



ESCUDO DE LA ASOCIACION CIVIL ESCUADRON FENIX

RESUMEN DE LA HISTORIA DEL ESCUADRON FENIX

A comienzos del año 1982, meses previos a la ejecución de la Operación Rosario, el Grupo 1 Aerofotográfico, Unidad Operativa de la II Brigada Aérea Paraná, Entre Ríos, por disposición de las autoridades nacionales y de la Fuerza Aérea, comenzó en forma velada y secreta operación realizando un trabajo de Aerofotografía sobre las Islas Malvinas. La tarea era determinar los posibles lugares para un desembarco y los posibles logares para ser utilizados como pistas de aterrizaje.

El Grupo 1 Aerofotográfico, era la autoridad en fotografía aérea y poseía, entre otros, los aviones Lear Jet 35a, aerofotográficos, con aviónica y equipos de fotografía aérea de primer nivel tecnológico.

Durante los meses de enero, febrero y marzo de 1982, prácticamente se realizó toda la aerofotografía ordenada para realizar las operaciones de desembarco de las Unidades de las Fuerza Armadas.

Después del 2 de abril de 1982 se siguieron realizando trabajos de aerofotografía sobre las Islas Malvinas.

Todas estas tareas, realizadas por el Grupo 1 Aerofotográfico, se dieron a conocer, una vez finalizada la Guerra por las Islas Malvinas.

Entre el 13 y el 28 de abril de 1982 una Comisión de Oficiales Jefes y Superiores del Comando de Operaciones Aéreas efectuó un estudio y planificó convocar pilotos civiles y requisar aeronaves de empresas privadas y estatales nacionales. Se realizó una selección de pilotos y de aeronaves que, de acuerdo con sus características, performances y equipamientos electrónicos, serían los más aptos para

ejecutar las tareas a realizar según las misiones ordenadas en el Teatro de Operaciones de la Fuerza Aérea Sur.

Posteriormente la Fuerza Aérea Argentina, autorizada por el Poder Ejecutivo Nacional a través del Departamento Movilización y Reserva, la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad y la Dirección de Material, y luego de estudios de Departamentos de Estrategia, convocó a las tripulaciones de Empresas Nacionales, Estatales y Fuerzas de Seguridad y requisó sus aeronaves. El Escuadrón ya se encontraba en orgánica y funcionalmente en el Aeropuerto de Comodoro Rivadavia y tenía un nombre dentro de la organización de la Fuerza Aérea Sur.

El 28 de abril de 1982 en la VII brigada Aérea (Morón - Bs. Aires), los pilotos y tripulaciones que fueron convocados, junto a personal en situación de retiro y ex Fuerzas Armadas y de Seguridad, como lo dispone la Convención de Ginebra, recibieron sus insignias de Alférez los Tripulantes Pilotos y de Cabo los Tripulantes Mecánicos y de Cabina. Luego se les ordenó que alistaran sus aeronaves y decolaron al Aeropuerto de Comodoro Rivadavia. En esta oportunidad desplegaron treinta y cinco aviones de empresas privadas y estatales, que se sumaron a los cuatro Lear Jet 35 A fotográficos de la II Brigada Aérea y a un Lear Jet 35 Verificador del Instituto Nacional de Aviación Civil que ya se encontraban en Comodoro Rivadavia.

De esta forma se conforma y completa el Escuadrón Fénix, que estaba organizado en el aeropuerto de Comodoro Rivadavia, dependiendo del jefe de la Sección Operativa de Exploración y Reconocimiento y la Sección Operativa de Operaciones Electrónicas de la Fuerza Aérea Sur, constituyendo su Jefatura con personal Cuerpo Comando de Oficiales jefes.

Las tripulaciones y aeronaves se desplegaron en distintos aeropuertos del sur argentino, según sus características y performances, destacándose en Río Grande, Comodoro Rivadavia y San Julián las aeronaves Lear Jet 35 y 36 para realizar luego las salidas operativas (Ordenes Fragmentarias) hacia el Teatro Operativo Malvinas.

Desde el 01 al 14 de mayo se desempeñaron como jefe de Escuadrón Fénix el Mayor Roberto CARDOSO, del 14 de mayo al 7 de junio el Vicecomodoro Rodolfo Manuel DE LA COLINA, y del 7 de junio hasta finalizar la Guerra el Vicecomodoro Rubén Eduardo ROMAN.

El personal integrante del Grupo 1 Aerofotográfico con su dotación de aviones LEAR JET 35a, antes de la Guerra por las Islas Malvinas, tenían el conocimiento, adiestramiento y experiencia en todo tipo de Operaciones Aéreas. Como fuera demostrado durante las operaciones diurnas y nocturnas de detección de las Fuerzas Armadas Chilenas durante el llamado conflicto del Canal de Beagle, incursionando veladamente dentro de territorio chileno.

La performance del avión Lear Jet 35, es muy similar a la performance de los aviones Sea Harriers,

Esta similitud, hacía que se confundiera la información, en la pantalla radar, con un avión o escuadrilla de aviones de combate.

El escuadrón Fénix realizó variadas Operaciones Aéreas Secretas que se dieron a conocer después de muchos años y que fueron de gran utilidad para la planificación de misiones de ataque del Componente Aéreo en el TEATRO DE OPERACIONES SUR (T.O.A.S)

Se realizaron operaciones de:

1. DIVERSION
2. EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO
3. GUIADO DE ESCUADRILLAS DE AVIONES de COMBATE MIRAGE V
DAGGER
4. EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO

5. REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE SIMULANDO
6. GUIADO DE ESCUADRILLAS DE AVIONES DE COMBATE
7. BUSQUEDA Y RESCATE

1. DIVERSION.

La flota inglesa se encontraba en un punto cercano a las Islas Malvinas, el componente naval tenía como alerta temprana la detección de aviones argentinos a través de radares. Los mismos evolucionan con la dispersión de un lóbulo de 360° sobre el mar, que permite, cuando un avión entra en el mismo, a través de un eco, determinar su altura, velocidad y rumbo; pero no pueden "verlo", es decir, los aviones Lear Jet del escuadrón Fénix, aprovechaban esta oportunidad y realizaban ingresos al Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.) en horarios diurnos y nocturnos simulando ser escuadrillas de aviones de combate.

Por ello la Fuerza Aérea Sur (F.A.S.) combinaba las salidas de escuadrillas de aviones de combates con las de aviones Lear Jet, y ordenaba las salidas individuales de uno o de otro sistema, y así confundir a la flota inglesa, pero estos ante la duda, no dejaban de tomar como ciertos todos los ecos, activando en cada oportunidad todos sus sistemas de defensa. Así, comenzaba el " desgaste y costo operativo" del enemigo.

Esta "duda" de la flota inglesa se incrementaba, cuando los ecos de los aviones se acercaban a la flota, dado que luego de ingresar en el lóbulo del radar, el operador observaba que los ecos descendían hasta la mínima altura sobre el mar, es decir "rasante". Allí los ecos "desaparecían" de la pantalla del radarista inglés, debido a la curvatura del horizonte terrestre, donde el lóbulo deja un espacio "ciego", sin poder determinarse su rumbo, altura, cantidad de aviones y si eran de combate o no.

Era usual que, en la primera fase de la detección de ecos en el radar, la flota inglesa hiciera decolar una Patrulla Aérea de Combate (P.A.C.), para interceptar los aviones argentinos. Con ello se lograba un desgaste operacional de personal y material.

La única defensa que tenían los aviones Lear Jet era su velocidad, usando siempre la máxima operativa, y el vuelo "rasante" y el radar de Malvinas.

Las "indicaciones", del RADAR MALVINAS, les daban el rumbo a mantener, para que a las PACs que salían a interceptarlos, les fuera muy costoso en combustible el poder alcanzarlos, y así poder regresar al continente con mínimo riesgo. Los integrantes del Radar observaban permanentemente el movimiento de las P.A.C., que en un sin número de misiones al estar prevenidas del movimiento aéreo intentaban interceptar y derribar al avión detectado. Son incontables la cantidad de oportunidades en que el RADAR MALVINAS bajo su guiado evito que una P.A.C. interceptara a un avión o sección del Escuadrón Fénix.

La temperatura del agua del mar en los meses de mayo y junio era de 1 o 2° C, con olas que siempre estaban en mar 4 o 5, es decir olas de 4 a 5 m. de altura o más, con vientos que superaban los 50 km/h. Si por alguna razón se "aterrizaba" en el mar, es decir se amerizaba, las probabilidades de supervivencia eran escasas por no decir nulas.



Foto tomada por el Ten. Cercedo durante el desarrollo de una Orden Fragmentaria.

Como testimonio de ello, el día 07 de junio de 1982, la flota inglesa derribó al LEAR JET 35 A, matrícula T-24, de dotación de la Fuerza Aérea Argentina, con sus cinco tripulantes:

".....Orden Fragmentaria N° 2309, dos Lear Jet 35, misión: reconocimiento fotográfico Indicativo NARDO y Orden Fragmentaria N° 2310, dos Lear Jet 35, misión Diversión indicativo PILA.

O. F. N° 2309: Lear Jet 35 guía, Matrícula T-24, avión de dotación de la II Brigada Aérea, Fuerza Aérea Argentina. Tripulación N° 1: comandante Vcom Rodolfo De la Colina, Piloto, My Juan Falconier; Oficial Fotógrafo Cap Marcelo Lotufo, Operador del Grupo 1 Comunicaciones Escuela S.A. Francisco Luna, Mecánico de Aeronave S. Aux Guido Marizza.

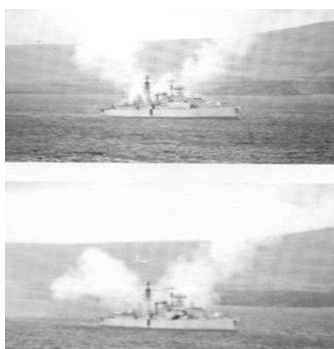
Lear Jet 35 numeral, Matrícula LV-ONN, avión requisado a la empresa DHAM automotores. Tripulación N° 2: Cdt. 1erTen Eduardo Bianco, Piloto, Ten Eduardo Casado, Oficial Fotógrafo, 1erTen Miguel Bonaz, Mecánico de Aeronave, C1° Hugo Bornices, Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 08:00 hs. y se dirigieron al punto A, (51 ° 15' S / 60° 30' O), a nivel de vuelo 400 (12.000 mts.). En ese punto enlazaron con CIC Malvinas a las 09:00/09:05 hs. En el radar Malvinas 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 Patrulla Aérea de Combate de aviones Sea Harriers (P.A.C). Había dos: una a 140 MN al NE, y otra, 190 MN al SE. En ese momento, (09:06/10 hs), el copiloto del avión 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 P.A.C. 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.

El avión 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, Inmediatamente se escuchó decir al N° 1: -" ...Nos dieron, no tenemos comandos, no hay nada que hacer...". Luego se perdió 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 Malvinas en dos oportunidades: 08:56 hs. y 09:06 hs.

El NARDO 2 arribó a Comodoro Rivadavia a las 10:40 hs.

*El **Escuadrón Fénix**, con su **jefe de Escuadrón** al frente, el Vicecomodoro RODOLFO MANUEL DE LA COLINA entraba en la historia de las Unidades de la Fuerza Aérea, con el **Oficial Jefe más antiguo de la Guerra por las Islas Malvinas caído en Combate al frente de su Escuadrón.***



BUQUE EXETER



ISLA BORBON



RESTOS LEAR JET T-24



ENTIERRO CON HONORES



MONOLITO



TUMBA COMUN CEMENTERIO DARWIN





FUERZA AÉREA ARGENTINA

TRIPULACIÓN DEL AVIÓN LEAR JET 35A DE DOTACIÓN DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA, II BRIGADA AEREA PARANA E.R., GRUPO 1 AEROFOTOGRAFICO MATRICULA T-24, AVIÓN EJECUTIVO QUE NO POSEE ARMAMENTO, NI PARACAÍDAS PARA SU TRIPULACIÓN. EL DÍA 07 DE JUNIO DE 1982 CUMPLIMENTANDO LA ORDEN FRAGMENTARIA Nº 2.309 DE EXPLORACIÓN Y RECONOCIMIENTO, VERTICAL LAS ISLAS MALVINAS, ES DERRIBADO POR UN MISIL SEADART DE LA FLOTA INGLESA. COMO CONSECUENCIA FALLECE EL PILOTO Y JEFE DE ESCUADRON FENIX VCOM. RODOLFO DE LA COLINA , COPILOTO MAYOR JUAN FALCONIER , OFICIAL FOTÓGRAFO, CAPITAN MARCELO LOTUFO OPERADOR GPO. 1 COM. ESCUELA, SUBOFIC. AYUD. FRANCISCO LUNA, Y EL MECÁNICO DE AERONAVE SUBOFIC. AUX. GUIDO MARIZZA. LOS RESTOS DE LA AERONAVE CON SU TRIPULACIÓN CAYERON EN LA ISLA BORBON, ISLAS MALVINAS, EN EL LUGAR SE CONSTRUYÓ UN MONOLITO EN HOMENAJE AI VALOR DE SUS TRIPULANTES. SUS RESTOS FUERON TRASLADADOS AL CEMENTERIO DE DARWIN, ISLAS MALVINAS. A SUS CINCO TRIPULANTES SE LOS CONDECORÓ POST MORTEN CON LA MEDALLA "LA NACIÓN ARGENTINA AL VALOR EN COMBATE". "RECONÓCESE LA ACTUACIÓN EN LA GUERRA DEL ATLÁNTICO SUR POR SUS RELEVANTES MÉRITOS, VALOR Y HEROÍSMO EN DEFENSA DE LA PATRIA." (LEY 24.020/1991 Y LEY 25.576)







**S. AUX. MARIZZA
GUIDO ANTONINO**



**MAYOR FALCONIER
JUAN JOSÉ RAMÓN**



**VICECOMODORO DE LA COLINA
RODOLFO MANUEL**



**CAPITAN LOTUFO
MARCELO PEDRO**



**S. A. LUNA
FRANCISCO TOMÁS**

2. EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO.

Estas misiones tienen el mismo desarrollo operacional que las de DIVERSIÓN, pero con una planificación previa que tenía un recorrido determinado por puntos de latitud y longitud, previo estudio por parte de la inteligencia de la Fuerza Aérea Sur (F.A.S.) a los efectos de observar movimientos de barcos y /o partes de la flota inglesa.

Como era usual que hubiera dos o tres Patrullas Aéreas de Combate (P.A.C.) en vuelo, cuando el RADAR MALVINAS observaba que una de ellas procedía a interceptar al avión/sección del ESCUADRON, se descendía en picada hasta el mar y se adoptaba el vuelo rasante y posterior el regreso a la base del continente.



Foto tomada por el Ten. Cercedo durante el desarrollo de un Orden Fragmentaria.

3. GUIADO DE ESCUADRILLAS DE AVIONES DE COMBATE MIRAGE V DAGGER.

Estas operaciones se realizaban debido al escaso instrumental de navegación que tenían los aviones MIRAGE V DAGGER. Estos aviones con una velocidad de crucero de 1.000 km/h y al colocar en su navegación un error de unos grados en su rumbo a las Islas Malvinas, los aviones DAGGER podían errar su ruta de aproximación en pasar por el norte o por el sur de las Islas Malvinas sin verlas, además la meteorología de la zona siempre presentaba nubosidad que ocultaba la visualización del mar y de las Islas Malvinas.

Los aviones Lear Jet 35^a, de dotación de la Fuerza Aérea Argentina, tenían instalado un Sistema de Navegación Inercial (I.N.S.) marca Litton, de uso cartográfico, usado en tiempo de paz para el relevamiento aerofotográfico y navegación. Es de operación autónoma, independiente de la información satelital.

En todos los casos el guiado de las escuadrillas de aviones DAGGER se iniciaba desde el aeródromo de Río Grande hasta el punto inicial de ataque, donde los aviones de combate al llegar a ese punto adoptaban la navegación rasante y aceleraban al punto de ataque determinado.

En el punto inicial de ataque el avión Lear Jet también adoptaba vuelo rasante al mar y realizaba escape hacia el continente.

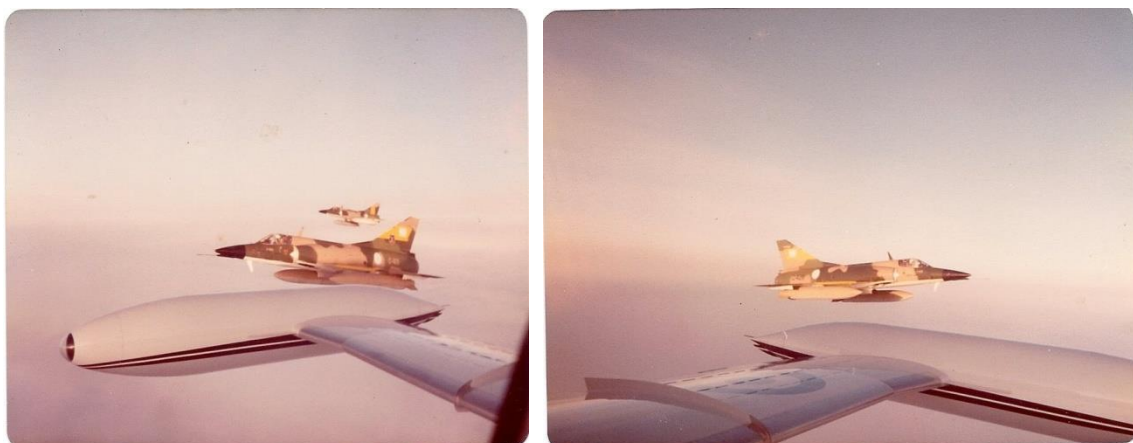


Foto tomada por el C. 1º Juan Mothe en el desarrollo de una Orden Fragmentaria.



Cuadros al óleo, mostrando el cruce de los aviones Pucará a Malvinas. Guiados por un avión del Escuadrón Fénix

El Mitsubishi MU-2 requisado, matrícula LV-ODZ, desplegado en la BAM Santa Cruz, cumplimentó el guiado de aviones Pucara a Malvinas

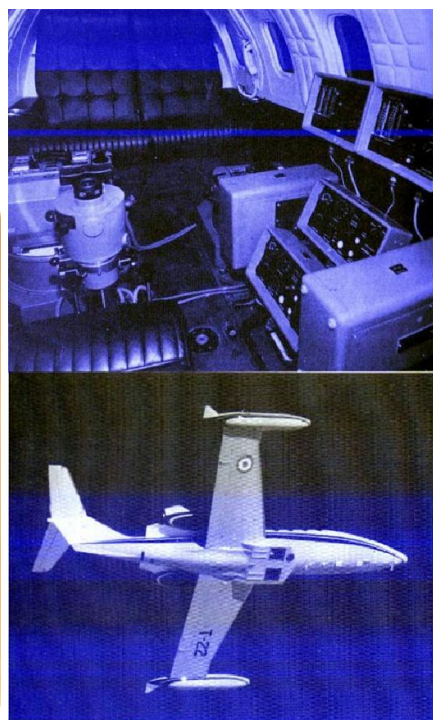
OF 186 (FAS). MU-2, matrícula LV-ODZ. Misión: guía de la escuadrilla PÓKER. Tripulación: alféreces Carlos A. Quiroga y Eduardo Meyer. Despegó de Santa Cruz a las 14:10 y arribó a las 17:20.

4. EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO FOTOGRAFICO.

Los aviones de dotación de la II Brigada Aérea poseían material fotográfico, cartográfico y personal idóneo de fotografía aérea con adiestramiento avanzado y actualizado para la época.

Como antecedente, a inicios del mes de febrero de 1982, a solicitud de los Comandos Estratégicos se realizó el relevamiento completo de todos los lugares aptos para el desembarco de unidades de Ejército y Armada, así como pistas de aterrizaje y objetivos para su planificación. Contando con una información detallada y precisa en oportunidad para el desembarco y ocupación de las Islas.

Entre los elementos de relevamiento de avanzada se contaba con un equipo de Barredor Térmico, con personal adiestrado para su operación y estudio de objetivos escaneados.



Lear Jet 35 A de dotación F.A.A. equipado con equipo de Barrido Térmico

5. REABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE SIMULANDO ESCUADRILLAS DE AVIONES DE COMBATE

Esta maniobra era realizada por una sección de aviones Lear Jet (dos aviones), donde a órdenes de un avión Hércules KC-130 seguían todos los procedimientos para realizar un reabastecimiento normalizado, donde la inteligencia enemiga no podía determinar que los aviones a reabastecer no eran de combate, sino Lear Jet.

Con este procedimiento simulado, se logró confundir al enemigo y aprovechar dicha acción.



Foto tomada por el Comodoro Senn de un reabastecimiento simulado.

OF 2058: dos aviones Lear Jet LR-35A, indicativo CONDE. Misión: Reabastecimiento simulado con avión Hércules KC-130 y Diversión.

Indicativo CONDE 1: avión Lear Jet matrícula LV-OFV, avión Requisado, Tripulación : Cdte. Capitán Antonio F. Buirá , Pil. Capitán Carlos A. Pane y Mecaer Cabo Primero Dardo C. Rocha.

Indicativo CONDE 2:avión Lear Jet matrícula T-24 avión de dotación de la II Brigada Aérea Paraná E.R. Tripulación: Cdte. Primer Teniente Eduardo E. Bianco y Pil. Teniente Luis A. Herrera.

Despegaron del aeródromo de Río Grande a las 07:45 hs, realizaron el reabastecimiento simulado con un avión Hércules C-130, luego prosiguieron hasta las Islas Malvinas; y regresaron al mismo aeropuerto de partida a las 10:40 hs.

AviónHércules KC-130 matrícula TC-70, indicativo ÑATO. Misión: reabastecimiento simulado. Tripulación: mayor Roberto Briend, Capitanes Eduardo Senn y Osvaldo H. Bilmezis, Suboficial Mayor Modesto Cufre Vianey, Cabo Principal Carlos A. Golier, Suboficial Auxiliar Héctor A. Sosa, Suboficial Principal Julio J. Lastra y Suboficial Ayudante Luis O. Martínez.



Cuadro al óleo mostrando un reabastecimiento simulado.

6. RETRANSMISION EN VUELO NEXO ENTRE LA F.A.S. Y AVIONES DE COMBATE.

El equipamiento radioeléctrico que poseía el avión Lear Jet 35 era de los más avanzados para su época, no obstante, los aviones Lear Jet 36 y Hawker Siddeley que habían sido requisados a las empresas privadas, poseían el doble de tiempo de autonomía de vuelo y mayor amplitud interior para permitir que varios operadores de la F.A.S. controlaran la evolución y desarrollo de las Ordenes Fragmentarias que cumplimentaban los aviones de combate. Por lo que estas aeronaves (matrículas LV-LOG y LV-ALW), realizaron casi la totalidad de las Retransmisiones, ubicándose a 12.000 m de altitud entre el continente y las Islas Malvinas, lugar y altitud que les permitía recibir y transmitir sin riesgos.

7. BUSQUEDA Y RESCATE.

Por el equipamiento los aviones Lear Jet 35 y 36, sumado a su autonomía, les permitía realizar búsquedas en el mar. para señalar el lugar de tripulantes a la deriva. Así, indicar el punto exacto de la recuperación de estos.

La cantidad de ORDENES FRAGMENTARIAS que ha cumplido el ESCUADRON FENIX, conformada por tripulaciones militares, sobrevolando el TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS (T.O.M.) supera las 200 salidas; y si a estas se les suma las realizadas por el resto de las Tripulaciones del Personal Convocado dentro de las zonas de EXPLORACION Y RECONOCIMIENTO sobrevolando el mar argentino superan las 300 misiones.

Hubo otras misiones que no se tienen en cuenta, son las previas al 01 de mayo, donde el Grupo 1 Aerofotográfico realizó el relevamiento aerofotográfico completo de las Islas Malvinas, y entre los meses de febrero y marzo cumplimiento **operaciones veladas y encubiertas ante el Reino Unido**, que fueron vitales para el planeamiento y estrategia de los Comandos Operacionales de las Fuerzas Armadas. Así como otras misiones realizadas durante la guerra que no tienen Orden Fragmentaria. Se realizaron traslados de personal militar a Brasil y Perú para realizar coordinaciones y reuniones con autoridades de esos países, que no han trascendido.

Según la HISTORIA que publica la FUERZA AÉREA ARGENTINA (Tomos I y II. Del Volumen VI) Por Sistemas de Armas, desde el 01 de mayo al 14 de junio de 1982, cada escuadrón de aviones ha acumulado la siguiente cantidad de misiones realizadas totales al finalizar la Guerra:

ESCUADRÓN FÉNIX Total de misiones TRIPULACIONES MILITARES Y CONVOCADOS	319
ESCUADRON FENIX SOLO COMPUTO DE TRIPULACIONES MILITARES	206
ESCUADRÓN FOKKER F 27	177
ESCUADRÓN HERCULES C-130	100
RSC.HELICOPTEROBELL 212	72
ESC BOEING B-707	48
ESC MIRAGE DAGGER MV	46
ESC PUCARA IA58	42
ESC HELICOPTEROS CHINOOK CH47	41
ESCUADRÓN SKYHAWK DOUGLAS A-4B	41
ESC. TWIN OTTER DHC6	32
ESC. CAMBERRA CNBR	27
ESC. SKYHAWK DOUGLAS A4C	27
ESC. MIRAGE M.III	23
GUARANI IA50	6
HELICOPTERO S61	2

Lo significativo y relevante, es que los aviones de este escuadrón **no contaban con ningún tipo de armamento como así también, con la imposibilidad de una eyección o lanzamiento en paracaídas. Con esto evidencia la VALENTIA y la AUDACIA de las tripulaciones para con el cumplimiento de todas las misiones ordenadas, demostrando que, sin osadía, arrojo o intrepidez, profesionalmente operaron el Sistema de Armas Lear Jet en todas las condiciones, logrando el cumplimiento de todas las Ordenes Fragmentarias impuestas.**

Gloria y Honor por siempre a los 649 Héroes caídos en cumplimiento del deber en la Guerra de las Islas Malvinas.