

HISTORIA ORAL DEL COMPONENTE AEREO MALVINAS

ACLARACION DE www.radarmalvinas.com.ar

El siguiente es el relato del entonces Cabo Principal Jorge CAPELLINO, quien se desempeñó como integrante del Equipo Control de Combate durante el Conflicto de Malvinas

EL EQUIPO CONTROL DE COMBATE

Copyright © Jorge Capellino



Relato que fuera publicado originalmente en *La Gaceta Malvinense* 58 de AVEGUEMA
www.aveguema.org

El mismo está disponible en la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea Argentina

EL EQUIPO CONTROL DE COMBATE

Al incorporar en el año 1968 la Fuerza Aérea los C-130 Hércules, este tipo de sistema de armas requería para las operaciones de lanzamiento de cargas y elementos de Asalto Aéreo (Tropas) apoyo desde tierra, lo que motivó la creación de un cuerpo de apoyo denominado Equipo Control de Combate (ECCO) conformado por Oficiales y Suboficiales de la Fuerza Aérea de distintas especialidades, en razón de las diversas misiones a cumplir, con asiento en la I Brigada Aérea donde estaba la base de operaciones de los aviones C-130 Hércules.

Los primeros integrantes de la organización viajaron a los Estados Unidos en el año 1967 para hacer los cursos de ECCO. Los mismos consistieron en un período de entrenamiento que incluyó: Preparación física, Tránsito aéreo, Meteorología, Operaciones ECCO, Primeros Auxilios, Tácticas de Combate, Navegación terrestre, Comunicaciones, Trabajo en zonas de asalto, Demoliciones, Apoyo de fuego y las Operaciones de campo, incluyendo Paracaidismo.

En este curso se vieron, además, técnicas de supervivencia en zonas remotas. La instrucción incluye los principios, procedimientos, equipos y técnicas que permiten a las personas sobrevivir, sin importar las condiciones climáticas o entornos hostiles, y regresar con vida.

Como dice su lema *PRIMEROS EN LLEGAR*, los Equipos de Control de Combate (ECCO) son los encargados de localizar, identificar y señalar las zonas de lanzamiento y aterrizaje que necesita el resto de la fuerza para desplegarse. En un tiempo muy breve puede establecer un aeropuerto donde antes no había más que tierra, balizar el principio y final de la pista, según las normas establecidas y señalar la zona de aterrizaje más recomendable para cada aparato.

Los equipos ECCO asumen el compromiso para llevar a cabo las misiones más peligrosas detrás de las líneas enemigas, preparando el camino para que otras fuerzas puedan operar.

Los integrantes de los equipos ECCO también se encargan de controlar el tráfico aéreo y facilitar a las aeronaves su aproximación a pista. Para ello comunican a las tripulaciones, entre otros, los datos meteorológicos más significativos de la zona (visibilidad horizontal y vertical, techo de nubes, viento en superficie, en altura, etcétera), las medidas de la pista y, si fuera necesario, instalan ayudas a la navegación.

Desarrollan, a todos los efectos, las tareas de los controladores de cualquier torre de un aeropuerto, pero con la capacidad de insertarse en un terreno hostil mediante un lanzamiento en paracaídas, detrás de las líneas enemigas.

Siempre un despliegue se realiza con un salto lejos de la zona de operaciones, lo ideal es que realicen, a alta cota, en lanzamiento manual con oxígeno (HALO/HAHO) y en condiciones de baja visibilidad o nocturno.

El punto de caída no suele coincidir con la zona del objetivo a lo que se deberá aproximarse por tierra.

Esto se hace transportando el material necesario para realizar la operación y para ser autosuficientes como mínimo por 48 horas.

Los integrantes van armados de un fusil *FAL PARA* cal 7.62 mm y cada uno lleva repartido material, brújulas, visores, equipos de radio, equipo para datos meteorológicos, elementos para señalar pistas de aterrizaje. (Balizas portátiles, paños, bengalas, etc.)

La conformación de los grupos ECCO varía de acuerdo a la misión, por lo general están compuestos por aproximadamente cinco personas.

El adiestramiento es la clave del éxito en este trabajo. Se debe estar preparado físicamente, conocer el manejo de los medios técnicos y ser expertos en supervivencia, camuflaje e infiltración.

El ECCO no es una unidad de combate propia mente dicha sino un equipo que se infiltra, que puede preparar una zona y tiene que ser invisible a los ojos del enemigo.

Durante el conflicto limítrofe con Chile en el año 1978, el ECCO se entrenó en diversas zonas de lanzamiento a lo largo de la precordillera de los Andes, realizando distintas formas de infiltración. Se había seleccionado un avión GII Guaraní, para ser utilizado en la realización de lanzamientos con apertura manual de paracaídas.

El ECCO durante el conflicto de Malvinas

El 2 de abril a las 8:45 hs. el TC -68 con el indicativo *Litro 1* fue el primer Hércules en aterrizar en Puerto Argentino, iban a bordo conjuntamente con personal del GOE, ECTA, un grupo del ECCO. Ellos eran el Primer Teniente Horacio ALZAMORA, el Suboficial Principal Jacinto DIÉGUEZ, el Suboficial Ayudante José CABRERA, el Suboficial Ayudante Luis MARTÍNEZ, el Suboficial Auxiliar

Julio BARROS, el Cabo 1º Fernando FERNÁNDEZ, el Cabo. 1º Rubén PALACIOS, el Cabo Daniel CUELLO, el Cabo José ORAZI y Cabo Juan FUMEZ.

Luego, con el arribo de otros integrantes, se conformarían tres grupos que pasarían a integrar la Terminal Aérea Malvinas coordinando y distribuyendo toda la carga que ingresaba vía aérea, agilizando las descargas en forma rápida y ordenada, ya que la plataforma era muy reducida en espacio y los vuelos eran numerosos. A pesar de todos los esfuerzos, a veces nos veíamos sobrepasados por la cantidad de material, que llegó a saturar la capacidad que teníamos en la plataforma de la Terminal.

Sólo tres aviones podían operar en forma simultánea en la reducida plataforma del Aeropuerto Malvinas. La suma de todos los elementos necesarios para la descarga que transitaban en ese lugar (Sampimovil, Terex, Dollis etc), más el tránsito de la tropa que descendía de los aviones, conformaban un movimiento de tal magnitud, que no permitía ningún incidente, ni accidente, porque se provocarían grandes dificultades en las operaciones en la plataforma.

Uno de los problemas era el arribo de los aviones ELECTRA de la Armada ya que por su configuración y perfil complicaba los desplazamientos en la plataforma y restaba espacio para recibir otros aviones.

Las aeronaves, por seguridad, llegaban y permanecían tiempos muy breves y si bien los C-130 tienen la particularidad de poder descargarse en pocos minutos, cuando era solamente tropa era todo más ágil, pero cuando era distintos materiales se complicaba ya que los medios para descargar eran pocos.

A partir del 11 de abril comenzaron a operar los B-737 de Aerolíneas Argentinas, cada vez que llegaba un vuelo se sabía que sería una tarea relativamente sencilla y rápida, ya que por lo general transportaban solamente tropa.

Por suerte no hubo que lamentar ningún problema hasta el último vuelo del día 29 de abril. Luego los vuelos serían únicamente los que lograran romper el bloqueo inglés.

El ECCO se había organizado en tres grupos con trabajo de 8 horas por turno, cada equipo tenía un jefe, cinco suboficiales integrantes, más 7 soldados, que pertenecían a la I Brigada Aérea.

Detrás de la terminal Aérea, cruzando una calle, una barraca de madera funcionaba como alojamiento, compuesto por tres compartimentos, dos funcionaban como dormitorios, con bolsas de dormir y algunos catres de campaña, y otro más pequeño, como cocina y comedor del personal. Disponía para cocinar un anafe y garrafa, un bidón para almacenar agua, en el aeropuerto no había agua potable, y debíamos conseguirla en Puerto Argentino, esta comodidad permitía al personal, cuando los vuelos lo permitían, ir al refugio y beber algo caliente, para poder sobrellevar las bajas temperaturas.

El día 10 de abril llegaron los Cabos Gómez, Ferreyra, Roldan, Roca, Quiroga (cabe destacar que este personal tenía dos años de antigüedad en su grado), para refuerzo y reemplazo.

Muchos aprendieron a manejar los tractores que se habían incautados a los kelpers. Otros la auto-elevadora, pero muchos trabajos de descarga se hacían en forma manual por no disponer de medios apropiados. Una noche se realizó la descarga de 100 tambores de combustible de 200 lts de manera manual.

La temperatura jugaba en contra para trabajar, porque el hecho de estar muy abrigado no permitía trabajar cómodamente y se debía evitar la transpiración, que se hacía sentir luego en el clima hostil de la isla.

El movimiento era muy impresionante entre la mezcla de soldados, cargas, vehículos, y demás materiales y equipos en los alrededores de la plataforma de la terminal aérea. En las zonas alejadas se levantaban carpas de campañas con el personal que pernoctaba, y al otro día salían a sus distintas posiciones de las islas.

El 1º de mayo el ataque sorprendió al personal en sus alojamientos, ya que se ocupaban hasta ese momento los refugios durante el día; pero los ingleses se adelantaron y los sorprendió el bombardeo nocturno de un avión Vulcan. Una de sus bombas hizo impacto a escasos 50 metros de la casilla donde alojaba el ECCO, Por suerte el lugar de impacto era terreno muy blando y la bomba penetró profundamente en el mismo reduciendo sus efectos lo suficiente para que la onda expansiva no afectara en forma mortal, lo mismo arranco parte del techo y no dejó ningún vidrio sano, arrancando uno de los laterales de la casilla.

Entre la confusión y la sorpresa, mientras el cielo nocturno se transformaba en día por las trazantes que se cruzaban buscando al Vulcan, el personal se desplazó al refugio, como defensa de una franja del Aeropuerto.

El ECCO siguió con la atención de los vuelos que lograban romper el bloqueo inglés, y a medida que avanzaban los días cumplían distintas tareas en el mantenimiento general del aeropuerto.

El 16 de mayo el Cabo Principal Jorge Capellino y el Primer Teniente Llambri fueron trasladados en un helicóptero Bell -212 de la FAA cerca de Goose Green en un reconocimiento de zona para posible lanzamiento de cargas en ese lugar. Hecho el relevamiento, se informó que el lugar que podría ser apto para un lanzamiento de carga, ya que no se encontraban obstáculos para realizar la

operación, pero la zona estaba constantemente vigilada por patrullas de Harriers y helicópteros enemigos armados.

El Comando de la Fuerza Aérea Sur resolvió la conveniencia de enviar cargas directamente a las zonas donde estaban las fuerzas argentinas desplegadas, y se haría mediante el sistema de lanzamiento en vuelo. El 18 de mayo fueron trasladados en el helicóptero a Goose Green - Darwin un grupo del Equipo Control de Combate (ECCO) que estaba integrado por Primer Teniente Rodolfo YUSE, Primer Teniente Horacio ALZAMORA, Primer Teniente Daniel LLAMBRI, Suboficial Auxiliar Julio BARROS, Cabo Principal Rafael MESSUTTI, Cabo Primero Rubén PALACIOS y el Cabo FUMEZ, y su misión consistía en marcar la zona de lanzamiento para la entrega, brindando la información meteorológica actualizada y el contacto radioeléctrico con el avión que lanzaría la carga.

La misión fue llevada a cabo el 19 de mayo por el TC 69 lanzando ocho contenedores de 1000 kg c/u. De esta manera tenía su bautismo en acciones reales y en sus tareas específicas el equipo ECCO. Durante años se había preparado para una situación así.

El mismo equipo fue trasladado en helicóptero a la zona de Bahía Fox, esta vez para apoyar operativamente un nuevo lanzamiento que realizaría el TC-64 el 20 mayo, para asistir unidades del R18 del Ejército Argentino acantonadas en el lugar.

Durante los ataques aéreos propios a la cabeza de playa inglesa el día 25 de Mayo, el Suboficial Guzmán y el Cabo Capellino, por haber sido mecánicos especialistas en aviones A4-B/C, fueron asignados para recibir algún avión que fuera averiado o estuviera en emergencia y aterrizara en la BAM Malvinas, durante los ataques a la flota inglesa en San Carlos.

A partir del 27 de mayo personal del ECCO, en forma voluntaria, comenzó a cubrir distintos puestos de la red de ROAs (Observadores adelantados), ya que por su importancia se la intentó montar nuevamente en los últimos días de la guerra, muchos de sus puestos habían sido desalojados por fuego naval enemigo.

El ECCO a pesar de las vicisitudes que vivió durante el conflicto, y las misiones en que participó, no perdió ningún integrante.

Personal del ECCO que participó en el conflicto

Grado Nombre y Apellido en 1982

1er. Tte. Rodolfo YUSE
1er. Tte. Horacio ALZAMORA
1er. Tte. Daniel LLAMBRI
Subof. Pri. Jacinto DIÉGUEZ
Subof. Pri. Roberto CARAVACA
Subof. Ay. Máximo OVIEDO
Subof. Ay. Eduardo GUZMÁN
Subof. Ay. José CABRERA
Subof. Ay. Andrés MANISZYN
Subof. Aux. Luis MARTÍNEZ
Subof. Ay. Horacio DESETA
Subof. Ay. Luis SARMIENTO
Subof. Ay. Julio BARROS
Subof. Ay. Oscar LOMBINO
Subof. Ay. Oscar ESPÍNDOLA
Cabo Prin. Rafael MESUTTI
Cabo Prin. Jorge CAPELLINO
Cabo.1º Hugo LEPEZ
Cabo.1º Rubén PALACIOS
Cabo.1º Rodolfo FERNÁNDEZ
Cabo.1º Alberto GÓMEZ
Cabo Juan FUMEZ
Cabo Daniel CUELLO
Cabo Carlos TRIMBOLI
Cabo Fernando ROLDAN
Cabo Carlos GÓMEZ
Cabo Miguel QUIROGA
Cabo José ORAZZI
Cabo Daniel FERREYRA
Cabo Walter ROCA