

**ACLARACION DE [www.radarmalvinas.com.ar](http://www.radarmalvinas.com.ar)**

El presente informe: **Informe del Tcnel Hector Lubin Arias, J GADA 601 (03JUN83)**, ha sido extraído de los Anexos (páginas 1624 a 1630) 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.

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](http://www.casarosada.gov.ar/component/content/article/108-gobierno-informa/25773-informe-rattenbach)



**ANEXO N° VII / 3**

INFORME DEL Tcnl D HECTOR LUBIN ARIAS, J GADA 601

**FOJAS** 1624    **a**    1630

**ORIGEN** COMANDO EN JEFE DEL EJERCITO

**REFERENCIAS** CM III/99/83

---



0349/83

INFORME SOBRE LAS OPERACIONES DEL GADA 601 REFORZADO EN EL TO MALVINAS

1. ACTIVIDADES PREVIAS A LA PARTIDA (07/12 abr 82)

a. Recepción de la orden

La orden proveniente del Cdo A (ENGE), llegó en forma definitiva al GADA 601 a través de la Jef Agr ADA 601 el miércoles 07 abr 82.

La misma consistía en el alistamiento del GADA 601 (+) 1 Sección ROLAND y 1 Sección TIGER CAT del GADA Mix 602 para ser transportado al TO MALVINAS.

El material debía ser cargado en el Buque "CORDOBA" que arribaría al PUERTO de MAR DEL PLATA la noche del 08/09 abr para continuar de inmediato su travesía hasta el Archipiélago y el personal con su equipo individual sería transportado por modo aéreo en primera instancia hasta C RIVADAVIA a partir del domingo 11 abr.

Durante el 07/08 abr trabajé con el personal de mi Plana Mayor y Jefes de Subunidades en las siguientes actividades:

- 1) Ajuste del rol de combate, considerando:
  - Completamiento de Cuadros. Necesidades
  - Cursos de operación y mantenimiento recientemente realizados
  - Necesidad de relevos de operadores de DT y Radares
  - Completamiento de Sold C/62 con la C/63
  - Equipo individual y armamento
- 2) Preparación del plan de embarque del material
- 3) Preparación del plan de embarque del personal

b. Estado de la Unidad

1) Nivel de Instrucción al 02 abr

- a) Cuadros: Excelente. En enero y febrero de 1982 se dictaron cursos de operación y mantenimiento para formar nuevos Jefes de Sección, Jefes de Pieza y Operadores de Director de Tiro y Radar del material moderno a fin de completar los puestos claves del rol de combate. Gracias a ello el Sistema pudo ser operado las 24 horas del día.

Existía no obstante, una diferencia en la capacitación del personal del ROLAND (con poca experiencia) respecto al de cañones de 35 mm que ya tenían 2 años de experiencia.

Durante el año anterior se habían realizado varios Juegos de Guerra y Ejercicios de cuadros en el Terreno.

- b) Tropa: Regular. Se había dado de baja (por orden de mérito) al 50% de los Soldados C/62 y hubo que completar los puestos del rol de combate con Soldados C/63 que solamente habían desarrollado el Subperíodo Básico.
- c) Conjuntos: Excelente. Por haberse desarrollado durante 1981 frecuentes ejercicios en el terreno con tropas en todos los niveles de la conducción del Grupo.

2) Movilización

- a) No hubo tiempo para convocar a los Soldados con licencia



dos en las bajas anteriores. Se completó con C/63. Porcentaje: 50% de cada clase.

- b) En Cuadros la Unidad completó su CO con la incorporación antes de partir, de 4 Oficiales y 10 Suboficiales provenientes de otros destinos, la mayoría con alguna experiencia en ADA.
- c) Personal Superior: El 10 abr 82 se presentaron en la Jef Agr ADA 601 aproximadamente 15 Oficiales de Artillería, los cuales 8 eran Subtenientes "en comisión". De ese conjunto fueron incorporados al GADA 601 (+) 2 Capitanes y Tenientes Primeros con experiencia en ADV, a quienes ubiqué en la Plana Mayor del Grupo, por cuanto ninguno tenía aptitudes para operar el material moderno. Dichos Oficiales constituyeron en el TO un equipo que trabajó en el PUESTO DE COMANDO DE DEFENSA AEREA y posibilitó que este funcionara en forma ininterrumpida las 24 horas desde el 01 may hasta el 14 jun, proporcionando el alarma temprana ante incursiones enemigas y controlando el fuego de las Secciones que estaban desplegadas en toda la posición de la Defensa.

Se prescindió de los Subtenientes "en comisión", quienes quedaron en el Continente.

### 3) Logística

#### a) Efectos de Intendencia

La Unidad disponía de una adecuada dotación de efectos de Intendencia, completada antes de partir con la provisión de abrigos de combate, guantes de lana, antiparras, pasamontañas, etc.

#### b) Efectos de Arsenales

##### (1) De los Sistemas de armas modernos

###### (a) OERLIKON - CONTRAVES

- 1ro. y 2do. Elón de mantenimiento completos. Herramientas y repuestos necesarios.

###### (b) ROLAND

-Limitaciones en su 2do. Elón de mantenimiento.

##### (2) Del resto de los efectos

Su estado era excelente'

### c. Problemas y limitaciones

Durante los escasos 3/5 días de alistamiento de la Unidad, surgieron numerosos problemas que fueron superados por el apoyo proporcionado por los escalones superiores y el gran entusiasmo de todo el personal

Los problemas insolubles antes de la partida fueron los siguientes:

- 1) Falta de inteligencia respecto a los medios aéreos del enemigo a efectos de poder adelantar la tarea del S-2. Existía abundante inteligencia referida a la FACII pero nada sobre la Aviación Naval y la RAF británicas.
- 2) Falta de cartografía del TO y de datos sobre el terreno que nos permitiera resolver sobre la cantidad y tipo de vehículo a llevar para el remolque del material.



2. ACTIVIDADES DURANTE LA CONCENTRACION (12/25 abr 82)

a. Carga del material

Se ejecutó durante todo el viernes 08 (noche inclusive) y mañana del 09 abr en el muelle de la BASE NAVAL MAR DEL PLATA.

El buque "CORDOBA" había partido de Bs As con abundante material de una Unidad de Ingenieros y de la ARA. La carga fué dirigida por un Coronel especialmente comisionado por el EMGE.

Antes de iniciar la carga, el Capitán del Buque (Capitán de Ultramar) nos señaló que sería imposible embarcar la totalidad del material por falta de espacio y más aún, no creía que la nave podría llegar a su destino final, debido al bloqueo marítimo inglés que se establecería (según los anuncios británicos) a partir del lunes 12 abr a las 0 horas.

Durante la carga, se suscitó una desagradable polémica con personal de la Base Naval Mar del Plata quién tenía orden de embarcar en el mismo Buque y en la misma oportunidad varios contenedores de víveres para las Unidades de la ARA.

Esta fué la primera señal de deficiencia en el transporte conjunto hacia las Islas, problema que se repetiría varias veces durante la concentración y las operaciones.

Cuando la nave partió el sábado 10 abr a mediodía, quedaron en tierra varios vehículos de mi Unidad, dos cocinas, radiostaciones y otros elementos.

b. Transporte del material

- 1) El Buque "CORDOBA" partió de MAR DEL PLATA el sábado 10 de abril al mediodía.
- 2) El martes 13 de abril el Buque se encontraba en PUERTO ARGENTINO y llegaban a C RIVADAVIA noticias contradictorias sobre la continuación o no de la travesía, relacionadas con el bloqueo establecido desde el 12 abr.
- 3) En cumplimiento de órdenes verbales recibidas del Cdo Br I IX, destacué la noche del 13 abr una fracción a BUQUE "CORDOBA" para efectuar la descarga del material. Se realizó la tarea durante el día 14 de marzo (el 13 abr el Suscrito se trasladó a PUERTO ARGENTINO, para iniciar el planeamiento de la Defensa Aérea), una vez terminada la descarga, el Jefe de la fracción recibió la orden de volver a cargar todo el material (operación que demandó un día completo) porque al parecer el Buque intentaría el cruce a MALVINAS.

Luego llegó la contraorden, de descargar nuevamente el material y transportarlo por medio automotor hasta C RIVADAVIA, desde donde se iniciaría el pasaje al TOM a través del PUENTE AEREO.

- 4) A cargo del embarque de los sucesivos escalones del Grupo en los C-130, dejé en C RIVADAVIA a mi S-3 (My PLA) quién tuvo que enfrentar serios problemas referidos a las prioridades de embarque. Dichas prioridades establecidas por el Cdo Br I IX, eran frecuentemente vulneradas en la misma pista del Aeropuerto en el momento de cargar el material. En cada C-130 sólo entraban 1 cañón o Director de Tiro, 1 acoplado o vehículo muy pequeño y algunas cajas de munición y tambores de combustibles. Fué necesario emplear 25 vuelos de C-130, solamente para transportar mi Unidad, que por fin pude reunir completa en el TOM, el 25 abr.



También surgieron problemas y fricciones interfuerzas, en el AEROPUERTO de malvinas, al disponerse de escasos medios para la descarga del material.

Como J Un tuve que realizar un gran esfuerzo para coordinar la llegada de la Unidad al TO por fracciones orgánicas tanto en personal como en material, teniendo en cuenta que debía organizar un vivac transitorio en inmediaciones del AEROPUERTO, racionar (cocinas rodantes y víveres), luego esperar la llegada del material y desplazarse hasta las posiciones ya reconocidas.

c. Transporte del personal y equipo individual

1) Desde MAR DEL PLATA hasta C RIVADAVIA

Se realizó en dos vuelos a cargo de aviones de la FAA el lunes 12 Abr.

El personal se alojó en Cuartel del R I 8.

2) Desde C RIVADAVIA hasta PUERTO ARGENTINO

Por medio de sucesivos vuelos de C-130 los días 17 y 18 abr.

d. Conclusiones sobre 1. y 2.

- 1) A pesar del escaso tiempo disponible desde el momento en que se recibió la orden definitiva de traslado al TOM, hasta que se inició el mismo, el GADA 601 (+) se empenó con todo el material, armamento, munición y equipos necesarios para el cumplimiento de la misión.
- 2) Durante el transporte hasta la zona de concentración y posteriormente hasta el TOM, si bien surgieron todos los inconvenientes mencionados en el informe, el GADA 601 (+) logró estar el 01 may 82 en aptitud para cumplir su misión de DA.
- 3) Estos aspectos positivos que señalo, que han sido el resultado del gran esfuerzo que realizó el personal no sólo la Unidad sino todos los que colaboraron con ella, no significa que no hayan existido muchas y graves deficiencias en la ejecución del transporte, particularmente en la coordinación del mismo.

3. ACTIVIDADES EN PUERTO ARGENTINO

a. El planeamiento y la coordinación de la DA

El planeamiento y la coordinación de la DA en el TO MALVINAS estuvo fuertemente condicionado por los siguientes factores:

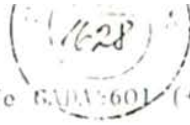
- 1) La oportunidad en que las Unidades de ADA arribaron al TO. (Secuencia de arribo).
- 2) La estructura del Comando del TO.
- 3) La falta de una doctrina conjunta de DA y ejercitaciones del mismo carácter.

b) La secuencia de arribo al TO

1) De los elementos en general

02/04 abr - Cdo y Unidades de la Br I IX  
- Gpo Antiaéreo de la FAA  
- Batallón Antiaéreo de la IM (ARA)

12 abr - Cdo Br I X (Peemplaza a Cdo Br I IX)



- 13 abr - Jefe GADA 601 (+)
- 12/25 abr - Unidades de la Br I X y material del GADA 601 (+)
  - Formación del EME del TO
- 25/30 - Cdo y Unidades de la Br I III

2) De los elementos de ADA en particular

- El 14 abr 82, AEROPUERTO ya contaba con la DA que le proporcionaba el Grupo Antiaéreo de FAA con sus piezas. REINMETHALL de 20 mm y 1 Sec de 35 mm con DT SUPERFLEDERMAUS.
- La zona portuaria de PUERTO ARGENTINO contaba con la DA que le proporcionaba el Batallón Antiaéreo de IM con sus piezas de 30 mm y 3 Unidades de Fuego TIGER CAT.
- Ambos sectores de DA se hallaban integrados a través del COA (Centro de Operaciones Antiaéreas) y enlazados con el CIC de la FAA.
- Cada elemento había formulado su propio plan de DA y se hallaban en la etapa de coordinar los mismos.
- El GADA 601 (+) llegó con sus 6 Secciones de 35 mm, 3 UF TIGER CAT, 1 UF ROLAND y 1 Radar de Vigilancia CARDION en el período comprendido entre el 18/25 abr.
- En dicho período el suscripto, se puso a órdenes del Cte Br I X y desarrolló las siguientes actividades de planeamiento:
  - . Misión y concepto de la operación Br (conocimiento)
  - . Reconocimientos
  - . Contactos y coordinación con FAA e IM
  - . Planeamiento como Of DA (elaboración del anexo DA a la OO Br)
  - . Planeamiento como J GADA 601 (elaboración de la OO GADA 601)
  - . Integración de la DA.

c. La estructura del Comando del TO

- 1) El Jefe del GADA 601 (+) desde su arribo al TO pasó a depender del Cte Agr Ej (Gr1 YOFFRE) como una Unidad más de esa Agrupación y formó parte del EME de la Agr como Of DA.

En tal carácter confeccionó el Anexo DA (Plan de Defensa Aérea) a la OO (Defensa) de la Agrupación, debiendo para ello coordinar los medios de ADA de las tres FFAA integrándolos en un sólo Sistema de DA.

- 2) Esto se logró merced al esfuerzo y a la buena voluntad de los Jefes de Unidades por cuanto el Suscripto si bien era de hecho el Cte de la Defensa Aérea del Teatro (CDATO) en ningún momento fué formalmente designado como tal y por lo tanto los medios de ADA de FAA y de la ARA no le estaban subordinados. Estos medios seguían dependiendo de un Brigadier y un Almirante presentes en la Isla.

- 3) En síntesis, lo correcto y doctrinario hubiera sido que el Cte DATO dependiera directamente del Cte TO (Gr1 MENENDEZ) y a él se le subordinaran todos los medios de ADA, no fué así posible por la ausencia de planes en algún nivel y por ese excesivo y mal entendido respeto mutuo o recelo entre las Fuerzas, ante la falta de una Doctrina Conjunta bien definida.

No obstante, el planeamiento se hizo y bien, pero no debemos desconocer las falencias profesionales apuntadas en referencias.

rente a la ACCION CONJUNTA



d. Falta de doctrina conjunta y de ejercicios conjuntos

Sobre la marcha y en forma acelerada se efectuaron las siguientes tareas:

- Determinación de un corredor aéreo
- Pintado de amarillo de la panza de las aeronaves propias
- Comunicaciones con el CIC
- Adaptación de los computadores del PCDA al trabajo en grados y en millas
- Integración de las armas portátiles antiaéreas (BLOW-PIPE, SAM 7) al sistema de DA
- Procedimientos de alarma para todas las Unidades.

Resultante todo ello de acuerdos improvisados en el mismo TO, donde los miembros de las tres FFAA participantes empujaron todos sus conocimientos, experiencia teórica y criterio para hallar soluciones y no como producto de un entrenamiento conjunto previo conciente y responsable.

4. OPINION SOBRE LAS OPERACIONES

a. Sobre las operaciones de DA en particular

- 1) Teniendo en cuenta que la caza intercentora propia está ausente en el TO MALVINAS debido a que los NIPAGES y los PAPER no podían operar desde PUERTO ARGENTINO, la responsabilidad de la ejecución de la DA del Teatro recaía total y exclusivamente en los Sistemas de ADA empeñados en el mismo.
- 2) Entre los Sistemas de ADA (cañones y misiles) disponibles, los únicos realmente eficaces para combatir a los aviones HARRIERS eran los Sistemas "TODO TIEMPO" (Ca(s) de 35 mm OERLIKON con DT SKYGUARD y misiles ROLAND).
- 3) Para apoyar el concepto de la operación de la Defensa, que básicamente respondía a la intención de defender el OEP PUERTO ARGENTINO contra un asalto anfibio procedente del SE, oino que los medios de ADA disponibles eran suficientes en cantidad y calidad.
- 4) Las limitaciones que se presentaron durante las operaciones fueron su alcance (menos de 6.000 mts) y la falta de movilidad para poder efectuar con mayor frecuencia cambios de posiciones.

El alcance limitado, sólo podía haberse solucionado llevando al TO unidades navales de nuestra ARA equipadas con misiles SEA-WOLF o SEA-DART, por cuanto el EJERCITO y la FAA sólo disponen de Sistemas de Baja Altura, o cubrir las grandes alturas con la caza interceptora si ello hubiera sido posible.

La movilidad, en el terreno existente en el TO solo podía ejercitarse con una mayor disponibilidad de helicópteros del tipo CHINOOK o SIKORSKY.

- 5) Asimismo, considerando como evidente que el enemigo no basó el éxito de su ofensiva en el apoyo de su aviación (la que utilizó prioritariamente para DA de su Flota) a sus fuerzas terrestres y que empleó técnicas de ataques que tendían a preservar sus medios aéreos efectuando escasos ataques a baja altura, las bajas sufridas en aviones HARRIERS por el fuego antiaéreo propio han sido considerables.
- 6) Por otra parte el objetivo principal de los ataques aéreos enemigos a tierra, cual era, la inutilización de la pista de aterrizaje de PUERTO ARGENTINO para aislar completamente al DOM, no fué nunca logrado, objetivo que se aprecia fué relegado a un segundo plano a partir del 04 may. al comprobar la eficacia de la ADA propia.

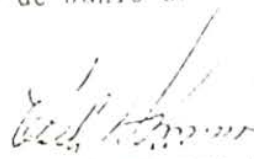


- 7) Otro aspecto muy importante que demuestra claramente la aptitud de los elementos de ADA, particularmente la de los Sistemas modernos "TODO TIEMPO", es la permanencia en servicio durante 44 días operando en forma continuada las 24 horas del día. En este aspecto se comprobó la gran eficiencia del 2do Escalón de mantenimiento en campaña.
- 8) El 14 de Junio en oportunidad del cese del fuego, todos los elementos de ADA, excepto el radar de vigilancia de largo alcance y un radar de tiro destruido el 03 jun por un misil antirradiación, estaban en condiciones de continuar cumpliendo su misión, contando todavía con combustible para los generadores y una abundante reserva de munición.
- 9) En conclusión, entiendo que las exigencias impuestas para la ADA por la misión y el concepto de la operación del Cte Agr Ej en el TOM, estaban en una correcta relación con la cantidad y calidad de los medios disponibles. (La disponibilidad de medios de ADA de mayor alcance y la falta de movilidad del Cte Agr Ej).

b. Sobre la operación defensiva en general

- 1) Interpreto que para defender un archipiélago sin tener asegurada la superioridad marítima y la superioridad aérea (por lo menos local), y en consecuencia no poder recibir un apoyo desde el Continente, se debía ser muy superior al enemigo en poder de combate terrestre para aspirar a tener alguna posibilidad seria de éxito militar.
- 2) De las capacidades del enemigo, se retuvo como más probable el asalto anfibio directo sobre PUERTO ARGENTINO desde el SE y al nacer sobre esa idea se planificó la defensa. Aprecio que en los primeros días de mayo quizá se estaba aún en condiciones de reestructurar el dispositivo y mover fuerzas importantes si se materializaba la otra capacidad del enemigo, la del desembarco en otro punto de la Isla y el ataque por Tierra desde el O, pero cuando realmente se produjo (21 may) ya se habían perdido gran parte de los medios que podían haberle proporcionado alguna movilidad a la defensa (helicópteros) y por otra parte creo que nunca podía descartarse, dado la gran superioridad y libertad de acción del enemigo, una combinación de ambas capacidades.
- 3) Sin perder de vista el hecho que no poseo una información completa sobre aspectos que no son específicamente de ADA, entiendo que los medios disponibles en el TOM no guardaban relación (eran insuficientes) con las exigencias que imponía la misión del TEATRO.

BUENOS AIRES, 13 de Junio de 1983

  
TCOL. HECTOR HERNANDEZ  
ESPECIALISTA MILITAR