

# HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

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

El siguiente es el relato del entonces radioaficionado Norberto O. POLETTI, perteneciente a la Red de Observadores del Aire, quien se desempeñó como operador del POA Mike 9 durante el Conflicto de Malvinas

INFORME DEL POA MIKE 9 EN MALVINAS

Copyright © Norberto O. Poletti



Publicado originalmente en *La Gaceta Malvinense* 50 de AVEGUEMA [www.aveguema.org](http://www.aveguema.org)  
El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

## INFORME DEL POA MIKE 9 EN MALVINAS

La historia comienza a partir del 6 de abril de 1982, cuando soy convocado por la Fuerza Aérea Argentina, para cubrir tareas de escucha en el espectro radioeléctrico en la IX Brigada Aérea en Comodoro Rivadavia.

Con el correr de los días, esta tarea se fue intensificando, a medida que la flota británica se desplazaba hacia las islas del sur.

El día 20 de abril llegan a la IX Brigada un contingente de radioaficionados, todos ellos cordobeses, que fueron convocados para cubrir tareas como integrante de la Red de Observadores del Aire (ROA) en las Islas Malvinas.

Todos ellos (desconocidos por mí hasta ese momento), llegaron a la Prov. De Chubut con un envidiable patriotismo y una dosis de aventura, cubiertos con algunos medios para las tareas que tendrían que realizar (prismáticos, cuchillos, velas, etc.) y por supuesto con los equipos de comunicaciones propios para utilizarlos en las comunicaciones con el Centro de Filtraje en Puerto Argentino.

Recuerdo que en esa tarde lluviosa en que llegaron, y luego de las presentaciones, nos reunimos con ellos en una cena en el centro de Com. Rivadavia precisamente cerca de la Terminal de Ómnibus.

Fue allí, donde conversando con ellos, el orgullo que transmitían, y la envidia que me producía, hizo que al otro día le solicitara permiso a nuestro Jefe, en aquel entonces el Vice Comodoro Zabala, para cubrir un puesto en las Islas que había quedado vacante.

Luego de mucho insistirle, me autorizo a viajar con los colegas radioaficionados a Malvinas, donde me tendría que ubicar en el faro del aeropuerto; lugar que como me comentaban, era propicio para mí, ya que no contaba con implementos de supervivencia como los que traían los cordobeses, para pasar una semana en puestos de campaña; solo tenía mi ropa personal, un uniforme de combate, y mis equipos de comunicaciones.

Finalmente arribamos al Aeropuerto de Islas Malvinas el día 20 de abril, al atardecer. Fue suficiente el viaje para que dentro de la ruidosa bodega del Hércules, la sana camaradería de los cordobeses, me integraran como un amigo más; manteniendo hasta la fecha un estrecho vínculo afectivo con todos ellos.

En ese atardecer soleado, y con las últimas luces del día fuimos recibidos en el Aeropuerto por el Gobernador de las Islas General Menéndez y por el Brigadier Castellano, quien nos guió hasta el hangar que hasta pocos días antes fuera ocupado por los Marines Británicos. Este enorme galpón también lo compartíamos con los integrantes del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) de la Fuerza Aérea.

En los dos días que pasamos en este lugar, intercambiábamos experiencias, con ellos y también colaborábamos con el ensamble de los helicópteros Bell 212, que llegaban parcialmente desarmados en los C-130.

Fue imposible para mí conciliar el sueño en esa primera noche en Malvinas. El clima de euforia, sorpresa y temor vencieron mi cansancio. La noche del segundo día, ya más distendido, me entregaba totalmente a un reparador sueño, hasta que el galpón fue sacudido por una fuerte explosión, una sección del GOE, con rapidez se desplazó con cautela, hacia el lugar donde se originó este acontecimiento, quedamos despiertos a la llegada de este grupo, el que al arribar informó a sus superiores, que se trató de una mina antipersonal, que estalló, posiblemente por haber sido accionada por uno de las aves que revolotean sobre la zona, avutardas, cisnes, gaviotas, etc.

Ya muy despiertos, y sin posibilidades de conciliar nuevamente el sueño, nos quedamos tomando mate con ellos, mientras nos mostraban las ventajas de los visores nocturnos en lo cerrado de la noche.

El 24 de abril comenzó el despliegue de los primeros grupos ROA, quienes eran llevados a sus puestos en los helicópteros Bell 212, único medio posible de llegar a los lugares ya determinados. Los medios de transporte terrestre, todos 4x4 eran ineficaces para transitar fuera de los caminos, incluso para los imparables Unimog.

El 25 nos toca a nosotros. Al atardecer abordamos el helicóptero, y luego de 15 minutos de vuelo nos deja en la cima del Cerro Salvador, al norte de Puerto Argentino, a 980 pies de altura.

Ya anocheciendo, alrededor de las 17:00 hs. tuvimos que acelerar la tarea del armado de la carpa, para que no nos tome la noche a la intemperie. La sorpresa fue que al querer colocar el sobre techo, este era de color naranja. Decidimos por nuestra seguridad armar solo la primera parte, es decir sin el sobre techo. Mis esperanzas de estar operando mis propios equipos de comunicaciones desde el faro del aeropuerto se vieron frustradas, de la misma manera que mis limitadas posibilidades para hacer supervivencia durante un largo tiempo, ya que yo no contaba ni con una navaja multiuso. Eran mis compañeros, el Cabo Jorge Lanza y el Soldado Francisco Frontini.

Mi puesto, el M9, era el único puesto POA que no estaba formado por un grupo de radioaficionados, que generalmente eran dos, con la compañía de un soldado para la defensa del puesto.

Este puesto, M9 tenía dos soldados, ya que aparte de las tareas ROA de informar al CIC (Centro de Información y Control) en Puerto Argentino, debíamos tener operativo un radar de campaña Elta, con su correspondiente batería y grupo electrógeno.

Al amanecer del primer día en la cima del cerro hicimos los primeros aprestos del puesto. Mientras Jorge y Francisco preparaban la puesta a punto del Elta, yo instalaba la estación de radio dentro de la carpa, notando que debido a la altura que teníamos, era posible comunicarse con Puerto Argentino con el Handy de VHF, sin utilizar la alta potencia del equipo VHF base.

Al otro día, alrededor de las 10 de la mañana, uno de los puestos ROA informa que su lugar está fuertemente azotado por una violenta tormenta de lluvia, granizo y viento. No lo podíamos creer, nos miramos perplejos, ya que nosotros disfrutábamos de un café, en una mañana tranquila y soleada.

La realidad de Malvinas no se hizo esperar, en poco más de 5 minutos estábamos dentro de la carpa sujetando los parantes para que no se doblaran ante el fuerte viento. Allí, y por primera vez notamos como en muchas otras oportunidades, que cuando temblaba el piso de turba y césped, debajo del piso de nuestra carpa, era porque el viento superaba los 80 kilómetros por hora. Fue nuestra primera experiencia fuerte, cuando nuestra carpa de alta montaña de primera marca, sin sobre techo, quedó hecha jirones, con los parantes destruidos, y nosotros envueltos en las lonas para no mojarnos y luego, buscando refugio detrás de un montículo de piedras, caminando de espaldas al viento, agazapados, que era la mejor forma de avanzar, es decir, retrocediendo.

Recién al otro día con la llegada del Bell recibimos una nueva carpa especial, con sobre techo verde, que nos acompañó hasta el final de nuestra campaña.

Los días transcurrieron sin demasiadas alternativas, todos eran preparativos, mejorar el enmascaramiento del puesto, y el rendimiento de los equipos de comunicaciones, hasta que llegó el 1ro. De Mayo.

Allí nos vimos sacudidos a la madrugada por las 20 bombas de 1000 libras lanzadas por el Vulcan en la zona del aeropuerto. Entraron por el sur, no siendo vistos desde nuestro puesto.

El tráfico radial se intensificó. En uno de esos mensajes nos enteraríamos que entre las primeras bajas se encontraba un soldado de Capital Federal, que había integrado por unos días uno de nuestros puestos ROA, con el que estuve conversando en varias oportunidades, y que luego, por su pedido fue llevado nuevamente al aeropuerto. Era el soldado Guillermo García.

Ese largo día fue la bisagra que cambio nuestra experiencia, de una tranquila vida de campaña, donde lo único que nos afectaba eran las condiciones climáticas, a la extrema experiencia de encontrarse en el medio de un conflicto con una potencia fogueada de experiencia en muchos años de conflictos bélicos.

Ya casi no comíamos, no dormíamos, la noche era una terrorífica experiencia, donde nuestra carpa era un bocado para cualquier comando inglés que nos quisiera tomar, en nuestro vistoso puesto, con radar incluido en la calva cima de un alto cerro malvinense.

El 1ro. de mayo fue un día de un clima atípico, soleado y casi sin viento, con una visibilidad ilimitada desde nuestro puesto. Los partes de la ROA eran constantes, los Sea Harrier ya eran vistos permanentemente por nosotros.

Fue uno de los únicos días en que volarían bajo, ya que luego de las bajas sufridas por la acción de la artillería antiaérea, luego apenas los veríamos o escuchábamos a mucha altura, la mayoría de las veces estelando, y lanzando sus bombas sin precisión.

El atardecer de ese interminable día soleado, vemos sobre el horizonte hacia el noreste un grupo de grandes embarcaciones, que se acercan rápidamente hacia la costa que nuestro puesto cubría.

La velocidad de estas grandes embarcaciones era tal que en cuestión de 1/2 hora ya los teníamos tan cerca que podíamos divisar los detalles más importantes.

Nuestro parte ya había sido enviado al CIC, y lo que luego ocurrió fue como estar presenciando un espectáculo desde las primeras filas.

La artillería de ejército, comenzó a disparar sus obuses a estos buques, cabe destacar que nosotros estábamos en el cerro, sobre la vertical de la trayectoria de tiro, así que escuchábamos el silbido de estos proyectiles, pasándonos por arriba, y luego nos llegaba el ruido de los disparos.

El grupo de estos grandes barcos, se alejó rápidamente de la costa, todavía recuerdo el día soleado, que con esa excelente visibilidad nos permitió ver cuando ya se alejaron, el ataque de los aviones de Fuerza Aérea, que parecían trozos de papel de aluminio suspendidos en el aire, flotando sobre algunos de los barcos. No se escuchaban ruidos, debido a la distancia, sí algunos destellos que iluminaban el atardecer.

Ya se había puesto el sol, y nos sorprendió un fuertísimo resplandor sobre el horizonte Atlántico, hecho que posiblemente coincidió con la explosión o el hundimiento de una de la Fragatas inglesas.

Este largo día no iba a terminar. Los comentarios que hacíamos sobre nuestra experiencia, ya en la noche, nos tenía excitados, fue temible haber visto semejantes barcos tan cerca nuestro.

Terminamos todo el café que nos quedaba, y aprovechamos la bondad climática de esa noche para estar fuera de la carpa. Cerca de medianoche vemos movimientos raros sobre la costa sur. Estaba iluminada por los faros de varios Land Rovers, todos ellos apuntando hacia el mar.

Nuevamente nuestro Parte de Observación comunica esta novedad, y luego de un tiempo, vemos como se ilumina toda la zona, por efecto de las bengalas con paracaídas que hicieron de día el lugar. Los vehículos se dispersan rápidamente, y decidimos que a partir de esa noche, reforzaríamos la guardia de nuestro puesto, ya que era evidente que se esperaba un desembarco de Comandos Ingleses.

Conciliar el sueño, era posible solo de a ratos, ya que la tensión aumentaba día a día, la radio no dejaba de escucharse, el Elta funcionaba permanentemente, con el consiguiente ruido del grupo electrógeno.

El clima cambió bruscamente a partir de ahí. Los vientos se acrecentaron las lloviznas eran constantes, el frío aumentaba, y había días enteros en que no se veía más de unos pocos metros debido a la niebla.

Esto impidió que durante largas jornadas no recibiéramos el apoyo logístico del siempre esperado Bell, con combustible, provisiones agua y noticias. Ya extrañábamos a estos oficiales, con los que con el tiempo mantendríamos una relación de amistad, en especial con los Mayores Kahiara y Pergolini.

Uno de los puestos, el M2 retransmitía en VHF las noticias de Radio Carve, que desde Montevideo llegaba con buena señal a las islas.

El terror de las largas noches nos superaba; de la misma forma que influye estar sobre una isla, sin posibilidades de evasión o escape.

Un ventoso amanecer sin visibilidad nos confunde. Permanentemente se escuchaban ruidos de motores, cerca de nuestra carpa, parecía que fuera un desembarco cerca de nuestra posición. Hasta pasamos esta novedad al Centro de Filtraje. Era como si estuviéramos emplazados cerca de una avenida.

Cuando la niebla desaparece, nos damos cuenta de lo que sucedía. El efecto del viento norte, producía un fuerte oleaje, y este, al romper sobre la costa de pedregullo causaba el ruido similar a motores que oíamos.

Los vuelos de Harriers eran a diario, detectamos que la mejor forma de escucharlos en los días ventosos o con niebla es dentro de la carpa, ya que el efecto acústico era más claro que en el exterior, donde el fuerte viento nos imposibilitaba conocer el rumbo de las aeronaves.

El 4 de mayo el Bell se acerca a nuestro puesto, uno de nuestros partes POA indicaba que habíamos visto un posible Pucara, que volaba bajo, con desperfectos, y aparentemente se estrelló al sudoeste de nuestro puesto.

Me subo al helicóptero, para guiarlos a la zona donde creíamos había caído la máquina, y me encuentro con el Mayor Kahiara y un grupo del GOE, dos de los cuales ya nos habíamos conocido en nuestra corta estancia en el hangar del aeropuerto. Recorremos los cerros malvinenses, a muy baja altura, copiando la geografía del terreno. Al llegar a la costa podemos ver gran cantidad de avutardas, desde la baja altura puedo apreciar lo que parecía ser un bosque submarino, con sus hojas y fuertes troncos meciéndose bajo las frías y transparentes aguas. Luego me enteraría que es la clase de algas a la que se le llama *kelper*.

Pasamos en vuelo rasante por dos establecimientos ingleses, en los que no se nota actividad de personal civil. Regresamos al M9, y finalizamos la tarea, sin haber encontrado al avión siniestrado.

Los días pasaban, el clima empeoraba, y el repliegue de varios puestos se intensificó. La totalidad de mis compañeros cordobeses, pasaron toda su campaña con la misma ropa que trajeron desde Córdoba, es decir, camisa, vaqueros, camperas, y zapatillas, dado que no se les pudo conseguir los uniformes que se les prometió.

El factor tiempo nos afectaba a diario. Nuestra permanencia en las islas estaba programada por una semana, y ya llevábamos casi un mes sin relevos.

El clima empeoraba, y ya era necesario vestir permanentemente con los calzoncillos largos, y los abrigos de matelacé que nos habían provisto para ese entonces en la IX Brigada.

El contingente con los relevos para nuestros puestos tuvieron que regresar al continente luego de dos fallidos intentos de acercarse a las islas, al ser interceptados por la aviación inglesa.

Para mediados de mayo ya son pocos los puestos POA originales que permanecen en sus lugares.

Muchos fueron replegados a Puerto Argentino, y algunos ya regresaron al continente. El clima y la tensión, hace sus efectos. En nuestro puesto nunca faltaron alimentos, hasta teníamos un cajón de uvas, que el frío mantuvo en buen estado. Nuestras ametralladoras Halcón se oxidaron solo de estar dentro de la carpa.

El radar Elta resulto ineficaz, debido a que el fuerte viento en nuestra altura torsionaba la rotación de la antena giratoria, produciendo constantes lecturas falsas.

Durante este período, no nos quitamos la ropa ni los botines a la noche. Los Alerta Roja informando sobre tropas o vuelos en los distintos lugares de las islas, hacía que en cualquier momento del día o la noche teníamos que abandonar las carpas, y, en nuestro caso, refugiarnos en lugares que ya habíamos predeterminado, por supuesto que a la intemperie, para protegernos de las bombas.

A pesar que contábamos con suficientes víveres, la falta de agua se hacía notar. A esa altura del cerro cuando levantábamos un panel de turba, al poco tiempo se formaba un piletón de agua. Lamentablemente no nos servía ni para lavarnos. La dureza del agua hacía que no levantara espuma con el jabón, y era muy difícil de enjuagar, dejando las manos pegoteadas.

Nuestra frustración se agrava el 7 de mayo, cuando finalmente un Bell se acerca para proveernos de agua, y víveres. Al tenerlo casi a la vista, una rápida niebla se acerca desde el norte, y cubre el cerro en pocos minutos. Escuchamos el helicóptero orbitar a pocos metros de nuestras cabezas, y luego de varios intentos, nos informan por radio que regresaran a la base por no poder ver un sitio seguro para aterrizar.

Pasan los días, y los ataques aéreos ingleses se incrementan. Finalmente en un Bell que en una tranquila mañana se acerca a nuestro puesto me indica la tripulación por radio que debo abordarlo, sin pérdida de tiempo, y me uno a ellos, dejando mis equipos y mis pertenencias. La idea era poder estar un día en Puerto Argentino, para asearme, y descansar.

La llegada a Puerto Argentino fue aterrizando en el hipódromo, donde operaba el helipuerto. Allí nos esperaba el Vcom. Aranda, quien estaba a cargo de la ROA. Recorrimos distintos lugares, donde inspeccionamos los grandes cráteres que producían las bombas inglesas, eran enormes piletos con agua. Nos favorecía el hecho que al ser esponjosa la turba, las bombas penetraban lo suficiente como para amortiguar los daños en su periferia.

El paisaje del aeropuerto había cambiado totalmente desde mi partida. La zona se encontraba plagada de cráteres, El galpón que habíamos ocupado en los primeros días estaba destruido. El edificio del aeropuerto seriamente dañado todavía estaba ocupado, se había rodeado de bolsas llenas de tierra, piedras o arena.

Mientras hacíamos esta recorrida suena la alarma aérea, y el movimiento de personal se agita para cubrirse o tomar sus puestos.

Escuchamos explosiones, y vemos volar montículos de tierra. El espectáculo impresionaba, lo que en una primera visita a ese lugar recordaba como un desfile de personal, helicópteros, Hércules, Fokers sobre la pista, mezclando el agradable olor del JP1 con el aire malvinense, se transformó en un caos; gritos, órdenes, y corridas.

Eso duró muy poco tiempo. Vemos como comienzan a auxiliar a las primeras víctimas. En una Pick Up Ford el VCom Aranda nos traslada el centro de Pto. Argentino. Allí pasamos por el edificio del Instituto Ionosférico, donde funcionaba nuestro Centro de Filtraje, con el Suboficial Álvaro Portal y Gustavo Lezcano. Cruzamos en el vehículo el recorrido angosto que nos dejaría en un importante edificio, sobre el centro, donde estaba emplazado el CIC.

Mi sorpresa al llegar a este lugar, con el Suboficial Mayor Alfredo Ocampo, es que en su interior, en el primer piso, se encontraba la mayoría de los cordobeses que habían integrado los distintos puestos. Luego de los saludos comenzamos con los comentarios sobre nuestras experiencias.

Pasado el mediodía, nos llevan a Ocampo y a mí, a la cocina de este edificio, que luego me enteraría era la casa del Gobernador Inglés. Allí, y por primera vez luego de largas semanas sin interesarme por alimentarme, el olor a comida que salía de esa cocina me cautivó. Todavía recuerdo los dos platos de fideos calientes que comí en esa oportunidad. Es de notar que aunque en el puesto M9 nunca nos faltaron alimentos, para esta fecha yo ya había perdido 8 kilos.

La actividad de esa tarde se limitó a recorrer algunos lugares del centro, ya que era para mí la primera vez que estaba en esta zona.

Mi idea era comprar algún rollo de película, ya que había agotado el único que tenía.

Al no conseguirlo, regreso al edificio, y me encuentro con la novedad de que mis colegas cordobeses, habían partido al aeropuerto. Un Hércules logró burlar el bloqueo inglés, cosa que se repitió casi a diario, y la orden era que los ROA tendrían que abordarlo.

Un Capitán me informa que tengo que estar con ellos en media hora, explico que mi situación es distinta; mis pertenencias y mis equipos de radio están en el Puesto MIKE 9, pero la orden es de repliegue al continente.

Un Unimog que estaba en la escuela, a metros de ese lugar, me lleva al aeropuerto. Al pasar por el Centro de Filtraje nos encontramos con el resto de mis compañeros. En ese lugar, el Padre Pacheco, nos da la bendición antes de descontar el tramo final al aeropuerto.

Ya en camino, guiados por el VCom. Aranda, en la pick up, apreciamos con melancolía y por última vez el paisaje malvinense.

En el aeropuerto, colaboramos con la tarea de ayudar a cargar las camillas con heridos graves que llegan en distintas ambulancias. Suena la alarma y nuevamente todo el mundo desaparece. El

comandante del C-130 corta el combustible de los cuatro motores, y antes que las hélices dejaran de girar, no queda nadie sobre la pista.

Permanecemos unos eternos minutos, queriendo enterrarnos en la turba, o desaparecer de ese lugar, pero nada sucede, o es falsa alarma o el bombardeo no se produjo. El comandante grita que en cuanto los motores estén en marcha nuevamente, dejará el lugar. Mientras se completa la tarea de carga del avión, escucho que alguien me llama. Me costó reconocerlo, con la barba crecida, sucio como nosotros, muy delgado. Era Nicolás Kazanew, que para la televisión argentina estaba como único periodista cubriendo el lugar, acompañado del camarógrafo Lamela.

Extiende su mano con un casete de video, me pide que lo lleve, y que una vez que arribe a Comodoro Rivadavia se lo entregue solo al Brigadier Crespo.

Una vez asegurada la carga y las camillas con los heridos, sobre el piso, el Hércules comienza a rodar, finalmente despegar, tomando altura tan rápidamente, que alguno de los heridos, se queja de dolor. Ya cuando hace un giro sobre el aeropuerto, vemos a través de los vidrios, y por última vez, la pista, rodeada de sus enormes cráteres.

La mayor parte del viaje, se hizo en completo silencio, era mucho lo que dejábamos, amigos, recuerdos, una parte nuestra quedaba en las islas.

El Hércules volaba tan cerca del agua que parecía que las crestas de las olas lo acariciaban. El vuelo a esa altura producía tanto movimiento, que yo creí no poder contener la cantidad de fideos que había saboreado pocas horas antes.

Las dos horas del cruce se hacían interminables, finalmente alguien grita que ya se ve costa argentina.

Con las últimas horas de ese día, aterrizamos en Comodoro Rivadavia. No hubo festejos; todos habíamos cambiado, nos sentíamos entre tristes y melancólicos, aunque por primera vez en mucho tiempo, a salvo.

Finalmente mi puesto, el Mike 9 fue destruido por un misil antirradar, y con él mis equipos y pertenencias. Uno de los integrantes falleció debido a las heridas recibidas.

El POA M7 integrado por Julio Rotea y Terciano Sampieri, permaneció en su lugar hasta el fin del conflicto. Estos valientes cordobeses fueron capturados por los ingleses en Darwin, y embarcados al continente junto con otros prisioneros.

El hecho curioso de estos ROA, es que disimulados en sus ropas pasaron un equipo de VHF desarmado, y luego lo utilizaron para comunicar con colegas del continente, cuando la distancia se los permitió, mientras permanecían prisioneros.