial de aviación de la Royal Navy y solicitó que se le facilitasen medios para poder llegar al aeródromo

5 En el depósito que existía en el edificio del Chief Secretary Building se alojó el personal de oficiales del gobierno que residía en los sectores que se evacuaron por ser zonas batidas por el cañoneo naval y donde también faltaba suministro de agua. La casa vecina a la del Secretario General Gobierno había sido alcanzada, matando a tres isleñas, el blanco habría sido la casa del Secretario General: Cap de Nav Barry Melbourne Hussey, Cnel Manuel Dorrego, Cnel (intendencia) Oscar Chinni, Com Carlos Bloomer-Reeve, Cnel Francisco Machinandearena, Vcom (jurídico) Eugenio Miari, My Ej (intendencia) Carlos Hidalgo, Cap de corbeta (jurídico) Leopoldo Vinelli, Cap de corbeta (contable) Rodolfo Angelo, y dos soldados de Ejército.

con un técnico. Tenía la orden de inspeccionar la pista y evaluar los daños para proceder a su inmediata reparación y poder utilizarla lo antes posible. El Com Bloomer Reeve no pudo evitar una sonrisa y le comentó con un íntimo orgullo profesional, que la pista estaba operable y que siempre lo había estado. Observando su rostro con picardía, agregó que durante la noche del 13 al 14 había operado el último **C-130,** mientras agradecía, en su corazón, a la esforzada tripulación que le permitía enaltecer a la Fuerza Aérea ante un incrédulo piloto británico. Tampoco estaba convencido de que podía trasladarse al aeródromo, donde se estaban concentrando las tropas argentinas, sin riesgos para su vida.

Se tomó contacto con el Vcom Alegría del Estado Mayor del Brig Castellano, para que algún oficial acompañase al capitán de corbeta y le facilitara su tarea, considerando la posibilidad de que, una vez habilitada por los británicos, se permitieran vuelos de evacuación sanitaria y aún de traslado de prisioneros.

Algunas horas más tarde, cuando regresó, luego de cumplir su cometido, el oficial de la *Royal Navy* asomó su cabeza por la puerta donde estaban los oficiales argentinos para agradecer la asistencia brindada y expresó: «Señor, tenía razón».

El 16 de Junio al mediodía, se ordenó que los oficiales de la secretaría se reunieran con el resto de los oficiales en una bodega del puerto, hasta ser posteriormente trasladados al buque de pasajero *Canberra*. El Com Bloomer Reeve sugirió que la concentración se realizara en el edificio del «British Antartic Survey» (BAS) que disponía de amplio espacio. El jefe de la Guardia Escocesa comentó que no podía disponerlo por sí mismo pero que era factible, si se obtenía la autorización adecuada. Llamó Bloomer Reeve a la Srta Miriam Booth, delegada del BAS, quien prestó su acuerdo, con expresa recomendación del cuidado de las instalaciones. Trasmitida la autorización al jefe de la guardia, aceptó la gestión y, con los bultos a cuestas, los oficiales prisioneros se trasladaron al edificio facilitado.

A partir de ese momento, se consideró que el gobierno militar quedaba sin funciones; sus integrantes fueron prisioneros de guerra (POW, prisoners of war) aunque los oficiales todavía conservaban las armas de puño.

Varios organismos internacionales no gubernamentales, de Derechos Humanos, habían preparado críticas para fustigar el desempeño del gobierno militar en las Malvinas, apuntando al desprestigio de las FFAA argentinas, pero no pudieron encontrar el fundamento para su aplicación. Solamente intentaron la divulgación de infundios que no duraron mucho por falta de sustento.

El desempeño de los oficiales que integraron el corto gobierno en las islas fue muy cuidadoso para con sus habitantes y debe haber pocos antecedentes históricos similares. No se arrasaron los derechos y bienes privados locales y muchas de las limitaciones impuestas tuvieron por finalidad la protección de la propia

población. La gestión se realizó con prudencia y, en numerosas oportunidades, con la intervención personal directa de los oficiales funcionarios para prevenir malos entendidos. El bienestar de los habitantes fue siempre tenido en cuenta, a pesar de toda circunstancia, y se procuró ser equitativo en la reparación de daños privados.

Esta actitud no fue casual, puesto que respondió por igual a directivas del Gobierno Nacional y a un sentimiento que distingue claramente al nativo del ocupante colonial. También constituyó un factor importante la convivencia previa, de diez años, del personal de la Fuerza Aérea en las islas que les ayudó a comprender los sentimientos e inquietudes de sus habitantes.

Por ello, se pudo pedir opinión a ciudadanos malvinenses respetables y darles participación en las decisiones administrativas, situación que no siempre fue comprendida por las unidades militares, cuyo problema era exclusivamente operativo, lo que originó no pocas divergencias.

Tal vez, la intervención de malvinenses en asuntos de gobierno haya contribuido para que se incremente su participación en todo lo que atañe a los intereses de la población nativa y limiten el manejo arbitrario de la colonia, de acuerdo con los dictados de las empresas comerciales y sus asociados en el poder político.

El final para el personal de Artillería Antiaérea

La situación de la batería fue curiosa. Hacía menos de 48 hs que habían concurrido los relevos de la primera dotación, casi no se había operado, y se tuvo que sufrir el haber sido prisioneros. La primera tarea encarada fue destruir el material de artillería antiaérea, cañones, centrales de tiro, generadores, etc. Fue una tarea muy triste, laAAe había actuado con eficiencia, adquiriendo un prestigio merecido.

El 20 de junio a las 15:20 hs se procedió a embarcar en el rompehielos ARA Almirante Irizar. El viaje se realizó acompañado con personal de la Cruz Roja Internacional. Durante el cruce el contingente se pudo bañar, comer y dispuso de alojamiento. Se proveyó a cada hombre de ropa interior y medias; pasaron el tiempo contando anécdotas, viendo videos y leyendo.

Desembarcaron en el puerto de Ushuaia. En el trayecto de 72 hs de duración, se pudo comer algo caliente y organizar turnos de baños para el personal, el alojamiento era precario y se utilizaron los pasillos para descansar. La tripulación se esforzó en atender a los evacuados. Al arribo, ya en tierra firme, bañados, sin preocupación por misiles, bombas o frío, el contingente fue trasladado en micros al aeropuerto de GRA, donde se los embarcó en aviones **Boeing 707** para ser

trasladados a **El Palomar;** fueron recibidos por altos Jefes de la FAA, Personal Superior, Personal Subalterno y banda. Fueron alojados en los respectivos Casinos y en el Escuadrón de Tropa de la 1ª Brigada Aérea. Se autorizó a tomar contacto telefónico con los familiares.

Al día siguiente se trasladó al contingente a la Escuela de Suboficiales de Ezeiza, donde se proveyó a todo el personal de vestuario nuevo; se realizaron tests psicológicos, entrevistas con personal de Inteligencia. Luego, almorzaron en el quincho de la unidad junto al cuadro total de oficiales y suboficiales de la unidad. Finalmente fueron trasladados los de la BAM MDP al aeropuerto internacional de Ezeiza, para ser embarcados en un **F-28,** con destino a la unidad de origen. A partir de allí, quedaron nuevamente integrados a la base de AAe.

El mayor Maiorano, jefe de escuadrón y el capitán Aguilar, quedaron en Puerto Argentino donde fueron internados como PG. El 16 de junio, se los trasladó en un helicóptero *Chinook* de la RAF al frigorífico abandonado de Ajax Bay, en San Carlos. Allí pasaron 16 días en condiciones muy precarias hasta que, finalmente, fueron trasladados en helicóptero para ser embarcados en el Ferry Ro-Ro de 9000 toneladas *St Edmund.* Pudieron bañarse y comer en forma decente aunque restringida. El 16 de julio se los desembarcó en Puerto Madryn, para luego ser trasladados, desde el aeropuerto Almirante Zar hacia CRV: en **Boeing 707.** Almorzaron en el casino de oficiales y volaron al aeropuerto de Ezeiza, trasladándose a la Escuela de Suboficiales, donde fueron recibidos por el Comandante en Jefe de la FAA con los mandos superiores. Al día siguiente, fueron reintegrados a la BAM MDP.

Se entraba en el período de evaluación de la experiencia vivida. Las innumerables dificultades que se enfrentaron en la campaña, fueron superadas por el espíritu de cuerpo. El profesionalismo fue absoluto y reconocido, producto de muchos años de instrucción y dedicación. Se abatieron, entre las tres Fuerzas y la Prefectura Naval, catorce aviones *Harrier* GR3 y FRS-l, y doce helicópteros tipo *Scout, Wessex* y *Sea King.*

Los efectivos estaban orgullosos de su desempeño, incluido el de los soldados desplegados. El honor estaba a salvo.

CAPITULO X

PRISIONEROS DE GUERRA

Introducción

Después de las guerras por la independencia, Argentina no participó en ningún otro conflicto armado. Malvinas significó la primer experiencia de **prisioneros de guerra** (PG) de la época moderna.

Para los británicos, tomar **PG** fue una decisión que no la tenían planificada en detalle.

El efecto psicológico que provoca el estado de **prisionero de guerra** en el hombre de armas profesional o convocado como conscripto y en sus custodios, es profundo y duradero.

Qué es un prisionero de guerra

Es el momento en que el combatiente de cualquier rango y servicio está en poder del enemigo.

Actualmente está protegido por convenciones firmadas en Ginebra (Federación Helvética), en el año 1929, por cuarenta y siete países guiados por la Cruz Roja suiza e inspirado en el sufrimiento de los heridos en combate de Solferino, en 1859, entre tropas francesas y austríacas. Dicho elemento faltó, por ejemplo, en la Guerra de Secesión en EEUU y que provocó resentimientos que duraron más de una generación.

La convención define al **PG** como un uniformado, miembro de una unidad de las FFAA regulares, definición que excluye a guerrilleros, espías y otros combatientes irregulares.

Según el mismo acuerdo, el alimento, la vestimenta y el alojamiento debe ser de igual calidad que la propia tropa, artículo difícil de cumplir.

Al personal subalterno le puede ser requerido trabajar en tareas que no pongan en riesgo su salud o esté directamente relacionado con operaciones de guerra.

Este articulado no se cumplió en DWN, con consecuencias trágicas, al perder la vida un soldado de Ejército, en una circunstancia confusa. Se transgredió la norma gravemente, en Puerto Argentino (Stanley), hasta el punto que un cabo sufrió la amputación de una pierna. Esto fue disfrazado bajo el argumento de que el hecho se produjo durante una tarea voluntaria, al librar minas terrestres.

Estas normas fueron ignoradas en muchos casos en la II Guerra Mundial en especial por Japón, Rusia y Alemania. Existen múltiples factores que provocan estos desvíos, pero el principal es la diferencia cultural y política..

El prisionero argentino

Para el caso MLV; tanto prisioneros como custodios eran originarios de países de cultura occidental y cristiana, lo que descartaba actitudes indeseables.

En general el tiempo que el personal de las FFAA permaneció en situación de **PG** fue reducido, un mes y días.

El caso que se tratará en detalle es el de los PPGG, procedentes de la capitulación de Puerto Argentino, que involucra la mayor cantidad de gente de variadas jerarquías.

El cuestionamiento que todo PG se hace es ¿cuánto durará la situación?

En el caso nuestro se sabía que, básicamente, no podía ser mucho, pero podía incluir internación en otras regiones, según corrían los rumores Santa Helena, Ascensión Island, y aun Belice. El PG sufrió en la internación aburrimiento, sensación de inutilidad y nostalgia.

No duró la situación tanto como para alentar el desarrollo de talentos que fuesen de utilidad al grupo, en áreas como música, teatro, competencias deportivas etc.

El captor cumplió su tarea en forma moderadamente adecuada, con pocas desviaciones, aunque algunas graves, y fue correcto en el trato y el respeto a las jerarquías.

Constantemente dejó traslucir que la evacuación estaba próxima.

Los prisioneros estuvieron aprendiendo a ser prisioneros y los captores a ser carceleros en el mismo periodo, entre el 14 de junio y el 14 de julio de 1982.

Hubo una circunstancia que favoreció a los británicos; al PG argentino le

estaba vedado el derecho natural al escape, por las condiciones de los lugares que estuvo internado. (Una isla a 600 kilómetros del continente, con un terreno que no permitía esconderse ni vivir de él, sin una población que lo pueda apoyar y con un clima completamente desfavorable, en esa época del año).

El PG argentino se comportó con la rebeldía que le es natural a todo hombre limitado en su libertad, escondió cámaras fotográficas y las utilizó; se escucharon transmisiones en receptores alimentados por pilas; se dispuso de puñales, cortaplumas con hojas de más de siete centímetros de largo, de pistolas automáticas 9 mm, con las piezas repartidas entre varios oficiales.

Un importante aporte a la tranquilidad fue el apoyo espiritual a través del capellán de la Fuerza Aérea, Padre Pacheco.

Este, desobedeciendo órdenes del comodoro Destri y herido en la cabeza por un derrumbe, engañando a las fuerzas inglesas, se incorporó a los PPGG haciéndose pasar por oficial. El había detectado la necesidad de apoyo espiritual del soldado conscripto y, luego de conocido, fue autorizado a dar misa en el salón del campo de prisioneros.

El soldado conscripto argentino en Malvinas

El grueso de los prisioneros fueron soldados.

Gendarmería Nacional sólo disponía de profesionales lo mismo que Prefectura Naval Argentina, éstos con Código de Justicia Policial.

¿Cómo era el soldado?

Un joven no maduro de una edad que coincidía con la de los conscriptos de países europeos, dieciocho a diecinueve años y medio. También coincidía la edad de ingreso de la tropa británica.

El soldado que arribó a Malvinas era completamente distinto del que luego fue prisionero de guerra. En pocos meses había evolucionado y se había convertido en un veterano.

Desembarcó incompetente y en su mayoría, no sabía cuidarse ni cuidar al compañero; era infantil y aventurero.

No se había tenido tiempo para instruirlo adecuadamente. No excedían los dos meses de incorporados y no habían cumplido las condiciones de tiro con el fusil u otra arma reglamentaria.

Solo el RI 25 (EA), que procedía de Colonia Sarmiento, el BIM 5 (ARA), basado en GRA y los AAe de FAA de CRV eran los únicos habituados a zonas frías.

No conocían demasiado sobre supervivencia y no se los había informado de cómo eran las islas. Aprovechar el abrigo, el agua, Conservar su alimento lo aprendieron en su mayor parte, por experiencia y en poco tiempo.

Sufrieron largas horas de aburrimiento, soledad, esfuerzo y miedo. El suboficial o el oficial al mando no podían atender los casos en forma individual, cada soldado asimilaba su experiencia en forma distinta.

Mantuvieron una lucha personal y limitada por la subsistencia, la alimentación, la protección contra el frío, la lluvia, la nieve y el viento.

Adquirieron conocimientos sin instructores particulares de cómo mejorar sus raciones, conservadas y compartidas.

El principal problema fue enfrentar el **tener miedo,** fallar en el preciso momento en que una decisión puede costar una vida.

La prueba final, el combate, donde el error o la suerte se pueden pagar con sangre propia o vecina. Mucho dependía de la escasa instrucción impartida en el lugar y de la adecuada respuesta de los instintos.

Vivieron pendiente de rumores y los acontecimientos se sucedían tan rápidamente que no tenían tiempo de asimilados.

Cuando los rumores no se confirman, los hombres pueden llegar a quedar emocionalmente condicionados. Los más débiles recurren a partes de enfermos imaginarios y los extremistas, a heridas auto infligidas.

Todo, en un ambiente de camaradería creciente que cada día los une más al otro, que vive la misma situación límite.

Los soldados conscriptos que acababan de dejar la familia, fueron **probados en combate,** en el caso más límite que el hombre puede llegar a vivir. Muchos lucharon con todo brío y se destacaron y fueron alabados hasta por el enemigo. Sobrevivió siempre con la esperanza que la víctima no fuese él.

Cuando se sufre durante cuarenta días bombardeo aéreo, cañoneo naval y fuego terrestre, se siente solo y aislado, no ve barcos que llegan, solo aviones y después del 10 de mayo solo los escuchaba de noche. Vivió el combate del AD de Puerto Argentino primero; de DWN después de la pérdida del buque General

Belgrano y, finalmente, de todo el espacio terrestre en las islas. No tuvo santuario seguro.

Algunos fueron devueltos al continente al terminar los combates, otros tuvieron treinta y un días de PG, pero no terminaron sus problemas.

Realizó un esfuerzo máximo y al regresar a la comunidad, ésta lo trató como si su participación no hubiese sido requerida. Muchos héroes condecorados varias veces, otros heridos y aún mutilados sólo fueron valorados institucionalmente y en su círculo de pertenencia.

La camaradería fue su mejor recuerdo y, en la mayor parte, involucró desde el jefe de la unidad hasta el soldado que lo acompañó en el pozo de zorro, a los que vio sufrir y sacrificarse.

Por último, vino el problema de reubicarse en la vida normal. La experiencia vivida poco interesó a la comunidad y de algunas fuentes surgieron tendencias a desvalorizarlas, aunque haya ido al combate a servir a la Patria y no por iniciativa propia. Esas fuentes intentaron explicar que los oficiales y suboficiales fueron todos malos, crueles, irresponsables, egoístas y no los cuidaron.

A cada soldado y aún a algunos efectivos de los cuadros, les quedó una sensación de desilusión. Participaron de una **Cruzada Patriótica** que se originó en 1833 pero que hoy es declarada sin sentido por algunos antipatria.

Cada soldado PG puede contar una versión propia, una apreciación desde un punto de vista personal que dependerá de cómo le afectó la aventura, pero en especial de las condiciones que encontró a su regreso. De cómo encontró a su familia, cómo lo trataron.

La versión última está aún en evolución.

Rehenes o prisioneros

Un punto discutible, es si los prisioneros de guerra argentinos concentrados en Puerto Argentino inicialmente, e internados en Ajax Bay (San Carlos) luego, fueron o no conservados como rehenes para evitar ataques aéreos propios (temor que había expresado en repetidas ocasiones el general Moore).

El buque de prisioneros de guerra *St Edmund* fue paseado por diversos puntos de las islas, Puerto Soledad, San Carlos, Stanley etc. similar a la técnica utilizada por las fuerzas alemanas con los prisioneros de guerra de la USAF y RAF para evitar bombardeos de la aviación enemiga.

No existió otra razón lógica para conservar tanto tiempo 520 hombres que ocasionaban gastos, provocaban tensiones, distraían esfuerzos y eran riesgo permanente de conflictos y problemas sanitarios.

El captor tuvo un trato no ofensivo, medianamente riguroso, con toques de comprensión y ocasional simpatía.

Falta de medios logísticos

Una limitación de medios afectó las comodidades mínimas del contingente de PPGG. Los equipos para proveer a un campamento de prisioneros estaban embarcados en el porta contenedor *Atlantic Conveyor,* hundido el 13 de mayo.

La Cruz Roja Internacional

Existió siempre un control de la actividad por la Cruz Roja internacional que estaba dispuesta a recibir quejas de los PPGG y vigilar el trato por parte de los carceleros.

En general, excepto en casos graves, el accionar de la Cruz Roja no es de aplicación terminante. Es un procedimiento normalizado y signado en los acuerdos de Ginebra, en particular, lo que se refiere a lo especificado en los Artículos 12 al 18 - heridos y enfermos.

Los delegados Herr Martin Fuhrer delegado del Comité Internacional y Herr Philipe Eberlin Conseiller Technique, asistieron al embarque de los PPGG en Puerto Argentino (Stanley) concurrieron a Ajax Bay, se embarcaron en el *St Edmund* y desembarcaron en Puerto Madryn.

La presencia de estos delegados, que se multiplicaban para estar en todas las concentraciones de prisioneros, en la población civil de Puerto Argentino y en DWN, fue una garantía constante.

Su poder residía en presenciar e informar. Las sugerencias no siempre eran tenidas en cuenta de inmediato, pero no podían ser ignoradas por mucho tiempo. Los jefes de contingentes de PG no recurrían a ellos mas que cuando el trato directo con el personal que los custodiaba no tenía efecto. Recorrían casi diariamente las concentraciones aportando sus informaciones y algo de rumores. En aspectos personales les era más difícil intervenir ya que, por norma, debían mantener equidistancia.

La relación custodios - prisioneros

Tradicionalmente, los efectivos se concentraron en agrupaciones por fuerza. El oficial más antiguo de cada fuerza se constituyó en jefe de contingente y en el que trataba de los problemas con el captor, inclusive, le hacía presente a éste sus necesidades.

La confraternización entre británicos y argentinos fue obstaculizada por el idioma, la idiosincrasia y el mismo límite que naturalmente se imponía cada sector. La batalla no había sido olvidada y la dependencia de los cuadros de sus respectivos mandos se mantenía. La excepción fue quizás entre los soldados que formaban parte del último contingente de 141 hombres.

Para los argentinos el enfrentamiento era demasiado profundo para terminar con la capitulación, aun aceptando que la situación era irreversible y que los medios disponibles para reincidir en operaciones estaban agotados.

La incertidumbre fue el estado de ánimo generalizado. Este estado de ánimo fue exacerbado por una caldera de rumores con su inevitable tendencia depresiva cuando la realidad era distinta.

Desde el 14 de junio, cada PG se transformó en una pieza política. Pertenecían a un país que no podía reiniciar operaciones. Sólo ocasionaba gastos por manutención y creaba un riesgo para los carceleros por algún mal manejo. Cualquier desviación de las convenciones de Ginebra se transformaba en un problema, en especial ante los países asociados al TIAR, alianza que se sentía desvalorizada e ignorada.

La moral y la disciplina

La prioridad era mantener la moral y evitar depresiones, sobre todo colectivas, y conservar la disciplina.

La primera fue importante y se mantuvo adecuadamente con una vigilancia mutua ente los grupos de convivencia que se habían formado. Cada hombre, normalmente, se agrupa con otro por afinidad, antecedentes o amistad.

El aspecto disciplinario no ocasionó ningún problema, excepto en el caso de Puerto Argentino, en que la concentración de tropa fue mucha, en condiciones limites, sin alimentación, sin servicios y sin protección a las inclemencias meteo-rológicas cuando estaban en la zona de la base aérea.

Respecto de los soldados que quedaron internados en Ajax Bay, inicialmente

estuvieron bajo el control de oficiales y suboficiales de Ejercito y Armada, pero cuando fueron transferidos al *Ro-Ro Ferry St Etmund*, quedaron separados de los mandos por quince días. En esas circunstancias el soldado, quedó divorciado de la cadena de mando. Fueron los 141 soldados conscriptos ya antes mencionados.

Campo de prisioneros Ajax Bay

La construcción del frigorífico de Ajax Bay, en la Bahía de San Carlos fue parte de un proyecto comercial ambicioso que se originó durante la 1 Guerra Mundial.

La construcción se inició en 1949 y se inauguró en 1953. Según concepto de ganaderos locales, una demora de diez años costó la viabilidad del proyecto, inútil sin variar los objetivos de producción de las islas.

En el año 1955 se cerró. Las instalaciones, notables para la zona, permanecieron intactas y siempre existió la esperanza de que en algún momento pudiesen ser reactivadas.

Se disponía de numerosos ambientes espaciosos, con patios internos y una galería externa cubierta, rodeado de potreros pequeños, y un potrero mayor.

Todo el terreno que lo circundan era un barrial, las instalaciones estaban ocupadas por tropa galesa y escocesa.

En una de las paredes de la sala principal de refrigeración se podía observar una bomba lanzada en un ataque de aviones **A-4**. No había estallado, pero una vibración podía activada.

El vicecomodoro Costa era el más antiguo de los alojados en el galpón y cumplía la función de jefe de PPGG.

El jefe de Escuadrón Base organizó los sectores de permanencia y designó los responsables de cada grupo. Se planificó actividad recreativa, gimnasia y caminatas. Un oficial se ocupó de planificar escapes, plan que fue descartado por la posibilidad nula de éxito. Durante dos días la custodia fue constituida por efectivos británicos pero, a partir del tercer día, por el batallón Gurkha. Las fuerzas ocupantes pintaron de inmediato sobre el techo del galpón las siglas POW En forma constante, los oficiales y suboficiales superiores cuidaron de afianzar la disciplina y mantener el espíritu.

Los primeros días los británicos pidieron equipos de soldados para limpiar la zona y estando esto contemplado dentro de las convenciones de Ginebra, se

autorizó. Ejército y Fuerza Aérea dispusieron que un grupo de soldados, al mando de un oficial, realizaran tareas. Pero al regreso del segundo día, el oficial a cargo informó al jefe de Escuadrón Base que se había trabajado con explosivos; éste, a su vez, informó de la anomalía y el Vcom Costa dispuso suspender la participación de Fuerza Aérea en esas tareas.

Los británicos internaron, en lugar separado, al vicecomodoro Pedrozzo, al vicecomodoro Vera Mantaraz, al mayor Tomba y al capitán Basilio.

La responsabilidad de las fuerzas captoras de proteger al PG, según lo especifican los acuerdos firmados en Ginebra, fue limitada.

Habitantes de la zona de Goose Green, incluyendo una mujer, ingresaron en el galpón de esquila empuñando una subametralladora, con una manifiesta intención intimidatoria. Acto semejante no se podría haber realizado sin autorización de los mandos ingleses y, posiblemente, a pedido de la población.

Otro caso extremo ocurrió el 7 de junio, durante el ataque de la Fuerza Aérea al buque de desembarco *Sir Galahad* (batallón de guardias galeses). Mientras se producía un movimiento notable de helicópteros trasladando tripulantes del buque desde la zona bombardeada, los prisioneros en descanso en la zona limitada por alambrada de púas fueron empujados con la culata de los fusiles. Esta acción provocó el reclamo de los jefes de contingentes y no se repitió.

El racionamiento fue adecuado mientras se alojó el personal en el galpón de esquila. Se conservó en funcionamiento la cocina de campaña y se pudo recurrir a las existencias propias de alimentos y racionar una vez al día comida caliente.

La moral del contingente de la Fuerza Aérea se mantuvo alta y aun se fortificaba cada día. Según explicación del mayor Zaporta esto se debía a la formación del personal militar y a la instrucción que se dio al soldado en tan corto tiempo.

Al quinto día (2 de junio) se inició el traslado por helicópteros de los prisioneros a la zona de San Carlos y fueron alojados en el frigorífico abandonado de Ajax Bay. Los efectivos de la Base Cóndor completaron el traslado el séptimo día (4 de Junio). El efectivo era 200 hombres. Ejército lo completó el día 09 de junio con un efectivo de 900 hombres. En el frigorífico, el alojamiento era más incómodo, el espacio era muy reducido para contener más de 1.100 hombres. El ingreso se realizó tras una revisión individual, mientras permanecían en ropa interior.

La alimentación fue provista por los captores. Las instalaciones estaban rodeadas de potreros descuidados y limitados con alambrados de púas. El personal

salía a ese espacio en una o dos ocasiones diarias, dependiendo del estado meteorológico por unos cuarenta minutos.

El trato hacia los PPGG fue adecuado y no se interfirió con el manejo interno del personal. El 7 de junio se alteró la monotonía al declararse alarma roja que se expandió por silbatos, ocasionada por la presencia del **Lear Jet** aerofotográfico, comandado por el vicecomodoro De La Colina, derribado por un misil. La alarma no implicó medidas especiales por parte de los británicos, con excepción de la preparación de las armas antiaéreas.

Entre el 9 y el 10 se embarcaron los efectivos argentinos en el *Ro Ro Ferry Norlands* de 12.000 toneladas. Al embarcar, se efectuó una completa revisión y los elementos personales fueron depositados en una bolsa individual. Se autorizó el baño y se asignaron camarotes al personal superior y subalterno. La tropa fue alojada en la cubierta de vehículos. Se inició la navegación. Las condiciones cambiaron radicalmente. No se conocía el destino, pero existía la esperanza de que fuese el continente en base a las estimas del curso que se hicieron analizando la posición del sol. Los recreos se hacían caminando por las cubiertas, pero fue suspendido al tercer día.

La navegación era tranquila, la comida inidentificable, un caldo pesado tipo guiso con elementos sólidos que podían ser salchichas alemanas, galletitas, y dos cigarrillos por persona; ocasionalmente, caramelos y algún chocolate. El chocolate y los cigarrillos eran buenos.

Próximo a aguas jurisdiccionales uruguayas embarcaron delegados de la Cruz Roja Internacional y el trato dio un vuelco absoluto. Fue autorizado el baño, nuevamente. En el comedor se sirvieron jugos y leche y la comida fue agradable. El 14 de junio, previo al desembarco, mientras se estaba en el comedor, la guardia informó al contingente que Puerto Argentino había capitulado. La reacción espontánea fue insultar a los británicos y negar la autenticidad.

Después del arribo de la nave al puerto de Montevideo, se dispuso el desembarque.

Las fuerzas británicas hicieron entrega de las bolsas con los elementos personales a cada ex prisionero. Al tocar tierra uruguaya, el personal de DWN y Goose Green fueron recibidos por jefes de las tres Fuerzas Armadas y dirigidos a una carpa instalada en el muelle, donde se los identificó y fueron embarcados en una nave mercante argentina que hacía la línea Buenos Aires - Montevideo. A bordo el ánimo era confuso, se sentía el alivio de ser libres y la tranquilidad de que no se había cumplido las predicciones más negativas, pero se sufría una gran decepción al confirmarse la capitulación de Puerto Argentino. El corto viaje sirvió para satisfacer las necesidades de golosinas y enterarse de novedades de la Argentina

continental.

Al desembarcar en el puerto de Buenos Aires fueron trasladados, en ómnibus, a la Escuela de Suboficiales Ezeiza. El personal descansó en los respectivos casinos especialmente preparados. Se aprovechó para hacer llamadas a familiares y amigos. Se realizó una formación con presencia de los mandos superiores y se recibió una rendición de honores de efectivos de la Guarnición.

Permanecieron allí por tres días. En ese lapso, fueron visitados por familiares y por camaradas para conocer las experiencias de Malvinas en forma directa. Se completó el *debriefing* con personal de Inteligencia de la Fuerza aérea y se realizó un control sanitario completo. Al cuarto día, el personal se reintegró a sus respectivas unidades.

El contingente de prisioneros de Puerto Argentino en Ajax Bay

Ingresado el personal militar al frigorífico, se acomodaron en forma natural. Los más antiguos se ubicaron en el local más reducido, donde había menos aire y donde estaba la bomba de 500 libras dejada por un **A-4B.**

El total de los hombres se acomodó sobre el piso de asfalto y utilizó, como almohadones, los bolsones. Los oficiales se agruparon por afinidad, sin tener en cuenta los servicios. Los suboficiales, básicamente, por origen (según cada fuerza) y los **141** soldados fueron organizados por los oficiales de Ejército y Armada que los acompañaban.

Un par de centinelas con fusil estaban de guardia en cada estancia. Un suboficial recorría periódicamente los puestos. El mayor a cargo hizo presente, al capitán de navío Hussey, que toda comunicación que se deseara con él, la solicitara al soldado centinela; que las comunicaciones debían ser mantenidas a través de los tres jefes de componentes de PPGG, y fijó normas de convivencia y respeto mutuo. La primera tarea fue improvisar un baño que, por falta de espacio, obligó a instalarlo en un rincón del salón VIP. Se decidió colocar una cortina para separar el pequeño sector.

A las dos horas se reclamó por falta de agua, vajilla y cubiertos.

La solución de todos estos problemas creaba un esfuerzo en la custodia que no estaba en posesión de medios. El agua debía ser trasladada en helicóptero desde algún buque. La vajilla se improvisó con latas de conservas. Los cubiertos autorizados eran cucharas y tenedores (cuchillos y cortaplumas abundaban pero no se podían mostrar). Los pilotos de Fuerza Aérea recurrían a la cuchara plástica que siempre se encuentra en todo buzo de vuelo.

El primer día, al caer la noche se repartió una taza de café con leche, unas galletas y unos caramelos. El mayor Price informó que en el interior no se podía fumar por falta de circulación de aire, pero que, a partir del día siguiente, se tendría dos recreos para fumar y caminar.

Se le pidió a la guardia que provean algún entretenimiento, cartas o libros. Media hora antes de apagar las luces, a las 22:00, dos soldados depositaron una caja de un metro cuadrado lleno de libros de tapa blanda tipo Pocket Book o Pingüin que cubrían una completa gama de temas, en particular novelas de guerra, policiales y cómicos.

El 16 de junio comenzó a tomar forma la rutina. A las 06:30 horas se prendieron las luces, surgieron diversos tipos de utensilios como cubiertos, latas de conserva, elementos para afeitarse e higienizarse, agua en bidones y se iniciaron las maniobras para afeitarse y lavarse. El desayuno consistía en café, con leche en polvo y galletas.

El primer día fue de prueba para ambos bandos. Los que eran capaces de leer inglés (también se encontró en la caja tres o cuatro libros en castellano), eligieron temas y se sentaron sobre sus bolsones para leer.

El almuerzo fue una desilusión para el personal con apetito. El grupo formado por el capitán de navío Hussey, el coronel Dorrego y el comodoro Bloomer-Reeve pidieron la presencia del mayor Price para buscar una corrección. Se llegó a un acuerdo: que la comida la prepararía el personal argentino con los medios que pusieran a disposición los británicos.

Siendo las 14:00 horas el mayor Price invitó a los tres jefes de componentes a presenciar una ceremonia. Se enterraría en un cementerio común, a soldados argentinos y británicos. Asistieron el grupo de oficiales PPGG. Los tres oficiales superiores fueron ubicados a la cabeza de la formación detrás de los jefes ingleses. Como es característico en Inglaterra, las órdenes las impartió el Warrant Officer del regimiento. El toque de silencio fue dado con un tambor seguido por un corneta y, finalmente, por una gaita escocesa. El responso fue oficiado por un mayor capellán católico apostólico. Al finalizar la ceremonia se agradeció al capellán las palabras. El cuadro de oficiales británicos se retiró de inmediato.

Se repartió una identificación a cada oficial según su antigüedad (senior officer 1 fue para el capitán de navío Hussey, el S02, para el coronel Dorrego, el S03, para el coronel Chinni, el S04, para el coronel Chimeno, el S05, para el comodoro Bloomer-Reeve, el S06, para el coronel González, el S07, para el comodoro Destri, el S08, para el coronel Machinandearena ...y así sucesivamente).

Comenzaron a desarrollarse, de inmediato, acciones clandestinas

organizadas. Aparecieron pilas para una radio con buena recepción en onda corta, operada por el coronel Machinandearena. Este recibía las noticias a las 21:00 y después de la cena, las transmitía a los delegados del salón vecino. Para este procedimiento era necesario distraer por treinta minutos a los custodios.

Al terminar la recepción, las pilas se escondían en otra sala. Había disponibles ocho pilas. Se estimaba que durarían tres meses.

A media mañana y a media tarde, los PPGG eran llevados a un patio cubierto y caminaban en círculo por treinta o cuarenta minutos. Se sabía que ese lapso era aprovechado por las fuerzas británicas para revisar las propiedades privadas de los prisioneros, pero se comprobó que no tocaban los bolsos de los oficiales superiores, de modo que allí se escondían las pilas.

Algunos prisioneros se dedicaban a actividades creativas. El comodoro Destri, con ayuda de una pequeña cortaplumas, moldeó una cuchara de madera; otros escribían y algunos planeaban una fuga, que los más antiguos consideraban utópica por múltiples razones. El coronel Dorrego manejaba la situación con criterio realista.

El 19 de junio el capitán de navío Hussey fue invitado por dos capitanes de navío británicos, a cenar en la cámara de oficiales de un buque de guerra. Pensaron que servía de fuente de inteligencia, dio origen a rumores; en la cena le preguntaron al capitán cómo se sentía como hijo de inglés al enfrentar a británicos y la contestación se hizo clásica: como Eisenhower cuando enfrentó a los nazis.

En una conversación con el mayor Price, éste comentó que estaban muy molestos por la forma en que nuestras fuerzas trataron a la población civil de DWN y Goose Green. Se programó una operación para desalentar la posición y a la vez criticar a la fuerza británica. Se hizo un dibujo en la pared de la sala VIP y se lo denominó Black Hole de Ajax Bay, relacionándolo con el Black Hole de Calcuta de triste memoria en el imperio británico.) Con una cámara con flash se lo fotografió (previa distracción de los centinelas). Los británicos observaron, hicieron muecas pero no tocaron el dibujo.

El mayor Price, finalmente, consiguió proveer alguna comodidad a los prisioneros, el 18 de junio, apareció con una manta británica de tropa, la cortó por la mitad en sentido longitudinal y la repartió entre el capitán de navío Hussey y el comodoro Bloomer-Reeve, únicos que carecían de mantas en la sala VIP.

Se hizo costumbre que el mayor Price, diariamente, a las 17:00 o 18:00 pasara a hacer comentarios con los tres oficiales responsables. La relación se fue

1 Black Hole de Calcutta es la escena de un incidente del año 1756 en el que 146 defensores de Calcutta de la East India Company fueron encerrados en una celda y sobrevivieron solo 23; investigaciones posteriores destacaron que los encerrados fueron solo 64 y los sobrevivientes 21.

haciendo más relajada y cómoda; los centinelas hacían bromas y solían compartir algún juego, en estos casos dejaban las armas contra el marco de la puerta; pero siempre con respeto al grado.

Para salir del **Black Hole de Ajax Bay** había que pasar por un retén de soldados de RM y algunos galeses (estos para aprovechar el edificio), que constantemente estaban lustrando los borceguíes, desarmando el fusil hasta sus últimas piezas sobre la manta -fusil similar a los FAL- y limpiando los uniformes mimetizados. Mantener el calzado limpio era una proeza.

El 19, el mayor Prince en la charla diaria comunicó que al día siguiente se daría comienzo al interrogatorio de prisioneros. El coronel Dorrego le hizo presente que era perder el tiempo, sólo obtendrían la matrícula y el grado, los nombres ya los conocían. Price contestó que era reglamentario aunque quizás ridículo, pero que lo pensásemos porque podíamos aportar nuestros puntos de vista, todo sería bienvenido, de todas formas era voluntario. La presentación ordenada esbozó una nueva organización; a medida que se concurría al interrogatorio se separaba al oficial en otro salón, hasta tanto todos hubieran pasado por los servicios de inteligencia.

Se llegó a un acuerdo entre los oficiales argentinos, pues era una oportunidad para dejar nuestra crítica, destacar la soberbia del decadente concepto colonial y, además, crear alguna confusión.

En una ocasión, se observó que el centinela estaba sentado sobre una caja de alcohol sólido que servía para calentar bebidas. En un descuido, se hizo desaparecer la caja, se repartieron las pastillas y se desarmó el cajón. Cuando el centinela comprobó la novedad, quedó pálido; muy afectado se dirigió al coronel Dorrego para que le devolvieran la caja, manifestando que las consecuencias disciplinarias serían muy graves para él, que por favor lo ayudasen. Se rearmó el cajón de madera, se devolvieron las pastillas a su interior, menos una, y se calmó al joven soldado. Aparentemente, la disciplina era estricta.

Interrogatorio de inteligencia

La comida era, normalmente, un guiso preparado por tropa argentina y servida por cabos de las tres fuerzas. El guiso era una suma de latas de los más diversos productos, pero substancial.

Cuando servía el cabo de Fuerza Aérea, favorecía a los camaradas de la Fuerza en las cantidades, cuando el que repartía era de Ejército o Armada se invertían las condiciones, pero más como tema anecdotario y causa de distracción.

Se iniciaron los interrogatorios de PPGG con oficiales de inteligencia británicos. El desarrollo fue cordial, entre cigarrillos y, en algunos casos, café. Normalmente duraban de diez a quince minutos. Cada oficial argentino decidió aportar sólo los datos que se estipulan en los acuerdos de Ginebra. Si agregaba algo, era bajo su responsabilidad.

En algunos interrogatorios, el grupo de inteligencia trató de aclarar dudas operativas, como en el caso del jefe de RI 8 coronel Mabragaña: ¿por qué era coronel y no teniente coronel como en el caso de los otros regimientos?, datos que no tenían trascendencia y que el coronel explotó adecuadamente.

Seineldin, del RI 25, y el capitán de fragata Robasio, del BIM 5, recibieron especial atención por rumores que existían de buena instrucción (el RI 25 no intervino en combate, solo algunas fracciones a cargo del teniente Esteban en DWN y San Carlos. El BIM 5 había operado en Sapper Hill).

El coronel Dorrego aprovechó para dejar constancia de que los gráficos de los sectores minados habían sido entregados al mayor R A Thomson. También aclaró que los infantes de marina británicos del Party 8901, estacionados en MLV no habían cumplido con la entrega de la cartografía de zonas minadas.

El comodoro Bloomer-Reeve, el vicecomodoro Gilobert y el vicecomodoro Gamen asombraron al oficial de inteligencia de la RAF cuando se explayaron sobre el destino permanente de un oficial jefe de la FAA en actividad y detallaron sus responsabilidades y actividades.

Al explicar que la población no podría haber subsistido sin la ayuda de la Argentina, detallaron el sistema de becas, el servicio de salud y sanidad que se prestaba a los pobladores; las plantas de YPF y Gas del Estado, la actividad de turismo y la designación de profesores, la libertad para operar en el AD; la existencia de los equipos VOR, BLU, con uso de codificadores y teletipo; la existencia de la tarjeta blanca de Relaciones Exteriores y Culto; el servicio de Transportes Navales, el apoyo que significó el traslado de ganado ovino para exportación a ADO, etc; el oficial en cuestión entró en asombro sostenido.

Conocía sólo el servicio LADE regular una vez por semana en **F-27**. No conocía los vuelos de **F-28**, de **G-II** ni de **C-130**. Tampoco tenía antecedentes de la pista provisoria operada durante cuatro años. A partir de este pseudo interrogatorio, el oficial de la RAF quedó como un atento, respetuoso y recurrente custodio. En varias ocasiones, durante las rondas de caminatas en las cubiertas *del St Edmund*, se acercaba y hacía alguna pregunta ampliatoria para precisar algo en especial.

El vicecomodoro Enrique Viñals, destinado al AD de Puerto Argentino, fue el más complejo de entender para los servicios de inteligencia. A las preguntas del oficial sobre que función cumplía, explicó que estaba ayudando a su gran amigo el comodoro Destri. Explicó que nadie lo había mandado. Preguntado qué pasaría cuando regresara al continente y le tocara explicar su situación, contestó *«nada»*, que muchos habían concurrido para ayudar a amigos, que la razón de amistad justificaba. Y, finalmente, él preguntó a los ingleses: *¿ustedes no hacen lo mismo por amigos?* No había dudas que el criterio británico no aceptaba esta situación.

Son muchos los casos para relatar, pero bastan estos ejemplos. El personal de suboficiales no pasó por los interrogatorios.

A medida que finalizaba la sesión, el oficial era alojado en nuevas dependencias del frigorífico.

Molestando al captor

En los días en que el responsable de los PPGG fue el comodoro Héctor Luis Destri, como oficial de mayor antigüedad, junto con el vicecomodoro (auditor) Javier Miari, mientras analizaban los acuerdos de Ginebra, encontraron una forma de afectar a las fuerzas británicas. Los acuerdos fijaban que los captores debían abonar a cada oficial PPGG un sueldo, que consistía en 2,5 francos suizos, por día de internación. Ese dinero podía ser utilizado para adquirir elementos en una cantina militar, a precios de mercado.

Prepararon una nota y la entregaron reclamando al general Moore, la liquidación de la deuda. Esto promovía dos problemas: conseguir el dinero, cambiar el dinero de francos suizos a libras y adecuar un sistema de cantina. Antes, esto se había comentado con los delegados de la Cruz Roja Internacional que, inclusive, precisaron los montos y destacaron que esto se había respetado en los campos de prisioneros durante la II Guerra Mundial y se había ignorado en Vietnam y otros lugares.

Reinstaladas las condiciones iniciales, el capitán de navío Hussey presentó una nota en la que reclamaba mejoras en el trato de los prisioneros por falta de medios para bañarse. Habían pasado ya diez días y alertaba sobre las consecuencias sanitarias; la falta de facilidades para práctica de deportes y la calidad de las raciones, que eran inferiores a las que se proveían a las propias fuerzas (cosa que no se podía comprobar). La Cruz Roja estuvo de acuerdo con las notas y las apoyó como testigos ante Price. Quedaba por comprobar que el general Moore las recibiese.

El conjunto argentino se acomodaba para una permanencia prolongada la que, psicológicamente, comenzaba a hacer efecto. Los oficiales que permanecían

con los soldados conscriptos de Ejército y Armada explicaron al capitán de navío Hussey y al coronel Dorrego que trataban de evitar una caída emocional de los hombres. Disponían de una guitarra y hacían concursos de canciones y juegos; los británicos de alguna forma los apoyaban. Había soldados conscriptos que tenían una fortaleza notable y un espíritu excelente, pero había otros con depresión, en particular algunos soldados de Howard que habían tenido grandes inconvenientes en la alimentación.

Actividades recreativas

A medida que pasaban los días, la comida parecía más aceptable. Hubo más actividad en el salón de oficiales, aún con matices cómicos.

El comodoro Destri inició una recopilación de Frases y Juicios Chantas, normalmente producto del sector de oficiales. El aporte del sector de oficiales más antiguos era el comunicar las novedades captadas por la radio clandestina.

Los jefes de regimientos de infantería y del BIM 5 recopilaban las experiencias de los combates terrestres.

Los AAe de las tres fuerzas que operaron en el AD de Puerto Argentino hacían algo similar, y generalmente se los hallaba en corrillos, tomando alguna nota recordatoria. Los oficiales de la FAA solían hablar del material aéreo de los británicos y de cómo utilizaban los helicópteros en función de grúas.

Elucubraciones sobre el futuro

Que la situación duraría bastante más no cabía duda. De no ser ésa la intención británica, el contingente habría sido desembarcado en algún puerto patagónico o en Montevideo (República Oriental del Uruguay).

Más, se especuló que de existir la intención de liberar los efectivos, podrían haber sido transferidos con intervención de un tercer país, en particular, Brasil.

Cualquier cambio de la rutina daba pie a algún análisis y posterior evaluación. El grupo de oficiales jefes monitoreaban todo movimiento de centinelas, incluso movimientos de tropas que se observaban cuando se realizaba la ronda de ejercicios diarios.

Un sector importante encontraba sosiego en la oración. Oficiales, suboficiales y soldados se reunían para rezar el rosario al atardecer.

Las conversaciones se prolongaban en la luz mortecina, hasta entrado el día siguiente.

Pensamientos del captor inglés sobre los argentinos

Aprovechamos aquí para hacer un comentario sobre las preguntas y observaciones que le resultaban interesantes a los ingleses, y las manifestaban en ocasión de observar la fila de prisioneros que recibían la ración de comida.

- *¿Qué prototipo de hombre tiene su país?* Tienen el oficial más alto que he visto, el más bajo, el más delgado y el más obeso, el tan oscuro de tez que podríamos confundido con un indio de Benares, pero ninguno de raza negra que hubiésemos creído lógico; pelos rubios, albinos, negros y, a pesar de ser gente joven, varios pelados.

- *¿Cómo han desarrollado una convicción religiosa tan generalizada y admirable?.*

- *¿Cómo es que tantos pueden leer inglés pero pocos lo hablan* o *se atreven a hacerla?, hay varios que están ayudando en alemán a los centinelas que aspiran a ser destinados al Ejército del Rhin en Alemania Federal. ¿Por qué les interesa ese idioma?*

Estaban asombrados de que en Sudamérica, se hubiesen encontrado con algo más parecido a Europa que al Caribe.

Al fin, llegaron a la conclusión de que la Argentina era un transvasamiento de grupos humanos similar a Australia, pero con más variación de orígenes.

El cementerio

Durante unos días, personal de tropa argentino con algunos cabos y dos oficiales mejoraron el cementerio. La tarea era voluntaria. Se coordinó con el capitán Hussey y coronel Dorrego a pedido de los británicos. Sirvió para dar actividad a los soldados.

La actividad de los ingleses

Constantemente se observaba que las fuerzas británicas mantenían una actividad sostenida, haciendo gimnasia. Existía una dotación de oficiales proporcionalmente mayor que en las formaciones argentinas. La autoridad del

suboficial superior era indiscutible. Eran hombres de unos cuarenta años como máximo y en excelente estado físico, al menos en apariencia.

El movimiento de helicópteros se escuchaba sin solución de continuidad. Era el medio para traslado de agua hasta tierra desde los buques.

Se observaron traslados de abastecimiento, armamento pesado (cañones) y personal en todos los modelos de helicópteros disponibles de los tres servicios *Sea King, Wessex, Lynx, Wasp y Chinook.*

El adiestramiento y entrenamiento de la tropa británica se mantenía en algunos casos distinguiendo sus unidades de origen (según palabras de un suboficial de Escocia, era escocés primero, británico después, inglés jamás, algo parecido era el sentimiento galés). En otros casos, como los paracaidistas, los infantes de marina, las fuerzas especiales, comunicaciones, artilleros etc, se agrupaban por unidades.

El personal siempre estaba ocupado en alguna forma, aunque fuese lustrando el calzado, limpiando el uniforme o desarmando y armando el fusil que no dejaban nunca. Se movían con el arma como si fuese una extensión del brazo. En treinta días nunca se observó que dejaran el armamento *en pabellón* o en un rincón, excepto los vigilantes cuando bromeaban con personal argentino y habían tomado confianza inconscientemente.

De las charlas con el mayor jefe del *Compound,* expresión que utilizaron los británicos en repetidas referencia al campo de prisioneros, se sacó en conclusión que las fuerzas menos competentes en los combates fueron los galeses por falta de entrenamiento, siendo los que sufrieron más bajas en bahía Agradable por el ataque de la FAA, junto con los escoceses, estos, por la eficiencia del batallón de infantería de marina [5].

Ningún soldado o personal de cuadros se movilizaba con casco de acero, aparentemente no les era obligatorio, todos utilizaban boinas de colores, inclusive, personal de la RAF. Hecho un comentario del tema con un cabo de órdenes del jefe del campo de PPGG, expresó que la boina era celta, pero con el deseo inglés de imitar a los escoceses, en poco tiempo iban a creer que era inglesa.

Los uniformes eran mimetizados o de combate con la única distinción de las *caponas* de RN o RAF.

La ducha

El martes 29 de junio el mayor Price comunicó que al día siguiente estaría disponible una ducha para los PPGG, se tuvo que construir un tanque suspendido

que se llenaba dos veces por día con agua potable. Calculando una ducha de un minuto y medio por persona se podrían bañar veinticinco personas por la mañana y otro tanto por la tarde. El inconveniente era que estaba a la intemperie y disponía de una sola pared. El agua estaba a temperatura ambiente, y no se disponía de toallas.

El embarque y permanencia en el ferry St Edmund

A primera hora del día 30 de junio el jefe de la custodia se presentó a los oficiales superiores para informarles que en pocas horas embarcarían en *el ferry*, el traslado se haría con helicópteros.

La resolución británica hizo estallar una bomba de rumores. No se podía obtener información complementaria.

La versión más persistente fue que el traslado sería a Ascensión, donde se nos internaría hasta que el gobierno argentino cediese en algún tramo que se estaría negociando. También hubo románticos que hicieron correr la idea de que el destino sería Santa Helena basándose que era una isla aislada de la que Napoleón no había conseguido escapar.

Los aviadores militares que habían aterrizado en Ascensión desalentaban la posibilidad en base a que un contingente tan grande ocuparía los pocos edificios disponibles que estaban alquilados a la NASA. Tampoco era lógico Santa Helena, excepto que permaneciesen embarcados ya que la isla tiene escasez de agua potable y sus 5.000 habitantes son alentados para que emigren por ser una colonia onerosa. Belice también fue incluido entre los rumores.

El 30 de junio a las 9:30 hs. se dispuso que cada oficial, suboficial y soldado argentino sea revisado por personal médico británico, se hizo una revisación elemental para constatar que el personal no presentara cuadros febriles o infecciones.

A los oficiales superiores no les fue revisado el equipo. El resto sufrió una comprobación que no produjo novedad.

El contingente fue embarcado en helicópteros y a los siete minutos de vuelo desembarcado en una plataforma auxiliar construida sobre la popa del *ferry*. Cada nave requisada además de su comando mercante normal, tenía embarcado un capitán de navío o de fragata que se desempeñaba como comando militar.

El grupo responsable británico era nuevo, no habían tenido contacto previo con argentinos. Se inició una nueva relación. La tendencia mantenida como constante fue el trato relativamente benigno al suboficial y más riguroso con el oficial, que era lógico por otras experiencias de guerra.

Se asignaron camarotes a los oficiales, en su mayoría ubicados en la cubierta D.

También se encontraban abordo oficiales del regimiento RI 5 que estuvo basado en Howard.

Los camarotes eran de distintos diseños, los que ocupan los oficiales de mayor jerarquía disponían de dos cuchetas, lavatorio, reducido placard y un ojo de buey con pintura de oscurecimiento.

Otros eran de cuatro u ocho cuchetas. El personal asignado era según el número de cuchetas más uno o dos que dormían en el suelo sobre mantas.

El cambio de condiciones fue total. Al extremo del pasillo se disponía de baños normales y de seis duchas. De inmediato se inició un plan de duchas que satisfizo a todo el personal, interrumpido a las 19:00 horas en que un contramaestre comunicó que se cortaría el agua caliente por un par de horas para recargar los depósitos. La nave era utilizada para hacer cruces de pasajeros y vehículos entre Escandinavia, Inglaterra y puertos holandeses.

La tropa que custodiaba se encontraba nerviosa por el número de PPGG que tenían que vigilar y los centinelas fueron ubicados en los extremos de los pasillos.

Los delegados de la Cruz Roja estuvieron a media tarde visitando los sectores del ferry. Los suboficiales se encontraban en otras cubiertas y el personal de tropa en la cubierta de vehículos agrupados en tres secciones al mando directo de suboficiales británicos.

Un teniente coronel de RM se presentó para explicar la situación que se viviría. Se desayunaría, almorzaría y cenaría en el comedor de pasajeros. Después de cada comida se dispondría de un periodo de descanso en la cubierta si no se estaba en navegación. De noche se mantendría oscurecimiento ya que estaban pendientes permanentemente de ataques aéreos argentinos. El riesgo se incrementaba de noche. Toda transgresión a la directiva sería considerado grave además de hacer peligrar las vidas de todos.

El trato fue correcto, con demostración de respeto a los tres oficiales a cargo de los PPGG.

Se hizo efectivo el pago de los emolumentos que fijaba la convención de Ginebra, pero en libras esterlinas ya que francos suizos no estaban disponibles, además de que el objeto lógico era que los PPGG dispusiesen de dinero para adquirir elementos en la cantina y esta sólo aceptaba libras o dólares. La cantina se puso a disposición en las primeras horas del día siguiente y se operaba para las compras a través de un comisionista. Los precios eran similares para la tropa británica.

Apareció también la caja de cartón con ediciones de libros. Se distribuyó

café con leche y galletitas, además de caramelos y un chocolate.

Un equipo de fotógrafos pasó por cada camarote con una cámara instantánea de cuatro objetivos que fotografiaba a cada oficial con un cartel en el pecho con el número de referencia.

El general Menéndez había pedido recorrer las instalaciones y comprobar las condiciones del personal, y se aceptó que al día siguiente lo haría acompañado por el comodoro Bloomer-Reeve.

Una molestia permanente para el general Menéndez, oficiales y suboficiales fue que los británicos consideraron que el manejo de tropa había sido no profesional, inadecuado e inhumano en muchos casos. Constantemente buscaron la forma de mostrarlo como un demérito a pesar de la ponderación en las acciones de combate.

El 1º de julio después del desayuno, el comodoro Bloomer-Reeve fue conducido al alojamiento del general Menéndez donde se encontraba el brigadier Castellano y el general Parada. Se aprovechó para actualizarse mutuamente e intercambiar información. El grupo de Comandantes tenían acceso a la información de la BBC de Londres y ocasionalmente a algún noticioso del continente.

El *St Edmund* comenzó a navegar a las 13:00 horas y recaló en bahía Williams, (exterior a Puerto Stanley) a las 09:00 horas del 10 de julio. En esa ocasión fue desembarcado el coronel Dorrego por una dolencia en el pecho. Fue controlado en el hospital local donde se disipó el temor que se tenía. La tensión que sufría el coronel era extrema, pues había perdido a su yerno en combate.

Se entregó a cada oficial once libras esterlinas aduciendo que el resto se repartiría entre el personal de tropa, que no estaba previsto en los convenios y aclararon que se extendía por veinte días.

El general Menéndez y los oficiales superiores que lo acompañaban se opusieron a recibir el dinero, pero fueron convencidos por los británicos en razón de que los recibos estaban ya confeccionados y que correspondían a una exigencia hecha al general Moore por el oficial a cargo de los PPGG en Ajax Bay y que se ajustaba a los acuerdos de Ginebra.

El mismo día siendo las 13:00 horas el general Menéndez fue autorizado a visitar los efectivos acompañado por el comodoro Bloomer-Reeve. Recorrió la cubierta D donde se encuentran los oficiales alentándolos a tolerar la situación, en especial informándose cómo estaba el estado anímico. La visita continuó en la cubierta E donde se acomodaban los suboficiales y comprobó la misma actitud positiva del personal.

Finalmente fue acompañado por un master sargent a la cubierta de vehículos, donde se encontraban los soldados conscriptos. Estaban en tres cuadrados demarcados con sogas. En el interior los soldados estaban acomodados en bolsas de dormir y tenían a poca distancia los baños. La temperatura ambiente era baja sin llegar a ser fría. Externo a la demarcación se encontraban cuatro soldados británicos con fusiles que eran relevados cada dos o tres horas.

Al acercarse a los soldados estos no apreciaron que el que los visitaba era el general Menéndez, ninguno lo había visto anteriormente, el general lleva un *quepi* de fajina que no denotaba la jerarquía y muchos permanecieron acostados o sentados en la bolsa de dormir. La guardia británica reaccionó ordenando que se incorporan y dejaran de fumar.

Aclarada la situación los conscriptos se mostraron ávidos de obtener alguna información del general y del comodoro, lo primero que preguntaban era *¿hasta cuándo mi general?*, pregunta que se repetía en cada uno de los tres grupos, el general los estimuló recomendando que no aflojen frente al enemigo, les dijo que no podía tardar mucho en solucionarse la situación para ellos; que para los oficiales y suboficiales era un tema más complejo, ya que intervenían cuestiones políticas.

El general preguntó a su vez cómo llevaban la situación, si se podían higienizar bien, si estaban bien alimentados, si el trato era soportable, si la Cruz Roja los visitaba etc. La reunión afectó emotivamente al general Menéndez. Los soldados de dieciocho o diecinueve años no estaban preparados para el aislamiento y lo sufrían notablemente. El general expresó a cada grupo que la Patria estaba orgullosa de ellos; que vendría a visitarlos seguido, que prepararan una lista de necesidades para que él gestione la solución.

La tropa estaba bien tratada, había atención médica preferente que se complicaba de alguna forma por problemas de idiomas. El Padre Pacheco de la Fuerza Aérea estaba casi constantemente en el sector, autorizado su desplazamiento en su calidad de sacerdote.

Las visitas se repitieron día por medio, las dos primera recorridas del general Menendez fueron acompañadas por el comodoro Bloomer-Reeve y después se convino que otros oficiales acompañasen la gira. Así lo hicieron el capitán de navío Hussey, el coronel Dorrego, el coronel Chinni y el coronel Machinandearena. El brigadier Castellano estaba autorizado a recorrer dos cubiertas, (no había soldados de Fuerza Aérea en la cubierta de vehículos) y finalmente también al contraalmirante Otero fue incluido en las recorridas.

El trato, por parte de los británicos para con los soldados tendió a crear una corriente de simpatía hacia su captor y una crítica sostenida a los oficiales que los habían conducido en el combate. Se buscó mostrar que los británicos conducían

mejor la tropa y que eran profesionales y no conscriptos con instrucción limitada como los argentinos.

Esta acción psicológica se intentó inicialmente con los suboficiales, pero fue abandonada en algún tramo, seguramente al comprobar la relación de lealtad entre los dos cuadros.

La falta de acceso a los soldados conscriptos por parte de oficiales y suboficiales argentinos pudo haber jugado un papel negativo en este caso.

El 7 de junio un oficial de inteligencia de la RAF, le informó al comodoro Bloomer-Reeve que la Fuerza Aérea Argentina había liberado al piloto de la RAF que estaba internado en a **place called Jordiyo** (Gordillo). Agradecía la decisión en nombre de sus camaradas, y esperaba que fuese pronta alguna resolución semejante para los hospedados en el *St Edmund.*

El ritmo de vida abordo del ferry se hacía monótono, eso hacía que en cierta forma se volcase un esfuerzo sostenido a recopilar la experiencia de guerra de camaradas. Esto incluía en muchos casos la toma de apuntes.

El domingo 3 se celebró una misa en la plataforma de vehículos del barco. Fue una oportunidad en que todo el contingente se reunió. Se debió demorar la misa quince minutos para dar tiempo a los saludos entre miembros que estaban en distintas cubiertas. En esa ocasión se observó un notable nerviosismo entre los captores. El capitán de navío Hussey debió intervenir para restablecer el orden.

El 9 de julio el coronel Dorrego coordinó con el jefe de la custodia una ceremonia en conmemoración del día de la patria. A las 09:00 horas todo el personal se ubicó en los pasillos y se entonó el himno nacional. Terminado el mismo, el coronel pidió tres hurras por la patria, hubo abrazos y emoción. Siendo las 12:30 horas el *St Edmund* ancló en la bahía de Puerto Luis, frente al que fue el apostadero del gobernador Vernet.

En su recorrida por las cubiertas el general Menéndez informó que se había llegado a un acuerdo entre los gobiernos de Buenos Aires y Londres. Recomendó que se mantuviese la calma ya que las medidas podían no ser inmediatas.

El *St Edmund* cargó combustible de un petrolero, lo que alentó esperanzas. A media tarde se arribó a bahía Williams, y el equipo de la Cruz Roja confirmó que una solución sería cosa de horas o un día a más tardar. Desde el lugar de anclaje se observaba la actividad sostenida de helicópteros sobre la aldea capital y también movimiento de buques entre los que se distinguía el Yeuhin y una la lancha patrullera de la Prefectura Naval.

El 10 de julio a las 20:00 hs se produce una alarma aérea. El oscurecimiento fue controlado por la custodia. Según se informó posteriormente aviones de la Fuerza Aérea Argentina volaron a unas sesenta MN al sur de Puerto Stanley

La mejor noticia

Finalmente el 12 de julio a las 18:00 hs se comunicó a los jefes de contingentes de PPGG que se iniciaba la navegación hacia Puerto Madryn, y la fecha estimada de arribo sería el 14 de Julio.

El estado de ánimo de los PPGG pasó a ser excelente. El 13 las condiciones de navegación eran de mar casi calmo. No había oscurecimiento abordo. El mayor y un teniente coronel a cargo de la custodia acompañados por los delegados de la Cruz Roja confirmaron la hora de arribo a Madryn alrededor de las 09:00 del día siguiente.

El comodoro Bloomer-Reeve solicitó al representante de la Cruz Roja la posibilidad de disponer de planchar el uniforme que trasladaba en la bolsa marinera. El Sr Fuhrer contestó que era posible, que había visto una en la cubierta superior.

Siendo las 19:00 horas aparece la plancha a vapor. De inmediato el comodoro comenzó una tarea en la que era inexperto a todas luces. El centinela lo observaba desde la puerta con expresión de desencanto. A la media hora apareció con una tabla de planchar y procedió a trabajar en el uniforme haciendo una tarea de experto. En quince minutos, retiró los elementos, aceptó las gracias del beneficiado y expresó: *todos los oficiales en el mundo deben ser igual de inservibles (useless).*

La noche del 13 al 14 de julio pocos PPGG durmieron, y se debatían pensando en qué momento se ingresaría en aguas jurisdiccionales.

El 14 de julio a las 07:00 horas se estaba a la vista de la costa, a las 07:45 se entró al golfo escoltado por dos buques de guerra argentinos que dieron la bienvenida al contingente.

El arribo

Los ferry tenían facilidad para atracar sin ayuda a pesar del tamaño de la nave. Se descendió en el muelle de Aluar, la cubierta de los comandantes primero, luego la cubierta D, luego la C y finalmente la tropa de la cubierta de vehículos.

En el acceso en la escala de descenso se encontraban varios oficiales británicos que saludaban militarmente a los argentinos que los miraban, entre ellos el oficial

de inteligencia de la RAF que extendió su cortesía a todos los oficiales de la Fuerza Aérea.

En el muelle se encontraban oficiales superiores de las FFAA. Por la FAA se hallaba presente el Comandante de Regiones Aéreas brigadier mayor Héctor René Roy.

La recepción fue emotiva. A medida que se llegaba a tierra firme se indicaba al personal donde debía reunirse para embarcar en los micros.

El único oficial que descendió del buque con uniforme de guarnición fue el comodoro Bloomer-Reeve gracias a la habilidad del centinela británico. A su descenso fue invitado por el embajador Pulit a que visitase la cancillería para actualizar a las autoridades los últimos acontecimientos en especial; la invitación procedía del Subsecretario de Relaciones Internacionales embajador Enrique Ros.

El traslado desde Almirante Zar a CRV

En la pista se encontraban dos **Boeing 707,** más varios **F-28** y un **C-130.** El personal de Fuerza Aérea embarcó en un **Boeing 707.** En la IX Brigada Aérea se almorzó. La base recibió a su jefe natural, brigadier Luis Castellano con alegría.

El traslado de CRV a Ezeiza

Finalizado el almuerzo se realizó el vuelo hasta EZE para una presentación formal de los efectivos por parte del jefe del CAM al Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, brigadier general Basilio Lami Dozo, en la Escuela de Suboficiales Ezeiza.

El 14 a las 19:00 horas el Comandante en Jefe y los Comandantes Superiores recibieron al contingente.

La recepción

La ceremonia fue sumamente emotiva, se inició con toques de la banda de la FAA. Estaban presente familiares y amigos.

El brigadier Lami Dozo se estrechó en un abrazo con el brigadier Castellano.

A partir de esa ceremonia el personal superior y subalterno se reintegró a sus funciones en los distintos destinos de la Fuerza Aérea.

CONCLUSIONES Y REFLEXIONES

Malvinas, un objetivo nacional

A partir del 3 de enero de 1833, en que las islas fueron usurpadas por el antiguo imperio británico y transformadas en colonia, la Argentina no cesó de realizar, diplomáticamente, reclamos para el justo reintegro de las mismas.

Luego de la Segunda Guerra Mundial, a partir de la creación de la Organización de las Naciones Unidas en 1945, Inglaterra, signataria de la *Carta* junto a la Argentina, presentó voluntariamente en 1946 un listado de territorios que se comprometía a *descolonizar,* incluyendo a las islas Malvinas y sus dependencias, entre otras cuarenta y tres colonias.

Aunque todas las resoluciones emitidas por la ONU fueron votadas de manera abrumadora en favor de los derechos soberanos de la Argentina, y en orden a que el Reino Unido restituyera el archipiélago; toda negociación al respecto se vio dificultada por grupos que anteponían los intereses comerciales.

A mediados de los años setenta, estos grupos de presión, liderados por la *Falkland Islands Company,* se convirtieron en verdaderos detractores de las aspiraciones argentinas y en un potencial factor de guerra, al magnificar el valor económico de la región y fomentar un movimiento en contra de nuestros derechos y de la buena voluntad de los *kelpers.*

Todo proyecto de acercamiento y entendimiento fracasó, también en gran medida, gracias a las constantes luchas en el parlamento como así también por las informaciones suministradas por la prensa británica. A pesar de que Inglaterra necesitaba la cooperación de nuestro país para una racional y redituable explotación comercial de las islas, nada de 10 hablado o negociado había servido para destrabar la situación, y tampoco nadie habría de hacer más para evitar el enfrentamiento, que a la larga, desembocaría en aquella dolorosa guerra que se avecinaba.

La República Argentina se vio forzada a la opción armada, para no ceder ante una crisis de extrema gravedad.

El hecho de retirar los obreros de las Georgias, permitir el visado de los mismos por parte de Inglaterra, autorizar que éstos fueran expulsados por los británicos y no actuar rápidamente en consecuencia, hubiera signifi-

cado no sólo la militarización del Atlántico Sur (deseado por los grupos británicos de presión), sino que, consecuentemente, se habría visto afectada en gran medida la dignidad nacional, demostrando una inaceptable debilidad política del gobierno y reconociendo, abiertamente, la soberanía inglesa sobre los archipiélagos australes.

El conflicto militar de 1982 con el Reino Unido, fue la consecuencia de un acto de gobierno sin demasiadas opciones, que resolvió recuperar las islas en acción *de defensa propia* y que se convirtió en el único modo aceptable de actuar, para tratar de precipitar, dignamente, las tan dilatadas negociaciones.

Se ha hablado demasiado sobre este conflicto. Las noticias han llenado las páginas de periódicos y revistas de todo el mundo, siendo tema de estudio para las escuelas de guerra de las fuerzas armadas más importantes.

La gran cantidad de documentales, especiales de televisión, películas y libros que han tocado el tema -a veces seriamente- denotan un alto interés por estudiar esta contienda, que, a pesar de su brevedad, ha obligado a repensar una importante serie de items en materia de defensa.

Fue más que una *contienda menor* para los círculos internacionales, dedicados a los estudios estratégicos. Fue el primer conflicto aeronaval desde la Segunda Guerra Mundial y el primero en la utilización de sistemas de armamentos tan modernos y variados, en la que participaron dos naciones occidentales, poniendo a prueba equipos para el combate también occidentales.

El hecho de que Gran Bretaña haya perdido siete buques de importancia -sin contar los averiados de consideración- demuestra que no hay sistema defensivo infalible y que con inteligencia, decisión y valor, se pueden lograr resultados que pueden parecer imposibles.

La táctica llevada a la práctica por los pilotos argentinos fue simple, pero eficaz.

Con la intención de saturar los sistemas electrónicos de los buques y reducir su capacidad de reacción, los ataques eran, realizados por varias aeronaves, en vuelo rasante, protegidos por las montañas y dirigidos hacia un único objetivo. De esta manera, se puso en crisis la operatividad de la defensa antiaérea de la flota, que, con las capacidades de sus radares reducidas, no consiguió tener controlados tantos aviones ingresando de tan diversas direcciones.

La suma de las acciones demostró, claramente, que a pesar del desarrollo de la guerra electrónica de las últimas décadas, nuevamente, al inicio de un conflicto, los contendientes no se hallaron adecuadamente preparados en este campo. Si el Reino Unido hubiera tenido aeronaves de *alerta temprana*, o sus buques la preparación adecuada para la detección y destrucción de aviones y misiles con desplazamiento a baja cota, tal vez los resultados serían otros.

Inglaterra no pudo hacer un debido uso de sus contramedidas electrónicas y por consiguiente pagó un alto precio.

Pero más importante que vencer en una batalla, es el resultado que se pueda obtener en el campo de la política internacional. Todo demuestra que la cuestión de las islas Malvinas sigue vigente en la mesa de negociaciones, y que la Argentina ve encaminados todos sus anhelos y derechos, hacia una paulatina solución.

Las cifras de la guerra

Personal

La Fuerza Aérea Argentina sufrió la pérdida de cincuenta y cinco hombres, en su mayoría tripulantes de vuelo, treinta y seis oficiales, catorce suboficiales y cinco soldados. Sumado a éstos, cuarenta y siete combatientes resultaron heridos, totalizando 101 bajas.

La cantidad de efectivos argentinos fallecidos durante el conflicto, asciende a 635 hombres, mientras que 1068 resultaron heridos; resultando un total de 1703 bajas.

Aeronaves

Las pérdida de aeronaves de la Fuerza Aérea asciende a cuarenta y siete, distribuidos de la siguiente manera:

Douglas **A-4B Skyhawk**	**10**
Douglas **A-4C Skyhawk**	**9**
AMD **Mirage M-III EA**	**2**
IAI **Dagger M-5**	**11**
BAe **BMk-62 Canberra**	**2**
FMA **lA-58 Pucará**	**11**
Lockheed **C-130H Hércules**	**1**
Gates **LR-35 Learjet**	**1**

A estas cifras, deben sumarse aquellos aparatos que se perdieron por accidentes operativos o por haber quedado en las islas, después de ocurrido el cese de fuego:

FMA **IA-58 Pucará**	**13**
Bell 212	**2**

Las pérdidas de la Task Force

Personal

LUGAR	DURACIÓN	MUERTOS
PALESTINA	1945 - 1948	223
COREA	1950 - 1953	537
CHIPRE	1954 - 1959	105
SUEZ	1956	32
MALAYA	1958 - 1961	525
MALVINAS	**1/MAY/82 - 14/JUN/82**	**255**

Durante los cuarenta y cuatro días de combate en el Atlántico Sur, los ingleses sufrieron bajas a razón de casi seis hombres por día de combate; mientras que durante el conflicto con mayores pérdidas numéricas (Corea), la cantidad asciende a once hombres por mes, aproximadamente.

Aeronaves

No se sabe exactamente la cantidad de aeronaves perdidas por el Reino Unido, ya que como en el caso de las bajas de personal, las cifras oficiales son dudosas. Los registros propios hablan de las siguientes cifras:

BAe Sea Harrier FRS-l	7
BAe Harrier GR-3	4
Boeing Chinook HC-l	3
Westland Sea King HC-4/HAS	5
Westland Wessex HAS-3/HU-5	9
Westland Lynx HAS-2	3
Westland Scout AH-l	1
Aerospatiale 342 Gazelle AH-l	3

Buques hundidos o destruidos

Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-80) ***HMS SHEFFIELD***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-118) ***HMS COVENTRY***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-184) ***HMSARDENT***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-170) ***HMSANTELOPE***
Buque Logístico de Desembarco (L-3005) ***RFA SIR GALAHAD***
Buque Logístico de Desembarco (L-3505) ***RFA SIR TRISTRAM***
Portacontenedor de Gran Porte ***ATLANTIC CONVEYOR***
Lancha de Desembarco *FOXTROT 4*
Total: ocho

Buques averiados de consideración

Portaaeronaves Liviano (R-05) ***HMS INVINCIBLE***
Portaaeronaves Liviano (R-12) ***HMS HERMES*** (Aunque no pudo ser confirmado oficialmente, el hecho de que los aviones que operaban desde él hayan dejado de hacerlo desde el momento del ataque, da claros indicios de que pudo haber sido dañado).
Crucero Liviano clase *County* (D-18) ***HMS ANTRIM***
Crucero Liviano clase *County* (D-19) ***HMS GLAMORGAN***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-88) ***HMS GLASGOW***
Destructor Tipo 42 clase *Sheffield* (D-89) ***HMS EXETER***
Fragata Tipo 22 clase *Broadsword* (F -90) ***HMS BRILLIANT***
Fragata clase *Leander* (F-56) ***HMS ARGONAUT***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F-173) ***HMSARROW***
Fragata Tipo 12 clase *Rothesay* (F-126) ***HMS PLYMOUTH***
Submarino clase *Oberon* (S-21) ***HMS ONYX*** (accidente operacional)
Total: once

Buques averiados

Fragata Tipo 22 clase *Broadsword* (F-88) ***HMS BROADSWORD***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F -174) ***HMS ALACRITY***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F -172) ***HMS AMBUSCADE***
Fragata Tipo 21 clase *Amazon* (F -185) ***HMS A VENGER***
Buque de Asalto Anfibio (L-10) ***HMS FEARLESS***
Buque Logístico de Desembarco (L-3029) ***RFA SIR LANCELOT***
Buque Auxiliar de Apoyo clase *Tide* (A-76) ***RFA TIDEPOOL***
Cuatro naves no-identificadas
Total: once

Las cifras indican que treinta buques fueron alcanzados por los aviones y misiles argentinos, de los cuales, la mitad sufrió ataques en más de una oportunidad. Para suerte de la Task Force, de la gran cantidad de bombas MK -17 lanzadas, sólo dos hicieron explosión *(Ardent* 21 de mayo y *Antelope* 23 de mayo; esta última, mientras se intentaba su desarme. En ambos casos los buques resultaron hundidos).

Más de una decena de estas bombas no estallaron, o simplemente atravesaron los buques limpiamente, lo cierto es que el poder de la MK-17 es tal, que se estima que, ante la acción de una de ellas, hubiera correspondido la destrucción de la nave que la recibiera.

Durante el desarrollo de las acciones llevadas a cabo por nuestros pilotos, un sinnúmero de noticias comenzaron a circular en los medios de todo el mundo, refiriéndose, abiertamente, al valor y decisión de los aviadores militares argentinos:

JOHN R WOODWARD, reportaje publicado por el periódico "La Estrella de Panamá", 3 de enero de 1984:

Los pilotos argentinos fueron muy valientes. Me dieron muchos dolores de cabeza, pero igual los admiro.

Refiriéndose al ataque a Bahía Agradable: Ya antes habíamos recibido suficientes pruebas de lo que eran capaces de hacer. Los veíamos aparecer a ras del agua, jamás hubiéramos imaginado eso.

GARETH PARRY (con las fuerzas de desembarco en la Bahía San Carlos), artículo publicado en la primera plana "The Guardian", Londres 25 de mayo de 1982:

Las Tripulaciones aplauden la bravura de los pilotos enemigos- Son las dos 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 cien metros de distancia, entre nuestros buques y una nave logística cargada de pertrechos.

Observamos cómo abren fuego las baterías costeras y los sistemas misilísticos de los buques, 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.

JONATHAN ALFORD (coronel), vicedirector del Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres, en una conferencia llevada a cabo en los EEUU:

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 al 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.

PIERRE CLOSTERMANN, Mensaje enviado por el "As" francés de la Segunda Guerra Mundial a los pilotos argentinos:

A vosotros, jóvenes argentinos compañeros pilotos de combate quisiera expresaros toda mi admiración.

A la electrónica más perfeccionada, a los misiles antiaéreos, a los objetivos más peligrosos que existen, es decir los buques, hicisteis 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 de 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 ya 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.

Una vez finalizado el conflicto y el personal reintegrado a su origen, la FAA ordenó, a todos los jefes de las unidades protagonistas, elaborar un informe sobre lo actuado, las deficiencias detectadas y las sugerencias o recomendaciones para mejorar el rendimiento del personal y material.

Casi sin excepciones, los informes redactados concluyen expresando el mismo concepto: ***"Lo fundamental es el hombre, su formación y su moral en el momento supremo del combate".***

Entonces, considerando que el principio y fin de todo esfuerzo institucional debe centrarse en el personal, y en el propósito de mantener la eficiencia operacional demostrada por los hombres de la FAA, es imprescindible que las unidades y los comandos mantengan las mismas normas, significaciones y valores que dieron sustento a nuestros mártires, ya que, gracias a su formación, obraron con vocación militar y espíritu de lucha.

Si los institutos de formación, los comandos y las unidades mantienen y actualizan los valores profesionales, éticos y morales, nuestros hijos, al igual que nuestros héroes de Malvinas cumpliendo órdenes de sus superiores, repetirán la historia de defender la Patria, incluso, hasta perder la vida.

Sin embargo, hoy más que ayer, teniendo presente que los tiempos actuales han revalorizado la vida humana, que existe un mayor acceso a la información de los distintos niveles y que los subalternos conocen a sus jefes, es necesario que todo conductor de hombres, especialmente en un conflicto armado, sea seleccionado entre aquellos con carisma, prestigio personal, valor y espíritu de sacrificio, para que su conducción sea aceptada por los subalternos.

Además, el conducido observará críticamente a aquellos conductores, que viven la guerra a través de órdenes, informes, teléfono, fax y computadoras.

La pregunta será crucial. *¿Quiénes son ellos? ¿Qué atributos profesionales, éticos y morales tienen para ordenamos arriesgar nuestras vidas en cumplimiento de sus órdenes?*

Si quienes conducen en los niveles superiores no ostentan una trayectoria política intachable o una foja de servicios inmaculada, muy posiblemente, se discutirá la legitimidad de la orden, argumentando que una orden que no es para bien del servicio, no se debe cumplir (obediencia debida).

Por ello, creemos que ha llegado la hora de levantar la mirada hacia

quienes, responsable o irresponsablemente, llevan sus naciones a la guerra. Hacia quienes, en nombre de sus pueblos, utilizan el camino de las armas para dirimir diferencias políticas, estratégicas o diplomáticas.

Creemos que en el futuro, el comandante de las FFAA y conductor de la nación en armas y su estado mayor deberán poseer convencimientos profundos de relaciones y acuerdos internacionales, defensa, intereses vitales a la nación, globalización etc, y por sobre todo lo expresado, deberán ostentar una inobjetab1e moral y ética profesional, además de irradiar una imagen creíble para quienes, en cumplimiento de las ordenes, deberán poner en peligro sus vidas.

En estas condiciones, la victoria será de quien tenga, cualitativa y cuantitativamente, el mejor material bélico.

Finalmente, estamos obligados a ahondar en el cómo se logra el espíritu de lucha y de servicio.

Un aviador militar, normalmente, es aviador porque sintió vocación por el vuelo (espíritu de vuelo). Su vocación por volar fue lo suficientemente fuerte como para anteponer1a a su "libertad", ingresó a la EAM y con tal de volar aceptó el régimen militar. Se le inculcó el amor a la Patria, se lo adoctrinó y adiestró en el empleo del avión, como instrumento que su pueblo puso en sus manos, para que, volando supiese defenderlo.

Estudió y acumuló conocimientos;
voló y adquirió habilidades;
siguió volando y estudiando, y atesoró experiencia;
fue calificado: **PILOTO APTO PARA EL COMBATE**

Nadie mejor que él para volar el material aéreo que su gobierno adquiere y pone en sus manos para que custodie los cielos patrios. Sus conocimientos, habilidades, experiencia son los mejores argumentos de la "seguridad". El sabrá cuidar el material aéreo, sorteará airosamente las emergencias y será también un aspecto de seguridad aérea. Su espíritu de vuelo que se alimenta con la especialización, lo han convertido en un guerrero de la Patria, que dará su vida por su pueblo, pero ¡cuidado!...

Aviadores que no vuelan pierden el espíritu aeronáutico y, consecuentemente, también pierden el espíritu de lucha. Pocas horas de vuelo, escasa habilidad para el combate y poca experiencia, incrementan el temor a ser derribado. Naturalmente el miedo se impondrá.

Pilotos con espíritu de lucha, pero sin aviones tecnológicamente

similares a los de su contrincante, irán al combate; mas, simplemente, a repetir la historia de Malvinas..

Se va a la contienda por la victoria, jamás por la derrota.

Nuestros héroes de Malvinas, con su ejemplo, con su desprendimiento, con su lealtad y confianza en los mandos, con su espíritu de lucha que pudo quebrarse únicamente con la muerte, escribieron esta historia de valor y sangre, dejándonos a todos un mensaje de amor y comprensión que no podemos desoír. ¡Con angustia dijimos nunca más!

Como herederos de esas glorias, sabemos el significado de esas palabras. Está en nosotros cumplir lo que un día prometimos en el silencio de la plegaria.

AGRADECIMIENTOS

La Dirección de Estudios Históricos agradece a quienes colaboraron en este Tomo:

Brig My Rubén Oscar Palazzi

Brig Anselmo Marcial Rojo Arauz

Com Rodolfo Savoia

Com (R) Rubén Oscar Moro

Com (R) Adrián José Speranza

Revista Aeroespacio

Constanza Quellet

María Mercedes Garayzábal de Hernández

Eduardo H. Dodorico

Fernando Carlos Benedetto

Sandra Mariel García Dione

Juan Miguel Mafud

María Concepción Müller V da de Regueiro

Carlos Javier Llabrés