ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El presente informe: Informe del Jefe BAM ¨CONDOR¨, Com Wilson Pedrozo (¿? 83), ha sido extraído de los Anexos (páginas 2285 a 2300) al Informe Rattenbach y colocado por separado a fin de facilitar su acceso para poder analizarlo y confrontarlo con los hechos y con otros documentos.

=aclaración de radar malvinas: 1º) suprimimos la página 2291 por ser repetición de la 2289; 2º) en algunas páginas faltan uno o dos renglones al final de página=

Se puede acceder tanto al Informe Rattenbach como a sus Anexos en el sitio:
www.casarosada.gov.ar/component/content/article/108-gobierno-informa/25773-informe-rattenbach

Junta Militar

COMISION EVALUACION CONFLICTO
ATLANTICO SUR

ANEXO Nº IX / 2

INFORME DEL JEFE BAM "CONDOR", COMODORO WILSON PEDROZO.

FOJAS 2285 a 2300

ORIGEN COMANDO EN JEFE DE LA FUERZA AEREA

REFERENCIAS CM. V/20/83

C.F.R.C. FOLIO 2285

FUERZA AEREA ARGENTINA
COMANDO DE OPERACIONES AEREAS
III BRIGADA AEREA

SECRETO

III BRIGADA FOLIO 71

INFORME GENERAL DE LA B. A. M. "CONDOR"

I - INTRODUCCION

1. Ante la situación que en las Islas Malvinas se contaba solamente con la pista de PUERTO ARGENTINO, se detectó la necesidad de instalar una nueva base para dar mayor flexibilidad a las operaciones aéreas del Escuadrón "Pucará", descongestionando aquella con el propósito de una mayor posibilidad de utilización con aviones de transporte o aeronaves de ataque de mayores perfomances.
Personal de la FAS y del componente Aéreo del TO MLV con el asesoramiento de pilotos del Escuadrón "Pucará", recorrieron y estudiaron los posibles lugares determinando que el único marginalmente aceptable era DARWIN.

2. El Aeródromo existente en cercanías de la localidad citada, más exactamente en proximidades de GOOSE GREEN, consiste en un campo de aterrizaje, que permitía la utilización de una distancia máxima de QUINIENTOS (500) metros, pero resultó posteriormente muy desnivelada, por lo que se optó por utilizar otra dirección con CUATROCIENTOS CINCUENTA (450) metros operables.

3. Dicho campo carecía de instalación alguna, salvo una pequeña casilla de chapas, destinada como garaje para un remolque contraincendio. El campo que rodea al aeródromo es de pastos bajos, parcelada mediante alambrados para el ganado de la zona. No existen en el area zonas arboladas.

4. El suelo del campo de aterrizaje es de turba con pasto, y su basamento es arcilla y piedra. Es levemente ondulado y esponjoso, dotado de un buen drenaje de precipitación pluvial.

5. La selección de tal lugar para la instalación de una base proporcionaba las siguientes ventajas:

1º) La posición geografica del lugar facilita la defensa terrestre, al tratarse de un itsmo de aproximadamente 2.000 a 2.500 metros con un canal oeste que presenta, en su desembocadura con el estrecho San Carlos de aproximadamente 200 metros lo que permite un fácil control de su navegación. El canal del E posee un canal estrecho lo que también facilita la vigilancia.

2º) Existe una localidad cercana que está dotada de energía electrica y agua potable.

3º) Su posición relativa con respecto a Puerto Argentino, facilita el enlace mediante vía marítima, por encon-

FOLIO 2286

SECRETO

FOLIO 2

///

la totalidad de la navegación en horas nocturnas.

6. El lugar seleccionado presentaba las siguientes desventajas:

1º) La superficie de la pista era ondulada, lo que sumado a las dimensiones escasas del campo, limitaron la operación a los aviones.

2º) El tipo de suelo (elástico) dificultó la operación, llegando a romperse el tren de nariz en dos aviones.

3º) Se carecía de un camino, en condiciones de transitabilidad, entre GOOSE GREEN y PUERTO ARGENTINO, pese a la relativa cercanía de las dos localidades, obligaba a efectuar la totalidad del transporte de hombre y materiales exclusivamente por vía aérea o marítima.

7. Seleccionado el lugar, se determinó la instalación de una BAM, capacitada para ser base de operaciones de un Escuadrón de IA-58. Para cumplir esta tarea, se designó al Vicecomodoro D Wilson Rosier José PEDROZO como Jefe de la BAM, asignandole un oficial jefe como Jefe de Operaciones, un Escuadrón Base de la Escuela de Aviación Militar, un Escuadrón Aeromóvil "PUCARA" y un Escuadrón Helicópteros, como también medios de comunicaciones de la Guarnición Aérea "CORDOBA".

8. Trasladado el personal a la zona de DARWIN - GOOSE GREEN se procedió a instalar la base, bautizada como BAM CONDOR, asumiendose como misión: " INSTALAR Y MANTENER LA BAM CONDOR, EJECUTANDO LAS SALIDAS DE COMBATE QUE SE LE ORDENEN, O QUE LA SITUACION IMPONGA, PROPORCIONANDO LA DEFENSA ANTIAEREA Y TERRESTRE DE SUS INSTALACIONES, A PARTIR DEL DIA 14-Abr-82, A FIN DE POSIBILITAR EL CUMPLIMIENTO DE LA MISION ASIGNADA AL COMPONENTE AEREO DEL COMANDO CONJUNTO MALVINAS ".

9. Para el cumplimiento de la misión asumida, se adoptó la orgánica detallada en A nexo 1, con la distribución de personal detallada en el Anexo 2.

10. Con la finalidad de diferenciar distintas etapas que fueron significativamente diferenciadas, se considerarán TRES (3) periodos:

1º) Primer Periodo: Instalación, entre el 13 Abr y el 30 Abr 82.

2287

SECRETO

///

3º) Tercer Periodo: Batalla final (27 al 29 May 82) y capitulación.

4º) Cuarto Periodo: Traslado al continente.

II - PRIMER PERIODO - INSTALACION DE LA BAM "CONDOR"

11. De acuerdo con la órden recibida en mi destino de revista, la VII Brigada Aérea, el día 12 de abril, me presenté en el Departamento Personal del Comando de Operaciones Aéreas. Allí recibí la órden de viajar al día siguiente a CRV asiento del Comando de la FAS para recibir directivas y medios con el objeto de instalar una Base Aérea en las Islas MALVINAS.

12. El día 13 de abril, a las 11:00 horas, arribé al Aeropuerto de CRV juntamente con el Vicecomodoro VERA, presentandome de inmediato al Comando, allí el señor Brigadier CRESPO me ordenó que esperara al arribo de una Compañía de Defensa, personal y medios de comunicaciones de la Guarnición Aérea "Córdoba", que llegarían en horas de la tarde para luego embarcar en el puente aéreo hacia MLV.

13. Debido a que el mencionado personal, recien llegó aproximadamente a las 22:00 horas decidí pernoctar en CRV y partir recien a primera hora del día siguiente hacia MLV para luego de inmediato continuar hacia nuestro destino final: Puerto DARWIN, de lo contrario hubiese significado pernoctar en el congestionado aeropuerto de Puerto ARGENTINO.

14. Entre las 04:30 y 07:00 horas del día 14 de abril embarcamos en aviones del puente aéreo, con destino a MLV el siguiente personal de la futura Base Aérea Militar "Condor":

1º) CIENTO DIEZ (110) Soldados de la Compañía de Defensa de la BAM a cargo del Primer Teniente SIFON, con el armamento de dotación.

2º) CINCO (5) Suboficiales y equipos de comunicaciones de la FMA a cargo del Capitán RE.

3º) Además el suscripto, el Jefe de Operaciones Vicecomodoro VERA MANTARAS y Jefe del contingente proveniente de la Guarnición Aérea "Córdoba", Mayor ZAPORTA quien en adelante, sería el Jefe del Escuadrón Servicios de la Base Aérea Militar "Condor".

15. Después de efectuar las presentaciones correspondientes ante el Comando del componente aéreo, de quien en adelante dependeríamos, comenzamos a organizar los efectivos y el material, para su traslado a GOOSE GREEN.

///

16. Para ello se utilizaron los helicópteros que la FAA había destacado previamente a las islas y que algunos días más tarde conformarían el Escuadrón Helicópteros de la Base Aérea Militar "Condor", cuyo material estaba constituido por DOS (2) helicópteros CHINOOK y DOS (2) BELL 212. Este material aéreo fue un verdadero cordón umbilical que no solo permitió la creación de la BAM "Condor" y el transporte de todo el RIM 12 a la zona de GOOSE GREEN, sino que mantuvo el enlace y el caudal de abastecimientos que permitía su funcionamiento. Estos CUATRO (4) helicópteros realizaron verdaderas hazañas no suficientemente conocidas; mientras efectuaban vuelos temerarios, sus pilotos arriesgaron permanentemente sus vidas, para mantener este enlace, el abastecimiento de la Red de Observadores del Aire (ROA), tareas de observación y rescate de tripulantes propios derribados por el enemigo.

17. Este primer día solo pudimos transportar parte de los efectivos y del material, debido a que los HH debían cumplir con otros requerimientos y también a la escasez de combustible que obligaba a racionalizar al máximo el empleo del material aéreo.

18. Esta situación se prolongó durante todo el conflicto por cuanto los buques que debían efectuar el transporte masivo desde el continente, no se animaron a realizarlo por temor a un ataque inglés.

19. En GOOSE GREEN se utilizó como alojamiento, una escuela en desuso situada a unos OCHOCIENTOS (800) metros al N del pueblo, donde ya se encontraba una Compañía del RIN 25. Esta unidad al mando del Teniente Primero ESTEBAN había participado en la toma de las islas el día 02 de abril, siendo trasladado al día siguiente a GOOSE GREEN (segunda población en importancia), con la misión de construir y mantener un "Punto Fuerte" y "volar el istmo a orden". A efectos de cumplir con la misión encomendada, durante esta etapa, se trabajó intensamente para lograr la instalación y funcionamiento de la BAM "Condor". A continuación se trataran los principales problemas que surgieron durante el cumplimiento de esta tarea, por cuanto sería practicamente imposible describir todos los aspectos que la afectaron.

1º) <u>Infraestructura:</u> el lugar seleccionado para la operación del Escuadrón "Pucará" era un potrero de forma irregular de unos 450 metros de largo por 150/250 metros de ancho. La superficie estaba cubierta de césped sobre una capa de turba de 30/50 cm de espesor asentada sobre una compacta base de tosca y piedra casi imposible de peforar con herramientas comunes. Aproximadamente la mitad de dicho terreno tenía una marcada depresión, lo que obligaría a utilizar una

CAERCAS FOLIO 2289

FOLIO 5

angosta franja de terreno para los despegues y aterrizajes.

Se bajaron los alambrados de las cabeceras par poder usar hasta el último metro disponible ya que la distancia mínima requerida para la operación normal, según las tablas eran de seiscientos (600) metros. Estos factores, sumados a lo esponjoso del terreno y la falta de ayuda a la navegación de tierra condicionarían fundamentalmente la operación. En resúmen: excepto Puerto Argentino, no se disponía de otra pista adecuada en las islas. Por otra parte, es de destacar que salvo en la superficie mencionada, no era posible dispersar los aviones, y si tenemos en cuenta la falta de árboles y accidentes donde se pudieran enmascarar los aviones, tenemos un panorama aproximado del blanco que conforman DOCE (12) aviones en un terreno de tales dimensiones.

Durante los primeros días, todo el personal se alojó en el edificio de la escuela, ya mencionado, pero paulatinamente se fueron constituyendo los refugios y armando las carpas en los alrededores de la pista a donde se trasladaron la mayoría de los efectivos.

En las cercanías del aeródromo, fue alquilada en 50 £ una casa desocupada que sirvió de alojamiento a los oficiales Jefes de la BAM "Condor"; asimismo el día 29 de abril se alquiló en un precio a convenir, una barraca con capacidad para alojar a todo el personal de tripulantes y apoyo técnico de IA-58 que arribaron ese día.

Principales problemas de infraestructura:

a) Pista inadecuada para la operación del IA-58.

b) Carencia de refugios y posibilidad de enmascarar o dispersar los aviones.

c) Falta de instalaciones para depósitos, alojamiento, combustible, armamento, polvorines, talleres, etc., etc.

d) Falta de herramientas y materiales para construir, refugios para personal y material.

2º) Combustible:

Fue un problema nunca resuelto durante todo el conflicto debido a que solamente en una oportunidad se recibió combustible por vía marítima (160 tambores de 200 [illegible] depender en adelante del que se pu-

///

diera transportar en nuestros helicópteros.

3º) Artillería Antiaérea:

Estaba compuesta por SEIS (6) cañones Raimetal bitubo de 20 mm perteneciente a FAA y una batería con DOS (2) piezas de 35 mm guiados por radar pertenecientes al G 601 de Mar del Plata, puestos bajo control operacional de la BAM "Condor". Promediando el conflicto, se recibieron DOS (2) lanzadores de misiles SAM 7 y OCHO (8) misiles operados por suboficiales de la Fuerza Aérea. Todo este material, más toneladas de munición y combustible para su operación, juntamente con la dotación de personal correspondiente fueron transportados por nuestros helicópteros desde Puerto Argentino.

4º) Defensa de Instalaciones:

De acuerdo con la doctrina vigente la defensa interna contra sabotaje y golpes de mano es una responsabilidad de Fuerza Aérea, mientras que la defensa de la Base contra un ataque terrestre de magnitud le corresponde al Ejército.
La defensa se organizó de acuerdo con esta premisa poniendose de manifiesto de inmediato DOS (2) grandes deficiencias:

a) La insuficiencia de los medios propios disponibles para proteger adecuadamente a los aviones, polvorines, combustible, etc.
En este sentido la dispersión de la Artillería Aérea complicó aún más la defensa, sobre todo teniendo en cuenta que se disponía de una sola Compañía de Soldados, personal que durante el día debía trabajar en el funcionamiento general de la Base.

b) La falta total de la defensa exterior de la Base parte de Ejército. Esta deficiencia fue planteada de inmediato ante el Brigadier CASTELLANO y también ante el General MENENDEZ durante una fugaz visita que realizara a nuestra zona de operaciones.

5º) Defensa Terrestre:

A raiz de las gestiones anunciadas, se asignó la responsabilidad de la defensa terrestre de la BAM "Condor" y sus alrededores al RIN 12 que se encontraba acantonado en las cercanías de Puerto Argentino. El mencionado regimiento debía trasladarse a pie (90/100 Km) hasta GOOSE GREEN ya que no disponía de vehículos ni existían caminos adecuados en caso de conseguirlos.

SECRETO
FOLIO
2292

///

Ante esta situación, nuestro Escuadrón Helicópteros asumió la responsabilidad de transportar a todo el personal y material del RIN 12, tarea que comenzó a realizar a partir del día 28 de abril. El día 30 de abril ya habíamos trasladado la mayor parte de los efectivos.

III - SEGUNDO PERIODO - OPERACIONES

20. Alrededor de las 01:00 horas del día 01 de mayo, recibí la órden de permanecer atentos pues a partir de ese momento podíamos recibir un ataque de la aviación inglesa, debido a que ya estábamos dentro del alcance de sus aviones.

21. Inmediatamente convoqué a una reunión urgente para adoptar las medidas del caso. En dicha reunión participaron los Jefes de Escuadrones de la BAM "Condor", el Jefe del RIN 12 y Jefe de la Compañía "C" del RIN 25 Teniente Coronel PIAGGI y Teniente Primero ESTEBAN respectivamente. Dicha reunión terminó a las 04:00 horas aproximadamente después de haber adoptado todas las medidas que aconsejaba la situación.

22. A las 04:45 horas recibí del Comando (Brigadier CASTELLANO) la información de que estaban recibiendo un bombardeo aéreo en el aeropuerto de Puerto Argentino, y la órden de evacuar el Escuadrón de aviones Pucará a Bahía Elefante para sustraerlos a un posible ataque a la BAM "Condor". De inmediato convoqué a una nueva reunión con los mismos integrantes para imponerlos de la situación y disponer las medidas necesarias para despegar con las primeras luces hacia Bahía Elefante, comenzando la puesta en marcha de las máquinas alrededor de las 07:00 horas. Cuando estaba despegando el tercer avión, la rueda de nariz se trabó en un desnivel del terreno, rompiendose el montante de la misma, lo que obligó a suspender los despegues hasta despejar la pista.

23. Recien a las 08:15 horas aproximadamente se logró desplazar lo suficiente al avión accidentado, como para poder utilizar la pista. Justamente en el momento en que la segunda Escuadrilla estaba poniendo en marcha, se produjo el ataque de TRES (3) aviones Harrier que en vuelo rasante bombardearon la pista, Como consecuencia de dicho ataque murieron UN (1) piloto y SIETE (7) Suboficiales armeros y mecánicos; resultó totalmente destruido un avión y dañados otros dos, originandose varios incendios que causaron daños en distintos tipos de material de la Base.

24. Este fue nuestro bautismo de fuego y el peor golpe que recibiramos durante todo el conflicto. Después de aten-

FOLIO 223

///

mos con la tarea de evacuar los aviones a Bahía Elefante lo que se pudo hacer solo parcialmente, por cuanto durante el ataque fueron averiados los DOS (2) equipos de puesta en marcha que teníamos.

25. El día 04 de mayo recibimos el segundo ataque aéreo de una Escuadrilla de TRES (3) aviones Harrier, pero esta vez nos cobramos el golpe anterior, ya que logramos derribar a DOS (2) de los atacantes. Ya éramos veteranos.

26. Otros ataques se realizaron los días 08, 12, 17, 21, 25, 27 y 28 de mayo. Todos fueron rechazados sin que sufriéramos más víctimas ni daños de importancia, logrando derribar CUATRO (4) aviones más, lo que totaliza SEIS (6) derribos comprobados y DOS (2) más averiados o probablemente derribados, durante los VEINTIOCHO (28) días de operaciones de la BAM "Condor".

Defensa de BAM "Condor" por parte de Ejército

27. Como quedó expresado anteriormente, la defensa terrestre de la BAM "Condor" y la zona circundante, quedó bajo la responsabilidad del RIN 12 al mando del Teniente Coronel PIAGGI, Dicha defensa adoleció de graves deficiencias, entre los cuales pueden mencionarse:

1º) Efectivos insuficientes:

Entre los DOS (2) Compañías y una Sección de Apoyo juntamente con algunos efectivos de la Compañía "C" del RIN 25, el total de hombres al mando del Tte Cnel PIAGGI era de 600/700, completamente insuficiente para el perímetro a cubrir.

2º) Armamento inadecuado:

El RIN 12 solo disponía de fusiles FAL, algunas ametralladoras MAG y un mortero de 120 fuera de servicio. Este mortero fue reparado y puesta en servicio, por mecánicos de Fuerza Aérea, pocas horas antes del ataque terrestre inglés.
Por otra parte el suscripto ordenó que uno de los morteros de 81 mm de la Compañía de Defensa de la BAM "Condor" fuera entregado al RIN 12 para que se pudiera efectuar concentración de fuego.

3º) Escasa jerarquía y falta de experiencia de algunos oficiales del RIN 12

De acuerdo con manifestaciones de los causantes, algu[illegible] Subtenientes de Gim-

FOLIO 2294

///

asignado al Regimiento; asimismo uno de los Jefes de Compañía no era el titular de la misma.

4º) Falta de atención a la tropa:

De acuerdo con lo que se pudo apreciar, existió un total descuido hacia el personal de tropa debido a la falta de vigilancia y control por parte del Jefe del RI 12 y sus oficiales de la Plana Mayor (2 Mayores y 1 Capitán) quienes normalmente permanecian en el Puesto de Comando sin recorrer las posiciones. El suscripto en una circunstancial recorrida, pudo apreciar graves falencias en la distribución de los efectivos en el terreno, producto solamente de la falta de inspección y estudio del terreno. Después del informe recibido se corrigieron parcialmente los errores, pero sin llegar a realizar un estudio serio de un plan de defensa. Como consecuencia de la falta de vigilancia se produjo el descuido de la tropa, quienes vivian en condiciones paupérrimas en sus posiciones. El frío y la falta de alimentos produjeron gravísimos perjuicios entre los hombres, pudiendo destacarse el fallecimiento de un Soldado por causa del hambre y la internación de otros por avanzado estado de inanición.
Según testimonio del Jefe de Enfermería Conjunta, Primer Teniente MIRANDA, la mayoría de los Soldados del RIN 12 perdieron entre 10 y 19 Kg de peso por falta de alimentos.
Por esta causa se registraron robos a la proveeduría de GOOSE GREEN y el asalto con armas a una casa de familia, en busca de alimentos. Todo esto sumado a la falta de conducción y ejemplo de los mandos durante el combate produjo el desmoronamiento generalizado de la defensa durante el ataque terrestre ingles.

5º) Falta de iniciativa e interés para solucionar los problemas

Se pueden mencionar los siguientes ejemplos:

a) La determinación de las zonas adecuadas y las coordinaciónes necesarias, para realizar el minado terrestre, debieron ser efectuados por el suscripto, sin tener los conocimientos profesionales óptimos debido a que los responsables de la defensa no lo realizaban.

b) Rescate de DOS (2) cañones de 105 mm

2295

///

RIN 12 fue atacada por una Sección de aviones Harrier. La patrullera fue averiada seriamente y debió ser encallada a unos 15 Km de nuestra Base donde quedó semihundida; un hombre murió y otros resultaron heridos, siendo rescatados toda la tripulación y la dotación de hombres de los cañones por el Escuadrón de Helicópteros de la BAM "Condor". A continuación se presentaba el dilema si los cañones podrían ser rescatados desde las bodegas inundadas, ya que representaban un material valiosísimo para la defensa. Al respecto, tanto el personal de dotación de los cañones, como del RIN 12 que visitó el lugar, informaron que no era posible debido a que las distintas piezas de los cañones previamente desarmados para embarcarlos, yacían desparramados en las bodegas llenos de agua de la lancha y no se disponían de los medios adecuados para realizar el trabajo. Debido a la necesidad de armas pesadas que teníamos, el suscripto insistió en la necesidad de recuperar este material, asumiendo la responsabilidad de la tarea nombrando al Primer Teniente BASILIO como Jefe del Grupo de Rescate que se integró con el Alférez FABRE, el Subteniente GOMEZ CENTURION de la Compañía "C" del RIN 25 y Soldados de Fuerza Aérea.

El mencionado personal trabajó durante DOS (2) días hasta recuperar la totalidad de las partes que componían los DOS (2) cañones, piezas que transportados en nuestro helicópteros hasta GOOSE GREEN tuvieron una actuación relevante al mando del Teniente Primero CHANAMPA, durante al ataque terrestre inglés.

Los verdaderos héroes de esta recuperación fueron el Primer Teniente BASILIO, el Alférez FABRE y el Subteniente GOMEZ CENTURION, quienes se sumergieron alternadamente en las frías aguas de la bodega inundada, y a tientas en la oscuridad debían reconocer y atar con sogas las partes de los cañones, que luego eran izados hasta la cubierta escorada, bajados a un bote que luego era recuperado desde la costa mediante una soga.

La única protección disponible fueron DOS (2) trajes de neoprene, pero carecían de máscaras de oxígeno, guantes y zapatos adecuados, lo que representaba un verdadero martirio cada inmersión realizada.

Es de destacar, que no solamente fueron rescatados los cañones, sino también DOS (2) ametralladoras 12,7 mm que componían la defensa antiaérea de la patrullera, como así también todo el equipamiento

///

FOLIO 227

completo de radio, alimentos, ropa de abrigo, sábanas, frazadas, medicamentos, etc., etc. Todo este material fue transportado en helicópteros hasta la BAM "Condor", donde prestó gran utilidad.

c) Reparación del Radar Rascit del RIN 12

De acuerdo con referencias de algunos oficiales del RIN 12, el radar Rascit (para detección de la infantería) que disponían, había sido dejado en Puerto Argentino, por cuanto al faltarle un cable coaxil de unión entre la antena y el conjunto de la pantalla (dejado en el continente), no funcionaba. Por iniciativa del Capitán RE, ingeniero aeronáutico, perteneciente a la BAM "Condor", dichos elementos fueron traídos y el mencionado oficial logró ponerlo en servicio mediante el artificio de reemplazar el coaxil con innumerables cables soldados entre los terminales de ambas partes. Además tradujo el manual correspondiente para que un oficial de Ejército pudiera operarlo, debido que quienes lo conocían se encontraban en Puerto Argentino.

28. Por el contrario, todo el personal de la BAM "Condor estuvo siempre a la altura de las exigencias. Con humildad, sin formalismo, pero con el convencimiento de que las tareas debían ser realizadas. Apelando a la iniciativa, y al ingenio "gaucho", se solucionaron los mil problemas que planteaba la situación y la falta de medios (a veces elementales), mientras se enfrentaba a un enemigo experimentado y fogueado en el combate.

29. Al respecto pueden mencionarse algunos ejemplos:

- Se recuperaron las ametralladoras y coheteras de los aviones accidentados y dañados durante los ataques aéreos, adoptándose para su empleo terrestre. A las primeras se las instaló en el perímetro de la BAM y en la costa para rechazar posibles desembarcos, Una de ellas fue cedida e instalada en un buque confiscado a la PIC que era operado por marinos argentinos. Hasta ese momento la defensa del mismo estaba reducida a pistolas y fusiles. Las coheteras fueron colocados en un tractor, sobre una armazón de hierro, y sobre un soporte de madera (una ex saranda de arena) que levantando o bajando un extremo, permitía correcciones en profundidad.
Los cohetes eran disparados conectando una batería o una pila y los cohetes tenían un alcance aproximado de 4.000 metros.
Durante el ataque a la BAM "Condor" se dispararon más

FOLIO 2297

FOLIO 12

///

- Minado terrestre:

El Suboficial Principal LEON modificó las espoletas de TRESCIENTAS (300) minas antipersonal que teníamos, transformandolas de presión directa a tracción. Esta modificación permitió colocar una cuerda o alambre atado entre la espoleta y una estaca, cubriendo asi una extensión notablemente superior con la zona minada.
También se usaron bombas de 125 Kg con un dispositivo trampa, colocandose las mismas en las probables rutas de aproximación del enemigo.

- Alimentación:

Se trató siempre de mantener bien alimentado al personal, recurriendo a todos tipo de medidas, tales como la compra de ovejas ya faenadas por personal de la FIC, la caza de gansos, el abastecimiento aéreo, etc.

- Se electrificó una alambrada próxima a la costa, como defensa y alerta temprana para prevenir ataque nocturno o de buzos tácticos, etc, etc.

IV - TERCER PERIODO - BATALLA FINAL Y CAPITULACION

28. Esta batalla comenzó en las primeras horas de la noche del 27 de mayo y fue precedida por un intenso cañoneo naval a las posiciones situadas al norte de la BAM "Condor". El ataque sorprendió a la Compañía "A" fuera de sus posiciones mientras se aprestaba a iniciar un incierto "ataque de desarticulación" nocturno.

29. En estos momentos cobró una importancia vital, el empleo de los cañones de 105 mm al mando del Tte 1ro CHANAMPA, elemento, que permitió frenar el ataque ingles durante toda la noche. La concentración de fuego sobre la angosta franja de avance posible, dificultó enormemente el desplazamiento del enemigo.

30. Como a las 23:00 horas le sugerí al Tte Cnel PIAGGI que desplazara la Compañía que se encontraba en el sur, hacia la zona donde se combatía en el norte, lo que finalmente aceptó, dando la órden correspondiente. Recien a las 09:00 horas de la mañana siguiente se efecuó el desplazamiento de dicha Compañía, pero en lugar de dirigirse hacia la zona de combate en el norte, entró en el pueblo de GOOSE GREEN donde permaneció hasta el momento de la rendición.

31. Lo que siguió durante todo ese día fue un caos sin

SECRETO FOLIO 2278

///

FOLIO 13

32. El suscripto solo pudo ordenar el empleo de la Artillería Antiaérea en el combate terrestre, cuando ya habían sido destruidos DOS (2) piezas por el enemigo y sobrepasada otra debido que antes no se pudo emplear por temor a disparar contra la propia tropa ya que en el Puesto de Comando del RIN 12 no se tenía la más mínima idea de la posición que ocupaban las propias tropas.

33. Durante el día, los aviones "Pucará" hicieron varios ataques, destruyendo TRES (3) helicópteros y causando muchas bajas al enemigo, pero después del desmoronamiento general de las defensas propias, los ingleses se desplegaron en el terreno dejando por lo tanto de ser efectivos los ataques aéreos. A partir de ese momento la caída ya era cuestión de horas porque en general no existía voluntad de lucha.

34. Por otra parte, durante los ataques aéreos se perdieron TRES (3) aviones propios lo que los hacía completamente peligrosos e ineficaces. Ante esta evidencia el suscripto pidió al Brigadier CASTELLANO que suspendiera el apoyo aéreo.

35. En las últimas horas de la tarde, el desmoronamiento del frente, hizo que una Sección de la Compañía deFuerza Aérea al mando del Teniente BUSTILLO, quedara combatiendo en primera línea. Debido al intenso fuego que recibía debió permanecer aferrada al terreno hasta la noche, oportunidad en que recien pudo replegar.

36. Aproximadamente a las 15:00 horas, el RIN 12 recibió un mensaje cifrado que no pudo ser interpretado por haberse destruido las claves. Recien en horas de la noche, se retransmitió en claro, mediante el equipo de comunicaciones de la BAM "Condor" (único que permitía hablar en claro, por tener un sistema electrónico de cambios de frecuencias automática). Este mensaje le ordenaba al Jefe del RIN que abandonara la defensa y replegara hacia el sur, donde se intentaría rescatarlo. Esta órden no pudo ser cumplida porque en ese momento ya era de noche y estabamos completamente rodeados por las tropas inglesas.

37. El suscripto no recibió ninguna información al respecto y solo se enteró en forma accidental por haberse transmitido mediante el sistema de comunicaciones de la BAM "Condor", lo que significa que de haberse cumplido en tiempo, la defensa terrestre se habría replegado sin aviso previo.

38. Llegada la noche del 28 de mayo, convoqué a una

FOLIO 2299

SECRETO

FOLIO 24

///

a nuestros Comandantes. La misma comenzó aproximadamente a las 21:00 horas y se encontraban presente el siguiente personal:

Fuerza Aérea

- Comodoro PEDROZO	:	Jefe BAM "Condor"
- Vicecomodoro VERA MANTARAZ	:	Jefe de Operaciones
- Vicecomodoro COSTA	:	Tripulante IA-58
- Mayor TOMBA	:	Tripulante y Jefe de Mantenimiento IA-58
- Capitán RE	:	Jefe Servicio Comunicaciones

Ejército

- Teniente Coronel PIAGGI	:	Jefe RIN 12
- Mayor FRONTERA	:	Jefe Operaciones RIN 12

39. Ante el requerimiento del suscripto, el Tte Cnel PIAGGI informó que su Regimiento no estaba en condiciones de seguir combatiendo, debido a la gran cantidad de bajas que tenía (estimaba 200 muertos) Secciones y grupos dispersos que no habían podido replegar, personal desmoralizado que no obedecía las órdenes, falta de munición y sin tener en cuenta que la posición que teníamos ahora era indefendible.

40. Ante la insistencia del suscripto sobre la posibilidad de resistir a efectos de ganar tiempo para tratar de conseguir la posibilidad de recibir ayuda mediante apoyo aéreo o mayor cantidad de tropas y armas, se ratificó diciendo que eso era imposible ya que su unidad carecía de capacidad de recuperación y que el menor ataque más o menos organizado, dejaría como saldo un "montón de cadáveres" sin posibilidad de modificar la situación, responsabilidad que no quería asumir. Por otra parte, es de destacar que toda la artillería antiaérea había sido destruida o quedado fuera de servicio y no existía por lo tanto capacidad para rechazar ataques aéreos.

41. Todo esto fue informado detalladamente a nuestros respectivos Comandos, recibiendo la órden de rendirnos debido a que era imposible recibir ayuda antes del ataque que se produciría con las primeras luces.

42. 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, con el Jefe del RIN 12 y el suscripto

SECRETO
FOLIO 2300

FOLIO 15

///

Antes de llevarla a cabo, ordené la destrucción de toda la documentación, gráficos, equipamiento de radio, el armamento, etc.

43. Los efectivos de la BAM "Condor", incluyendo al personal de la artillería antiaérea de Ejército, participaron de una formación durante la cual el suscripto informó al personal las razones de nuestra capitulación, dió algunas directivas para los lamentables días que se avecinaban y pronunció una arenga tratando de levantar el espíritu de la tropa. A continuación, se cantó el Himno Nacional Argentino y entregamos nuestras armas.

V - CUARTO PERIODO: TRASLADO AL CONTINENTE

44. Después de la Capitulación, todo el personal fue trasladado en helicóptero hasta San Carlos. Esta tarea, se realizó en varios días, debido a la cantidad de personal propio y a la disponibilidad de medios de los ingleses.

45. En aquel lugar se vivieron días muy penosos, por la falta de alimentación, agua potable y comodidades mínimas indispensables inexistentes en el frigorífico donde nos alojaban. Sin embargo, es de destacar que estas penurias, no fueron causados deliberadamente por los ingleses, sino que fueron producto de la falta de medios y de la situación de combate que se vivía.

46. Posteriormente fuimos embarcados en un transporte donde las condiciones de vida mejoraron notablemente, aunque la comida continuaba siendo escasa y de características completamente distintas a nuestras costumbres. No obstante, los ingleses al ver signos de desnutrición de algunos soldados del RIN 12, los separaban dandoles raciones especiales en calidad y cantidad.

47. Después de navegar varios días entre la flota británica, nuestro buque cargó combustible en alta mar y partió hacia MONTEVIDEO, donde llegamos el día 12 de junio en la noche, siendo transbordados a 2 buques argentinos en los cuales llegamos a BUENOS AIRES al día siguiente.

Comodoro WILSON ROSIER JOSE PEDROZO