



A 40 años de Malvinas,
recordamos a nuestros héroes
y veteranos
de la gloriosa gesta.



Círculo de la Fuerza Aérea - Sede Central

Av. Córdoba 731 | 4514-4244 | ayudantia@cirfaa.org.ar

A 40 años de la Gesta de Malvinas y del Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina.

SOBERANÍA



Defendemos la soberanía tecnológica y apoyamos la difusión de nuestra historia para reafirmar los derechos argentinos sobre las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur.

www.invap.com.ar

in    

INVAP

SMSV



Desde los orígenes de la Fuerza Aérea Argentina, **la Sociedad Militar Seguro de Vida ha estado cerca, apoyando su accionar y colaborando de manera permanente.**

Al cumplirse 40 años de la Guerra de Malvinas, un hecho histórico de gran importancia para la Argentina, recordamos a nuestras Islas, las acciones de la Fuerza Aérea y sus héroes y veteranos, muchos de ellos socios de nuestra Institución.

La Guerra de Malvinas convirtió a hombres simples y comunes en héroes: su coraje, integridad, austeridad, patriotismo y sentido del honor los han transformado en orgullo nacional.

En Sociedad Militar están siempre presentes.

0810-222-7678 www.smsv.com.ar



Todos los servicios de SMSV se brindan EXCLUSIVAMENTE a sus asociados. Sociedad Militar Seguro de Vida - Institución Mutualista - Av. Córdoba 1674 - CABA. Cuit: 30-52751673-7
Conf. Ley 11.723 - Ley 22.362. Resol. 789/98. Mercosur 45/06 -

La Fuerza Aérea en Malvinas

Volumen II

Del 12 de mayo al 7 de junio de 1982

**Comisión Batalla Aérea por Nuestras Islas Malvinas
(BANIM)**

**Dirección de Estudios Históricos
2022**

Fuerza Aérea Argentina

La Fuerza Aérea en Malvinas : vol. II ; dirigido por Mario Miguel Callejo. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fuerza Aérea Argentina , 2022.

v. 2, 314 p. ; 27 x 19 cm.

ISBN 978-987-48648-2-6

1. Historia Argentina. 2. Guerra de Malvinas. I. Callejo, Mario Miguel, dir. II. Título.
CDD 358.400982

Diseño, composición y coordinación editorial:

Dirección de Estudios Históricos - Fuerza Aérea Argentina

Viamonte 153, EP - C1053ABD - CABA

Tel.: (54 1) 4514-4269 - estudios_historicos_sg@faa.mil.ar

Tapa: "Mitsubishi MU-2j con cuatro Pucarás: 15-may-82", pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez



Argentina
Presidencia

Ministerio de Defensa

© 2022 Fuerza Aérea Argentina – Secretaría General del EMGFAA

Comodoro Pedro Zanni 250

C1104AXF - CABA

ISBN del volumen 2: ISBN 978-987-48648-2-6

ISBN del la obra completa : 978-987-48648-0-2

El propósito de esta publicación es exclusivamente académico.

No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión o la transformación de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del autor. Su infracción está penada por las leyes 11723 y 25446.

Queda hecho el depósito que determina la Ley 11723

Primera edición, 1000 ejemplares

Impreso en Argentina

La Fuerza Aérea en Malvinas

Índice general de la obra

Volumen I

Palabras del titular de la FAA, Brig. Gral. Xavier J. Isaac

Prólogo, por el Brig. Gral. VGM (R) Mario M. Callejo

Introducción

Primera Parte - Hacia el conflicto

Capítulo 1. Apoyo y cooperación en Malvinas 1971-1982

Capítulo 2. Camino al 2 de abril

Segunda Parte - Abril de 1982

Capítulo 3. Recuperación de las islas

Capítulo 4. Fuerza Aérea Sur

Capítulo 5. Despliegue de medios en el continente

Capítulo 6. Despliegue de medios en Malvinas

Capítulo 7. Operaciones aéreas en abril

Tercera Parte - 45 días de guerra

Capítulo 8. Bautismo de Fuego de la Fuerza Aérea Argentina

Capítulo 9. Los diez primeros días (2 al 11 de mayo)

Volumen II

Capítulo 10. Tiempo previo al desembarco (12 al 20 de mayo)

Capítulo 11. Batalla de San Carlos (21 al 27 de mayo)

Capítulo 12. Defensa de la Base Cóndor (28 y 29 de mayo)

Capítulo 13. La FAS se empeña a fondo (30 de mayo al 7 de junio)

Volumen III

Capítulo 14. Hasta el cese de fuego (8 al 14 de junio)

Capítulo 15. Últimas fases del enfrentamiento (14 de junio hasta repliegue)

Cuarta Parte - Compendio final - Conclusiones

Capítulo 16. La Fuerza Aérea operando en Malvinas

Capítulo 17. Protagonismo de los Escuadrones Aéreos

Capítulo 18. Eyecciones en combate

Capítulo 19. Conclusiones

Glosario

Fuentes y bibliografía

Tercera parte

45 días de guerra

(continuación)

Capítulo 10

Tiempo previo al desembarco

—Alférez..., ¿y ahora qué va a hacer?

—¿Ahora? Me voy a preparar la próxima misión.

Alférez Alfredo Vázquez (†) – Piloto de A-4B (único sobreviviente de la escuadrilla CUÑA, luego de relatar la misión donde habían caído tres de sus compañeros, el 12 de mayo de 1982).

Meteorología

La zona de operaciones Malvinas continuaba dentro de una masa de aire cálido que producía techos bajos, nieblas, lloviznas y bruma, pero con pronóstico de mejora para el nuevo día.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (6/8), visibilidad reducida por lluvia, viento calmó.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Grande: parcialmente nublado con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 30 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubes medias y altas, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- Santa Cruz: cielo despejado, buena visibilidad, viento calmó.

Situación táctica

Los informes de inteligencia aseguraban que la Task Force, alejada del continente y de ataques aéreos argentinos, mantenía la presión del bloqueo con interferencias y contramedidas electrónicas (CME); asimismo, con fines perturbadores, efectuaba bombardeos aéreos en altura y bombardeo naval nocturno, mientras la flota recibía refuerzos sin interrupciones¹.

A partir de las 06:00 de la mañana, el CIC Malvinas comenzó a transmitir al Comando de la FAS la posición de ecos de buques detectados por el radar, inicialmente entre los 37 y 80 km en azimut 050°, con rumbo sur.

Las presunciones se ratificaron con el correr de la mañana e impulsaron a los comandos operacionales de la Fuerza Aérea (CAE y FAS) a poner en marcha un audaz programa de reconocimiento y perturbación con las aeronaves de exploración y del Escuadrón Fénix.

Ante las evidencias, tanto el Comando Aéreo Estratégico como la Fuerza Aérea Sur ordenaron el alistamiento de las unidades aéreas de combate para despegar apenas se precisara la posición de los buques y la meteorología resultara favorable.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 sobre el Atlántico Sur. En la posición 43°36'S/38°55'W (2250 km al noreste de Comodoro Rivadavia), el Boeing se cruzó con un avión británico de gran porte que volaba con rumbo sur, en un nivel inferior. Posiblemente se trató de un Nimrod en tarea de reconocimiento de largo alcance. Poco después, algunos de estos aviones serían trasladados al Reino Unido, donde se les adaptaría una estación de lanzamiento de misiles Sidewinder de autodefensa para actuar en encuentros similares².

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo CARBÓN. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoros Rodolfo G. Muñoz y Marcelo A. Conte, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador, suboficial mayor Aroldo R. Bonorino. Despegó de Comandante Espora a las 07:30 y arribó a las 16:50.

¹ Parte de Inteligencia N.º15. A2 - Componente Aéreo Malvinas. Archivo DEH-FAA.

² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 403.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se ordenaron nueve vuelos de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluidos dos de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Egidio Santilli, cabo primero Ricardo J. Hernández y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Trelew a las 08:45 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:45. Volvió a salir a las 15:15 y aterrizó en Trelew a las 18:35.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:30 y arribó a las 12:20. Volvió a salir a las 15:20 y aterrizó a las 18:20.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros José L. Ribeiro y Jorge J. Nováis, cabo primero José A. Brandana y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 09:40 y arribó a Viedma a las 13:25. Decoló nuevamente a las 15:00 y aterrizó en Comandante Espora a las 15:50.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-540 y A-558, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: primer teniente Raúl Federici y teniente Miguel A. Filipanics. Por mensaje N.º3867/YU, Federici informó las salidas. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 15:40 y arribaron a las 17:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Daniel Herlein y teniente José Papavero. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:18 y regresó a las 18:58.

Escuadrón Fénix

La FAS ordenó trece salidas de diversión, cinco de búsqueda y reconocimiento, y una de control aéreo.

OF 2064 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-23 y LV-LOG, indicativo LEÓN. Misión: diversión. Tripulación T-23: capitanes Rafael A. González Osterode y Carlos D. Ronconi, y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Tripulación LV-LOG: capitanes Narciso Juri y Emil Williams, y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 07:05 y arribaron a las 10:25, por Malvinas.

OF 2063 (FAS). Dos Learjet 35 A /24, matrículas T-22 y LV-JXA, indicativo BAGRE. Misión: diversión. Tripulación T-22: capitanes Juan M. Martínez Villada y Jacinto Despierre, y cabo primero Jorge F. Bazán. Tripulación LV-JXA: capitán Miguel Arques y alférez Carlos Miranda. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 07:30 y arribaron a las 10:00, por Malvinas.

OF 2065 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas VR-17 y LV-ALF, indicativo CONDE. Misión: diversión. Tripulación VR-17: mayor Ricardo R. González, capitán Ricardo H. Ceaglio y cabo principal Javier F. Moi. Tripulación LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Despegaron de San Julián a las 07:45 y arribaron a las 09:40.

OF 2066 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas LV-ONN y T-24, indicativo FUEGO. Misión: diversión. Tripulación LV-ONN: capitanes Antonio F. Buira y Carlos A. Pane, y cabo primero Dardo C. Rocha. Tripulación T-24: primer teniente Eduardo E. Bianco y teniente Luis A. Herrera. Despegaron de Río Grande a las 07:45 y arribaron a las 09:45, por Malvinas.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea, suboficial auxiliar Orlando J. Falcón y personal civil Tomás R. Manzanares. Despegó de Santa Cruz a las 09:00 y arribó a las 11:16 (mensaje N.º284/DW emitido a las 12:10 del 12 de mayo). El mismo avión con igual indicativo y la siguiente tripulación: capitán Mario A. Compagnucci y alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 14:00 y regresó a las 17:55.

OF 2070 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor y control aéreo táctico (OCAT). Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi y suboficial principal Miguel A. Acosta. A cargo del control aéreo volaban el vicecomodoro César A. Torres y el mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:09 y arribó a las 16:00.

OF 2073 (FAS). Dos Learjet 35 A/36, matrículas T-23 y LV-LOG, indicativo LEÓN. Misión: diversión. Tripulación T-23: capitanes Rafael A. González Osterode y Carlos D. Ronconi, y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Tripulación LV-LOG: capitanes Narciso Juri y Emil Williams, y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y arribaron a las 17:35, por Malvinas.

OF 2071 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Juan M. Martínez Villada y Jacinto Despierre, y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05 y arribó a las 16:40.

OF 2072 (FAS). Dos Learjet 25/24, matrículas LV-MBP y LV-JXA, indicativo BAGRE. Misión: diversión. Tripulación LV-MBP: alférez Aldo Pignato y mayor Roberto Cardoso. Tripulación LV-JXA: alférez Carlos Miranda y capitán Miguel A. Arques. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 14:45 y arribaron a las 16:35.

OF 2067-2068 (FAS). Learjet 35 A, matrículas LV-ONN, indicativo NÁCAR. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Antonio F. Buira, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Río Grande a las 16:10 y arribó 17:50.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo PIEDRA. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Carlos A. Pane y primer teniente Eduardo E. Bianco. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00 y aterrizó en Comandante Espora a las 23:15.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitanes Rafael A. González Osterode y Carlos D. Ronconi, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00 y regresó a Río Grande a las 22:25.

Operaciones aéreas ofensivas

Mientras se aguardaba una mejora meteorológica y se procesaba la información del radar y la obtenida por la exploración aérea, la FAS planificó un ataque con ocho A-4B de la BAM Río Gallegos y cuatro M-5 de Río Grande, todos con una bomba MK-17 regulada para estallar con 25 a 30 segundos de retardo. Estas escuadrillas, apoyadas por los dos reabastecedores, debían atacar a objetivos navales detectados al este y sudeste de Puerto Argentino, con un intervalo de cinco minutos entre sí.

Ataque a las fragatas HMS *Brilliant* y *Glasgow*

En primer término, a las 08:25, despegó de Comodoro Rivadavia el KC-130 TC-70, donde viajaba el vicecomodoro Arturo Pereyra como Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT). Diferentes inconvenientes mecánicos y las malas condiciones del tiempo fueron demorando el despegue de los aviones de combate. El reabastecedor, pasadas dos horas, regresó a la base. Por fallas técnicas en tres de los M-5, el jefe del Escuadrón Aeromóvil de Río Grande suspendió la salida del restante. A partir de las 11:30, cuando las fragatas se aproximaron a bombardear la BAM Malvinas, las órdenes de despegar de inmediato se multiplicaron. En esa circunstancia, solo pudieron operar dos escuadrillas de A-4B, apoyados por los KC-130 y un HS-125 (con un segundo OCAT a cargo del vicecomodoro César A. Torres y el mayor Amando N. Medina).

OF 1177. Cuatro A-4B, indicativo CUÑA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: primer teniente Manuel O. Bustos (C-246), teniente Jorge R. Ibarlucea (C-208), teniente Mario V. Nívoli (C-206) y alférez Alfredo J. Vázquez (C-242). Despegaron de Río Gallegos a las 12:20.

Se reabastecieron en vuelo en la posición 51°50'S/65°00'W (290 km al este de Río Gallegos), y se dirigieron en descenso hacia el sur de la Gran Malvina. Al alcanzar el punto inicial, en vuelo rasante, colocaron rumbo 062°, escalonado táctico a la derecha. Al llegar a Fitz Roy, el OCAT les ordenó poner rumbo 182°. Aproximadamente a 20 km, localizaron los objetivos: una fragata Tipo 22, la HMS *Brilliant*, y un destructor Tipo 42, el HMS *Glasgow*.

Había bancos de niebla y en los parabrisas una película de sal impedía ver hacia el frente; solo tenían visual por las lunetas oblicuas laterales. Al iniciar el ataque desde el este sobre los buques que navegaban a máxima velocidad y distanciados entre 200 y 300 metros, los aviones comenzaron a recibir fuego antiaéreo de la fragata *Brilliant*.

Los A-4B iban separados 500 metros entre sí, cuando un misil Sea Wolf impactó en el avión del primer teniente Nívoli. Otro alcanzó al teniente Ibarlucea cuando ya había lanzado su bomba. Mientras, el primer teniente Bustos, en escape luego de haber llamado a reunión, vio venir un misil al que trató de esquivar, pero al ir rasante, tocó el agua y se estrelló en el mar.

A pesar de haber quedado solo, el alférez Vázquez soltó la bomba, sobrepasó el buque y descendió aún más para escapar de los misiles. Realizó la maniobra con mínima altura sobre las olas. Logró serenarse, dar motor a pleno y colocar rumbo 270°. Con esa actitud, consumió combustible hasta las 4100 libras, momento en que inició el ascenso. Durante el regreso, no consiguió desempañar el parabrisas, por lo que, en final, apenas veía al frente. En el aterrizaje se salió de la pista, sin consecuencias. Eran las 14:20.

El alférez Vázquez llegó profundamente afectado tras haber visto cómo caían los demás integrantes de la escuadrilla. De acuerdo con el procedimiento establecido, se efectuó la reunión posterior al vuelo que incluía un interrogatorio sobre el resultado de la misión. Casualmente se encontraban en la unidad cinco jefes de la Fuerza Aérea Sur, entre ellos el comandante, brigadier Ernesto Crespo, que decidieron asistir al interrogatorio. «Formaban un semicírculo. Parecía un juicio» —diría el entonces vicecomodoro Manuel Mariel, piloto de A-4B y testigo de la escena. Conmocionado aún por lo vivido, Vázquez explicó lo ocurrido durante el ataque. Describió detalladamente la misión y, cuando concluyó, le preguntaron: «¿Y ahora...? ¿Qué va a hacer?». Vázquez respondió: «¿Ahora? Voy a preparar la próxima misión»³.

Diez minutos después de los CUÑA, despegaba la segunda escuadrilla de A-4B.

OF 1180. Cuatro A-4B, indicativo ORO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Antonio

³ Testimonio del brigadier VGM (R) Manuel A. Mariel a la Comisión BANIM.

F. Zelaya (C-225), teniente Juan J. Arrarás (C-244), primer teniente Fausto Gavazzi (C-248) y alférez Guillermo A. Dellepiane (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30, se reabastecieron en el punto previsto y descendieron para aproximarse a Malvinas, en vuelo rasante.

Como el sistema de navegación Omega del guía estaba fuera de servicio, llegaron al punto inicial de ataque a las 13:54, dos minutos más tarde que la escuadrilla anterior. Desde allí, se internaron en las islas y cruzaron el estrecho lateral a Darwin, algo desplazados hacia el norte. La visibilidad no era buena, máxime con los parabrisas cubiertos con salitre. Iniciaron la corrida final desde la costa hacia el mar (de reojo divisaron Puerto Argentino), con los buques a la vista. Los aviones llevaban una separación de 100 a 200 metros entre sí y avanzaban a 40° respecto del eje longitudinal de los barcos. El 1, 2 y 3 iban hacia el *Glasgow* y el 4 hacia la *Brilliant*.

En vuelo rasante, efectuaron la puntería sin la mira y recibieron solo fuego de las armas de tubo, ya que el sistema Sea Wolf de la *Brilliant* falló, dejando a los buques sin defensa misilística⁴. Los cuatro aviones arrojaron las bombas. El guía, capitán Zelaya, pasó por la popa y se fue largo. El N.º2, teniente Arrarás, impactó su bomba en el *Glasgow* apenas por encima de la línea de flotación; la MK-17 atravesó varios compartimientos internos, salió por la otra banda y explotó en el mar. El N.º3, primer teniente Gavazzi, se quedó corto. El N.º4, alférez Dellepiane, le tiró a la *Brilliant*. La bomba cayó corta, rebotó en el agua, barrió la cubierta e impactó en el mar, del otro lado del buque, sin explotar. La acción de los ORO ocasionó daños menores, salvo un rumbo considerable abierto de lado a lado del *Glasgow*.

De acuerdo con el relato del almirante Woodward, la bomba del teniente Arrarás impactó un metro por encima de la línea de flotación, en el lado de estribor, y salió sin explotar por la otra banda, sin herir a nadie. Por ambos agujeros entraba agua a raudales. En su recorrido, dejó fuera de servicio las turbinas del destructor, que comenzó a moverse con lentitud. También dañó el sistema de combustible para los motores diésel y uno de los generadores, con los consiguientes problemas de suministro de energía eléctrica⁵.

Luego del ataque, quedaron separados por secciones: el capitán Zelaya y el teniente Arrarás, adelante; el primer teniente Gavazzi y el alférez Dellepiane, atrás. La segunda sección pasó sobre la isla, cerca de la BAM Cóndor que estaba en alerta roja; en esa circunstancia, Dellepiane observó que la parte derecha del avión guía se desprendía abruptamente. A escasa altura, sorprendido por una barrera de proyectiles antiaéreos, el primer teniente Fausto Gavazzi no tuvo oportunidad de eyectarse. El nuevo derribo con fuego propio había sido efectuado por un cañón antiaéreo de 35 mm del Grupo de Artillería GADA 601 del Ejército⁶.

El jefe de escuadrilla y los numerales 2 y 4 regresaron a Río Gallegos con mínimo combustible. Aterrizaron a las 15:50.

Los resultados de la operación confirmaron la posición de los blancos y el daño producido a uno de ellos. La FAS planificó una nueva oleada para rematar la fragata averiada con las unidades que permanecían en apresto: cuatro M-5, con dos bombas BRP de 250 kg de caída retardada por paracaídas cada uno, y ocho A-4C, con una bomba MK-17 de 1000 libras cada uno, de la BAM San Julián.

Ordenó a los dos KC-130, que orbitaban en circuito de espera frente a San Julián, que se dirigieran a un nuevo punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA) en la posición 50°30'S/64°30'W (360 km al noreste de Río Gallegos). Sin embargo, al comprobarse que los buques escapaban a toda máquina hacia el noreste, se ordenó regresar al reabastecedor y al HS-125 del Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT).

⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 18.

⁵ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, *Los Cien Días*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana, 1992, págs. 228 y 229.

⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo a la Comisión BANIM.



El A-4B del teniente Juan Arrarás en el ataque al destructor HMS Glasgow, tomado desde la cubierta de la fragata HMS Brilliant - Foto: Dave Oddy

El *Glasgow* fue retirado de las operaciones por el resto del conflicto, pues el agujero producido por la bomba, de alrededor de un metro de diámetro, hacía agua cada vez que el buque rolaba. Con esta baja, la flota británica perdía su segundo destructor misilístico Tipo 42 en doce días de operaciones⁷. A consecuencia de este ataque, el almirante Woodward decidió no acercarse más los buques a las costas malvinenses en horas diurnas, salvo casos puntuales que justificaran el riesgo⁸.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se ordenaron tres salidas de KC-130 para misiones de reabastecimiento en vuelo y control aéreo.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70. Misión: reabastecimiento en vuelo y control aéreo. En esta oportunidad, el Hercules usó el indicativo DURO, pues a bordo viajaba el vicecomodoro Enrique Pereyra a cargo del control aéreo táctico. Tripulación: vicecomodoro Alfredo A. Cano, capitán Juan C. Hrubik, mayor Carlos A. Torielli, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo M. Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo A. Fattore, suboficial ayudante Néstor A. Molina, y suboficiales principales Carlos J. Guerra y Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 08:25 y regresó a las 10:40.

Segunda salida: KC-130, matrícula TC-70. Misión: reabastecimiento en vuelo y control aéreo. Despegó a las 12:00 y aterrizó a las 15:40.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo, capitán Guillermo L. Destéfanis, mayor Francisco F. Mensi, cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello, y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 11:55 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 15:55.

Análisis de las misiones

Las acciones de este día fueron analizadas por los estados mayores del brigadier Crespo, en Comodoro Rivadavia, y del almirante Woodward, en el portaviones HMS *Hermes*. Para los argentinos, los resultados indicaban que, de los ocho aviones despachados, solo uno había sido derribado antes de llegar al objetivo (teniente Nívoli); otro, inmediatamente después de lanzar la bomba (teniente Ibarlucea) y dos luego del ataque por contingencias propias

⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 432.

⁸ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, op. cit., págs. 228 y 229.

del combate (primeros tenientes Bustos y Gavazzi). Las pérdidas fueron del 50%. El resto regresó al continente.

Las conclusiones se tendrían en cuenta en lo sucesivo. No era conveniente formar escuadrillas de más de cuatro aviones, dado que el reducido tamaño de los buques no permitía el espaciado lateral de los numerales. Las condiciones de luz del sol y visibilidad, a esa hora del día, tampoco habían sido las ideales para los atacantes, y una de las escuadrillas se había visto obligada a efectuar el ataque desde el mar hacia los buques y no desde las islas.

La escuadrilla ORO había empleado la mejor táctica para atacar a las naves en las costas malvinenses: a baja cota y con el terreno a sus espaldas. De esta forma, el radar de las fragatas, distorsionado por el terreno montañoso de fondo, no había discriminado el eco de los aviones hasta último momento.

A raíz de los resultados, el almirante Woodward⁹ reconsideró la utilización de la combinación 42/21 (destructor Tipo 42 con misiles Sea Dart de medio alcance y fragata Tipo 21 con misiles Sea Wolf de corto alcance), que era uno de los modos de acción elaborados por su estado mayor para hacer frente a las incursiones aéreas.

Cuando el radar de la *Brilliant* captó los aviones, estos se hallaban fuera del alcance de sus misiles. Por este motivo, transfirió la información al *Glasgow*. El sistema Sea Dart de este no funcionó, pues la sal había provocado una película aislante en los interruptores, y el cañón Mark 8 de 115 mm vibró con sacudidas tan fuertes que trabó en forma repentina el funcionamiento. El radar de los misiles Sea Wolf no pudo fijar el blanco por tener el terreno como fondo¹⁰.

El almirante Woodward analizó los inconvenientes de sus naves¹¹:

Todos comenzaron a meditar en los procedimientos aconsejados para recibir un ataque de bombas en muy bajo nivel. Una de las acciones fundamentales era colocar siempre el barco de costado, jamás presentar la proa hacia el avión. Por supuesto, el instinto abrumador era presentar al enemigo el blanco más pequeño posible, como la proa o la popa. Pero había que recordar que los cuatrocientos o quinientos nudos no “caen”, sino que “vienen” en un ángulo muy cerrado, casi como un misil, y hasta pueden rebotar en el agua. Para el piloto es relativamente fácil apuntar su avión hacia el barco que elige como blanco. Su tarea más difícil es calcular el preciso instante en que debe soltar sus bombas, si la nave está de frente, tiene por lo menos una longitud mucho mayor para calcular. Un factor adicional a favor de esta táctica de presentar el costado del barco es la posibilidad de que la bomba salte por encima y hasta que, a lo mejor, lo haga por debajo de la infraestructura. Pero si uno pone el barco de frente al atacante, es muy poco posible que rebote y salte por encima del largo y altura total de la nave.

[...] El *Glasgow* parece tenerlo todo bajo control, pero el hilo es demasiado fino. La maldita y afortunada bomba no explotó; si así hubiera sido, tendríamos otro 42 menos. El asunto a dilucidar es si lo conservamos acá o lo enviamos de regreso a casa. De todos modos, hemos pedido que nos envíen el *Salvageman* (remolcador). Mientras tanto, la espesa niebla hace que otra vez (espero) se detenga toda acción bélica.

Análisis final del segundo ataque: en realidad tuvimos buena y, a la vez, mala suerte. El Sea Dart del *Glasgow* funcionó mal desde el principio y el cañón se trabó en la sexta andanada. El Sea Wolf de la *Brilliant* se detuvo por completo, de modo que el fuego defensivo se redujo a dos armas de 20 milímetros y otras dos de 40 milímetros, solamente...

La Fuerza Aérea había terminado con el mito de que los destructores y las fragatas británicas operando juntas eran inexpugnables; solo había que solucionar el problema del retardo de las espoletas y disminuir la penetración de las bombas MK-17.

⁹ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, op. cit., págs. 225 a 233.

¹⁰ Ibidem, págs. 226 y 227.

¹¹ Ibidem, págs. 225 a 233.

Salinización en el parabrisas, problema a resolver

Los ataques de las escuadrillas CUÑA y ORO develaron las consecuencias de atravesar la bruma marina volando rasante sobre el mar: los millones de gotitas de agua salada depositaban una capa de salitre sobre los parabrisas. Evitar el fuego enemigo, realizar maniobras evasivas en un ataque rasante a gran velocidad requería gran concentración de los pilotos y, fundamentalmente, disponer de buena visibilidad. Y la capa de salitre constituía una placa amarronada y compacta que impedía mirar al frente.

El fenómeno trajo consecuencias inesperadas. Apuntar y soltar las bombas con el salitre obstruyendo el sistema de mira se convirtió en obra del instinto y de la experiencia de los pilotos. Tampoco era sencillo mantener el avión nivelado en los escapes ni en los reabastecimientos, o volar cerca del agua con peligro de estrellarse contra el mar o de impactar en las antenas de los buques. Otra gran dificultad era aterrizar con salitre en el parabrisas frontal. Sin visualizar la pista, el riesgo no era solo para la aeronave, sino también para la integridad física y la vida del piloto.

El mismo día en que se identificó el salitre, el jefe de la BAM Río Gallegos, comodoro Nelsis Rodoni, a requerimiento de los jefes de los escuadrones de A-4B, encomendó al primer teniente bioquímico Ernesto Haggi, recién destinado en la unidad, que analizara y solucionara el problema en el menor tiempo posible.

De inmediato, Haggi experimentó con diversos productos para generar una interfase en los parabrisas. Buscaba formar una capa con un producto químico hidrofóbico a base de siliconas que rechazase el agua de los plexiglás, de manera que las gotas resbalaran y no llegaran a producir la salinización.

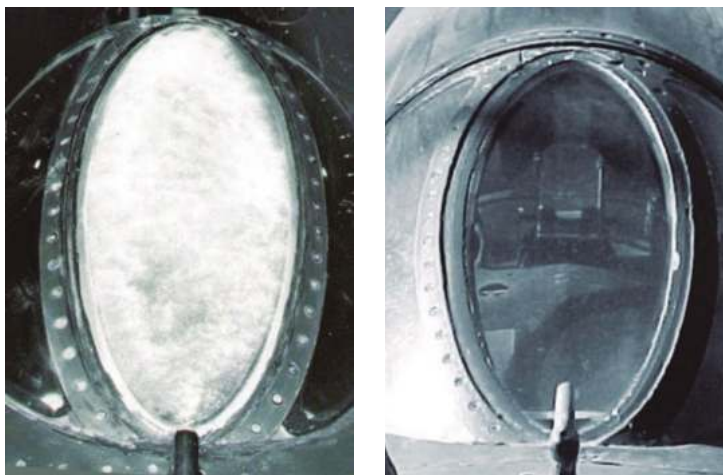
Construyó un modelo experimental en su laboratorio de análisis clínicos de la base. Hizo recortar en una vidriería cristales en forma rectangular para simular el vidrio del parabrisas. Para reproducir las condiciones reales del vuelo, y los fenómenos fisicoquímicos y ambientales que acontecían en los parabrisas, diseñó un sistema a escala de laboratorio, utilizando material existente en el Servicio de Sanidad.

Consiguió agua de mar sin impurezas y simuló las condiciones de vuelo. Colocó los vidrios con y sin silicona a unos seis centímetros y les disparó agua de mar con un aparato nebulizador y una pipeta nasal. El aerosol marino sobre el vidrio simulaba la bruma sobre el parabrisas. Probó distintos tiempos de exposición y de siliconas, marcando en el vidrio dos lugares impactados debido a la arquitectura de la pipeta nasal usada. Para simular el viento relativo que aceleraba la evaporación durante el vuelo y producía la cristalización salitrosa, dirigió un chorro de gas de un tubo de oxígeno contra el vidrio. Después de probar diversas siliconas, eligió una fabricada por 3M Argentina, que se vendía en aerosol, lo que facilitaba la aplicación.

En el laboratorio reprodujo la realidad, pues la costra de salitre obtenida coincidía con las características de la encontrada en los parabrisas. A los vidrios que habían recibido la silicona solo les quedaba una leve sombra que no interfería la visual. De inmediato se aplicaron a los aviones y se realizaron vuelos de prueba que demostraron la efectividad del tratamiento.

Desde el primer momento, el primer teniente Haggi sintió la presión de la responsabilidad recibida; no obstante, aceptó el desafío con una actitud tan positiva y profesional que le permitió encontrar la solución. La investigación y las pruebas de laboratorio se hicieron en seis o siete días. En las misiones a partir del 21 de mayo, ya se aplicaba en los parabrisas de los A-4B un aerosol que se adquiría en un negocio de Río Gallegos. El primer teniente Haggi se ganó el aprecio y el respeto de sus superiores, de sus camaradas y, en especial, de los pilotos del Grupo 5 de Caza¹².

¹² Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Rubén G. Zini a la Comisión BANIM, por entonces jefe del I Escuadrón de A-4B.



Los efectos de la salinización sobre el plexiglás de un A-4B (izquierda) y parabrisas tratado con siliconas (derecha) luego de concretar una misión a Malvinas - Gentileza: Com. (R) Haggi

* * *

La FAS ordenó dos salidas en alerta con M-III EA desde el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo PUMA, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulación: capitán Carlos A. Arnau (I-010). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo BOLSA, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulación: capitán Ricardo González (I-008). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El TPS-43 estuvo en servicio continuo desde las 03:01 hasta las 23:00, con una interrupción de 57 minutos por viento fuera de norma, poco después de iniciado el turno. Totalizó 19 horas de operación, mientras que el radar TPS-44 estuvo en servicio 4 horas.

A partir de las 05:30 se comenzaron a detectar movimientos de buques británicos entre los 37 y 80 km en azimut 050°, con rumbo sur.

A las 11:00, un helicóptero del Ejército confirmó la cercanía de siete naves. A las 11:42, comenzó un bombardeo naval contra la BAM Malvinas desde el sureste.

El mal tiempo sobre las islas se convirtió en una traba insalvable para los Pucará que quedaron virtualmente atrapados en bahía Elefante y sin poder operar el único avión disponible en la BAM Cóndor, situación que se mantendría hasta el 15 de mayo.

Pasado el mediodía se intensificó la actividad de vuelo tanto de PAC como de helicópteros, lo que se prolongó hasta el atardecer. A las 12:48, el radar captó una PAC en espera en azimut 038° a 150 km. Treinta y cinco minutos después, un avión pasó sobre la vertical a 3800 metros. A las 15:50, se detectó otra PAC en azimut 074° a 140 km y, a las 17:00, se visualizó en pantalla la entrada y salida de una escuadrilla de Harrier entre los 18 y 36 km de distancia, con 900 metros de altura.

Finalmente, a las 17:30, dos Sea Harrier entraron a 15 km y desaparecieron los ecos. El radar notificó al CIC y este alertó a la artillería antiaérea. Al minuto se escucharon dos bombas en el aeropuerto. Fueron lanzadas sin mayor precisión, mediante el procedimiento de *Toss Bombing* (bombardeo sobre el hombro). No pudo repelerse el ataque.

Ya de noche, a las 18:20, se observaron gran cantidad de ecos con velocidad de helicópteros entre los 37 y 11 km.

Observadores de la ROA captaron indicios de que se habrían producido desembarcos y movimientos de comandos británicos, en la costa y litoral norte de la isla Gran Malvina, sobre el estrecho de San Carlos.

Pasadas las 21:30 se detectó una posible PAC en el radial 059° a 155 km, que desapareció de la zona a las 22:09. A las 23:00 el TPS-43 fue reemplazado por el radar ECO del Ejército.

Escuadrón Helicópteros

Los Bell 212 realizaron misiones de traslado de personal y material, incluyendo el aterrizaje próximo al A-4B siniestrado para recuperar el cuerpo del primer teniente Gavazzi. Por su parte, el Chinook H-93 no pudo completar una misión de abastecimiento a la EAN Calderón por meteorología.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:00 y arribó a la BAM Malvinas a las 10:00.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo GRINGO, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: transporte de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Julio R. Brouwer de Koning y Horacio M. Giaigischia, suboficial ayudante Roberto M. Prats, cabo principal Atilio H. Pistoni, suboficial auxiliar José A. Álvarez y cabo primero Mario I. Vera. Despegó de la BAM Cóndor a las 11:40 y regresó a las 13:10, luego de pasar por la BAM Malvinas. La tarea de este vuelo era abastecer a la EAN Calderón; no logró cumplirse debido a las malas condiciones meteorológicas. Por una alarma roja en BAM Malvinas debió aterrizar, hasta que fue levantada.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo CIELO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Gustavo L. Brea y Luis A. Longar, y cabos primeros Segundo E. Palacios y Sergio R. Quiñónez. Despegó de la BAM Cóndor a las 13:00 hacia la BAM Malvinas y regresó a las 14:45.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado igual que el anterior. Misión: reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Malvinas a las 14:20 y regresó a la BAM Cóndor, donde aterrizó a las 17:50.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado igual a los anteriores. Misión: recuperación del cuerpo del primer teniente Gavazzi. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabos primeros Segundo E. Palacios y Sergio R. Quiñónez; como pasajeros se encontraban el jefe de la BAM Cóndor vicecomodoro Wilson Pedrozo, el primer teniente médico Fernando Miranda Abos, el cabo principal enfermero Juan D. Sosa y personal de relevo de la ROA. Despegó de la BAM Cóndor a las 15:30 y regresó a las 16:30.

TORDO se dirigió hasta el puesto de observación aérea (POA) "Biguá", donde se encontraban el alférez Eduardo J. Daghero y el soldado Morales, testigos de la caída del A-4B, matrícula C-248, del primer teniente Gavazzi. Desde allí, con los integrantes del POA a bordo, se trasladó a unos seis kilómetros al oeste del seno Choiseul para recuperar el piloto fallecido y llevarlo a la BAM Cóndor, donde sería sepultado.

* * *

Salidas operativas del 12 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 49 salidas:

- 42 desde el continente, de las cuales 12 fueron de combate.
- 7 desde las bases de Malvinas.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

A-4B (C-246) del II Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto primer teniente Manuel Oscar Bustos, fallecido.

A-4B (C-208) del II Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto teniente Jorge Rubén Ibarlucea, fallecido.

A-4B (C-206) del II Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto teniente Mario Víctor Nívoli, fallecido.

A-4B (C-248) del II Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto primer teniente Fausto Gavazzi, fallecido.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

Helicóptero Sea King (ZA-132). Accidente operacional, tripulación recuperada¹³.

BUQUES:

Destructor Tipo 42 HMS *Glasgow* con daño moderado y retirado de operaciones.

Jueves 13 de mayo

Meteorología

Nuevamente las condiciones meteorológicas se presentaban desfavorables para la operación aérea. En Malvinas, durante la mañana y hasta las 14:00, hubo neblina con visibilidad de 1000 a 2000 metros y nubes. Viento calmo. Luego de una leve mejoría de 14:00 a 17:00, volvió a empeorar.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubes medias y altas, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.
- Trelew: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 38 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 15 km/h.

Situación táctica

El enemigo permaneció inactivo, fuera del radio de acción de los aviones argentinos. El día anterior había zarpado desde Southampton el trasatlántico RMS *Queen Elizabeth 2*, con 3000 hombres de la 5.^a Brigada de Infantería del Ejército, al mando del general Anthony

¹³ El ZA-132, perteneciente al Escuadrón 826, se accidentó durante un amerizaje de emergencia. Ver RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 264.

Wilson. Mientras tanto, los vuelos de exploración y reconocimiento argentinos se sucedieron, tanto en el litoral atlántico como en la ruta oceánica.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de dos B-707 sobre el Atlántico meridional y la zona sur del cabo de Hornos.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo BUQUE. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur y cabo de Hornos. Tripulación: vicecomodoros Otto A. Ritondale y Héctor Cid, suboficial principal Flavio Lución, suboficial mayor Guillermo B. Oviedo, suboficial principal Ernesto A. Wagner, suboficial mayor Oscar R. Vignolo. Despegó de Río Gallegos a las 08:50 y aterrizó en El Palomar a las 16:30.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo CARBÓN. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur y cabo de Hornos. Tripulación: vicecomodoros Rodolfo G. Muñoz y Marcelo A. Conte, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador y suboficial mayor Aroldo R. Bonorino. Despegó de Comandante Espora a las 08:00 y arribó a las 16:20.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplieron once salidas de exploración marítima en el Atlántico Sur, incluidas cuatro misiones de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitán Carmelo R. Salas, vicecomodoro Juan C. Agnoletti, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y regresó a las 11:30.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Egidio Santilli, cabo primero Ricardo J. Hernández y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Trelew a las 08:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:30. Salió nuevamente a las 15:30 y regresó a Trelew a las 17:50.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, primer teniente Eduardo O. Rodríguez, y cabos principales Osvaldo F. Moreyra y Walter A. Morelli. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a las 12:50.

OF s/n. F-27, matrícula T-71, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros Jorge J. Novais y José L. Ribeiro, cabo primero José A. Brandana, suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 09:10 y arribó a Viedma a las 12:50. Decoló nuevamente a las 14:00 y regresó a Comandante Espora a las 16:50.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 12:10 y aterrizaron a las 13:10.

OF s/n. Dos IA-58 Pucará, matrículas A-540 y A-558, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: teniente Miguel A. Filipanics y alférez José E. Taley. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 13:58 y arribaron a las 16:26. Mensaje N.º3911/SL.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Ernesto Prior y primer teniente Claudio A. Caresani. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:32 y arribó a las 19:02. Mensaje N.º3924/DF.

Escuadrón Fénix

Se realizaron dieciséis salidas de diversión, exploración y reconocimiento, además de una misión de búsqueda y rescate de un helicóptero de Ejército desaparecido en proximidades de Puerto Deseado.

OF 2078 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo BAGRE. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Juan M. Martínez Villada y Jacinto Despierre. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:37, llegó hasta 50°40'S/62°30'W (360 km al noroeste de Puerto Argentino) y retornó a las 11:00. Mensaje N.º3907.

OF 2080 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas LV-ONN y T-24, indicativo FUEGO. Misión: diversión. Tripulación LV-ONN: capitán Antonio F. Buirra, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Dardo C. Rocha. Tripulación T-24: capitán Rafael A. González Osterode, capitán Carlos D. Ronconi y cabo primero Juan M. Mothe. Despegaron de Río Grande a las 09:30, llegaron hasta 53°00'S/61°30'W (260 km al suroeste de Puerto Argentino) y regresaron a las 11:00.

OF 2079 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas VR-17 y LV-ALF, indicativo CONDE. Misión: diversión. Tripulación VR-17: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Despegaron de San Julián a las 09:55, llegaron hasta 51°35'S/62°59'W (370 km al noroeste de Puerto Argentino) y retornaron a las 11:00.

OF s/n (FAS). Learjet 25, matrícula LV-MBP. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Aldo Pignato y mayor Roberto Cardoso. Despegó de Comodoro Rivadavia y regresó, con un tiempo de vuelo de 2 horas y 25 minutos, por Malvinas.

OF s/n (FAS). Learjet 25, matrícula LV-MBP. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Aldo Pignato y capitán Juan M. Martínez Villada. Despegó de Comodoro Rivadavia y regresó, con un tiempo de vuelo de 2 horas y 30 minutos, por Malvinas.

Luego de estas dos últimas misiones, no se volverían a programar por el resto del conflicto vuelos a las islas con Learjet 24 y 25 debido a la escasa autonomía (los aviones habían arribado con la luz de bajo combustible encendida).

OF 2521 (FAS). MU-2, matrícula LV-ODZ, indicativo PLATINO. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alféreces Carlos A. Quiroga y Eduardo Meyer. Despegó de Puerto Deseado a las 10:00 y arribó a Santa Cruz a las 11:20. Despegó nuevamente a las 19:00 y regresó a Puerto Deseado a las 20:20.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Roberto Pignato y Mariano Salotti. Despegó de Espora a las 08:00 y regresó a las 16:00 con escalas en El Palomar y Mar del Plata.

OF 102 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 09:00 y arribó a las 11:35.

OF 103 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 14:03 y aterrizó a las 16:33.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulantes: teniente Ernesto Gabotto y alféreces Luis Spalla y Rodolfo Gavagnin. El comandante informó, por mensaje N. 1954/LS, sobre tres misiones realizadas desde Río Gallegos con un total de 5 horas y 50 minutos de vuelo.

A requerimiento del Ejército, desde Puerto Deseado se realizó una salida de búsqueda y rescate de un helicóptero de esa fuerza desaparecido, sin resultados positivos:

OF 2532 (FAS). MU-2, matrícula LV-OAN. Misión búsqueda y rescate. Tripulación: alférez Pedro Saralegui y primer teniente Carlos Zungri. Despegó de Puerto Deseado a las 17:45 y aterrizó a las 18:45.

Búsqueda y rescate sobre el continente

Junto con el LV-OAN del Escuadrón Fénix, se dispuso la salida de un helicóptero S-61N requisado desde Puerto Deseado:

OF 2523. S-61N, matrícula LV-OCL. Misión: búsqueda y rescate de un helicóptero de Ejército. Tripulación: primer teniente José Sánchez, alférez Héctor Figueroa, Oscar Arredondo, teniente médico Guillermo Orce y suboficiales Oscar Deseta y Alejandro Salazar. Despegó de Puerto Deseado a las 18:15 y arribó a las 19:25. Sin novedad.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se concretó el cruce de un C-130 a Malvinas con 14.000 kg de carga que incluía un cañón SOFMA de 155 mm de Ejército. Se malogró otro cruce por meteorología.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Rubén Cabanillas, mayor Adolfo E. Martínez, vicecomodoro Adrián J. Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial principal Juan C. Vottchevitch, suboficial ayudante Ramón A. Pajón y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:15 y arribó a la BAM Malvinas a las 16:45. Despegó a las 17:00 bajo alerta roja, y arribó a Comodoro Rivadavia a las 19:20. Transportó un cañón de 155 mm, un Unimog, municiones, espoletas y dos tetraedros reflectivos; 14.000 kg en total.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi, cabo principal Quintana y cabo primero Nievas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo OSO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán Daguerre, mayor Pedro A. Maye, cabo principal Carlos H. Sosa, suboficial auxiliar Hugo D. Castellini, y suboficiales ayudantes Manuel R. Carabajal y Carlos C. Moyano. Despegó a las 19:45 de Comodoro Rivadavia; a las 22:30, las condiciones meteorológicas eran marginales. El radar logró guiarlo hasta 2 km de la cabecera de la Base Aérea Militar Malvinas. La tripulación, con gran pericia, sin iluminación ni adecuadas ayudas de apoyo al vuelo, con lluvia y en plena noche, intentó aterrizar en dos oportunidades antes de abortar la operación. Regresó a Comodoro Rivadavia a las 24:00. Transportaba 15.000 kg de carga y diecinueve pasajeros (refuerzos para la ROA), que volvieron a su base de origen.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia (smd).

* * *

La FAS ordenó dos salidas en alerta con M-III EA desde el Sector de Defensa de Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo PARDO, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea.

Tripulante: primer teniente Horacio Bosich (I-010). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo PUMA, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulante: primer teniente Raúl A. Federico (I-003). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El TPS-43 estuvo en servicio toda la jornada, desde las 03:10 hasta las 23:10, totalizando 20:00 horas de operación. No hubo interrupciones por falla técnica ni viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 04:00 horas.

Durante la madrugada, entre los radiales 092° y 096° y entre los 190 y 210 km, se detectaron seis buques; hasta las 04:38 se visualizaron un total de quince buques, los más alejados a 225 km. A las 05:00, se detectó una posible PAC entre los radiales 085° y 056° y entre 93 y 160 km.

El radar dio apoyo al C-130 indicativo TIGRE que, a causa de la niebla, debió ser guiado al aterrizaje hasta 1,8 km de la pista. Aterrizó a las 16:45 con 14 toneladas de carga, entre las que se contaba el cañón de 155 mm del Ejército. Despegó a las 17:00.

Recién al mes de haberse ordenado reforzar las islas para disuadir la amenaza británica, se sumaba a las defensas del suelo malvinense aquel poderoso cañón fabricado en la Argentina, que arrojaba proyectiles de 48 kg a 22 km de distancia. A partir de su puesta en operación contra los buques, que durante las noches se acercaban con total impunidad y hostigaban desde una distancia de 15 km las posiciones de las fuerzas nacionales, estos se vieron obligados a buscar rutas de aproximación alternativas y operar desde posiciones menos favorables. Aunque los ataques persistieron hasta el fin de la campaña, de alguna manera esto contribuyó a disminuir el riesgo que corrían los defensores y a distender la presión psicológica que significaba estar a merced del hostigamiento enemigo.

A las 22:30, se realizó apoyo en vuelo al C-130 indicativo OSO que, tras dos intentos de aterrizaje, regresó al continente.

El TPS-43 fue reemplazado a las 23:10 por el radar ECO del Ejército que entró de turno en el CIC Malvinas.

Escuadrón Helicópteros

A requerimiento del Componente Terrestre, los Bell 212 realizaron tareas de exploración y reconocimiento, a las que se sumaron las misiones de traslado de personal de la ROA. El Chinook H-93 concretó la misión suspendida el día anterior de transporte de personal y material entre la BAM Cóndor y la isla de Borbón.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo CÓNDROR, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: teniente Alejandro R. Vergara, teniente Saturnino S. Sánchez, cabo principal Horacio R. Carmona, cabo primero Sergio R. Quiñónez y cabo principal Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 09:30 y arribó a las 10:50.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: transporte de personal y material a la EAN Calderón (pendiente del día anterior). Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rosas, primer teniente Alberto E. Beltrame, suboficial ayudante Hugo R. White, suboficial auxiliar Orlando G. Ruiz, cabo primero Rubén D. Lavoratto, cabo principal Hugo A. Herrera, cabo primero Luis M. Villarreal. Despegó de la BAM Cóndor a las 12:30 y arribó a las 14:00.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal de la ROA. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, y cabos principales Horacio R. Carmona, Sergio R. Quiñónez y Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 15:00 y aterrizó a las 16:40.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado igual que el anterior. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, cabo principal Alberto P. López, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 15:00 y regresó a las 16:00.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO, mismo armamento que el anterior. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, cabo principal Alberto P. López, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:20 y aterrizó a las 18:00.

Honras fúnebres al primer teniente Fausto Gavazzi

Por la mañana, luego de oficiarse una misa de campaña, se inhumaron los restos del primer teniente Fausto Gavazzi en el cementerio de Darwin. Se sepultó al piloto argentino junto al británico *Lt.* Nicholas Taylor, derribado el 4 de mayo.

* * *

Salidas operativas del 13 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 39 salidas:

- 34 desde el continente, de las cuales 6 fueron de combate.
- 5 desde las bases de Malvinas.

Viernes 14 de mayo

Meteorología

En Malvinas, la situación meteorológica permaneció inestable, con techos bajos, escasa visibilidad, nieblas y lloviznas.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 30 km/h.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, viento calmo.
- Trelew: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- San Julián: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 44 km/h.
- Santa Cruz: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 30 km/h.

Situación táctica

En este día los kelpers de Puerto Argentino concurrieron a los negocios, transitaban por las calles con sus niños, asistieron a los cultos religiosos, enviaron correspondencia y telegramas, y trabajaron en sus puestos como lo hacían antes del conflicto¹⁴.

¹⁴ Parte de Inteligencia N.º12, A2 – Componente Aéreo Malvinas, 16 de mayo de 1982. Archivo DEH-FAA.

Mientras tanto, los Sea Harrier operaron desde el portaviones *Invincible* que navegaba en un circuito de norte a sur, sobre el meridiano 55°30'W (150 km al oeste de la BAM Malvinas). Volaron por secciones y atacaron con bombas de 500 y 1000 libras, unas de explosión aérea y otras con retardos de hasta una hora tras impactar en el terreno. A las 07:20, 11:45, 15:30 y 17:15, bombardearon la BAM Malvinas sin causar daños. Lo mismo hicieron a las 07:30 en la zona de monte Kent —donde se encontraba la base de los helicópteros del Ejército— también sin consecuencias.

Estas acciones tenían por objeto disimular los movimientos del portaviones *Hermes* y de algunas fragatas que, en la noche del 14 al 15, se aproximaron a la boca del estrecho de San Carlos y apoyaron un golpe comando contra la Estación Aeronaval Calderón, ubicada en la isla de Borbón.

A partir de este día, los británicos implementarían las PAC en configuración normal de dos misiles Sidewinder AIM-9L agregando, en la estación central, una bomba de 500 o 1000 libras con espoleta instantánea o con retardo. Esto permitía la utilización del Sea Harrier en doble rol de combate en la misma salida. Si los pilotos se empeñaban en un probable combate aéreo, se desprendían de la bomba en vuelo; caso contrario, próximo a finalizar el turno de patrullado, realizaban un lanzamiento desde 4500 metros sobre la BAM Malvinas, fuera del alcance de la artillería antiaérea¹⁵.

La meteorología impidió la ejecución de operaciones aéreas ofensivas. La actividad de la FAS se concentró en tareas de exploración, diversión y abastecimiento aéreo.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula T-92 indicativo CARBÓN. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoros Marcelo A. Conte y Rodolfo G. Muñoz, suboficial mayor Carlos Blazek, suboficial auxiliar Ángel Salvador y suboficial mayor Aroldo R. Bonorino. Despegó de Comandante Espora a las 07:00 y arribó a Ezeiza a las 13:00.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se ordenaron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluidas tres de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y arribó a las 11:10. Volvió a salir a las 15:20 y regresó a las 18:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Egidio Santilli, cabo principal Ricardo J. Hernández y cabo primero Carlos A. Bassano. Despegó de Trelew a las 08:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:50. Volvió a salir a las 15:20 y regresó a Trelew a las 17:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayores Roberto H. Montaldo y Adolfo Rodríguez, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a las 12:45. Salíó nuevamente a las 14:00 y aterrizó a las 17:50.

¹⁵ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 214.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros José L. Ribeiro y Jorge J. Nováis, cabo primero José A. Brandana y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:50. Salió nuevamente a las 14:00 y regresó a Comandante Espora a las 16:40.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente José E. Papávero y primer teniente Aurelio Buzzoni (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:41 y aterrizó a las 12:55. Decoló nuevamente a las 14:30 y regresó a las 18:00.

OF s/n. IA-58, matrícula A-540, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulante: primer teniente Raúl E. Federici. Despegó de Santa Cruz a las 14:30 y aterrizó a las 16:15.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Héctor Palacios (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 16:15 y aterrizaron a las 17:15.

Escuadrón Fénix

Se ordenaron dieciséis salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo y Malvinas.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: oficial inspector Oscar Díaz e Ignacio Arcidiácono. Despegó de Espora a las 07:20 y aterrizó en El Palomar a las 09:35.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 1/2. Misión: exploración y reconocimiento en área Santa Cruz. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 09:00 y arribó a las 11:30. Salió nuevamente a las 15:01 y regresó a las 17:27. Avistó un buque tipo petrolero de la compañía Esso. Mensaje N.º285.

OF s/n (CAE). LR-25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Mariano Salotti y Roberto Pignato. Despegó de Espora a las 09:31 y aterrizó a las 11:56, con escala en El Palomar.

OF 2091 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo LIBRA. Misión: exploración y reconocimiento visual. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Río Grande a las 10:35 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 13:35.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 6. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Juan Crosa y Leónidas Rodríguez Uzal. Despegó de Espora a las 11:29 y aterrizó en El Palomar a las 14:05.

OF 2092 y 2094 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo PESO. Misión: exploración y reconocimiento en zona este de la isla de los Estados y sudoeste de Malvinas, a la altura de Río Grande. Tripulación: capitanes Rafael A. González Osterode y Carlos D. Ronconi, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegaron de Río Grande a las 10:55 y arribaron a las 13:30. Salieron nuevamente a las 16:10 y regresaron a las 19:25.

OF 2093-2095 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas VR-17 y LV-ALF, indicativo FUEGO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación VR-17: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Primer vuelo: despegaron de San Julián

a las 11:30, volaron hasta la posición 51°40'S/63°00'W (360 km al noroeste de Puerto Argentino) y luego se desplazaron hasta los 51°40'S/61°30'W (250 km al oeste de Puerto Argentino en el borde de la Gran Malvina). Regresaron a las 13:00. Segundo vuelo: despegaron a las 15:33. A las 16:10 hicieron enlace con el radar y el CIC Malvinas. Arribaron a las 17:00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo principal Enrique Sierra.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de Espora a las 14:59 y aterrizó a las 17:48, con escala en El Palomar.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulantes: teniente Ernesto Gabotto y alférez Rodolfo Gavagnin. El comandante informó, por mensaje 1954/LS, sobre tres misiones realizadas desde Río Gallegos con un total de 6 horas y 45 minutos de vuelo.

Transporte y abastecimiento aéreo

El TC-65 no pudo aterrizar en Malvinas por meteorología adversa.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila, cabo principal Ricardo Camino, suboficial auxiliar Carlos A. Salzano, cabo principal Oscar D. Fraire y suboficial auxiliar Roberto M. Ovejero. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 19:00, llegó hasta la vertical de Malvinas y regresó por condiciones meteorológicas adversas; aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 23:00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo principal Enrique Sierra.

* * *

La FAS ordenó tres salidas predispuestas con M-III EA desde el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia:

OF s/n. M-III EA, indicativo LAUCHA, versión “Bravo” con dos tanques de combustible de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: navegación táctica y patrulla aérea. Tripulante: primer teniente Raúl A. Federico (I-008). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

OF s/n. 2 M-III EA, indicativo TIGRE, versión “Bravo” con dos tanques de combustible de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: ICV y patrulla aérea. Tripulación: mayor Hugo Páez (I-018) y capitán Ricardo González (I-003). Operaron desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

A comienzos de abril, el Escuadrón Pucará había probado la mezcla para las bombas Napalm. A falta de un polígono adecuado, se realizó un lanzamiento, el 6 de abril, sobre uno de los dos islotes deshabitados de la bahía Groussac, al norte del aeródromo de Puerto Argentino. Desde la torre de vuelo, se supervisó la prueba. La comprobación, ordenada por el jefe de la BAM Malvinas, fue autorizada por el gobierno argentino que, previamente, había consultado a los asesores isleños. De los dos, se eligió el islote ubicado más al oeste porque era de pura roca. El látex ardió y despidió humo durante días. Por esa causa, la isla fue bautizada por los defensores del aeródromo como «la quemada».

Iniciadas las hostilidades, «la quemada» y el islote vecino de mayores dimensiones fueron escenario de fenómenos extraños, presumiblemente aterrizajes y despegues de helicópteros británicos, que dieron origen a que la tropa los denominara con el término criollo de «luz mala». Los islotes, si bien estaban a la vista, se encontraban bastante alejados y, con seguridad, eran usados por las fuerzas especiales británicas para vigilar las operaciones del aeródromo, y mediante proyectores láser designar blancos a sus aviones y helicópteros.

El 14 de mayo, en el Diario de Guerra del Escuadrón Antiaéreo de la Fuerza Aérea se asentó:

A las 06:45, se volvió a ver una luz sobre la isla «quemada». Al mismo tiempo el radar detectó dos ecos en vuelo en el norte de la isla. Al aproximarse la patrulla, se abrió fuego contra la isla, la luz desapareció y se alejaron los aviones. No cabían dudas de la conexión entre las aeronaves y la misteriosa luz. A las 11:41, un Sea Harrier realizó un bombardeo, desde 6000 metros de altura; se ordenó fuego disuasivo. Se repitió la incursión a las 15:30 y 17:20; esta vez, los artilleros dispararon un misil.

Los británicos continuaron con los ataques aéreos en altura, y en apariencia los pilotos iban mejorando la precisión en la técnica de lanzamiento. Estaban impactando muy próximos a la posición de los cañones de defensa antiaérea, en especial en el sector ubicado a 300 metros al este de la cabecera de pista 26, donde se emplazaba la 3^{ra} Batería y el Puesto de Comando de Artillería Antiaérea, instalado en el refugio de aquella.

El radar TPS-43 estuvo en servicio desde las 04:00 hasta las 15:00 y desde las 16:00 hasta las 20:35, totalizando 15 horas y 35 minutos de operación. No hubo interrupciones por falla técnica, ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 8 horas y 25 minutos.

A las 07:00, se detectó la primera sección de Sea Harrier del día en el radial 074° a 160 km. Durante la permanencia en la zona, realizó práctica de interceptación entre los 37 y 50 km. Desde media mañana y hasta las 18:00, se detectó una intensa actividad de PAC.

Mientras tanto, a las 16:10, el radar Malvinas contactó y apoyó a la sección de Learjet indicativo FUEGO, y a las 17:30 una sección de Sea Harrier se perdió de pantalla, entró a 18 km y bombardeó en zona de aeropuerto.

El TPS-43 fue relevado por el radar ECO del Ejército a las 20:35.

Tres horas después se captó un eco sobre el mar que se aproximaba a cumplir el rutinario bombardeo naval. Con el azimut y la distancia suministradas por el radar, los artilleros ajustaron el alcance y la dirección del cañón de 155 mm. Cuando el buque se encontraba a 18 km, un relámpago iluminó la noche junto con el estampido del disparo que, para sorpresa de los británicos, cayó cerca del buque. Sin otro daño que un gran susto, la nave viró a rumbo opuesto y se alejó a toda velocidad¹⁶. El cese del fuego naval resultó una evidencia más del aporte del abastecimiento aéreo de los C-130 en el interior de la zona de combate.

Escuadrón Helicópteros

El Chinook H-93 trasladó personal y material entre las BAM Cóndor y Malvinas.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Manuel A. Fernández y Juan A. Grifol, suboficial auxiliar Luis C. Capra, suboficial auxiliar José A. Álvarez, cabo primero Rubén D. Lavoratto y cabo principal Hugo A. Herrera. Despegó de la BAM Cóndor a las 14:15 y arribó a la BAM Malvinas a las 14:45. Volvió a salir a las 15:50 y regresó a las 16:20.

* * *

¹⁶ Diario de Guerra del Grupo de Artillería del Ejército Argentino. Ver también, ALEJANDRO J. AMENDOLARA, "Los cañones de Malvinas", en *La Nación*, 9 de mayo de 1999, Buenos Aires, Argentina.

Salidas operativas del 14 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 36 salidas:

- 34 desde el continente, de las cuales 6 fueron de combate.
- 2 desde las bases de Malvinas.

Sábado 15 de mayo

Meteorología

Durante el día, la situación meteorológica fue marginal. Una constante capa de nubes cubrió las islas, sin claros; la visibilidad osciló entre los dos y cinco kilómetros, con viento calmo y posibilidad de niebla.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y baja a 700 metros (6/8), visibilidad 12 km reducida por lluvia, viento a 7 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 6 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.
- Trelew: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 40 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 12 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 26 km/h.

Situación táctica

No había dudas de que la Task Force se alistaba para iniciar un desembarco en gran escala. A partir de este día y durante los diez siguientes, los aviones Nimrod de patrulla marítima (Escuadrón 201 de la RAF), provenientes de la isla Ascensión y de la isla San Félix en Chile, equipados ahora para reabastecerse en vuelo, efectuaron siete salidas para explorar un área de 740 km de ancho por 1800 km de largo —holgadamente todo el litoral argentino del TOAS— con capacidad para detectar embarcaciones del tamaño superior a una lancha. Con los radares Searchwater captaban el perfil de cualquier buque y sus receptores pasivos recibían todas las emisiones electromagnéticas¹⁷.

Cada misión les insumía diecinueve horas de vuelo y tres reabastecimientos, como mínimo. Normalmente, la ruta, con alturas de 7000 a 12.000 metros era desde isla Ascensión hasta una posición ubicada a 280 km al norte de Puerto Argentino; luego, en el radial 270° hasta 112 km de la costa argentina; desde allí, en vuelo paralelo al litoral, hasta el radial 90° de Mar del Plata y regreso al punto de salida.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano hasta la posición 37°00'S/32°00'W (2230 km al noreste de Mar del Plata). Tripulación: mayor Juan C. Ossa, vicecomodoro Juan D. Paulik, y suboficiales principales Andrés M. Hustey, José G. Ramos y Manuel H. Rivarola. Despegó de Ezeiza a las 09:30 y aterrizó en El Palomar a las 19:30.

¹⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 403.

Ataque a la EAN Calderón

Concebida para operar con los T-34 C Turbo Mentor y otros aviones auxiliares del Componente Naval de la Guarnición Conjunta Malvinas, la Estación Aeronaval Calderón estaba defendida por una sección de Infantería de Marina.

Situada en la isla de Borbón, al norte de la Gran Malvina, la estación contaba con dos pistas de 700 metros de tierra poco firme que, en los días de lluvia, se volvía fangosa. Antes del inicio de las operaciones, la unidad aeronaval había sido elegida como aeródromo de alternativa por el Escuadrón Pucará de la BAM Cóndor. El 1 de mayo, después del ataque del Vulcan, el comandante del Componente Aéreo ordenó evacuar los IA-58. Los que consiguieron despegar de la BAM Cóndor aterrizaron sin dificultad en Calderón y estacionaron alineados a un costado del campo, lejos de las instalaciones.

Debido a la falta de protección defensiva ante posibles incursiones del enemigo, el Comando del Componente Aéreo ordenó el regreso de los Pucará, operación que no fue posible por la baja resistencia del terreno. Las ruedas se hundían no bien comenzaban a rodar. En vista de que la estadía se prolongaría, el mismo comando ordenó instalar una estación de radio con un equipo Grinnell reducido para asegurar el enlace con la Estación Aeronaval.

Los pilotos y mecánicos de Pucará, sin armamento adecuado para proveerse su defensa terrestre, dependían de la seguridad que brindaban los infantes de marina. A las 04:20 del 15 de mayo, fuerzas especiales británicas incursionaron en la EAN Calderón, al mando del *Cpt.* Gavin Hamilton del 19 Mountain Troop del SAS¹⁸, apoyadas por fuego naval del destructor *Glamorgan*. Tras días de lluvia, el ataque tomó por sorpresa a la guarnición argentina. Los hombres del Escuadrón Pucará no pudieron más que ser pasivos espectadores de la operación.

El fuego naval fue largo y por encima de la pista, hasta que aterrizaron dos helicópteros Sea King con cuarenta y cinco hombres de las fuerzas especiales (SAS). Descendieron en un lugar previamente marcado y reconocido por ocho hombres que los habían precedido. El cabo primero Alfredo Clariá de la Fuerza Aérea, operador del equipo Grinnell, con el sonido de fondo de disparos y explosiones, transmitió en vivo los sucesos al CIC Malvinas. En voz susurrada, preguntó cómo se apagaba la luz del dial para evitar que los comandos descubrieran la luminosidad.

Clariá había arribado el 13 en un helicóptero de la BAM Cóndor para instalar el equipo HF criptado, a efectos de contar con una comunicación segura con las bases aéreas y el comando del componente.

Tras describir detalladamente lo que ocurría, me llamó el jefe de la BAM Cóndor pidiendo hablar con el más antiguo, a lo que contesté que era el único que estaba en el lugar —una pequeña escuela que servía de alojamiento de las tripulaciones—, el resto se había dirigido a los refugios. Me requirió que le diera un informe lo más exacto posible sobre el estado de los aviones que estaban en la pista.

De inmediato salí a verificar el estado de las aeronaves, quedando expuesto al fuego enemigo. Por momentos que me parecieron eternos, estuve inmovilizado por los disparos que pasaban muy cerca y por el fuego de morteros. Tirado boca abajo sobre la turba, me las rebusqué para contestar el fuego con mi fusil. Luego de breves minutos pude volver a entrar en la escolita y dar la información que me habían solicitado: por lo que había podido observar todos los aviones estaban incendiándose¹⁹.

¹⁸ SAS: Special Air Service, cuerpo de comandos perteneciente al ejército británico, creado en 1941 para operar en la retaguardia de las fuerzas alemanas del mariscal Rommel.

¹⁹ Testimonio del suboficial auxiliar VGM (R) Alfredo R. Clariá a la Comisión BANIM. Documento "El orgullo de pertenecer a la FAA y a los Ganchos Salvajes".



Vista aérea parcial de la Estación Aeronaval Calderón, luego del ataque del SAS - BANIM DEH-FAA

Los defensores argentinos, suponiendo que intentaban apoderarse del aeródromo, hicieron detonar una fuerte carga explosiva enterrada con anterioridad para dejar inutilizable la pista. Tras la explosión los atacantes se retiraron. En el sitio de la voladura, se encontraron huellas de sangre y material abandonado. Los helicópteros se marcharon a las 05:40. Habían destruido con bombas de explosivos plásticos cinco Pucará (matrículas A-502, A-520, A-529, A-552 y A-556), cuatro Turbo Mentor de la Armada (matrículas I-A-401, I-A-408, I-A-408 y I-A-412) y un Skyvan de la Prefectura Naval (matrícula PA-50). Además, los aviones presentaban infinidad de impactos de 7,62 mm²⁰. El IA-58 Pucará matrícula A-523 que había sufrido daños irreparables durante el aterrizaje del 4 de mayo, fue contabilizado por los británicos como destruido por explosivos y granadas de fragmentación.

Al amanecer se evaluaron los daños y se recuperó el material británico abandonado. Durante el día, el personal aeronáutico replegó a la BAM Cóndor en dos vuelos del CH-47 matrícula H-93.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La FAS ordenó reponer el material perdido en el ataque a la EAN Calderón y desde la BAM Santa Cruz partieron hacia la BAM Cóndor cuatro IA-58 Pucará guiados por un Mitsubishi MU-2 del Escuadrón Fénix.

OF s/n (CAM). Cuatro IA-58 Pucará, indicativo PÓKER, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: traslado a la BAM Cóndor. Tripulantes: vicecomodoro Saúl E. Costa, jefe de Escuadrón Aéreo en Santa Cruz (A-511); alférez Gustavo E. Lema (A-516), primer teniente Juan L. Micheloud (A-531), y alférez Carlos A. Díaz (A-533). Despegaron desde Santa Cruz a las 14:43 y aterrizaron en la BAM Cóndor a las 17:00.

OF 186. 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.

Las cinco aeronaves se reunieron en la vertical de Santa Cruz y comenzaron la travesía a 1500 metros de altitud²¹. Tras haber recorrido un tercio de la ruta, descendieron lentamente hasta unos veinte metros sobre las olas. Formaron una sección a cada lado del guía y bajaron en formación cerrada porque los techos comenzaron a aplastarse sobre el mar. Cuando el piloto del Mitsubishi rompió el silencio radioeléctrico para decir «diez minutos al frente las islas», los Pucará descendieron un poco más y continuaron solos en búsqueda

²⁰ Testimonio del comodoro VGM (R) Roberto A. Vila a la Comisión BANIM, por entonces capitán piloto de IA-58 Pucará.

²¹ Testimonio del comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud a la Comisión BANIM.

de las primeras estribaciones que, al principio, las confundieron con sombras proyectadas sobre las aguas. Al final, muy próximos, descubrieron unos acantilados.

Continuaron formados hasta pasar los islotes e identificar las islas. El vicecomodoro Costa ordenó dividir la escuadrilla por secciones y continuar según lo planificado. Por momentos se veían envueltos en chaparrones que les disminuía la visibilidad y debían cerrar la formación.

A las 17:00, la sección numeral aterrizó primero. Detrás, la sección guía no entendió las indicaciones de la torre móvil y enfrentó la pista inutilizada, demarcada en la diagonal del campo. Personal de la BAM Cóndor, atento al aterrizaje, gritó a la par del capitán Benítez, que operaba el equipo portátil de VHF, para que los pilotos dieran motor... Con un suspiro generalizado, vieron a los Pucará emerger detrás de una loma. En el segundo intento, entraron bien.

El 15 de mayo aterrizaron en Darwin, directamente desde el continente, cuatro Pucará más y al escucharlos salimos corriendo a recibirlos en la pista. ¡Para nuestra alegría, dos de los pilotos eran compañeros de promoción! Los alféreces Díaz y Lema. El alférez Pontecorvo y yo nos miramos extrañados ya que sabíamos que uno estaba recién casado (Lema) y el otro por casarse (Díaz). Cuando les preguntamos qué había pasado, nos contaron que uno ¡había suspendido la boda! y al otro ¡lo sacaron de la luna de miel para ir a la guerra!²²

Con solo seis Pucará, quedaron sin ocupación varios pilotos. Ese mismo 15 de mayo, el Departamento Personal del Componente Aéreo destinó a los tenientes Roberto F. Címbaro, Eduardo M. Túñez y Abelardo F. Alzogaray a cumplir tareas de Oficial Control Aéreo Adelantado y de observadores del aire a órdenes del Departamento Operaciones del Estado Mayor.

* * *

Frente al agravamiento de la situación y a efectos de optimizar el empleo del poder aéreo remanente, la Fuerza Aérea Sur volvió a solicitar al comandante del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur que los A-4Q y los Super Étendard de la aviación naval, asentados en Río Grande, fueran asignados bajo su control operacional. Al día siguiente, por mensaje N. 4991 (23), el COATLANSUR reiteró la decisión tomada el 1 de mayo de que «dichos medios, por misión y organización, correspondían al TOAS y no a la FAS».

Mientras tanto, la FAS no cesaba de empeñar todos los recursos a su alcance para cumplir con la misión recibida del Comando Aéreo Estratégico. Además del envío de los cuatro Pucará de refuerzo a la BAM Cóndor, proseguía una intensa actividad exploratoria.

En tanto, en el sector de defensa Comodoro Rivadavia, la FAS ordenó dos salidas con M-III EA:

OF s/n. Dos M-III EA, indicativo ZONDA, versión “Bravo” de dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: navegación táctica y patrulla aérea. tripulantes: capitán Ricardo González (I-003) y primer teniente Horacio Bosich (I-010). Operaron desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluidas cinco de reconocimiento ofensivo.

²² Testimonio del comodoro VGM (R) Rubén Sassone a la Comisión BANIM.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zonas “Bravo” y “Charlie”. Tripulación: vicecomodoros José L. Ribeiro y Jorge J. Nováis, cabo primero José A. Brandana y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 07:50 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:20. Volvió a salir a las 14:15 y aterrizó en Comandante Espora a las 17:15.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Egidio Santilli, cabo principal Ricardo J. Hernández y cabo primero Carlos A. Bassano. Despegó de Trelew a las 08:15 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:15. Salió nuevamente a las 15.35 y aterrizó en Trelew a las 17:55.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y arribó a las 11:30. Salió nuevamente a las 15:30 y regresó a las 18:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo: PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Claudio A. Caresani. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:50 y regresó a las 13:21.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Héctor Palacios (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 10:30 y aterrizaron a las 11:30.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-540 y A-558, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: teniente Miguel A. Filipanics y alférez Walter E. Ortellado. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:06 y aterrizaron a las 14:33.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Roberto H. Montaldo, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y aterrizó a las 17:30.

OF s/n. BMK-62, matrícula B-101, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Área focal “Krill” y Zona “Charlie”. Tripulación: mayor Ramón P. Vivas, mayor Aldo Escudero y primer teniente Jorge J. Segat. Despegó de Trelew a las 17:01 y arribó a las 18:56.

Escuadrón Fénix

Se ordenaron once salidas de exploración, reconocimiento, diversión, comprobación del lóbulo radar y alcance de comunicaciones del CIC Malvinas, además del vuelo de guía de la escuadrilla de Pucará que desplegó a la BAM Cóndor.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula: LV-ONN, indicativo BOMBO. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:10 y aterrizó en Río Grande a las 09:35. Salió nuevamente a las 12:55 y aterrizó a las 15:33.

OF 106 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 08:59. Se avisaron dos buques a 37 km de la costa, uno carguero y otro petrolero con la inscripción de la compañía Esso. Aterrizó a las 11:41.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: oficiales principales Miguel Cancrini e Ignacio Arcidiácono. Despegó de El Palomar a las 09:40 y aterrizó en Espora a las 13:40.

OF 2102 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo TIFÓN. Misión: comprobación del lóbulo del radar y del alcance del VHF del CIC Malvinas. Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode, capitán Carlos D. Ronconi y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 10:25. Se dirigió a la posición 52°60’S/62°55’W (360 km al suroeste de Puerto Argentino) y luego a los 52°30’S/61°30’W, donde se mantuvo por cuatro minutos. Finalmente, alcanzó la posición 52°15’S/61°30’W (a 250 km de Puerto Argentino sobre el límite de la Gran Malvina), donde permaneció seis minutos mientras anotaba las coordenadas del alcance de Malvinas en radar y VHF. Arribó a las 12:05. Despegó nuevamente a las 16:00 y arribó a Río Grande a las 17:40.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto y alférez Luis Spalla. Despegó de Río Gallegos a las 11:30 y aterrizó a las 13:55.

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.

OF 107 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai, suboficial auxiliar Orlando J. Falcón y personal civil Tomás R. Manzanares. Despegó de Santa Cruz a las 15:01. A las 16:07 en la posición 48°40’S/66°10’W (al noreste de San Julián a 40 km de la costa) avistó un buque tipo petrolero con la superestructura en popa y la inscripción de la compañía Esso que navegaba con rumbo norte; arribó a las 17:48.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzebny. Despegó de Río Gallegos a las 15:30 y aterrizó a las 17:55.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MII, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Jaime Camps. Despegó de Río Gallegos a las 18:45 y aterrizó a las 21:10.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los C-130H efectuaron tres cruces a Malvinas con 88 pasajeros y más de 40 toneladas de carga en total, incluyendo dos cañones SOFMA de 155 mm.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Antonio A. Bruno, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, cabos principales Ricardo O. Figueroa y Delfino Fretes, y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:10 y arribó a la BAM Malvinas a las 20:10. Volvió a salir a las 20:35 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 23:35. Trasladó 15.000 kg de carga (que incluía un segundo cañón SOFMA de 155 mm del Ejército y munición), además de cuarenta y dos pasajeros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Domingo Egañas.

OF s/n. C-130H matrícula TC-68, indicativo TERO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila, cabos principales Ricardo Camino y Oscar D. Fraire, y suboficiales auxiliares

Roberto M. Ovejero y Carlos A. Sazano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 18:20 y arribó a la BAM Malvinas a las 22:00. Despegó a las 22:20 y aterrizó en Río Gallegos a las 00:30. Trasladó dieciocho pasajeros y 14.500 kg de carga (incluyendo otro cañón SOFMA de 155 mm, el tercero transportado por los C-130 desde el 13 de mayo).

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi, cabo principal Carlos Quintana y cabo primero Juan Carlos Nievas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo PACO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez, mayores Enrique J. Bernardi y Walter F. Videla, suboficial principal Domingo G. Farías, suboficiales auxiliares Ranulfo M. Lozano y Juan C. Hümöller, y cabos principales Ricardo Camino y Horacio R. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 20:05 y arribó a la BAM Malvinas a las 23:15. Despegó a las 23:30 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 02:30 del 16 de mayo. Trasladó 11.280 kg de carga y veintiocho pasajeros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi, cabo principal Carlos Quintana y cabo primero Juan Carlos Nievas.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

En este día aciago para la Fuerza Aérea por las enormes pérdidas materiales sufridas en la EAN Calderón, la BAM Malvinas soportó tres bombardeos de la aviación embarcada británica, aunque con precaución y desde lejos para no desafiar a la artillería antiaérea.

Tras quince días de continuos combates, se comenzaba a sentir el desgaste del personal, en especial del más expuesto por cumplir tareas a la intemperie o en situaciones de máximo estrés, como las dotaciones de mantenimiento del Escuadrón Pucará, de la artillería antiaérea y de la Red de Observadores del Aire.

El TPS-43 estuvo en servicio continuo desde las 05:00 hasta las 18:52 y desde las 19:25 hasta las 24:00, totalizando 18 horas y 27 minutos de operación. No hubo interrupciones por falla técnica ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 5 horas y 33 minutos.

A las 07:17 se detectó la primera PAC evolucionando sobre los radiales 038° y 016°, entre 114 y 120 km. A partir de las 10:00 y hasta después de las 18:00, se visualizó una intensa actividad de PAC.

Hacia las 11:00 se comprobó la cobertura del lóbulo del TPS-43 y su alcance con VHF ploteando y enlazando con el Learjet 35 A indicativo TIFÓN (OF 2100).

A las 11:33, en el radial 034° de la pantalla del radar del CIC Malvinas, aparecieron dos Sea Harrier a 130 km; luego pasaron la vertical y se alejaron por el 260° hasta 75 km.

Después del mediodía, el radar detectó dos nuevos ecos a 42 km y se siguieron hasta los 9 km, donde se perdieron. Al minuto, dos Sea Harrier entraron sorpresivamente desde el faro (al este de la península) y lanzaron bombas con espoletas de retardo, que nuevamente impactaron en las proximidades de la 3^{ra} Batería. Eran las 12:31. Diez minutos después realizaron otra pasada. Fueron ploteados en el radar desde los 28 km hasta los 13 km. Se escucharon las bombas al sur del aeropuerto. A las 12:55 desaparecieron en el radial 033° a 125 km.

A las 14:30, se produjo un nuevo ataque. Dos bombas cayeron sin explotar cerca de las posiciones de la batería Tigercat de Ejército, una a 15 metros y otra a 30. El riesgo era grave ya que a poca distancia estaba el depósito de misiles. El mayor Maiorano le solicitó al jefe del CIC, especialista en armamento, que inspeccionara las bombas. Poco más tarde, el vicecomodoro Aranda Durañona comprobó que la ampollita de vidrio con el ácido que, dentro de la espoleta, corroe los retardadores químicos que gradúan el retardo de la explosión, se había roto y se hallaba llena de tierra. En ese estado era imposible que funcionara. Tras evacuar el sector, se destruyó la bomba en forma controlada y se recuperó la zona.

También por la tarde, aterrizaron en la BAM Malvinas dos Aermacchi MB-339 procedentes de Río Grande. El 4-A-112, piloteado por el teniente de navío Owen Crippa, y el 4-A-115 al mando del teniente de navío Alfredo Talarico, totalizando con el 4-A-116 tres aviones en la BAM. Los aviones arribados fueron apoyados por un B-200 matrícula 4-G-44 que realizó el relevo.

El TPS-43 efectuó control y apoyo radar para el arribo de los C-130 indicativos ARIES, PACO y TERO que aterrizaron en la BAM Malvinas a las 20:00, 22:00 y 23:15, para entregar en conjunto más de 40 toneladas de carga y 88 pasajeros. El radar del CIC Malvinas operó hasta las 24:00, una vez finalizados los cruces de C-130. Las horas nocturnas siguientes fueron cubiertas por el radar ECO del Ejército.

Escuadrón Helicópteros

El Bell H-83 se trasladó a la BAM Malvinas para abastecer a los puestos de la ROA, mientras que el Chinook H-93 evacuó en dos viajes el personal de la EAN Calderón, y trasladó tropas y armamento pesado del Ejército al norte del estrecho de San Carlos.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, suboficial ayudante Jesús E. Martínez, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:30 y aterrizó a las 10:00. Salió nuevamente a las 14:45 y arribó a las 15:45.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, suboficial auxiliar Jesús E. Martínez, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:30 y aterrizó a las 18:05.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo TIGRE, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material (evacuación de la EAN Calderón y traslado del Equipo de Combate "Güemes"). Tripulación: primer teniente Horacio M. Giaigischia, primer teniente Julio R. Brouwer de Koning, cabo principal Raúl R. Fernández, cabos primeros Rubén D. Lavoratto y Mario I. Vera, y suboficial ayudante Hugo R. White. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:35, hizo escalas en San Carlos y bahía Elefante, y regresó a las 12:35.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material (evacuación de la EAN Calderón y traslado de Equipo de Combate "Güemes"). Mismo armamento anterior. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rosas, primer teniente Alberto E. Beltrame, cabo principal Raúl R. Fernández, cabos primeros Rubén D. Lavoratto y Mario I. Vera, y suboficial ayudante Hugo R. White. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:10, hizo escalas en San Carlos y bahía Elefante, y regresó a las 17:35.

En el primer vuelo, el H-93, junto con un helicóptero Puma de Ejército, trasladó al teniente primero Carlos Esteban y una sección a cargo del subteniente Roberto Reyes, perteneciente a la Compañía C del Regimiento 25, hasta Puerto San Carlos, dotados solamente de armamento individual. En el segundo vuelo, trasladaron una sección antitanque del Regimiento de Infantería 12 a cargo del subteniente Gustavo Vásquez con dos cañones de 105 mm sin retroceso y dos morteros de 81 mm. Debido a la proximidad de PAC enemigas, los desembarcaron en la desembocadura del estrecho de San Carlos, y ambas secciones quedaron separadas. Mientras se cumplían las tareas, en diferentes oportunidades, se observaron patrullas aéreas de combate volando en altura²³.

* * *

²³ OSCAR TEVES, *Malvinas - La batalla de Pradera del Ganso*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2016, pág. 182.

Salidas operativas del 15 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 39 salidas:

- 30 desde el continente, de las cuales 7 fueron de combate.
- 9 desde las bases de Malvinas, de las cuales 4 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

Cinco IA-58 Pucará, matrículas A-502, A-520, A-529, A-552 y A-556, de la BAM Cóndor destruidos en operación comando del SAS en la EAN Calderón.

Domingo 16 de mayo

Meteorología

En Malvinas la mañana se presentó con bancos de niebla; durante el día, la nubosidad media quebrada limitó la operación aérea.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.
- Río Gallegos: cubierto con nubes baja a 50 metros (6/8), visibilidad 100 metros reducida por niebla, viento calmo.
- Río Grande: cielo invisible, visibilidad 50 metros, viento calmo.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad baja a 300 metros (5/8), visibilidad 10 km reducida por llovizna, viento 23 a km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad baja a 200 metros (7/8), visibilidad 12 km reducida por lluvia, viento a 26 km/h.

Reorganización de la conducción superior argentina

El Comité Militar estudió la posibilidad de reagrupar los Comandos Operativos (Teatro de Operaciones Atlántico Sur, Comando Aéreo Estratégico, Fuerza Aérea Sur) en Comodoro Rivadavia. Creó así el Centro de Operaciones Conjuntas (CEOPECON), con sede en Comodoro Rivadavia, organismo que mejoraría la conducción estratégica operacional de las fuerzas, y que recién entraría en funcionamiento a partir del 22 de mayo.

Situación táctica

Hacia mediados de mayo, se habían agotado las posibilidades de encontrar una solución diplomática del conflicto. Suspendidas las negociaciones, solo restaba esperar el resultado de las armas. La Fuerza Aérea Sur no ejecutó misiones de combate. Reservaba y alistaba sus sistemas para operar cuando el enemigo estuviera dentro de su alcance. Por el contrario, la Fuerza de Tareas británica intensificó las acciones para neutralizar los objetivos argentinos que podrían poner en riesgo sus futuras operaciones. Realizaron las siguientes incursiones aéreas:

05:10. Dos Sea Harrier atacaron depósitos de combustible en la zona de Bahía Fox (isla Gran Malvina, al sur del estrecho de San Carlos). Resultaron heridos un oficial, un suboficial y dos soldados del Ejército.

10:10. Un Sea Harrier atacó la zona de Puerto San Carlos y la BAM Cóndor. Posiblemente, realizó también exploración fotográfica.

12:15. Dos Sea Harrier atacaron posiciones de artillería antiaérea en la BAM Malvinas, desde una altura superior a los 6000 metros. El ataque fue repelido. Dos bombas explotaron próximas al Puesto de Comando de la Artillería Antiaérea (PCAAa), coincidente con el puesto de comando de la 3^{ra} Batería. Desde hacía varios días, parecía que ese era un blanco seleccionado a neutralizar.

13:40. Sobrevuelo en altura de una PAC de Sea Harrier, en misión de exploración y reconocimiento sobre a la BAM Malvinas.

13:55. Dos Sea Harrier atacaron al ELMA *Río Carcarañá* en la zona de Puerto King (en la isla Soledad, al sur del estrecho de San Carlos). La nave se incendió y fue abandonada; no hubo bajas.

14:15. Dos Sea Harrier atacaron el ARA *Bahía Buen Suceso* fondeado en Bahía Fox. No sufrió daños graves. Uno de los aviones, el ZA-191, fue alcanzado en la cola por fuego de artillería, pero logró regresar al *Hermes* donde fue reparado²⁴.

14:30. Ataque de dos Sea Harrier, desde gran altura, a la BAM Malvinas. No se produjeron daños.

16:30. Nuevo ataque de Harrier contra las posiciones de artillería antiaérea de la BAM Malvinas.

Por la noche, a las 22:35, el destructor *Glamorgan* efectuó un bombardeo naval sobre la BAM Malvinas²⁵. El ataque fue rechazado por una pieza de 155 mm del Ejército, recién emplazada. Desde entonces, los cañones SOFMA se convirtieron en un blanco prioritario para los británicos.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoros Marcelo A. Conte y Rodolfo G. Muñoz, suboficiales ayudantes Narciso N. Zárate y Diego C. Callejón, y suboficial mayor Aroldo R. Bonorino. Despegó de Ezeiza a las 09:30 y arribó a las 16:40.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La FAS ordenó la salida en alerta de un M-III EA desde el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo PERRO, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. tripulante: primer teniente Horacio Bosich (I-010). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Transporte y abastecimiento aéreo

Por la noche, el TC-65 intentó un cruce a Malvinas, pero no logró aterrizar por situación táctica desfavorable.

OF Comando Aéreo de Transporte (CAT) 158. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Rubén H. Martel y Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, cabos principales Miguel A. Cardone y Carlos D. Cantezano, suboficial auxiliar Oscar A. Gatto y suboficial ayudante Manuel A. Albelos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 23:00 y arribó a la

²⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 214.

²⁵ IAN INSKIP, op. cit., pág. 153.

01:00 del 17 de mayo. La misión fue cancelada en vuelo debido a las amenazas que se cernían sobre Malvinas.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo principal Enrique Sierra.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron doce salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluidas cuatro de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación del primer vuelo: vicecomodoro Mario J. Andelique, mayor Egidio Santilli, cabo principal Ricardo J. Hernández y cabo primero Carlos A. Bassano. Despegó de Trelew a las 08:20 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:00. Segundo vuelo: capitán Carlos R. Filippi, primer teniente Ricardo R. Grunale, suboficial auxiliar Antonio Conde y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:40 y arribó a Trelew a las 18:20.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayores Roberto H. Montaldo y Adolfo Rodríguez, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y arribó a las 12:40.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros José L. Ribeiro y Jorge J. Novais, cabo primero José A. Brandana y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 08:45 y aterrizó en Viedma a las 12:20. Volvió a salir a las 13:45 y regresó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación del primer vuelo: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, y cabos primeros Guillermo J. Lamas y Horacio A. González. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y arribó 09:30. Segundo vuelo: mayores Roberto A. Salvarredi y Osvaldo J. Botto, cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:35 y arribó a las 18:35.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 12:00.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-558 y A-540, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulantes: primer teniente Raúl Federici y teniente Miguel Filipanics. El jefe de sección informó la realización de las dos salidas. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:00 y regresaron a las 14:20.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primeros tenientes Aurelio J. Buzzoni y Daniel Herlein (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:30 y regresó a las 17:00.

Escuadrón Fénix

Se realizaron ocho misiones de exploración y reconocimiento, de exploración fotográfica y de verificación de cobertura del radar TPS-43 Malvinas.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Roberto Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 07:30 y aterrizó en Espora a las 12:52.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre área focal “Platino”. Tripulante: alférez Claudio Gervai. Despegó desde Santa Cruz a las 09:00 y aterrizó a las 12:00.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-LZR, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alférez Hugo Garatti y subteniente Hugo Mercante. Despegó de El Palomar a las 13:30 y aterrizó en Espora a las 19:50.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre área focal “Platino”. Tripulante: alférez Jorge Arrechea. Despegó desde Santa Cruz a las 15:00 y aterrizó a las 18:00.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión: exploración fotográfica. Tripulación: capitán Nicolás R. Benza, teniente Alfredo Caballero, cabos principales Eduardo A. Lagger y Gerardo A. Pansa, y cabo primero Juan C. Falchi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:15 y aterrizó en El Palomar a las 18:25.

OF 2108 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo TIFÓN. Misión: exploración electrónica, verificación de cobertura del CIC Malvinas (radar y sistemas de comunicación). Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, primer teniente Eduardo E. Bianco, cabo primero Emilio T. Paigés, y cabos principales Juan C. Hernández y Roberto O. Prevedi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:30, hasta la posición 50°30’S/ 62°00’W (340 km al noroeste de Puerto Argentino), y regresó a las 20:00.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Informó el comandante la realización de dos salidas con un total de 3 horas y 30 minutos de vuelo.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El dispositivo de «puntos fuertes» elegido por las fuerzas argentinas para defender las islas (por la imposibilidad de realizar desplazamientos interiores debido a la carencia de infraestructura y medios de transporte) limitó el apoyo del componente aéreo a la vigilancia y el control del espacio aéreo, y a la difusión de alarmas, al transporte con helicópteros y a contados reconocimientos ofensivos.

La puesta en servicio de los cañones de 155 mm justificó la función de vigilancia marítima que había asumido el CIC. La aproximación de un buque enemigo a bombardear las fuerzas argentinas desencadenaba la alarma gris que difundía el CIC y, a requerimiento de la artillería o de los lanzadores de Exocet terrestres de la ARA, era planteado para orientar la puntería del sistema de disparo que correspondiera.

El radar TPS-43 y el ECO del Ejército operaron en forma alternativa para facilitar el mantenimiento de los equipos. El TPS-43 estuvo en servicio continuo desde las 00:00 hasta las 04:10, desde las 05:45 hasta las 09:05 y finalmente desde las 16:00 hasta las 24:00, totalizando 15 minutos y 30 minutos de operación. No hubo interrupciones por falla técnica ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 8 horas y 30 minutos.

Durante la madrugada se detectaron posibles helicópteros entre el 045° a 115 km hasta el 116° a 87 km. En las primeras horas de la mañana (hasta las 05:00), se produjeron cuatro incursiones de PAC que desaparecieron entre los 185 y 203 km con rumbo 090°.

A las 12:15, los Sea Harrier lanzaron tres bombas en las proximidades del refugio del cañón bitubo 35 mm, Fierro 304 y del PCAAa. A las 14:30 otra escuadrilla de Sea Harrier repitió

el ataque que fue repelido por la batería de 35 mm. Un avión lanzó las bombas en el mar, las últimas cayeron cerca del faro.

A las 16:30 se produjo un ataque de mayor intensidad. El radar del CIC Malvinas detectó la escuadrilla en el radial 056° hasta los 13 km. Los Sea Harrier entraron en vuelo bajo. La artillería antiaérea repelió el ataque. Las bombas con espoletas de proximidad estallaron en el aire y sembraron con esquilas una gran superficie. Una explotó sobre la pista; otra, a cien metros de una batería de Skyguard y le descalibró el sistema.

Dada la gran cantidad de impactos recibidos en el sector de la 3ª Batería y del PCAAa, el Comandante del Componente Aéreo, brigadier Castellano, ordenó cambiar de posición dichos elementos con las primeras luces del día 17 de mayo. Durante la noche, se dejó el material sobre ruedas para realizar el desplazamiento ni bien el capitán Savoia y el primer teniente Spath determinaran el lugar del nuevo sitio de la 3ª Batería. El PCAAa sería emplazado en el refugio del Fierro 8, cerca del acceso al aeropuerto, al sur de la aerostación. Además, se conformaron tres equipos que cumplirían turnos. El N.º1 a cargo del capitán Rodolfo Savoia y el teniente Jorge L. Reyes; el N.º2 con el primer teniente Alberto E. Dalves y el alférez Walter H. Garay; y el N.º3 con el primer teniente Oscar H. Spath y el alférez Pedro E. Iraizoz.

Para reforzar la artillería antiaérea, cerca del faro (en el extremo este de la península), se emplazó un SAM-7 al mando del alférez Walter H. Garay.

A las 21.00, en el 120° a 39 km, se detectó un buque del cual se desprendió un helicóptero posiblemente para actuar como director de tiro. A las 22:45 se inició el cañoneo naval desde el 177° a 13 km, con el helicóptero en vuelo estacionario en el 194° a 22 km. Se captó otro buque en el 204° a 30 km. A las 23:15 se detectaron movimientos de cuatro posibles helicópteros entre los radiales 210° a 230°, entre 30 y 37 km. Esta situación motivó la orden de regreso del C-130 indicativo PATO.

En la fecha se concretó el aterrizaje del F-28 matrícula 5-T-20 de la Armada Argentina.

Escuadrón Helicópteros

El Bell H-83 cumplió misiones de exploración y reconocimiento, traslado de personal y relevo de la ROA; mientras que el Chinook H-93 trasladó personal a varios puntos de las islas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo CÓNDROR, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, y cabo principal Alberto P. López. Despegó de la BAM Cándor a las 09:30 y aterrizó a las 11:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, misma configuración anterior. Misión: traslado de personal. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, cabo primero Roberto J. López y cabo principal Alberto P. López. Despegó de la BAM Cándor a las 12:00 y regresó a las 15:30.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal. Tripulación: primeros tenientes Antonio Grifol y Manuel A. Fernández, suboficial ayudante Roberto M. Prats, suboficial auxiliar José A. Álvarez, cabo primero Luis M. Villarreal y cabo principal Atilio H. Pistoni. Despegó de la BAM Cándor a las 12:25, hizo escalas en bahía Elefante Marino y San Carlos, y arribó a la BAM Cándor a las 13:40. Volvió a salir a las 16:35 y regresó a las 17:15.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo TORDO, misma configuración anterior. Misión: relevo del personal de la ROA. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cándor a las 17:50 y aterrizó a las 18:10.

Escuadrón Pucará

Al mediodía y en las primeras horas de la tarde, dos secciones de IA-58 hicieron reconocimiento ofensivo en las costas del estrecho de San Carlos, donde existían indicios de tropas infiltradas, posiblemente con el propósito de instalar un radar en el extremo occidental de la isla Soledad:

OF 032 (CAM). Dos IA-58 de la BAM Cóndor, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo en el estrecho de San Carlos. Tripulación: capitán Roberto A. Vila (A-509) y teniente Miguel A. Cruzado (A-516). Despegaron a las 11:45 y aterrizaron a las 13:15 sin novedad.

OF 033 y 034 (CAM). Dos IA-58 de la BAM Cóndor. Misma misión y configuración que la anterior. Tripulación: teniente Miguel A. Giménez (A-509) y teniente Carlos E. Morales (A-516). Despegaron a las 14:30 y aterrizaron a las 16:30 sin encontrar rastros del enemigo.

Aquel día algunos pilotos (entre ellos el primer teniente Francisco Navarro, y los tenientes Eduardo Túñez y Abelardo Alzogaray) se trasladaron hacia Puerto Argentino con el objeto de regresar al continente y realizar un nuevo cruce de aviones. Sin embargo, el viaje fue cancelado y los oficiales fueron asignados a la ROA (Red de Observadores del Aire) hasta el 21, cuando se reincorporarían al Escuadrón Pucará, replegado ya a Puerto Argentino.

* * *

Salidas operativas del 16 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 32 salidas:

- 23 desde el continente, de las cuales 5 fueron de combate.
- 9 desde las bases de Malvinas, de las cuales 4 fueron de combate.

Lunes 17 de mayo

Meteorología

En las islas el tiempo se mantuvo con bancos de niebla por la mañana y nubosidad baja quebrada durante el día.

En el litoral atlántico las condiciones se mantuvieron debajo de los mínimos para el vuelo con breves períodos de mejoría. Viento calmo y neblina.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 300 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media y baja a 200 metros (6/8), visibilidad 10 km reducida por bancos de niebla, viento calmo.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cielo invisible, visibilidad 50 metros, viento calmo.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad baja a 100 metros (8/8), visibilidad 50 metros reducida por niebla, viento calmo.

Situación táctica

A las 08:20, dos Sea Harrier provenientes del portaviones *Invincible* —que según información de inteligencia continuaba entre los meridianos 56° y 57°W y los paralelos 51° y 52°S, aproximadamente a 170 km de Puerto Argentino— atacaron con bombas de explosión aérea las posiciones de la 3ª Batería produciendo daños en el Fierro 304.

Después del mediodía, dos Sea Harrier bombardearon en vuelo rasante la BAM Cándor. La aproximación del ataque fue avistada por los puestos de la ROA “Hiena” (alférez Andrés Gazzo) y “Vasco” (alférez Eduardo Daghero), quienes alertaron al Puesto de Comando, lo que permitió que la artillería repeliera el ataque que no provocó daños. Al intentar un reemplazo, uno de los aviones fue presumiblemente averiado por la pieza N.º 4 de 20 mm.

A las 23:45 ambos puestos de observación aérea informaron ruido de reactores sobre el istmo. Segundos después cayeron tres bengalas de enorme poder y se escucharon explosiones en dirección de las alturas Rivadavia.

En varias oportunidades se detectaron patrullas de Sea Harrier volando al este. Se especuló que las PAC brindaban cobertura al portacontenedores SS *Atlantic Conveyor* que había llegado a la zona de remolque y reparaciones, y se preparaba para transferir a los portaviones los catorce cazas que transportaba: seis Harrier GR.3 del Escuadrón 1(F) de la Royal Air Force y ocho Sea Harrier del Escuadrón 809 de la Royal Navy. Aunque también pudo tratarse de una operación de distracción. Posteriormente (1 y 8 de junio), arribarían desde Ascensión en vuelo directo cuatro Harrier GR.3 del mismo escuadrón, con los que se completarían una dotación de diez aviones en el *Hermes*.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de dos B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Armando E. Buira, suboficial principal Armando M. Rosales, cabo principal Jorge P. Amengual, suboficial mayor Casimiro E. Martínez y suboficial ayudante Carmelo A. Bessi. Despegó de Ezeiza a las 07:05 y arribó a El Palomar a las 16:25.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91. Misión: exploración y reconocimiento lejano hasta la posición 46°00'S/46°00'W (1650 km al este de Comodoro Rivadavia). Tripulación: vicecomodoros Horacio Genolet y Rodolfo Muñoz, suboficiales principales Andrés Hustey y José Ramos y suboficial mayor José Nóbile. Operó desde El Palomar, sin datos de aterrizaje y despegue.

Previsión de misiones de interdicción aérea estratégica

El Comando Aéreo Estratégico emitió también la orden a la FAS de efectuar un despliegue de tres BMK-62 a Mar del Plata, en alistamiento para un ataque a un objetivo naval.

A las 02:18 se recibió en la base de Trelew la orden fragmentaria N.º7043 (CAE) de desplegar tres aviones BMK-62/64 al aeródromo de Mar del Plata, en versión de máximo combustible “Eco” (radio de acción de 1800 km) y configuración de dos bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada para ataque a baja altura. El objetivo era el petrolero *Gold Robert* que se encontraría entre las coordenadas 42°10'S/52°55'W y 38°30'S/52°00'W (entre 480 y 600 km al este-sureste de Mar del Plata).

A las 04:50 aterrizó en Trelew el Learjet 36 matrícula LV-LOG, indicativo BUQUE 4, tripulado por el vicecomodoro Manuel Rodolfo de la Colina y el capitán Narciso Juri, avión que sería el guía y OCAT de la operación. También participaría un avión Boeing 707, indicativo BUQUE 3, que daría la posición actualizada del objetivo material.

A las 05:10 despegó hacia Mar del Plata la escuadrilla de tres BMK-62/64, indicativo PUMA, tripulados por: capitán Juan Tomás Martínez Villada y primer teniente José Nicolás Pagano (B-104), teniente Juan Carlos Cooke y primer teniente Jorge Roco (B-112) y primeros tenientes Roberto Rivollier y Jorge Annino (B-109).

A las 06:00 despegó hacia Mar del Plata, el LV-LOG trasladando a los mayores Ramón Vivas (jefe del Escuadrón Canberra) y Aldo Escudero.

A las 08:00 se notificó al CAE que todas las aeronaves estaban aterrizadas en Mar del Plata, listas para cumplir la misión. Sin embargo, durante todo el día, se esperaba la orden de despegue. Al día siguiente, 18 de mayo, se mantendría el alistamiento de los aviones hasta que, a las 19:00, se ordenó el repliegue de todos los medios a Trelew.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Las restricciones meteorológicas y la ausencia de blancos confirmados limitaron las actividades aéreas a operaciones de transporte y de exploración.

Transporte y abastecimiento aéreo

Por la tarde, se concretaron dos cruces de C-130 a Malvinas que transportaron en total 28.500 kg de carga y trece pasajeros.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PAMPA. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitán Rubén H. Martel, capitán Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, cabo principal Miguel A. Cardone, suboficial auxiliar Oscar A. Gatto, suboficial ayudante Manuel A. Albelos y cabo principal Carlos D. Cantezano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:45 y arribó a la BAM Malvinas a las 15:58. Volvió a salir a las 16:25 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 19:15. Transportó 14.500 kg de carga y once pasajeros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Mazzochi, cabo principal Carlos Quintana y cabo primero Juan Carlos Nievas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo CAIMÁN. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro José A. Demarco, mayor Juan M. Maclay, capitán (R) Juan de la Cruz Martearena, suboficial auxiliar Emilio R. Farina, cabo principal Mario D. Rulli, suboficial mayor Miguel M. Castillo, suboficial auxiliar Carlos A. Cortez y suboficial principal José C. Cabrera. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:30 y arribó a la BAM Malvinas a las 17:45. Volvió a salir a las 18:00 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 20:20. Transportó 14.000 kg de carga y dos pasajeros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo principal Enrique Sierra.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluyendo cinco de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "Delta". Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y arribó a las 11:50. Salió nuevamente a las 16:00 y aterrizó a las 19:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "Charlie". Tripulación: capitán Carlos R. Filippi, primer teniente Ricardo R. Grunale, suboficial auxiliar Antonio Conde, y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:00. Decoló a las 15:20 y regresó a Trelew a las 17:25.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros Luis P. Ronconi y Ricardo L. Quillet; cabo principal Rodolfo A. Solís y suboficial ayudante Miguel A. Alonso. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 11:40. Salió nuevamente a las 13:30 y regresó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-558 y A-540, indicativo PACÚ 2, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: primer teniente Raúl E. Federici y teniente Miguel A. Filipanics. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 09:55 y regresaron a las 12:15.

OF s/n. BMK-62, matrícula B-101, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Alfredo R. Bredeston, y primeros tenientes Ernesto Lozano y Jorge J. Segat. Despegó Trelew a las 10:30 y arribó a las 12:40.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Ángel R. Pezzetta. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:45 y aterrizó a las 14:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Roberto H. Montaldo, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:45 y arribó a las 17:35.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Héctor Palacios (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 15:30 y aterrizaron a las 16:30.

Escuadrón Fénix

Se realizaron dos vuelos de traslado de personal para la operación con los Canberra, dos misiones de exploración y reconocimiento, y una de detección de emisiones radáricas del enemigo y de relevamiento aerofotográfico.

OF s/n (CAE). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo BUQUE 4. Misión: traslado de tripulantes de Canberra. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo Manuel de la Colina y capitán Narciso Juri. Decoló de Comodoro Rivadavia a las 03:30 y aterrizó en Trelew a las 04:50. Volvió a salir a las 06:00 y aterrizó en Mar del Plata a las 07:41.

OF 2110 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo POMO. Misión: detección de emisiones radáricas del enemigo y relevamiento aerofotográfico. Tripulación: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Eduardo E. Casado, suboficial auxiliar José M. Cuscueta, cabo principal Gerardo A. Pansa y cabo principal Roberto O. Prevedi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 07:20, voló hasta la posición 50°30'S/62°30'W (360 km al noroeste de Puerto Argentino) y luego hasta los 51°59'S/61°30'W (250 km al oeste de Puerto Argentino, en el límite de la Gran Malvina). Regresó a las 09:35.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegue sin información; arribó a Río Gallegos a las 08:30.

OF 2118 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo POMO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Río Grande a las 13:50 y aterrizó a las 16:25.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El radar Malvinas estuvo en servicio desde las 00:00 hasta las 04:08, desde las 09:00 hasta las 18:30 y finalmente desde las 23:00 hasta las 24:00, totalizando 14 horas y 26 minutos de operación. No hubo interrupciones por viento fuera de norma y solo hubo un corte de 12 minutos por falla técnica. El radar TPS-44 operó un total de 9 horas y 22 minutos.

A las 08:00, el capitán Rodolfo Savoia, jefe del Puesto de Comando (PCAAa), y el primer teniente Oscar Spath, jefe de la 3^{ra} Batería, salieron en dirección al faro, buscando una posición de recambio para instalar los Fierros 303 y 304 de 35 mm, pertenecientes a la 3^{ra} Batería. A poco de andar, divisaron una PAC en altura. De inmediato, comunicaron la novedad a la batería y se oyeron silbidos de bombas que hicieron impacto cerca de la posición del Fierro 304, del refugio del PCAAa y otra en las inmediaciones del Fierro 6 de 20 mm.

La que explotó sobre el Fierro 304 lo dejó fuera de servicio al destruirle las llantas, las cubiertas, la mira Xaba y el cilindro de recuperación de gases. No hubo bajas de personal, pero los soldados Alberto Knetch y Mario Báez recibieron severos efectos de la onda expansiva. Pasado dicho ataque, se dio inicio al traslado del PCAAa y del cañón 303 a sus respectivos lugares de emplazamiento y el resto del personal al alojamiento en la ciudad.

A medida que avanzaban las horas, el tiempo fue desmejorando; las lloviznas entorpecían el traslado del pesado Fierro 303 (de 6000 kg) que, a pesar de contar con un tractor para movilizarlo, la turba impedía su desplazamiento.

Con las últimas luces del día se coordinó con el PCAAa dejar la tarea para el día siguiente, habiendo avanzado escasos 150 metros. El personal mojado, embarrado, con frío y evidentes muestras de cansancio físico fue trasladado a la ciudad.

A las 14:33 aterrizó en la BAM Malvinas un F-28 (5-T-20) de la Armada con apoyo radar. El TPS-43 detectó a las 15:12 una PAC en azimut 095° a 150 km, que permaneció en zona hasta las 15:57. Doce minutos después detectó otra PAC en azimut 102° a 83 km. Mientras tanto, la Mesa de Información de Tránsito Aéreo apoyó la aproximación de los C-130 PAMPA y CAIMÁN que aterrizaron en el aeródromo a las 15:58 y 17:45 para entregar un total de 28,5 toneladas de carga y trece pasajeros.

Escuadrón Pucará

Se realizaron cinco salidas de reconocimiento ofensivo para constatar informaciones provenientes de Puerto Mitre (Howard), respecto de dos lanchones que navegaban en la bahía Puerto Salvador, sobre el estrecho de San Carlos.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: capitán Ricardo A. Grünert (A-516) y teniente Hernán Calderón (A-533). Despegaron a las 10:00 y regresaron a las 12:00.

OF s/n (CAM). IA-58, matrícula A-531. Misma misión y configuración que la anterior. Tripulante: teniente Alcides T. Russo. Despegó a las 11:00 y aterrizó a las 13:30.

OF s/n (CAM). Dos IA-58. Misma misión y configuración que la primera. Tripulantes: teniente Alcides T. Russo (A-531) y teniente Carlos E. Morales (A-516). Despegaron a las 16:00 y aterrizaron a las 17:30 con las últimas luces del día. Durante el vuelo divisaron una patrulla enemiga en altura que no los descubrió.

Los aviadores de la BAM Cóndor conformaron dos grupos de comandos a órdenes de los mayores Miguel Navarro y Carlos Tomba. En la noche exploraron los alrededores y observaron que en el norte de la isla Soledad disparaban varias bengalas; a partir de

las 03:50, oyeron explosiones continuas en los reductos argentinos de Bahía Fox y Puerto Mitre (Howard), en la isla Gran Malvina²⁶.

Escuadrón Helicópteros

El Bell H-83 realizó la evacuación sanitaria de un soldado clase 63 a la BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: evacuación sanitaria. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, suboficial Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 07:30 hacia la BAM Malvinas y regresó a las 09:00.

* * *

Salidas operativas del 17 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 28 salidas:

- 22 salidas desde el continente, de las cuales 5 fueron de combate.
- 6 salidas desde las bases de Malvinas, de las cuales 5 fueron de combate.

Martes 18 de mayo

Meteorología

En las islas amaneció cubierto y con llovizna; visibilidad de dos a cinco kilómetros. Luego empeoró, descendió el techo y la visibilidad. A partir de las 17:00, la niebla se cerró.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media, visibilidad 10 km reducida por bancos de niebla, viento a 33 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media y baja a 1500 metros (6/8), buena visibilidad, viento a 37 km/h.

Situación táctica

Las malas condiciones del tiempo limitaron la operación de los medios aéreos de combate de la FAS; no así la de los afectados a exploración, reconocimiento y a abastecimiento aéreo.

Mientras tanto, la aviación embarcada británica cumplió un patrón de hostigamiento intenso, aunque bastante ineficiente, pero que demostraba haber incorporado nuevos procedimientos y armas: bombardeos desde gran altura, contramedidas activas para los radares de la artillería y espoletas de proximidad.

El portaviones *Hermes* recibió los primeros cuatro Harrier GR.3 del Escuadrón 1(F) de la Royal Air Force (dos más se sumarían el 19 y 20 de mayo) y cuatro Sea Harrier

²⁶ Testimonio del comodoro VGM (R) Roberto A. Vila a la Comisión BANIM.

del Escuadrón 809 de la Royal Navy que, llegados en el *Atlantic Conveyor*, se integraron al Escuadrón 800. Asimismo, en el *Invincible* aterrizaron otros cuatro Sea Harrier también del Escuadrón 809 de la RN que se sumaban al Escuadrón 801²⁷.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Horacio E. Genolet y Rodolfo G. Muñoz, suboficiales principales Andrés M. Hustey y José G. Ramos, suboficial mayor José G. Nóbile y cabo primero José L. Massa. Despegó de El Palomar a las 07:00 y arribó a las 15:20. En la posición 44°31'S/46°30'W (1650 km al noroeste de Comodoro Rivadavia), avistaron un carguero de gran tamaño alejándose de la zona de Malvinas a una velocidad de diez nudos.

Operaciones Plum Duff y Mikado

A consecuencia del hundimiento del destructor *Sheffield* el 4 de mayo, el almirante Woodward requirió al comandante de la Fuerza de Tareas en Northwood que se neutralizara con urgencia el sistema de armas Super Étendard y los misiles Exocet porque «si dañan un portaviones no hay desembarco posible». Por lo tanto, Woodward pidió que se accionara contra el continente: «Un ataque a Río Grande será esencial para recuperar Malvinas»²⁸.

El 6 de mayo, el almirante Terence Lewin ordenó al director del SAS, general Peter de la Billière, que bosquejara un plan de operación de dos etapas. Sin poseer información acabada sobre la zona, Lewin previó una primera fase para introducir una patrulla de reconocimiento por helicóptero o submarino. Si la inteligencia obtenida confirmaba la presencia de los blancos, se iniciaría el asalto aéreo a la Base Aeronaval Río Grande con dos C-130 que volarían desde la isla Ascensión con un escuadrón de comandos SAS a bordo.

La opción de la inserción aérea primó sobre la alternativa de hacerlo con un submarino porque el HMS *Onix*²⁹, el único disponible, arribaría recién el 31 de mayo a ese sector del Atlántico Sur. No obstante, el 16 de mayo, el destructor ARA *Bouchard*, fondeado junto al ARA *Piedrabuena* frente a Río Grande, captó un eco hidrofónico que no pudo ser confirmado. Pasadas las 17:00 horas, el radar detectó tres ecos de embarcaciones pequeñas a unos 2000 metros de distancia con rumbo a la costa, que fue confirmado por el radar del ARA *Piedrabuena*. El comandante del *Bouchard* ordenó abrir fuego con los cañones de 11,5 mm y poner proa hacia la posición. Instantes después, las embarcaciones detectadas dieron media vuelta y retornaron rápidamente mar adentro³⁰.

En otro orden, la inserción de tropas británicas desde territorio chileno requería de una cooperación política muy comprometida que, pese al apoyo que el Reino Unido recibía por otros medios, Chile no parecía dispuesto a asumir³¹.

²⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit. págs. 196 y 380.

²⁸ EWEN SOUTHBY-TAILYOUR, *Objetivo Exocet - Operaciones secretas británicas en el continente durante la guerra de Malvinas*, Buenos Aires, Editor Alejandro Amendolara, 2018, pág. 146. Traducción de *Exocet-Falkands, the Untold Story of Special Forces Operations*, Londres, Pen & Sword Books, 2014.

²⁹ La misión asignada al Lt. Cdr. Andrew Johnson, comandante del submarino *Onix* era patrullar zonas de la costa, recolectar información de inteligencia y, principalmente, disponer de la capacidad especial para infiltrar tropas especiales. Los otros submarinos eran de propulsión nuclear y su misión era de flota, o sea, ofensiva, sobre unidades navales.

³⁰ Testimonio oral del capitán de navío VGM (R) Washington Bárcena, comandante del ARA *Bouchard* a la Comisión BANIM.

³¹ «Nunca hubo ninguna situación secreta entre Chile e Inglaterra», declaración de Sergio Onofre Jarpa, el entonces embajador chileno en Buenos Aires. Entrevista de Paulina Salcedo Guzmán en *La Segunda*, Santiago de Chile, viernes 30 de marzo de 2012.



Vuelo de inserción previsto para los C-130, para concretar un asalto aéreo en la BAN Río Grande (Operación Mikado)

La Operación Plum Duff (budín de ciruela) comenzó el 15 de mayo cuando ocho comandos, llegados en un C-130, se arrojaron en paracaídas sobre la flota británica, que los recuperó del mar en minutos. Las tropas especiales debían verificar la presencia de los Super Étendard y de los misiles Exocet, así como evaluar la capacidad defensiva y el grado de alistamiento de la Base Aeronaval de Río Grande³². Si los comandos encontraban las aeronaves y podían efectuar la destrucción sin asistencia, debían hacerlo pues llevaban el equipo necesario.

En caso contrario, actuaría la fuerza principal de asalto que vendría en dos C-130 desde Ascensión (Operación Mikado, «la puerta» en japonés). El contingente mayor estaba compuesto por sesenta hombres del SAS, más dos vehículos Land Rover tácticos y motocicletas tipo comando Triumph, cargados en el interior de los dos C-130 (XV-179 y XV-200) del Special Force Flight del 47 Escuadrón de la RAF, alistados en la isla Ascensión.

La navegación desde Ascensión necesitaba dos reabastecimientos y un submarino para ajustar la posición geográfica de los equipos de navegación. Las últimas 200 millas (370 km) debían volarlas a no más de 15 metros de altura e ingresar en el continente por el cabo San Diego, en el extremo sur de Tierra del Fuego. Después volarían sobre el lago Fagnano, con rumbo oeste, y ya en territorio chileno hacia el norte pasando por el lago Blanco. Al final se aproximarían a Río Grande con rumbo 090°, para aterrizar con los dos aviones explotando al máximo el factor sorpresa.

El ataque se realizaría en contados minutos para aprovechar el caos y destruir los Super Étendard, los misiles y, en el casino de oficiales, matar a los pilotos³³.

A raíz del incidente de la tarde del 16 de mayo, se difundió la alarma y se activaron los sistemas de defensa. Incluso, la Infantería de Marina le brindó una guardia especial al radar TPS-43 de la FAA, ubicado en el sector costero. Para la fecha de la Operación Plum Duff, los aviones Super Étendard ya estaban dispersos y los pilotos no pernoctaban en la base.

La primera fase de la operación comenzó en la noche del 17 de mayo. Los helicópteros Sea King (ZA-290 y ZA-292) del Escuadrón Naval 846 se trasladaron del *Hermes* al *Invincible*. Este navegó hacia el oeste, acompañado por la fragata *Broadsword*. Ambos navegaban

³² El Batallón de Infantería de Marina 3 (BIM 3) había sido desplegado en el área con destacamentos listos para patrullar la frontera con Chile. En la región, había 3.000 hombres bajo el mando del capitán de navío (IM) Miguel Carlos Pita para la defensa de la Base Aeronaval de Río Grande.

³³ EWEN SOUTHBY-TAILYOUR, op. cit. pág. 351.

a una velocidad de 25 nudos y a una milla de distancia entre ellos, en total oscuridad y silencio radar.

En la madrugada del 18 de mayo, la Operación Plum Duff entró en fase de ejecución con el despegue del ZA-290, indicativo de misión VICTOR CHARLIE, desde el *Invincible* que navegaba 120 km al sur de Malvinas. El Lt. Richard Hutchings (RN), piloto del helicóptero, y su tripulación iniciaron la travesía a las 00:15, con un contingente de ocho comandos del SAS a bordo. El ZA-292 permaneció a bordo del *Invincible* como reserva y retornaría al *Hermes* al día siguiente. El helicóptero con peso de despegue excedido se encontraba a 1050 km del cabo San Sebastián al norte de Río Grande, punto de entrada en el continente. Para evitar la detección, el vuelo se realizó a bajo nivel con la ayuda de equipos de visión nocturna, nunca utilizados en una misión real.

Una vez ingresados en el continente, programaron aproximarse desde el norte de Río Grande hacia tres puntos tentativos de desembarque previamente seleccionados: 1) Laguna Miranda a 28 km de la base; 2) Estancia Las Violetas a 24 km (este era el sitio más expuesto); y 3) punto de desembarque de emergencia situado a 60 km de la base, en territorio chileno próximo a la frontera.

A unas 80 millas de la costa, observaron con los visores nocturnos un resplandor, posiblemente la antorcha de la planta de tratamiento de crudo San Sebastián, por lo cual, ante la posibilidad de ser detectados, efectuaron un rodeo por el norte del punto de contacto programado. Volando ya sobre el continente, tropezaron con una niebla cerrada, en la que no lograban avanzar pese a los visores nocturnos. Disminuyeron la velocidad hasta que, con visibilidad nula, no tuvieron más salida que aterrizar. Según el testimonio del piloto, se posaron cerca de la estancia La Sara, a 23 km del punto 2, o sea a 47 km de la base aeronaval.

En tierra, el jefe de contingente del SAS evaluó que, por el tiempo transcurrido dentro de territorio hostil, serían probablemente detectados; por lo tanto, tomaron la decisión de dirigirse al punto de emergencia, al otro lado de la frontera, en territorio chileno. El helicóptero realizó un despegue vertical y voló a una altura de seguridad por encima de la niebla, rumbo a la frontera con Chile, en la sierra Carmen de Silva.

El teniente Jorge Oberkersch, operador del radar TPS-43, en Río Grande, detectó el vuelo del Sea King en territorio argentino. Informó de inmediato al CIC y asentó la novedad en el libro de movimientos del radar, cuyos datos coinciden en horario y posición del posterior relato de los pilotos británicos.

Hora 04:28, radial 260°, distancia 21 millas, nivel 035, velocidad 60 nudos.

Hora 04:29, radial 260°, distancia 23 millas, nivel 035, velocidad 60 nudos.

Hora 04:30, radial 268°, distancia 26 millas, nivel 035, velocidad 60 nudos.

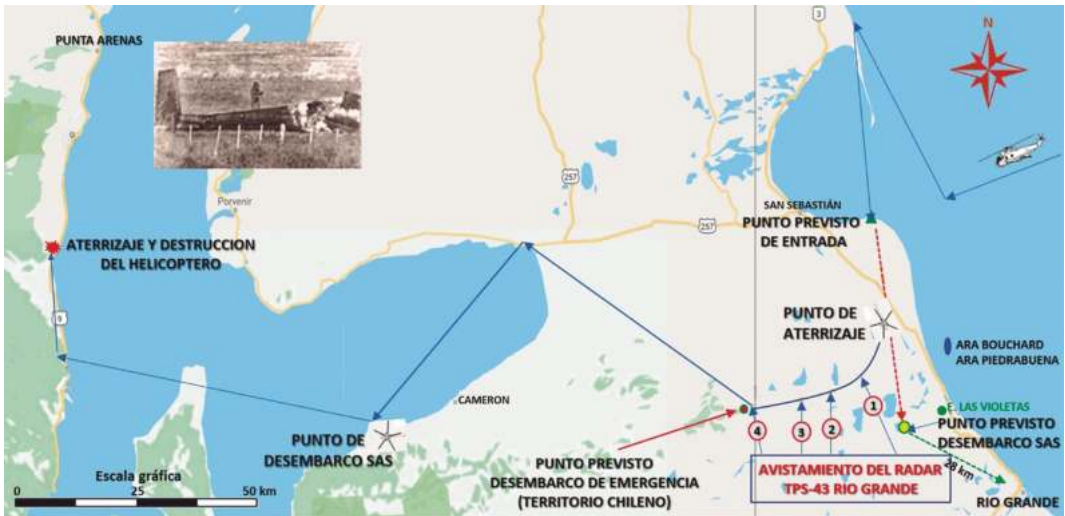
Hora 04:32, radial 270°, distancia 31 millas, nivel 035, velocidad 60 nudos.

Asimismo, los comandantes del *Piedrabuena* y del *Bouchard* aseguraron haber seguido la derrota del intruso sobre el territorio continental, aunque el piloto británico Hutchings, aseguró³⁴ que, en toda la misión, el equipo de alerta radar (RWS) del helicóptero solo detectó al TPS-43.

Mientras volaban hacia la frontera, siguieron los inconvenientes con la espesa niebla. No lograron aterrizar en el punto programado, sino en la costa de la bahía Inútil, cerca del poblado de Cameron, a 83 km del límite argentino y a 143 km del objetivo. En ese punto se separaron y los comandos iniciaron la travesía terrestre en dirección a la frontera bajo pésimas condiciones meteorológicas.

La misión se canceló dos días después, sin provisiones y con uno de los comandos enfermo. En la noche del 26 al 27 de mayo, un grupo de comandos SAS, vestidos de civil, los recu-

³⁴ Correo electrónico de Richard Hutchings al comodoro VGM (R) Jorge Oberkersch, el 14 de julio de 2012.



Derrota seguida por el ZA-290 en la madrugada del 18 de mayo (Operación Plum Duff)

peró en la localidad de El Porvenir. En un avión alquilado volaron desde el aeródromo Capitán Fuentes Martínez hasta Punta Arenas y, luego, hasta Santiago de Chile³⁵.

Volviendo al helicóptero, debido a las condiciones meteorológicas adversas, el ZA-290 se vio obligado a aterrizar esa mañana en la playa Agua Fresca, a 20 km de Punta Arenas. El helicóptero fue abandonado e incendiado por sus tripulantes (*Lt. Hutchings, Lt. Alan R. Bennet* y el mecánico *Peter B. Imrie*). Se trató de mantener en secreto el episodio, pero de alguna manera la información se filtró a la prensa chilena e internacional, que ese mismo día publicó fotos del helicóptero destruido.

Días después los tripulantes se entregaron a las autoridades chilenas. El incidente tensó las relaciones entre la Fuerza Aérea de Chile y el oficial de enlace de la RAF que adujo desconocer los alcances de la operación. Luego de embarazosas idas y vueltas, se realizó una conferencia de prensa en la misma Embajada del Reino Unido en Santiago, con los tripulantes del helicóptero presentes. El mismo *Lt. Hutchings* explicó que estaban realizando una «misión de exploración de rutina», cuando por fallas en el equipamiento de navegación, y asumiendo que estaban en territorio argentino, se dirigieron hacia la frontera con Chile donde abandonaron el aparato, lo destruyeron y caminaron hasta encontrarse con las autoridades chilenas. Días después, fueron repatriados al Reino Unido en un avión comercial.

Entre tanto, los comandos SAS de la Operación Mikado habían arribado el 17 de mayo a la isla Ascensión y quedaron en espera de los resultados de la Plum Duff. Si bien recibieron la autorización para iniciarla el 19 de mayo, los acontecimientos obligaron a relegarla y finalmente suspenderla.

Este plan fue objeto de grandes discusiones en Londres, en el Comando de la Flota y en el de las fuerzas especiales. Algunos la consideraron como una misión suicida, pero otros pensaban que era una operación adecuada para las fuerzas especiales que hubieran ganado fama por lo atrevida e inesperada. El nivel de planificación comprometió la inserción del helicóptero Sea King y de la patrulla de las fuerzas especiales para evaluar la situación del blanco. El fracaso de la Operación Plum Duff impidió la ejecución de la Operación Mikado.

Advertida de las incursiones del enemigo en las inmediaciones de Río Grande, la conducción superior de las fuerzas armadas argentinas tomó conciencia de la necesidad de aprovechar, cuanto antes y de la mejor manera posible, los últimos misiles Exocet.

³⁵ JORGE RAFAEL BÓVEDA, "La historia de la Operación Plum Duff", *Todo es Historia*, N.º 573, Buenos Aires, abril de 2015, pág. 22.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

El Comando de la FAS ordenó dos cruces a Malvinas con C-130H y numerosas operaciones de exploración. Al respecto, cabe aclarar que todas las aeronaves que entraban o salían del Teatro de Operaciones Sur y que se internaban en el mar a más de 20 km de la costa, a causa de la ruta autorizada, tenían orden de observar el sector e informar cualquier novedad encontrada. Por ese motivo, al finalizar las acciones bélicas, se contabilizaron numerosas misiones con esa función.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron dieciséis salidas de exploración y reconocimiento en el litoral marítimo, incluidas siete de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:25 y arribó a las 12:05. Salió nuevamente a las 15:30 y aterrizó a las 18:50.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Carlos R. Filippi, primer teniente Ricardo R. Grunale, suboficial auxiliar Antonio Conde y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:25 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:10. Salió nuevamente a las 15:00 y regresó a Trelew a las 17:20.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros Luis P. Ronconi y Ricardo L. Quillet, cabo principal Rodolfo A. Solís y suboficial ayudante Miguel A. Alonso. Despegó de Comandante Espora a las 08:50 y arribó a Viedma a las 12:30. Salió nuevamente a las 13:25 y arribó a Comandante Espora a las 16:15.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-558 y A-551, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: primer teniente Raúl E. Federici y alférez Raúl A. Colla. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribaron a las 10:40.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Juan A. Stobbia (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:30 y arribó 13:59.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Roberto H. Montaldo y Adolfo Rodríguez, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:55 y arribó a las 17:45.

OF 1235. Tres IA-58, indicativo GATO, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre Zona “Charlie”. Tripulantes: primer teniente Luis A. Martínez Chávez (A-512), y alféreces Ramón Galván (A-549) y Rubén O. Manzur (A-537). Despegaron de Santa Cruz a las 14:20 y arribaron a las 15:30.

O/F s/n. F-27, matrícula TC-79. Misión: búsqueda y rescate sobre mar. Tripulación: primer teniente Aurelio Buzzoni (smd). Operó desde Comodoro Rivadavia con un tiempo de vuelo de una hora.

OF s/n (CAE). Dos IA-58, indicativo PLATA, configurados con 76 cohetes FFAR, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan

C. Montoya (A-534) y alférez Osvaldo Marchesini (A-526). Operaron desde La Plata con un tiempo de vuelo de una hora.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron diez salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo patagónico y las islas Malvinas.

OF s/n (CAE). LR-25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Roberto Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 07:32 y aterrizó a las 12:46, con escala en Espora.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:30 y aterrizó a las 10:55.

OF 112 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alféreces Jorge D. Seco y Jorge B. Arrechea, y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 09:28 y arribó a las 12:28.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzebny. Despegó de Río Gallegos a las 12:30 y aterrizó a las 14:55.

OF 2118 (FAS) Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo POMO. Misión: exploración y reconocimiento visual. Tripulación: capitán Juan Martínez Villada, primer teniente Luis Herrera y cabo primero Dardo Rocha. Despegó de Río Grande a las 13:50 y aterrizó a las 16:25.

OF 2119 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo CACO. Misión: exploración y reconocimiento con radar. Tripulación: capitanes Nicolás R. Benza y Carlos D. Ronconi, y cabo primero Juan M. Mothe. Misión: exploración y reconocimiento. Despegó de Río Grande a las 14:30 y arribó a las 17:00. Con el radar de a bordo, detectaron tres naves en el acceso sur del estrecho de San Carlos.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 6. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Juan Crosa y Leónidas Rodríguez Uzal. Despegó de El Palomar a las 14:45 y aterrizó a las 20:45, con escala en Espora.

OF 113 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai, y suboficial auxiliar Orlando J. Falcón. Despegó de Santa Cruz a las 15:01 y arribó a las 18:01.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MII, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Jaime Camps. Despegó de Río Gallegos a las 15:45 y aterrizó a las 18:10.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: exploración y reconocimiento por posible desembarco de fuerzas SAS en la costa patagónica. Tripulación: capitán Antonio Buira, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Se realizó patrón de búsqueda entre Comodoro Rivadavia, San Julián y Río Grande (smd).

Transporte y abastecimiento aéreo

Por la tarde se concretó un vuelo de C-130 a Malvinas con 15 toneladas de carga, y se abortó otro cruce por meteorología adversa.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo LIBRA. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayores Rubén O. Palazzi y Julio C. Sanchotena, vicecomodoro Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José J. Torres y suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15 y arribó a la BAM Malvinas a las 16:20. Salió nuevamente a las 16:40 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 19:20. Transportó 15.200 kg de carga y cuatro pasajeros.

Rol de combate radar: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas (operando el radar ECO de Ejército).

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Rubén H. Martel y Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, suboficial ayudante Manuel A. Albelos, cabos principales Miguel A. Cardone y Carlos D. Cantezano, y suboficial auxiliar Oscar A. Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:05; al llegar a la BAM Malvinas no pudo aterrizar por situación meteorológica desfavorable; arribó a las 22:20.

Rol de combate radar: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra (operando el radar ECO de Ejército).

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

A partir de las 04:09, el radar TPS-43 quedó fuera de servicio y fue reemplazado por el Cardion de Ejército. Este detectó seis vuelos de secciones de Sea Harrier con aproximaciones y sobrevuelos a gran altura que obligaron a alertar el sistema defensivo, tanto en la BAM Malvinas como en la BAM Cóndor. A partir de las 13:00, los turnos del radar TPS-44 Cardion fueron cubiertos por personal de Fuerza Aérea.

A las 09:00, arribó al Puesto de Comando de Artillería Antiaérea el equipo de suboficiales y soldados que continuaría con el traslado del Fierro 303, al mando del primer teniente Spath. Ni bien llegaron a las inmediaciones del ya desactivado refugio, recibieron el primer bombardeo aéreo con bombas que explotaron muy próximas y en altura (entre 10 y 15 metros), lo que provocó, por efecto de la onda expansiva, el revuelco del personal en la turba mojada. Salieron ilesos de milagro. Tras el ataque, se inició el traslado del pesado cañón, y a pesar de contar con el apoyo de un tractor y de un Unimog para tirar y empujar, los resultados, al igual que el día anterior, fueron escasos.

Se decidió entonces desarmar un sector del antiguo refugio, y con tablones y chapas de aluminio de la pista que formaban parte del reducto se efectuó un camino donde asentar las ruedas del cañón. Para esto era necesario, primero, activar los gatos hidráulicos para levantar la pieza; luego armar el camino bajo las ruedas, desactivar los gatos para que las ruedas apoyaran en el camino y, así, moverla unos pocos metros. Ese modo de acción hubo que realizarlo sucesivamente, tantas veces como hiciera falta. La tarea demandó varias horas de esfuerzo para concretarla.

A media mañana, se emitió una alarma roja. Eran las 10:25 y dos Sea Harrier lanzaron bombas. El equipo empeñado en el cambio de posición del cañón 303 de 35 mm fue sorprendido en el descampado y padeció el efecto de las explosiones de las bombas en altura: sufrieron la onda expansiva y una gran aspersión de esquirlas en el entorno. Superado el momento, sin dejarse amilanar por la adversidad, se continuó con el traslado. Los Sea Harrier repitieron el ataque a las 12:25 y a las 14:32 sobre el mismo objetivo, seguramente porque se lo había señalado como asiento del Puesto de Comando. A las 17:00, quedó instalado el cañón 303 en la nueva posición, con algunas limitaciones operativas (zona de combate: sector este-oeste por el sur) y el personal asegurado en un precario refugio construido al efecto. El equipo, una vez cumplida la tarea, regresó indemne al alojamiento en la ciudad.

Mientras tanto, siempre con el radar TPS-44 Cardion, se dio apoyo a la operación de los Hercules LIBRA y MARTE. El primero aterrizó a las 16:20 con 15 toneladas de carga, y el segundo no pudo hacerlo por meteorología.

Pasadas las 17:00, dos Sea Harrier atacaron la artillería antiaérea de la BAM Cóndor. Uno, procedente del noreste, lanzó *chaff* a la central Skyguard, mientras que el otro arrojó bombas BL-755 sobre la posición anterior del radar Elta. Este, que ya lo había detectado, alertó las piezas de 20 mm que lo recibieron con fuego cruzado. El avión largó dos lanzadores de submuniciones a tan baja altura que cayeron inertes sin explotar.

Proveniente de Puerto Argentino, un Equipo de Control de Combate arribó a la BAM Cóndor, a cargo de los primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora. El resto del equipo lo integraban el suboficial auxiliar Julio Barros, el cabo principal Rafael Messuti, y los cabos Francisco Palacios y Juan José Fumez. Este grupo debía coordinar y dar apoyo al lanzamiento de carga que se realizaría el día siguiente (demarcación de la zona de entrega y enlace radioeléctrico con el avión en el tramo final del lanzamiento).

El radar TPS-43 estuvo en servicio solo por 4 horas y 8 minutos, a causa de una falla crítica en el sistema de refrigeración del transmisor. A las 10:30 de la mañana, luego de agotar los esfuerzos para ponerlo en servicio, se requirió el envío de repuestos desde Comodoro Rivadavia. A las 16:30 arribaron al aeropuerto los repuestos solicitados. Entre tanto, el radar TPS-44, operado desde las 13:00 por personal del Escuadrón VyCA, totalizó 19 horas y 52 minutos en funcionamiento.

Escuadrón Pucará

En las jornadas previas, el Escuadrón había atravesado una sensación de vacío a causa del escaso contacto con el enemigo, pero en este día, los pilotos pudieron demostrar el entrenamiento y la eficacia operativa del avión.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Misión: apoyo de fuego cercano a objetivos terrestres en la zona de Puerto Mitre (Howard). Tripulantes: capitán Jorge A. Benítez (A-516) y teniente Néstor F. Brest (A-531). Despegaron a las 08:00 desde la BAM Cóndor. Solo 30 minutos más tarde, retornaron sin inconvenientes, justo cuando la meteorología empeoraba e impedía la salida de las siguientes misiones planificadas. No lanzaron armamento.

Tras el despegue, con techos de 50 metros, nos pegamos al piso para no entrar en nubes, hasta que salimos al estrecho de San Carlos —señala el entonces mayor Jorge Benítez³⁶. Como en la isla Gran Malvina hay dos entradas muy similares, hicimos un reconocimiento previo para ubicar cuál era la correcta y no estamparnos contra la sierra que se encuentra en la que no correspondía a Puerto Howard. Perfectamente ubicados, hicimos la entrada con el armamento conectado y seguimos el curso de agua que nos llevó a pasar frente al poblado, al final del cual visualizamos el señalamiento con paños que había hecho Ejército.

Recorridos unos 300 metros sobre el terreno, el señalamiento nos indicó un brusco giro de 90° hacia nuestra izquierda, a rumbo 270°. Instintivamente efectué el viraje y recordé en ese instante que ese rumbo nos llevaba directo hacia una sierra de 300 metros de altura. Di motor a pleno y, tirando el comando de profundidad hacia atrás con violencia, elevé la proa del avión, que redujo su velocidad de 220 nudos a 100, adoptando un rumbo definido (270°). Esta maniobra me introdujo de inmediato en la espesa capa de nubes que cubría la totalidad de las islas.

Como asumí que el teniente Brest me seguía de cerca, le grité las instrucciones para que hiciera lo mismo, pero con 10° de diferencia a nuestra derecha (rumbo 280°). No respiré

³⁶ Testimonio del mayor VGM (R) Jorge A. Benítez a la Comisión BANIM.

tranquilo hasta que me respondió y continuamos hacia arriba, hasta aparecer sobre la capa de nubes a unos 600 metros, en donde recuperada la visual entre dos capas de nubes, el teniente Brest confirmó que me tenía a la vista. No pudimos ver las piedras, pero debimos haber subido «peinando» la ladera de la sierra.

El problema ahora era encontrar la pista, pues no había ninguna referencia visual ni radiométrica que nos orientara. Una vez reunidos, nos dirigimos hacia la Base Cóndor y, en contacto con la torre de control, le requerí que me asignara una frecuencia de comunicación con la batería de cañones de 35 mm del Ejército que protegía nuestra Base. Establecida esta, le solicité que nos guiara hasta su vertical, para lo cual recibí un rumbo de aproximación y las correcciones que nos efectuaba para llegar hasta allí. Después de «bloquear» (pasar exactamente por encima) del cañón de 35 mm, hicimos en formación una «entrada por instrumentos», guiados por un radial que nos dio el subteniente Braghini en alejamiento hacia el este, sobre el seno Choiseul y en descenso hasta que visualizamos el mar.

Cada tanto salía al aire indicándonos correcciones de rumbo, que yo efectuaba prestamente con mi numeral prendido como garrapata, en medio de una nubosidad lechosa y compacta que apenas permitía que nos mantuviéramos a la vista. Sabíamos que la costa sobresalía unos 30 metros más o menos sobre la superficie del mar, así que esa era nuestro «mínimo», siempre que la guía del improvisado radar de aproximación nos llevara bien sobre el agua. Hicimos contacto visual sobre el mar y comprobamos que estábamos a unos 20 metros por encima de la costa que se extendía a ambos lados de nuestro curso.

Hicimos viraje sobre el canal y regresamos hacia la pista que se encontraba por encima de nuestro nivel de vuelo. Antes de llegar a las proximidades de la pista, efectuamos un giro de 360° sobre el canal, porque me pareció ver una balsa de color naranja flotando sobre el mar, pero que finalmente no pudimos ubicar. Prácticamente «saltamos» el borde del canal para aterrizar en forma individual en el barrial de la pista sin novedad a las 08:30.

Como lloviznaba con un techo de 20 metros, el aterrizaje fue una experiencia más temible que el enemigo que esperábamos encontrar. Mérito grande del teniente Brest que, con menor experiencia que yo, se portó como un excelente combatiente, experto numeral y obediente; me siguió en esa salida que quedó exclusivamente a criterio nuestro cumplirla o no y que, pese a lo incierto y riesgoso, insistimos en realizar. Nuestro sobrevuelo sobre la sufrida unidad del Ejército Argentino solo le sirvió de aliciente moral para continuar el combate y para hacerles saber que, a pesar de todos los inconvenientes y adversidades, estábamos allí, codo a codo frente al enemigo.

Escuadrón Helicópteros

Los Bell 212 realizaron misiones de patrullaje y de traslado de misiles SAM-7 Strela en los alrededores de la BAM Cóndor, mientras que el Chinook H-93 transportó desde Puerto Argentino al Equipo de Control de Combate (ECCO) que daría apoyo al lanzamiento de carga al día siguiente.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de misiles SAM-7 Strela. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabo principales Horacio R. Carmona y Eulogio Gómez, y cabo primero Santos E. Vega. Despegó de la BAM Malvinas a las 09:00 y regresó a las 10:10. Volvió a salir con la misma tripulación a las 17:00 y arribó a la BAM Cóndor a las 17:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO, armado igual al anterior. Misión: patrulla aérea. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, cabo principal Alberto P. López, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor hacia Puerto Argentino a las 09:30 y regresó a las 11:00.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo GRINGO, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Julio R. Brouwer de Koning y Horacio M. Giaigischia, cabo principal Atilio H. Pistoni, suboficial auxiliar José A. Álvarez, cabo primero Mario I. Vera y cabo principal Raúl R. Fernández. En este vuelo se transportó el ECCO a cargo del primer teniente Yuse. Despegó de la BAM Cóndor a las 12:00, pasó por Puerto Argentino y regresó a las 14:00.

* * *

Salidas operativas del 18 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 37 salidas:

- 29 desde el continente, de las cuales 7 fueron de combate.
- 8 desde las bases de Malvinas, de las cuales 2 fueron de combate.

Bajas británicas declaradas

Helicóptero Sea King (ZA-290) del Escuadrón 846, destruido por su tripulación en territorio chileno.

Helicóptero Sea King (XZ-573) del Escuadrón 826. Accidente operacional a 7 km del *Hermes* por aparente falla de radio-altímetro. Tripulación ilesa y recuperada.

Miércoles 19 de mayo

Meteorología

Neblinas y dos kilómetros de visibilidad en Puerto Argentino durante toda la mañana. Algunos claros al mediodía que irían cerrándose a partir de las 16:00. A las 19:00 comenzaría a lloviznar.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (5/8), buena visibilidad, viento calmo.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubes medias y altas, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento calmo.
- Trelew: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 8 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento calmo.

Situación táctica

A 370 km al noreste de Puerto Argentino, más allá del alcance de la aviación de combate argentina, la Task Force alistaba el grupo de desembarco anfíbio. Desde el portaviones *Hermes*, se distribuyeron los oficiales del SAS que se desempeñarían como oficiales de control aéreo adelantado de los buques de desembarco. Allí, se subordinaron a los regimientos que recibirían apoyo de fuego. En cumplimiento de esa tarea, a escasos minutos de llegar al buque de desembarco HMS *Intrepid*, el Sea King ZA-294 se estrelló en el mar³⁷. La aeronave cayó invertida y se hundió. Solo nueve de los treinta hombres que transportaba fueron rescatados. No hubo indicios de las causas del accidente, pero se presume que pudo ser una pérdida de potencia por ingestión de un ave marina³⁸.

³⁷ GORDON RAMSEY, *The Falkland war, then and now*, Essex, After the battle Ed., 2009, pág. 181.

³⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 265.

En el ínterin, la aviación embarcada al mando del almirante Woodward atacaba en las islas los objetivos argentinos considerados más peligrosos o más rentables. Desde el *Invencible* se efectuaron ocho salidas con Sea Harrier. A las 10:00, una sección atacó desde gran altura y sin precisión la base de despliegue de los helicópteros de Ejército en monte Kent. Afortunadamente, en ese momento, las aeronaves no se encontraban en el lugar.

Desde el este, el Grupo Anfibio se aproximó a la isla Soledad para efectuar tareas preparatorias para el desembarco.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF 319 (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Juan Paulik y Héctor Cid, suboficial mayor Guillermo Oviedo, suboficiales principales Flavio Lución y Conrado Guietto. Despegaron de El Palomar a las 08:10 y aterrizaron a las 16:20.

Avistaron un submarino clase Oberon en posición 32°01'S/31°50'W (aproximadamente 1800 km al este de Porto Alegre, en Brasil) y poco después la estela de otro posible; el reporte fue enviado por mensaje AB-5667 al CAE y COATLANSUR el mismo día 20 a las 20:30.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Mientras tanto, el Comando de la FAS continuaba enviando con los Hercules abastecimientos vitales para los defensores de las islas, a la vez que exploraba el área marítima de interés para las operaciones.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se realizaron tres cruces de C-130H a Malvinas: el primero entregó por lanzamiento ocho toneladas en la BAM Cóndor, el segundo descargó catorce toneladas y evacuó heridos en la BAM Malvinas, mientras que el tercero aterrizó por condiciones meteorológicas adversas.

Primera entrega de carga por lanzamiento en zona de combate

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TRONCO. Misión: abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento de ocho contenedores A-22 (8000 kg en total) en la zona de la BAM Cóndor. Tripulación: comodoro Jorge F. Martínez, mayores Rubén O. Palazzi y Julio C. Sanchotena, vicecomodoro Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José J. Torres, y suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez.

Por decisión propia, el comodoro Jorge Martínez, jefe del Grupo 1 de Transporte, integró la tripulación. El TC-68 despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15, y a las 16:04, por primera vez en su historia, la aviación de transporte argentina entregaba carga por lanzamiento en una zona de combate.

La operación se realizó a 180 metros de altura sobre el terreno y a 230 km/h, parámetros que se mantuvieron para efectuar la corrida final de lanzamiento. Luego se hizo un escape rasante hacia la bahía de Ruiz Puente incrementando la velocidad rápidamente. Alcanzados los 15 metros de altura sobre las aguas del estrecho de San Carlos, se utilizó el radar de a bordo ya que el techo y la visibilidad sobre el acceso norte estaban reducidos, lo que hacía difícil distinguir los promontorios rocosos en ese sector. El TC-68 aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 18:35.

La operación en tierra fue apoyada por el Equipo de Control de Combate (ECCO) a cargo de los primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora. Los ocho contenedores con víveres y munición para el Regimiento de Infantería 25 fueron recuperados exitosamente.



Abastecimiento aéreo a la Base Cóndor - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

* * *

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo PATO. Misión: transporte de personal, carga y evacuación sanitaria. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y suboficial principal Julio J. Lastra.

Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:15. Trasladó a la BAM Malvinas 14.200 kg de carga y ocho pasajeros. Una mujer entre ellos, la cabo principal Liliana Colino, única enfermera de la Fuerza Aérea que cruzó a las islas para asistir a los heridos evacuados. El TC-63 aterrizó en Malvinas a las 16:15 y volvió a salir diez minutos después con cinco lesionados. De inmediato, el CIC le ordenó un rápido giro a la izquierda y volar pegado al terreno. Arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:55.

Rol de combate radar: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas (operando el radar ECO de Ejército).

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Rubén H. Martel y Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, suboficial ayudante Manuel A. Albelos, cabos principales Miguel A. Cardone y Carlos D. Cantezano, y suboficial auxiliar Oscar A. Gatto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:50, voló durante 6 horas y 35 minutos, pero no pudo aterrizar en Malvinas por meteorología. Regresó a las 22:25.

Rol de combate radar: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas (operando el radar ECO de Ejército).

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron diez salidas de exploración y reconocimiento en el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "Charlie". Tripulación: primer teniente Ricardo R. Grunale, capitán Carlos R. Filippi, suboficial auxiliar Antonio Conde y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:00. Volvió a salir a las 15:20 y regresó a Trelew a las 17:45.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros Ricardo L. Quellet y Luis P. Ronconi, cabo principal Rodolfo A. Solís y suboficial ayudante Miguel A. Alonso. Despegó de Comandante Espora a las 08:45 y arribó a Viedma a las 12:40. Salió nuevamente a las 13:30 y arribó a Comandante Espora a las 16:15.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:45 y arribó 12:25. Salió nuevamente a las 15:25 y arribó a las 18:55.

OF s/n. Dos IA-58, matrículas A-551 y A-558, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: primer teniente Raúl Federici y alférez José Taley. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 09:10 y arribaron a las 14:00.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Tripulación: capitán Ernesto Prior y primer teniente Daniel Herlein. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:30 y arribó 14:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Adolfo Rodríguez y Roberto H. Montaldo, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí y suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:40 y arribó a las 17:10.

Escuadrón Fénix

Se realizaron nueve misiones de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-LZR, indicativo CASERO 4. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alférez Alfredo Garatti y subteniente Hugo Mercante. Despegó de El Palomar a las 07:29 y aterrizó a las 13:15, con escala en Espora.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:15 y aterrizó a las 10:40.

OF 114 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alféreces Jorge D. Seco y Jorge B. Arrechea y suboficial auxiliar Orlando J. Falcón. Despegó de Santa Cruz a las 09:02 y arribó a las 11:58.

OF 2124 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo MALO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 12:00 hacia la posición 52°30’S/65°00’W (250 km al noreste de Río Grande). Arribó a las 15:05.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzybny. Despegó de Río Gallegos a las 12:05 y aterrizó a las 14:30.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 6. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Leónidas Rodríguez Uzal y Juan Crosa. Despegó de El Palomar a las 13:29 y regresó a las 19:00, con escala en Espora.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MII, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Jaime Camps. Despegó de Río Gallegos a las 15:00 y aterrizó a las 17:40.

OF 115 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 15:32. A las 16:29 los tripulantes observaron un buque carguero mientras un C-130, que lo sobrevolaba a baja altura, intentaba identificarlo por radio. Arribó a las 17:51.

OF 2125 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo MALO. Misión: exploración y reconocimiento sobre posibles desembarcos del SAS en el continente. Tripulación: capitán Antonio F. Buirá, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:55 y arribó a Río Grande a las 17:15.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

A la 01:00 se alertó al CIC, cuando un buque enemigo se acercó a 60 km del radar Cardion. Una vez que se ubicó en distancia de tiro, el barco disparó aproximadamente cien proyectiles en el radial 210° de Puerto Argentino y se alejó. La aproximación del buque también fue alertada por el puesto ROA “Biguá” (alférez Eduardo Daghero), que observó el lanzamiento de varias bengalas antes del bombardeo.

La zona bombardeada por el buque era la denominada playa Bertha, a la entrada del seno Choiseul en la costa este de la isla Soledad, en donde no existía ningún objetivo material propio que justificara dicho ataque. Por cuya razón, después del amanecer se ordenaron tareas de reconocimiento a los escuadrones Pucará y Helicópteros.

A lo largo del día, se detectaron sobre Puerto Argentino los habituales patrullados en altura de los Harrier, posiblemente realizando reconocimiento fotográfico. No se registraron ataques, la única novedad ocurrió a las 17:00 cuando uno de los aviones lanzó una carga de *chaff* que, en el radar, solo se vio como el eco de otro avión.

En simultáneo, se realizaron tareas de apoyo radar a la aproximación, el aterrizaje, la carga y descarga de los C-130 TRONCO, PATO y ARIES. El TC-68 concretó a las 16:04 la primera entrega por lanzamiento de ocho toneladas de carga sobre la BAM Cóndor; diez minutos más tarde, el segundo Hercules aterrizó en BAM Malvinas, descargó catorce toneladas y evacuó heridos; mientras que el tercero no pudo aterrizar por condiciones meteorológicas adversas.

En esta jornada un F-28 de la Armada matrícula 5-T-21 aterrizó en la BAM Malvinas.

Debido a la falla crítica en el sistema de refrigeración del transmisor producida el día anterior, el TPS-43 se mantuvo casi toda la jornada fuera de servicio y operó solo por tres horas, desde las 21:00 a las 24:00. Durante prácticamente toda la jornada, el radar TPS-44 operó con personal del escuadrón VyCA, totalizando 21 horas de funcionamiento.

Escuadrón Pucará

La situación meteorológica mejoró en la BAM Cóndor y permitió ejecutar seis salidas con IA-58 sobre las costas del estrecho de San Carlos, del seno Choiseul y adyacencias.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: capitán Roberto A. Vila (A-531) y teniente Miguel A. Cruzado (A-509). Despegaron de la BAM Cóndor a las 08:30.

La tarea se inició en Puerto Mitre (Howard), atendiendo el requerimiento de Ejército de verificar si había tropas enemigas en las alturas. No se detectaron indicios. En ese momento, las condiciones meteorológicas eran malas. Aterrizaron a las 10:00.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulación: primer teniente Ricardo C. Fasani (A-531) y teniente Héctor Giménez (A-509). Despegaron a las 10:30 de la BAM Cóndor.

Los pilotos divisaron al sur de la isla Soledad un paño de señales blanco y amarillo, y un bote de goma color negro por fuera y amarillo por dentro. Regresaron a las 11:30.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulación: mayor Carlos Tomba (A-531) y primer teniente Juan L. Micheloud (A-509). Despegaron de la BAM Cóndor a las 12:00 y aterrizaron a las 13:00.

Escuadrón Helicópteros

Entre otras tareas, los Bell trasladaron personal y material para la Red de Observadores del Aire, además del Equipo de Control de Combate hacia Bahía Fox; mientras que el Chinook H-93 exploró el sur de la isla tras los indicios de tropas británicas observados por los pilotos de Pucará.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo CÓNDROR, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material de la ROA. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, cabo principal Alberto P. López y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 09:00 y aterrizó en la BAM Malvinas a las 12:20.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo HALCÓN, armado como el anterior. Misión: traslado de personal y material de la ROA. Tripulación: teniente Marcelo J. Pinto, teniente Héctor R. Ludueña y cabo primero Segundo E. Palacios. Despegó de la BAM Cóndor a las 09:00 y aterrizó a las 09:45.

OF s/n (CAM). Bell 212, H-85, indicativo TORDO, mismo armamento. Misión: traslado de personal y material de la ROA. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, y cabo primero Segundo E. Palacios. Despegó de la BAM Cóndor a las 11:30 y aterrizó a las 12:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo HALCÓN, mismo armamento. Misión: traslado de personal y material de la ROA. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, y cabo primero Segundo E. Palacios. Despegó de la BAM Cóndor a las 13:00 y arribó 13:45.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo CIELO, mismo armamento. Misión: traslado de personal (comodoro Mendiberri, A2 Inteligencia). Tripulación: tenientes Gustavo L. Brea y Luis A. Longar, cabo primero Segundo E. Palacios. Despegó de la BAM Cóndor a las 14:30, realizó escalas en establecimiento San Carlos, en Puerto Argentino y regresó a la BAM Cóndor a las 17:00.

Los vuelos de reconocimiento eran necesarios para obtener información y determinar el lugar del desembarco de las tropas británicas —señala el entonces teniente Longar³⁹—. En todos los vuelos de Bell 212, nos pedían que no dejaríamos de observar hacia el mar y tratar de descubrir algún buque en las cercanías. En cierta oportunidad la tripulación del H-83 vio algo que aparentemente era un submarino en superficie.

A raíz de ello, se ordenaron varias misiones de reconocimiento y se sumó a la tripulación normal del helicóptero un oficial de Inteligencia con la tarea de verificar algún movimiento marítimo. Luego, a estos vuelos se sumaron efectivos del GOE para inspeccionar diferentes establecimientos y caseríos, a incautar los equipos de comunicaciones y quitar las antenas.

El 19 de mayo, me correspondió realizar una misión al establecimiento San Carlos en la cual participó el comodoro Guillermo Mendiberri, oficial de Inteligencia del Componente Aéreo en Malvinas. Despegamos de Prado del Ganso, aparte de la tripulación normal se sumó el primer teniente José Basilio, oficial de Inteligencia de la BAM Cóndor, y aterrizamos en una cancha de fútbol cercana a la residencia del gobernador de

³⁹ Testimonio escrito del comodoro VGM (R) Luis A. Longar a la Comisión BANIM.

las islas. Allí subió el comodoro Mendiberri y me dijo: «Vamos al establecimiento San Carlos». Entretanto me explicó, con un mapa de la zona, el lugar del aterrizaje y me pidió que fuera sorpresivo sin ningún sobrevuelo; por suerte el día estaba bueno, sin nubes, y el viento no era intenso.

El «Gato» Brea hizo una navegación perfecta. Llegamos a la zona, pasamos las pequeñas elevaciones, vi unos galpones y unas casas grandes, no eran muchas. Había un lugar ideal para aterrizar. Basilio bajó primero con el FAL listo y enseguida lo acompañó Mendiberri. Se asomaron algunos hombres sorprendidos y ya el comodoro estaba al lado de ellos, reduje los motores y me hizo la seña de corte.

Cuando se detuvieron las palas, bajamos los tripulantes con los FAL Para y vimos un hombre que salió corriendo por las lomas. Le pregunté a Basilio si lo había visto. Me dijo que sí, pero que esperaríamos al comodoro. Mendiberri estaba dentro de la casa con tres o cuatro personas. Pasaban los minutos y yo, intranquilo, miraba los alrededores: no se observaban movimientos.

A la derecha de nuestra posición, había un muelle de madera que tenía unos rieles medio oxidados, vacío, sin ninguna embarcación amarrada. Nos rodeaban pequeñas elevaciones de no más de 200 metros. Observaba los alrededores estudiando cómo y por dónde realizaría el despegue.

Basilio, que aparentaba más tranquilidad, dijo en voz alta: «¡Cómo se está demorando el comodoro! Solamente tenemos que romper esa antena...» —me señaló una dipolo en el techo de la casa— «...y nos llevamos la radio; a eso vinimos». Y agregó: «Si en cinco minutos no sale, yo entro a la casa».

«Vamos, Gato», le dije a Brea, «estemos listos para poner en marcha, ya sentados y con los arneses puestos». Entonces el comodoro salió de la casa, se despidió de las personas y rápidamente subió al Bell. Me dijo: «Longar, vamos directo a Puerto Argentino, ¡lo más rápido que pueda!».

Arrancamos los motores, realicé el despegue por donde había planificado y luego viré por derecha. Observé varias casas dispersas entre sí: las ondulaciones del terreno parecían ocultarlas, poseían algunos galpones y corrales. Me preguntaba qué pasaba para regresar tan rápido sin haber destruido la antena y retirado el equipo de radio. Fue una duda que me acompañó durante muchos años.

En agosto de 2010, fui designado titular de la Dirección de Prevención de Accidentes, Seguridad e Higiene Laboral y, en esos pasillos del edificio Cóndor, un día me encontré con el comodoro (R) Guillermo Mendiberri. Fue la ocasión para preguntarle qué había pasado aquel día en San Carlos.

Fuimos a mi despacho, y café de por medio, me contó lo siguiente: en Malvinas, los integrantes de los Estados Mayores de los Componentes Fuerza Aérea, Armada y Ejército se reunían a diario para analizar los lugares aptos para un desembarco y no había un lugar definido fuera de la zona de Puerto Argentino.

Sin embargo, tenía algunos datos históricos que había leído años antes en un libro de las batallas navales durante la Primera Guerra Mundial y recordó la batalla de Coronel, al sur de Chile, en el océano Pacífico, entre la flota británica y la alemana. Los alemanes hundieron varios buques ingleses, pero dos lograron escapar y pusieron rumbo a las islas Malvinas, donde, un mes después, se llevaría a cabo la batalla naval de las islas Malvinas. Recordó también otros detalles que quiso verificar en el terreno.

Por eso, solicitó un vuelo en helicóptero a San Carlos con la excusa de las radios que operaban los kelpers. La suerte lo acompañó, porque justo donde aterrizamos, en la casa más cercana de donde salieron esas cuatro personas, había una de ellas que era el manager del poblado y lo invitó a tomar un café. En el interior de la casa, mantuvieron una charla cortés y amable.

En las paredes había algunas fotografías familiares, pero una llamó la atención del comodoro. Se trataba de una foto antigua en blanco y negro de un buque de guerra inglés, era un crucero ligero de la Primera Guerra Mundial, el *Glasgow*, y estaba amarrado justo allí, en el Puerto San Carlos.

Este detalle le permitió confirmar que el puerto tenía una profundidad que permitía operar buques de un calado importante. Con esos datos convocó a una reunión urgente para considerar el lugar como probable zona de desembarco.

Al día siguiente (20 de mayo), realizamos el despliegue de algunos efectivos del Ejército a la zona. A mí me tocó trasladar la sección del subteniente Reyes, y se transportaron también las armas de apoyo ametralladoras MAG y FAP, munición, alimentos y un cañón sin retroceso de 120 mm Intalasa. Fueron los primeros efectivos del Ejército Argentino en entrar en combate en la madrugada del 21 de mayo.

* * *

OF s/n. Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO, mismo armamento. Misión: traslado del ECCO a Bahía Fox. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, cabo principal Alberto P. López, cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Malvinas a las 16:30 y aterrizó en la BAM Cóndor a las 17:40.

OF s/n. CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rosas, primer teniente Alberto E. Beltrame, suboficiales ayudantes Hugo R. White y Roberto M. Prats, y cabos primeros Rubén D. Lavoratto y Luis M. Villarreal. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:40. En la BAM Malvinas recogió tropas del Regimiento de Infantería 12. Arribó a la BAM Cóndor a las 12:35.

OF s/n. CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA. Misión: traslado de personal y material. Mismo armamento y tripulación. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:30, aterrizó en BAM Malvinas y regresó a las 17:30. Completó el traslado de tropas de Regimiento de Infantería 12.

* * *

Salidas operativas del 19 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 40 salidas:

- 23 desde el continente, de las cuales 2 fueron de combate.
- 17 desde las bases de Malvinas, de las cuales 6 fueron de combate.

Bajas británicas declaradas

Helicóptero Sea King (ZA-294) del Escuadrón 846 destruido por accidente operacional. Veintiún integrantes del SAS fallecidos.

Jueves 20 de mayo

Meteorología

En Malvinas, al comenzar el día, aumentó el viento en superficie. El cielo se mantuvo cubierto con nubes bajas a 300 metros. Las ráfagas alcanzaron los 42 km/h. A las 13:00 comenzó una llovizna que redujo la visibilidad y duró hasta el anochecer.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 78 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubes medias y altas, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media, visibilidad 10 km reducida por lluvia, viento a 10 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 26 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 22 km/h.

Situación táctica

El alistamiento de la Task Force para desembarcar en Malvinas progresaba (Operación Sutton). El mal estado del tiempo, a la vez que limitaba la operación de la Fuerza Aérea Sur, facilitaba a la aviación británica ejecutar tareas de velo y engaño. A partir de las 06:30, aeronaves del *Invincible* simulaban ataques acercándose a las islas y retirándose. Aproximadamente a las 11:00, una de estas patrullas intentó interceptar un C-130H que no había logrado aterrizar en Malvinas a causa del fuerte viento.

Una hora más tarde, tres Harrier GR.3 de la RAF, piloteados por Wg. Cdr. Squire, Sqdn. Ldr. Pook y Sqdn Ldr. Iverson (el jefe de grupo y los dos jefes de escuadrón), atacaron los depósitos de combustible de la guarnición de Bahía Fox, sin encontrar resistencia⁴⁰.

En la tarde, tropas especiales desembarcadas por helicópteros cerca de Darwin atacaron las posiciones de artillería antiaérea. A las 20:15, otras patrullas intentaron infiltrarse al oeste de Puerto Argentino. A las 22:00, se observaron bengalas en la costa este de la península San Luis, al norte de la bahía Anunciación. A medianoche, la fragata *Ardent* se adentró en el estrecho de San Carlos con la tarea de bombardear la zona sur de Puerto San Carlos, en el norte de la isla Soledad. Desde el amanecer y hasta la media tarde del 21 de mayo, bombardeó las defensas de la Base Aérea Militar Cóndor. En la acción, los marineros británicos reclamaron haber dañado tres IA-58 estacionados⁴¹.

Las maniobras preparatorias de la flota enemiga —que trataban de aislar el sector elegido para desembarcar, bloquear los acantonamientos argentinos más cercanos de Bahía Fox y Prado del Ganso, e impedir la llegada por modo terrestre de los efectivos nacionales— pasaron inadvertidas para el Comando de la Guarnición Malvinas. La invasión ya estaba en ejecución.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoros Juan D. Paulik y Héctor Cid, suboficial principal Flavio Lución, y suboficiales mayores Guillermo B. Oviedo y Conrado R. Ghietto. Despegó de El Palomar a las 07:50 y aterrizó a las 17:20.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La FAS realizó operaciones aéreas de transporte, exploración y reconocimiento lejano y cercano, sin posibilidad de llevar adelante acciones ofensivas por meteorología.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se efectuaron tres cruces a las islas. El primero no pudo aterrizar por meteorología; el segundo logró hacerlo y evacuó cinco heridos de la BAM Malvinas; mientras que el tercero hizo entrega por lanzamiento de carga en Bahía Fox (sur de la Gran Malvina).

⁴⁰ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 375.

⁴¹ "Board of Inquiry - Report into the loss of HMS Ardent", Ministry of Defense, Londres, 21 de mayo de 1982. Archivo DEH-FAA.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi y vicecomodoro Julio C. Sanchotena, vicecomodoro Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José J. Torres, y suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:05, sobrevoló la BAM Malvinas y no aterrizó por viento fuera de norma; regresó con una PAC orbitando en la zona. Arribó a Comodoro Rivadavia a las 13:30, con la carga a bordo.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo GALLO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y suboficial auxiliar Juan C. Romero. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:20 y aterrizó en la BAM Malvinas a las 15:20. Empezó el regreso a las 15:35 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:05.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia (smd).

OF s/n. C-130H, matrícula TC-64, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo con entrega por lanzamiento de contenedores A-22. Tripulación: vicecomodoro Alfredo A. Cano, capitán Juan C. Hrubik, vicecomodoro Eduardo R. Servático, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo M. Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo A. Fattore y suboficial ayudante Néstor A. Molina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05 y regresó a las 18:35. Entregó por lanzamiento diez contenedores con 9500 kg de carga, en Bahía Fox.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia (smd).

El Equipo de Control de Combate (ECCO), a cargo de los primeros tenientes Rodolfo Yuse y Horacio Alzamora, habían arribado el día anterior en un helicóptero y se incorporaron al Regimiento de Infantería 8 (RI 8) que tenía a su cargo la defensa de Bahía Fox. Yuse⁴² le informó al jefe del Regimiento los detalles de la misión de reabastecimiento por lanzamiento. Mientras buscaban la zona más apta para recibir la carga, fueron sobrevolados por dos aviones Pucará que debieron alejarse al recibir fuego de la propia tropa. Ante la situación, se solicitó al jefe de la compañía que explicara al personal que se aproximaba un C-130H a lanzar abastecimientos y se le brindó detalles para que lo reconocieran.

Con la experiencia recogida en la entrega anterior, se marcó una zona de lanzamiento, de manera tal que el avión la observara cualquiera fuese el rumbo de entrada. A las 16:00, se arrojaron sin novedad los diez contenedores. Tres cayeron en el agua a consecuencia del fuerte viento reinante, pero fueron recuperados. A pesar de las advertencias, cuando el avión sobrevoló las posiciones del RI 8, la propia tropa abrió fuego contra el Hercules. La jefatura del RI 8 se comunicó con el primer teniente Yuse, se disculpó y le informó que el responsable, un subteniente que dio la orden de disparar, había sido sancionado y relevado de su puesto.

Luego de la misión, el Equipo de Control de Combate quedó incomunicado con sus mandos en Puerto Argentino. Yuse y su gente se pusieron a las órdenes del jefe de la Compañía de Ingenieros 9 del Ejército, y pasaron a integrar el pelotón del comando de dicha unidad.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron diecisiete salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluidas ocho de reconocimiento ofensivo.

⁴² Testimonio del vicecomodoro VGM (R) Rodolfo Yuse a la Comisión BANIM.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Carlos R. Filippi, primer teniente Ricardo R. Grunale, suboficial auxiliar Antonio Conde y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:00. Salió nuevamente a las 15:30 y aterrizó en Trelew a las 17:35.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:35 y arribó a las 11:35. Salió nuevamente a las 13:45 y aterrizó a las 18:55.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoros Ricardo L. Quellet y Luis P. Ronconi, cabo principal Rodolfo A. Solís y suboficial ayudante Miguel A. Alonso. Despegó de Comandante Espora a las 08:40 y arribó a Viedma a las 12:25. Salió nuevamente a las 13:25 y arribó a Comandante Espora a las 16:20. Decoló a las 20:10 y arribó a El Palomar a las 22:00.

OF s/n. Dos IA-58, indicativo PACÚ 2, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: primer teniente Raúl Federici (A-551) y alférez José Taley (A-558). Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 09:10 y arribaron a las 10:40.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente Omar Poza (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:35 y arribó a las 14:00.

OF s/n. M-5, matrícula C-432. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo. Tripulante: mayor Gustavo Piuma Justo. Despegó de San Julián a las 11:00 y arribó a las 13:00.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00, aterrizaron a las 13:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayor Roberto H. Montaldo, mayor Adolfo Rodríguez, suboficial auxiliar Rubén H. Seguí, suboficial ayudante Luis R. Ríos. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:15 y arribó a las 18:30.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 15:00, aterrizaron a las 17:00.

OF s/n. BMK-62, matrícula B-101, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Zona “Charlie”. Tripulación: mayores Ramón P. Vivas y Aldo Escudero, y primer teniente Jorge Salvador. Despegó de Trelew a las 16:00 y regresó a las 18:00.

Escuadrón Fénix

Se realizaron once misiones de exploración y reconocimiento (visual, con radar y ofensivo) sobre el litoral marítimo.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento costero sobre Zona “Alfa”. Tripulación: oficial inspector Oscar

Díaz y oficial principal Ignacio Arcidiácono. Despegó de El Palomar a las 07:41 y aterrizó a las 13:34.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:45 y aterrizó a las 11:00.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Carlos Aróstegui. Despegó de El Palomar a las 08:45 y recorrió el litoral marítimo hasta Comandante Espora. Regresó a El Palomar a las 18:01.

OF 116 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Jorge D. Seco, alférez Jorge B. Arrechea y cabo principal Mario F. Juárez. Despegó de Santa Cruz a las 09:00 y arribó a las 12:00.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Edgardo Ferreira. Despegó de Río Gallegos a las 10:00 y aterrizó a las 12:20.

OF 2131 (FAS). AC-690 T, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Manuel M. Castro y Carlos M. Vergara Ruzo. Despegó de Trelew a las 12:07 y arribó a las 14:04.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzybny. Despegó de Río Gallegos a las 12:15 y aterrizó a las 14:40.

OF 117 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai y suboficial auxiliar Orlando J. Falcón. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y arribó a las 18:00.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MII, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Jaime Camps. Despegó de Río Gallegos a las 15:30 y aterrizó a las 18:05.

OF 2130 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo BOMBO. Misión: exploración y reconocimiento con radar. Tripulación: capitanes Nicolás R. Benza y Carlos D. Ronconi, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 18:40 y arribó a las 20:55.

OF 2133 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo TIFÓN. Misión: exploración y reconocimiento con radar. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 19:30, sobrevoló la isla Nueva y adyacencias; y arribó a las 21:10.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El TPS-43 estuvo en servicio prácticamente toda la jornada, desde las 00:00 hasta las 23:00, totalizando 23 horas de operación sin interrupciones por fallas técnicas ni viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó solo una hora.

Entre las 00:00 y la 01:33, se detectaron dos buques británicos; el primero, entre los radiales 180° y 200°, bombardeó el aeródromo y las playas cercanas desde 13 km; el segundo desapareció en el 150 a 48 km.

A partir de las 06:30, comenzó la actividad de PAC británicas. La que se encontraba en vuelo a las 08:45 realizó varias prácticas de interceptación, en proximidades del radial 070°, a 111 km.

El Componente Aéreo desarrolló una intensa actividad de vigilancia. Durante el día y la noche se difundieron numerosas alarmas por amenazas aéreas y navales. En la madrugada el radar del VyCA sufrió interferencia electrónica.

Los observadores de la ROA, ubicados en las alturas del cerro Rivadavia, en el centro de la isla Soledad, descubrieron un buque que logró acercarse hasta 10 km al sur de Puerto Argentino para cañonear las defensas, posiblemente, al amparo de la interferencia.

A las 10:55 se hizo contacto radar con el C-130H ACUARIO en azimut 047° a 25 km. La aeronave abortó el aterrizaje por viento fuera de norma. Una PAC británica orbitaba en azimut 124° a 85 km.

Se dio apoyo radar al C-130H GALLO que aterrizó a las 15:20. Entregó carga general y evacuó cinco heridos.

Los movimientos en cercanías del estrecho de San Carlos revelaban el preludio de un posible desembarco. La ROA de la BAM Cóndor y las posiciones adelantadas del Ejército próximas al estrecho fueron los primeros que detectaron y visualizaron los movimientos y la aproximación de los buques. Cerca de las 18:30, los observadores de la ROA detectaron los motores de dos helicópteros, presumiblemente enemigos, cerca del monte Dos Hermanas. A las 19:35 se detectó una aeronave en el 205° a 305 km con aparente patrón de vuelo de exploración; desapareció a las 20:17 en el 233°, a 307 km.

A las 22:30 se emitió una alerta por un helidesembarco inminente, por la cual los pilotos de Pucará pasarían la noche con sus buzos de vuelo, listos para salir.

Escuadrón Helicópteros

Los Bell 212 trasladaron personal y material (ECCO) a Bahía Fox y efectivos del Ejército a brazo San Carlos, mientras que el Chinook H-93 hizo lo propio entre su base de despliegue y la BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material (sección del RI 25 subteniente Reyes) a brazo San Carlos. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabo principal Horacio R. Carmona, y cabos primeros Sergio Quiñones y Santos E. Vega. Despegó a las 13:00 de la BAM Cóndor y regresó a las 14:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado igual que el anterior. Misión: traslado de personal y material (Equipo de Control de Combate). Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 14:20 hacia Bahía Fox, y regresó a las 15:00.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primer teniente Manuel A. Fernández, primer teniente Juan A. Grifol, suboficial auxiliar Luis C. Capra, suboficial auxiliar José A. Álvarez, cabo principal Hugo A. Herrera, cabo principal Raúl R. Fernández. Despegó de la BAM Cóndor a las 14:30, hizo escala en el brazo San Carlos trasladando personal y material de Ejército, y arribó a la BAM Malvinas a las 15:00. Volvió a salir a las 17:00 y regresó a la BAM Cóndor a las 17:45.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado igual que los anteriores. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:10 y arribó a las 17:30.

Escuadrón Pucará

Pese al mal tiempo y a la escasa visibilidad, se cumplieron cuatro salidas de reconocimiento ofensivo sobre el estrecho de San Carlos y los límites oeste y sur de la isla Gran Malvina.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo sobre el estrecho de San Carlos. Tripulaciones: primer teniente Ricardo C. Fasani (A-531) y alférez Rubén Sassone (A-509). Despegaron de la BAM Cóndor a las 09:00.

Al llegar al estrecho, Sassone observó un grupo de barcos; entre ellos uno de gran tamaño. Los aviones no fueron detectados por los buques, pero no atacaron pues podrían ser naves argentinas. El clima empeoraba por lo que el guía decidió regresar. Al entrar en zona, buscaron la pista. Fasani la divisó y aterrizó. El alférez no la pudo visualizar y debió ser dirigido por el capitán Vila, con el VHF de tierra. Logró hacerlo aproximar a ciegas, guiándose por el ruido de los motores. Sassone se pegó al suelo todo lo que podía y, sin ver nada, escuchó la indicación de reducir la potencia. Al hacerlo, el avión perdió sustentación y tocó el suelo sin inconveniente.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo sobre límites oeste y sur de la isla Gran Malvina. Tripulantes: capitán Ricardo A. Grünert (A-531) y teniente Hernán Calderón (A-509). Despegaron a las 13:45 y aterrizaron a las 16:15.

Por coincidencia de horarios, es probable que estos hayan sido los aviones atacados por el fuego de la compañía del Regimiento de Infantería 8 destacada en Bahía Fox.

* * *

Salidas operativas del 20 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 41 salidas:

- 32 desde el continente, de las cuales 8 fueron de combate.
- 9 desde las bases de Malvinas, de las cuales 4 fueron de combate.

* * *

En suma

Pese al sacrificio de los pilotos, el ataque de A-4B a los buques HMS *Brilliant* y HMS *Glasgow* dejó expuesta la fragilidad del sistema defensivo británico, cuyos principales protagonistas eran los destructores y las fragatas misilísticas. Los aviones llegaban al blanco con tripulaciones insertas en una inquebrantable voluntad de lucha y con una competencia profesional sobre las debilidades de los buques que iría aflorando con el correr de los días. Todo era tomado en cuenta y se cambiaba sobre la marcha: la aproximación extremadamente rasante sobre el agua, la sombra radar del terreno a espaldas del atacante, la constitución de tres aviones por escuadrilla, la adaptación del armamento (que no era el adecuado); en definitiva, con una dolorosa cuota de vidas, se fueron modificando los *modus operandi* de las misiones.

En la cubierta de los barcos británicos se comenzó a cubrir puestos con fusilería y ametralladoras de mano que se sumaban a la artillería antiaérea para intentar cubrir con una barrera de fuego la aproximación de los aviones argentinos; tales eran los intentos desesperados para proteger a los buques que ni con misiles ni con cañones guiados por radar lograban detener los ataques. En doce días de conflicto, habían perdido dos destructores Tipo 42, uno hundido por un Exocet de la Aviación de la Armada —el HMS *Sheffield*— y el segundo por el impacto directo de una bomba que no explotó, pero que lo penalizó para navegar, por lo que retornó al Reino Unido poco después —el HMS *Glasgow*—.

La salinización en el parabrisas fue un problema completamente nuevo para la Fuerza Aérea que se resolvió, aunque con medidas caseras. Nadie preguntó a la Armada —que probablemente ya había resuelto el tema por la especificidad del medio—, ya que no se tenía una verdadera y suficiente experiencia conjunta para compartir situaciones y problemas de la operación.

Un nuevo derribo por la artillería propia denotó la falta de adiestramiento conjunto con el Ejército y el desconocimiento del material aéreo tanto propio como británico; los pilotos de combate fueron instruidos convenientemente sobre las zonas prohibidas de vuelo para evitar nuevos incidentes.

El golpe de mano en la EAN Calderón indicó definitivamente con qué grado de datos de inteligencia se movían las fuerzas británicas, y que los kelpers pasaban de forma constante información de las posiciones argentinas. El Escuadrón Pucará no se encontraba a cubierto en ninguna parte de Malvinas, su Base de despliegue era literalmente el campo de combate. Pese a las pérdidas infligidas, la FAS continuó proveyendo aviones y tripulaciones del continente, y mantuvo, a pesar de todo, el espíritu de su doctrina de apoyar al Ejército en operaciones de apoyo de fuego cercano.

La entrada tardía en el escenario de combate del cañón SOFMA de 155 mm evidenció, una vez más, la falta de previsiones en función del teatro de operaciones, pues debió ser desplegado inicialmente para mantener alejados a los buques del hostigamiento del bombardeo naval sobre las posiciones argentinas.

La Operación Plum Duff de infiltración a la BAN Río Grande demostró la decisión británica de que, si era necesario, llevaría la guerra al continente (Operación Mikado). Pese a las falencias y desaciertos del grupo comando, reveló el apoyo de Chile que no cesaría durante toda la guerra. A pesar de su declamada neutralidad, luego de acabada la guerra, se conocería en detalle hasta qué punto el país trasandino asistió a los británicos.

La orden del Comité Militar de delegar el nivel de conducción conjunta al CEOPECON agrupando a los Comandos Operativos en Comodoro Rivadavia se reveló como una decisión tardía, que debería haberse hecho desde el principio, y no en ese momento, cuando se estaba en plena guerra, puesto que solo se agruparon los Comandantes, sin los estados mayores necesarios para una efectiva toma de decisiones. Por parte de la Fuerza Aérea, en la FAS, no se manifestó ningún cambio, puesto que el brigadier Crespo disponía de una adecuada libertad de acción y un apoyo irrestricto del brigadier mayor Weber, titular del Comando Aéreo Estratégico.

En la BAM Malvinas fue muy importante la flexibilidad de despliegue de la artillería anti-aérea, ya que resultaba evidente que los británicos ubicaban con precisión los emplazamientos para luego intentar neutralizarlos con bombardeos aéreos; los cambios de posición, a veces ayudados por helicópteros pesados, incrementaban la capacidad de supervivencia en el constante asedio británico.

Capítulo 11

Batalla de San Carlos

«Solo de las tres fuerzas del enemigo, la Fuerza Aérea parecía motivada y completamente comprometida con la batalla».

Max Hasting y Simon Jenkins, *The Battle for the Falklands*

Viernes 21 de mayo

Meteorología

En la madrugada del 21 de mayo, el cielo en las islas se presentaba cubierto con nubes bajas, y la visibilidad reducida por nieblas y lloviznas. Esta situación se mantuvo hasta las 08:30 cuando, desde el oeste, entró una zona de alta presión que despejó y aumentó la visibilidad con rapidez.

Mientras tanto, en el sudoeste de Tierra del Fuego, se formó un centro de baja presión que originó un frente frío con precipitaciones y nubosidad baja que afectó la región patagónica.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 27 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubes medias y bajas a 700 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento calmo.

Exploración y reconocimiento lejano

Avistamiento del submarino HMS *Onix*

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 para realizar una misión de exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico. A las 11:16, la tripulación del TC-92 avistó un submarino clase Oberon en la posición 32°05'S/31°50'W (2250 km al este de Montevideo), con rumbo 215°. A las 15:16 se observó una estela sobre el mar de —probablemente— otro submarino en inmersión en la posición 32°23'S/43°44'W (1200 km al noreste de la capital uruguaya).

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Jorge E. Riccardini, mayor Armando E. Buirá, suboficiales ayudantes Narciso N. Zárate y Diego C. Callejón, suboficial auxiliar Rodolfo Carrascosa y suboficial mayor Casimiro Martínez. Despegó de El Palomar a las 07:20 y aterrizó en Ezeiza a las 17:40.



Submarino clase Oberon HMS *Onix* fotografiado desde el TC-92, el 21 de mayo
Gentileza: Com. VGM (R) Riccardini

Desembarco británico en brazo San Carlos

Alrededor de la 01:00, los británicos iniciaron el asalto anfibio en el brazo San Carlos, conocido también como bahía San Carlos, cerca de la desembocadura del estrecho del mismo nombre, en el noroeste de la isla Soledad.

Intervinieron el transatlántico SS *Canberra* devenido en transporte de tropas, los buques de asalto HMS *Fearless* e *Intrepid*; los barcos logísticos RFA *Sir Percivale*, *Sir Tristram*, *Sir Geraint*, *Sir Galahad* y *Sir Lancelot*; y los de apoyo logístico RFA *Fort Austin* y *Stromness*, además de los transbordadores civiles MS *Europic Ferry* y MV *Norland*, utilizados como transportes de tropas. Al mismo tiempo, el destructor clase County HMS *Antrim*, y las fragatas Tipo 22 HMS *Brilliant* y *Broadsword*, Tipo 21 HMS *Ardent*, clase Leander HMS *Argonaut*, y las Tipo 12 HMS *Yarmouth* y *Plymouth* formaron un cerco defensivo en la boca del brazo, y desembocadura norte y sur del estrecho. Al amanecer (08:30), ya habían consolidado ambas márgenes del brazo, el puerto y el establecimiento San Carlos.

Las fuerzas británicas se sorprendieron al constatar⁴³ que la defensa de la bahía —de aguas profundas, sitio de anclajes seguros y de características ideales para efectuar un desembarco en gran escala— estaba protegida tan solo por un equipo de combate del Ejército, a cargo del teniente primero Carlos D. Esteban. Por otra parte, una sección al mando del subteniente Gustavo Vásquez, ubicada en las elevaciones de la boca del estrecho, comenzó a disparar proyectiles de mortero contra los efectivos británicos, pero, al ser visualizados, de inmediato sufrieron un cañoneo naval contra su posición.

Al darse cuenta de la magnitud de los efectivos que enfrentaban, Esteban y Vásquez abandonaron sus posiciones e iniciaron el repliegue. Desde unas elevaciones, Esteban advirtió al Comando de Puerto Argentino sobre la irrupción de una fuerza de desembarco e inició una audaz defensa que le costó a los atacantes dos helicópteros Gazelle (XX-411 y XX-402) y averías en un tercero (XX-412) del Escuadrón Aéreo de la Brigada de Comandos 3 de los Royal Marines. Tras las acciones, el teniente primero y sus hombres lograron evadirse, cruzaron media isla y fueron rescatados por helicópteros de su fuerza.

La bahía elegida para hacer pie en las islas no solo carecía de oposición terrestre sino que, rodeada de cerros, formaba un verdadero anfiteatro con una sola entrada, que facilitaba la defensa antiaérea pues, a causa de la sombra del cordón montañoso central de la isla Soledad, se encontraba debajo del horizonte de detección los radares del CIC de Puerto Argentino. En esa zona, con menos de 1500 metros no se podía apoyar con alerta radar a los aviones propios.

A partir de las 05:00 y durante toda la jornada, patrullas de Harrier cumplieron tareas de sombrilla aérea sobre la zona del desembarco en previsión de un ataque aéreo argentino. El día amaneció claro y con una visibilidad que favorecía el vuelo visual. En consecuencia, al mismo tiempo que se producían los primeros ataques de medios aéreos de la Armada y de la Fuerza Aérea estacionados en Malvinas, la aviación embarcada británica desarrollaba acciones de protección y diversión.

Entre las 08:00 y las 13:00, desde el estrecho de San Carlos, la fragata *Ardent* bombardeó las posiciones argentinas de Prado del Ganso y de la BAM Cóndor, con el propósito de evitar la salida de los IA-58 Pucará que atacaran la cabeza de playa en San Carlos.

Mientras tanto, dos Harrier GR.3 del *Hermes*, piloteados por el *Sqdn. Ldr.* Robert Iverson (XZ-997) y el *Lt.* Jeff Glover (XZ-972), reconocieron la zona de Puerto Mitre (Howard), en la Gran Malvina. El guía abandonó la misión por problemas en el tren de aterrizaje. El restante sobrevoló las posiciones argentinas, sin localizar blancos. Se le ordenó realizar un relevamiento fotográfico a baja altura⁴⁴. En la segunda pasada, fue derribado por armas

⁴³ PAUL EDDY y MAGNUS LINKLATER, op. cit., pág. 182.

⁴⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 375.



Posiciones de las PAC detalladas sobre una carta aeronáutica británica
Douglas Dildy y Pablo Calcaterra (Tim Callaway Collection)⁴⁵

livanas del Ejército. Glover se eyectó, fue rescatado del agua y tomado prisionero. Se le atendió una fractura de clavícula y otras contusiones⁴⁶.

Otros dos Harrier GR.3, piloteados por el *Sqdn. Ldr.* Jerry Pook y el *Flt. Lt.* Mark Hare (XZ-988 y XZ-963), atacaron la base de los helicópteros del Ejército en monte Kent. Destruyeron un CH-47 Chinook (AE-521), un Puma (AE-501) y averiaron un Bell UH-1H (AE-417) con daños en el rotor que posteriormente fue reparado.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

En el cerro Alberdi y en el fondo de la bahía de Ruiz Punte, la defensa de la BAM Cóndor había emplazado dos observadores aéreos (POA “Hiena” y “Roca”) que con sus equipos de radio advertían al Puesto de Comando de la base la aproximación de ataques aéreos y navales. El 17 y 18 de mayo, habían participado en la defensa de los ataques aéreos; incluso desde el POA “Hiena” se disparó contra uno de los aviones que lo sobrevoló en vuelo bajo.

El istmo de Darwin sería, sin lugar a dudas, el primer objetivo material a conquistar por las tropas desembarcadas en San Carlos. En la noche del 20, fuerzas especiales realizaron un ataque comando y abrieron fuego desde la costa; batieron las instalaciones de Darwin y las posiciones de la Fuerza Aérea en Prado del Ganso. Se trató de «algo minúsculo para comprobar la reacción de las defensas, determinar posiciones o campos minados en la zona»⁴⁷. Posiblemente haya sido con la sola intención de explorar, porque enseguida se replegaron en un helicóptero.

Durante esa noche y la madrugada del 21, el POA “Hiena”, ubicado en el cerro Alberdi y a cargo del alférez Jorge Blázquez con el soldado c/63 Sergio Bustos, fue atacado por

⁴⁵ PABLO CALCATERRA y DOUGLAS DILDY, *Sea Harrier FRS1 vs Mirage III/Dagger*, Nueva York, Osprey Publishing Ltd., 2017, pág. 58.

⁴⁶ FRANCISCO MACHINANDIARENA, “Acciones en la Gran Malvina”, en FÉLIX AGUIAR (coordinador), *Operaciones Terrestres en las Islas Malvinas*, Buenos Aires, Círculo Militar, 1985, pág. 280.

⁴⁷ ANDRÉS ALEJANDRO GAZZO BARRETO, *Los nidos del Cóndor*, Ediciones Argentinidad, Buenos Aires, 2016, pág. 128.

una patrulla del Special Air Service (SAS) para encubrir los inicios del desembarco. Por fortuna, Blázquez y el soldado que lo acompañaba descubrieron la patrulla enemiga; salieron del puesto y marcharon entre las rocas; se refugiaron en un arroyo cercano. Desde allí observaron cómo los comandos ametrallaban el refugio y los buscaban; también vieron que, desde otro lugar cercano, le contestaban el fuego. En la noche cerrada, sin moverse y a cubierto, nuestros hombres presenciaron el feroz combate que libraron entre sí dos fracciones de tropas británicas.

Apenas pudieron, comunicaron la novedad al Puesto Comando de la BAM Cóndor, informando además el sobrevuelo de helicópteros. Todos los puestos de observación estaban al tanto de las novedades en tiempo real ya que operaban en una frecuencia común.

Poco después, al recibirse la información del desembarco y de los ataques contra las posiciones argentinas, el comando del Componente Aéreo alertó a la Base Aérea Militar Cóndor y ordenó reconocer la zona de desembarco con una escuadrilla de Pucará, y batir los blancos que encontrara.

No obstante, hacia las 08:00, cuando aún no había amanecido, el POA “Roca”, ubicado en punta Cantera sobre el estrecho de San Carlos, y a cargo del alférez Mario E. Egurza y el soldado c/63 Andrés Coronel, observó el ingreso, en medio de una neblina, de un buque en la caleta Brenton. Era la fragata Tipo 21 *Ardent*. Egurza transmitió un mensaje radial a la BAM Cóndor: «Caja de fósforos ingresando por Roca con rumbo a Nido».

Poco después la fragata inició un intenso cañoneo que apuntó a los blancos más sensibles de la BAM Cóndor. Desde el POA se visualizaban los destellos, por lo cual, también en código, el alférez advertía para que el personal se protegiera: «¡Van pepas!». La fragata cañoneaba el radar ELTA y las instalaciones del aeródromo. Bajo fuego, entre andanada y andanada, los artilleros argentinos trasladaron el radar al sur de la pista.

El hostigamiento de la *Ardent* pretendía evitar que los Pucará despegaran y atacaran la cabeza de playa en San Carlos. El cañoneo se prolongó durante cuatro horas y, sin embargo, los pilotos argentinos salieron. Según un informe⁴⁸ británico posterior, esa mañana la fragata *Ardent* fue en tres ocasiones sobrevolada por dos Pucará y por un «Mirage aislado» que, en realidad, se trató del MB-339 Aermacchi del teniente de navío Owen Crippa que despegó desde la BAM Malvinas y exploró el área de desembarco. A las 14:00 la *Ardent* abandonó la caleta Brenton y se adentró en la bahía de Ruiz Puente.

Escuadrón Pucará

Antes del amanecer, al comenzar el bombardeo naval, los pilotos se reunieron en Operaciones. Recibieron un informe de la situación y el jefe de la Base les ordenó efectuar un reconocimiento ofensivo. Para despegar deberían aprovechar los noventa segundos que separaban cada salva.

OF s/n (CAM). Cuatro IA-58, indicativo TIGRE, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: capitán Jorge A. Benítez (A-531, sin cohetes), teniente Néstor F. Brest (A-509), primer teniente Juan L. Micheloud (A-533) y mayor Carlos A. Tomba (A-511)⁴⁹.

Los pilotos se guarecieron en un refugio en la cabecera. A medida que los mecánicos alisaban un avión, corrían a la máquina y despegaban entre andanada y andanada.

Primero partió el jefe de escuadrilla, capitán Benítez, que voló solo, pues el numeral, teniente Brest, no decoló por fallas técnicas. En la zona de desembarco, confirmó la presencia de

⁴⁸ “Board of Inquiry - Report into the loss of HMS Ardent”, Ministry of Defense, Londres, 21 de mayo de 1982. Archivo DEH-FAA.

⁴⁹ El numeral 4 de esta escuadrilla, asignado normalmente a los oficiales más modernos, fue ocupado por el mayor Carlos A. Tomba, que no pertenecía orgánicamente al Escuadrón Pucará y volaba en forma voluntaria.

los buques de asalto y observó las tropas que avanzaban desde la playa hacia las colinas. Mientras buscaba un blanco apropiado, en la zona de Flat Shanty (planicie situada entre el establecimiento San Carlos y el cerro Alberdi) su avión fue alcanzado en el motor derecho por un misil FIM-92A Stinger⁵⁰ lanzado por una patrulla adelantada del Escuadrón 22 del SAS. Benítez perdió el control de la aeronave. El Pucará ascendió y luego cayó en picada; se estrelló contra el terreno. El piloto pudo eyectarse a una altura aproximada de 100 metros y llegó ileso a tierra. Tras evitar las patrullas británicas y después de caminar doce horas, Benítez regresaría a la BAM Cóndor.

Mientras tanto, cuando tuvieron sus aviones listos, el mayor Tomba (N.º4) y el teniente Brest (N.º2) despegaron y atacaron posiciones terrestres enemigas en proximidades de Darwin. Al N.º2 le fallaron las cohetas y se le ordenó dirigirse a la BAM Malvinas. Tomba volvió a la base y orbitó en las proximidades hasta que pudo despegar el jefe de sección, primer teniente Micheloud. Ambos se reunieron y se dirigieron hacia el objetivo: helicópteros en el cerro Bombilla, 18 km al este de Puerto San Carlos. Al llegar, no los encontraron. Un Sea Harrier los sobrevoló, pero no alcanzó a visualizarlos.

Enseguida, pusieron rumbo a la cabecera de playa y fueron repelidos con misiles antiaéreos terrestres tipo Blowpipe o Stinger —supusieron— y fuego de ametralladoras. Cuando intentaban ubicar el origen del ataque⁵¹, se les ordenó dirigirse a Puerto Argentino debido a que la BAM Cóndor se hallaba bajo intenso fuego naval. Orbitaron sobre el mar, observaron el faro y trataron de enlazar por VHF con la BAM Malvinas; al no conseguirlo —ya que seleccionaban una frecuencia errónea—, regresaron a la BAM Cóndor.

Allí, se les asignó un nuevo objetivo: una casa, ubicada en la colina próxima a la base, en donde, se estimaba, había efectivos del SAS que reglaban el tiro naval de la fragata *Ardent*. La atacaron con cohetes y destruyeron la casa. Cuando se alejaban, desde Operaciones de la BAM Cóndor recibieron la orden de atacar otro blanco, más al norte en la zona de caleta Brenton (10 km al noroeste de Prado del Ganso), con el objeto de actualizar la información del desembarco.

Mientras volaban con ese rumbo, fueron interceptados por tres Sea Harrier piloteados por el *Lt. Cdr. Nigel Ward* (XZ-451), el *Lt. Cdr. Alistair Craig* (XZ-495) y el *Lt. Steve Thomas* (XZ-456). El primer teniente Micheloud logró evadir a la PAC volando rasante entre cañadones, hizo un amplio rodeo y aterrizó en la base a las 10:00, aproximadamente.

En paralelo, el Pucará del mayor Tomba fue perseguido por Ward que le disparó con cañones. En un primer ataque, alcanzó el alerón izquierdo, pero como la velocidad del Sea Harrier era superior, el británico bajó los flaps e hizo un giro cerrado por izquierda. Otra vez en la cola del A-511, le averió el motor derecho y en el tercer ataque, la parte superior del fuselaje.

Tomba, sin control, se eyectó a muy baja altura y cayó a metros de los restos del IA-58, en la zona conocida como Drone Hill (10 km al suroeste de Prado del Ganso). Eran alrededor de las 10:00. Tras aguardar que el avión enemigo se alejara y una vez que terminó de explotar la munición del Pucará, inició a pie el retorno hacia las líneas argentinas. En el crepúsculo, sería rescatado por el Bell 212 H-85 que, tripulado por los tenientes Luis Longar y Gustavo Brea, con indicativo TORDO, había sido enviado a buscarlo.

Entretanto, a las 10:00, los dos Pucará restantes (el A-533 con el teniente Miguel Giménez y el A-516 con el teniente Miguel Cruzado) fueron replegados a la BAM Malvinas. Arribaron a las 11:04.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: mayor Miguel A. Silva, teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

⁵⁰ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 99.

⁵¹ DAVID BROWN, *The Royal Navy & The Falklands War - The epic, true story*, Londres, Arrow Books, 1987. Micheloud y Tomba habían sido atacados por la fragata *Ardent* que les disparó misiles Sea Cat y fuego de cañones de 4.5 pulgadas



Rescate de piloto de Pucará – Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Escuadrón Helicópteros

Siendo la primera jornada de operaciones a gran escala tanto de la FAS como del Componente Aéreo Malvinas, el escuadrón se mantuvo en alerta dispuesto a ejecutar salidas inmediatas. Se continuaron además los vuelos de reabastecimiento a la ROA.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN, armado con cuatro ametralladoras de 7,62 mm. Misión: búsqueda y rescate del Pucará derribado. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, cabo principal Alberto P. López, y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:30 y arribó a las 11:00.

OF s/n (CAM) Bell 212, matrícula H-83, indicativo CÓNDROR, armado con cuatro ametralladoras de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material, reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, cabo principal Alberto P. López, y cabos primeros Roberto J. López y Alejandro A. Montaldo. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:15 y regresó a las 17:45.

Primer rescate en combate

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras de 7,62 mm. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea; y cabos primeros Segundo E. Palacios y Sergio R. Quiñónez. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:15 y aterrizó a las 18:40.

El H-85 TORDO concretó la primera misión de búsqueda y rescate en combate del Escuadrón. Con las últimas luces del día, encontró el Pucará del mayor Tomba; más allá, estaban el asiento y el paracaídas. Oscureció pronto porque estaba nublado, lo que no impidió que continuara la búsqueda. Una bengala los encaminó hacia el piloto y lo resca-

taron. Regresaron a la base guiados por el radar de artillería; y en la aproximación final, se orientaron por un círculo luminoso que formó el personal con linternas encendidas⁵².

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Desarrollo de las espoletas KEMA

En la mayoría de las salidas de combate del 21 de mayo, se utilizaron bombas MK-17 y BR 250 de cola lisa; pero también ese día fue el debut de una nueva espoleta desarrollada por técnicos de la Fuerza Aérea. Ya se había comprobado en ataques anteriores que, con lanzamientos tan bajos, el vuelo de las bombas BRP frenadas con paracaídas (que utilizaban la espoleta Kappa III de tres segundos de armado) no alcanzaba a completar los dos mecanismos de detonación, uno de inercia y el otro movido por una pequeña hélice en la cabeza del proyectil. De esta forma, la bomba no estallaba en el impacto.

Con la idea de la autodetonación, personal del Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de las Fuerzas Armadas (CITEFA), y de la Fábrica de Armamentos desarrollaron un circuito y un cebo eléctrico para incorporar al cuerpo original manteniendo los restantes componentes y seguros de la Kappa III. En poco tiempo, se obtuvo una espoleta suficientemente segura para la bomba frenada por paracaídas que no necesitaba ni la acción del viento para mover la hélice, ni el impacto contra el agua o el blanco para explotar, y que detonaría de forma automática a los 2,6 segundos, aun cuando estuviera en el aire y encima del buque (con efecto de espoleta de proximidad) o debajo del agua con el efecto de una mina. La espoleta se la denominó KEMA (Kappa Eléctrica Malvinas Argentinas).

La espoleta fue probada en el campo de tiro de Antuna, en San Luis, con el único avión A4-B en servicio de la V Brigada Aérea de Villa Reynolds en pasaje horizontal a 50 metros. La lanzó y explotó en el aire, a unos 15/20 metros de altura, sin efectos sobre el avión. Solo se vio una bola de fuego y una humareda negra. Cuando se acercaron a ver los resultados, se encontraron con dos óvalos de tierra que parecía arada, uno delante del otro, cada uno de aproximadamente 15 a 20 metros en la dirección de avance y de más de 60 metros en sentido perpendicular, además de presentar numerosas marcas de esquirlas en el suelo hasta más de 60 metros alrededor de cada óvalo. El área batida triplicaba a la obtenida con la espoleta Kappa III. Era un efecto absolutamente superior al de una explosión de la misma bomba en el suelo, en la cual gran parte de la energía se pierde en el pozo o cráter y otra parte salta hacia arriba sin mayores efectos.

En un pequeño taller junto al polígono de pistola de la I Brigada Aérea de El Palomar, se instaló una mesada con varias morsas, y allí un equipo de doce suboficiales y civiles de la Subdirección de Armamentos y del Comando de Material trabajaron en turnos continuos, día y noche para modificar las espoletas.

Asimismo, el equipo técnico se abocó en reducir el tiempo de retardo de explosión de 25/30 segundos a 12 segundos, utilizado en las espoletas Gamma R laterales y MU de cola; como así también disminuir el tiempo de armado a 1 segundo.

El equipo estaba constituido por el mayor Luis R. Dávila, los suboficiales mayores Alberto Lamoisse, Américo Onetto, Alberto Pratt y Carlos Medina, el suboficial mayor (R) Augusto Rojas, el suboficial ayudante Eddie Leñicky, los cabos principales Ricardo Constante y Bruno Maggi, el cabo primero Jorge Acuña, el cabo Alberto Dávila y los agentes civiles Edgardo Aloissio y Jorge Romaniuk.

Las primeras espoletas KEMA llegaron a la BAM San Julián y fueron cargadas en las salidas de los M-5 del 21 de mayo⁵³.

⁵² Por esta misión se estableció ulteriormente en esta fecha la efeméride de Día del Helicopista de la Fuerza Aérea Argentina. Ver ALEJANDRO ROBERTO VERGARA, op. cit., págs. 131 a 141.

⁵³ Testimonio del comodoro VGM (R) Luis R. Dávila a la Comisión BANIM. Ver también "Bombas y espoletas en Malvinas" de su autoría en *Boletín de la Dirección de Estudios Históricos*, N.º 6, DEH-FAA, Buenos Aires, 2015.

Operaciones aéreas ofensivas

Muy temprano en la mañana, las informaciones procedentes de Malvinas confirmaron el desembarco al Comando de la Fuerza Aérea Sur. Previamente, se había alertado a las unidades. A partir de ese momento, se emitieron las órdenes de ataque contra el tráfico marítimo para, en lo posible, aislar la zona. Se tuvo en cuenta que, para proteger el área del desembarco, el comando británico mantenía orbitando tres patrullas aéreas: una al norte del estrecho de San Carlos, otra al sur y una tercera sobre la Gran Malvina.

Primera oleada

En la BAM San Julián, el capitán Raúl A. Díaz, oficial de Operaciones del II Escuadrón M-5 que determinaba las tripulaciones de alerta ante las misiones, recibió en la madrugada la información del desembarco en la zona de San Carlos. Poco después, llegaron las órdenes fragmentarias: los M-5 debían intentar neutralizarlo atacando buques y blancos terrestres. Díaz fue el primero en autodesignarse.

Entre las 08:00 y las 10:00, saldrían sucesivamente cuatro escuadrillas de M-5 (indicativos ZORRO, ÑANDÚ, PERRO y LEÓN) y dos secciones de M-III EA en cobertura aérea defensiva (ÁGUILA y CÓNDOR).

La actividad fue intensa. Se estudiaron las navegaciones y la meteorología tanto en el objetivo como en la ruta. Se analizó la geografía del terreno circundante al blanco y se definió el accionar ante la presencia de caza interceptora enemiga que, se asumía, estaría ejecutando un paraguas defensivo.

OF 1184. Tres M-5, indicativo ZORRO, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Raúl A. Díaz (C-412), teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-415) y capitán Jorge C. Dellepiane (C-434). Despegaron de San Julián a las 08:00.

Durante el vuelo el tiempo mejoró, las nubes y la niebla se disiparon⁵⁴. Próximos a la Gran Malvina, descendieron e iniciaron una navegación rasante hacia el estrecho de San Carlos. La sorpresa del ataque fue total. Los británicos suponían que la situación meteorológica afectaría las operaciones de la FAS, aunque mantuvieron en el aire tres PAC para cobertura de las fuerzas de desembarco.

Cuando arribaron al estrecho, a escasos metros de las elevaciones circundantes, el panorama superó las expectativas concebidas. Comprobaron el dispositivo defensivo. Los navíos de guerra cubrían la zona de desembarco en una especie de semicírculo. Los M-5 se dirigieron aproximadamente a 980 km/h hacia la fragata más cercana. A escasa altura del agua, los tres aviones avanzaban formados en línea. A partir de una distancia de 1000 metros, comenzaron a disparar los cañones contra una fragata Tipo 22, probablemente la *Brilliant*. Esto quedó registrado en la filmación de la mira del avión. En la película, se observan impactos en la línea de flotación.

En el momento que alcanzaron la distancia para arrojar las bombas, tuvieron fallas en el sistema de lanzamiento. Debido a la rapidez del ataque, la fragata no respondió y solo intentó salir de la línea de mira adoptando máxima velocidad, sin cambiar de rumbo. No se observó que disparasen misiles de corto alcance Sea Wolf ni cañones antiaéreos. Otro navío, que estaba a la derecha, inició un intenso cañoneo antiaéreo contra la escuadrilla que, felizmente, no fue efectivo. Al pasar sobre la fragata, fragmentos de estructura desprendidos impactaron los tanques externos de combustible del M-5 de Díaz, sin llegar a perforarlos. Los aviones de la escuadrilla sufrieron también diversos impactos de armas livianas.

⁵⁴ Testimonio del comodoro VGM (R) Raúl A. Díaz a la Comisión BANIM.



Perforación de arma liviana en el M-5 C-415 del teniente Gustavo Aguirre Faget

Gentileza: Com. VGM (R) Aguirre Faget

En el escape, los M-5 realizaron maniobras defensivas para evitar los misiles antiaéreos. La situación era difícil, los artilleros británicos buscaban formar cortinas de metralla; más que en forma directa querían derribarlos con impactos de fuego de barrera. El espectáculo era singular: columnas de agua, estelas de misiles, explosiones de munición anti-aérea, luces de proyectiles trazantes, todo junto en una danza sin igual. Los aviones tomaron altura. Lograron desprenderse de las bombas en modo emergencia y arribaron al continente sin incidentes. Aterrizaron en San Julián a las 10:40.

Habían sido testigos del gran despliegue enemigo y de lo que significaba el movimiento de desembarco que habían iniciado las fuerzas británicas. Luego del aterrizaje se comprobó el corte de cables de alimentación en dos aviones, mientras que en el C-415 existía una falla en la microllave de seguridad que luego fue subsanada. Las comprobaciones de funcionamiento se hicieron con el jefe de Escuadrón mayor Juan C. Sapolski presente.

El avión del numeral 2, teniente Aguirre Faget, tenía varias perforaciones en los tanques exteriores y en un cono de toma de aire, además de una esquirla de unos diez centímetros de ancho que había entrado por la parte inferior de la nariz, atravesado unos cincuenta centímetros de chapas y frenado en el eje de la pedalera, sin llegar a los pies del piloto.

OF 1181. Tres M-5, indicativo ÑANDÚ, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Carlos A. Rohde (C-409), teniente Pedro I. Bean (C-428) y capitán Roberto E. Janett (C-436). Despegaron de Río Grande a las 09:44.

Ascendieron a 8500 metros con rumbo a la isla San José, al oeste de la Gran Malvina. La navegación fue a la estima, ya que no contaban con sistema de navegación autónomo, ni tampoco con guiado de aviones Learjet como sí ocurriría en misiones posteriores. Los aviones habían sido equipados con bolsas de *chaff* dispuestas en el alojamiento de los aerofrenos hidráulicos, a modo de un lanzador comandado.

Volaban sobre una capa de nubes, esperando por horario estimado iniciar el descenso hasta alcanzar el vuelo rasante para evitar ser detectados por los radares. En cierto momento,

visualizaron las primeras islas y notaron que, por efecto del viento de cola, se habían sobrepasado del lugar previsto.

Al realizar el descenso operativo con gran ángulo de picada, abrieron inadvertidamente los frenos de vuelo, perdiéndose las bolsas con las cintas de papel de aluminio destinadas a entorpecer los radares.

Ya en vuelo rasante y casi entrando a la Gran Malвина, giraron a la derecha unos 50° para volar a través de la isla, siempre en absoluto silencio de radio.

Al llegar al estrecho de San Carlos, observaron cerca de diez buques de guerra. El guía se dirigió hacia una fragata Tipo 21. Vio las trazas de los proyectiles de las baterías antiaéreas y dos misiles lanzados desde el barco, uno pasó por izquierda y el otro por derecha. Ya con el buque en la mira, a casi 1000 km/h, lanzó prematuramente la bomba y descargó la totalidad de sus proyectiles de 30 mm sobre la cubierta, el radar y la cabina de mando. Vio saltar pedazos de chapa por el aire mientras pasaba sobre la fragata.

Finalizado el ataque, y con escape por derecha, el jefe de escuadrilla llamó a los numerales para ver cuál era la situación. Solo contestó el ÑANDÚ 3, el capitán Janett⁵⁵.

El ataque se realizó a las 10:31 sobre las fragatas *Broadsword* y *Argonaut*. El teniente Bean fue derribado por un misil Sea Wolf lanzado desde el primer buque.

El mayor Martínez, numeral 3 de la escuadrilla PERRO que venía detrás de los ÑANDÚ, informó haber visto la eyección del teniente Bean a la izquierda y delante de su avión; tras la separación del asiento, vio la apertura automática del paracaídas. Alcanzado por el misil, a poca distancia de los buques, en vuelo rasante, a casi 1000 km/h sobre el mar, posiblemente desvanecido por el impacto con la masa de aire, Bean no alcanzó a inflar su chaleco salvavidas y cayó en las heladas aguas del estrecho. No fue recuperado, convirtiéndose en la primera baja argentina en la Batalla de San Carlos.

Luego del escape y tras unos 80 km de vuelo rasante, Rohde y Janett ascendieron a 11.200 metros para luego aterrizar en Río Grande a las 11:45.

Como consecuencia del ataque, la fragata *Broadsword* resultó averiada con más de cuarenta impactos de cañón. A bordo, catorce hombres fueron heridos y tanto el helicóptero Sea Lynx de dotación como el de la *Brilliant*, aterrizado circunstancialmente en la misma cubierta, terminaron dañados⁵⁶.

OF 1182. Tres M-5, indicativo PERRO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión "Hotel" de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Carlos A. Moreno (C-437), teniente Héctor R. Volponi (C-418) y mayor Carlos N. Martínez (C-435). Despegaron de Río Grande a las 09:45, un minuto después de los ÑANDÚ.

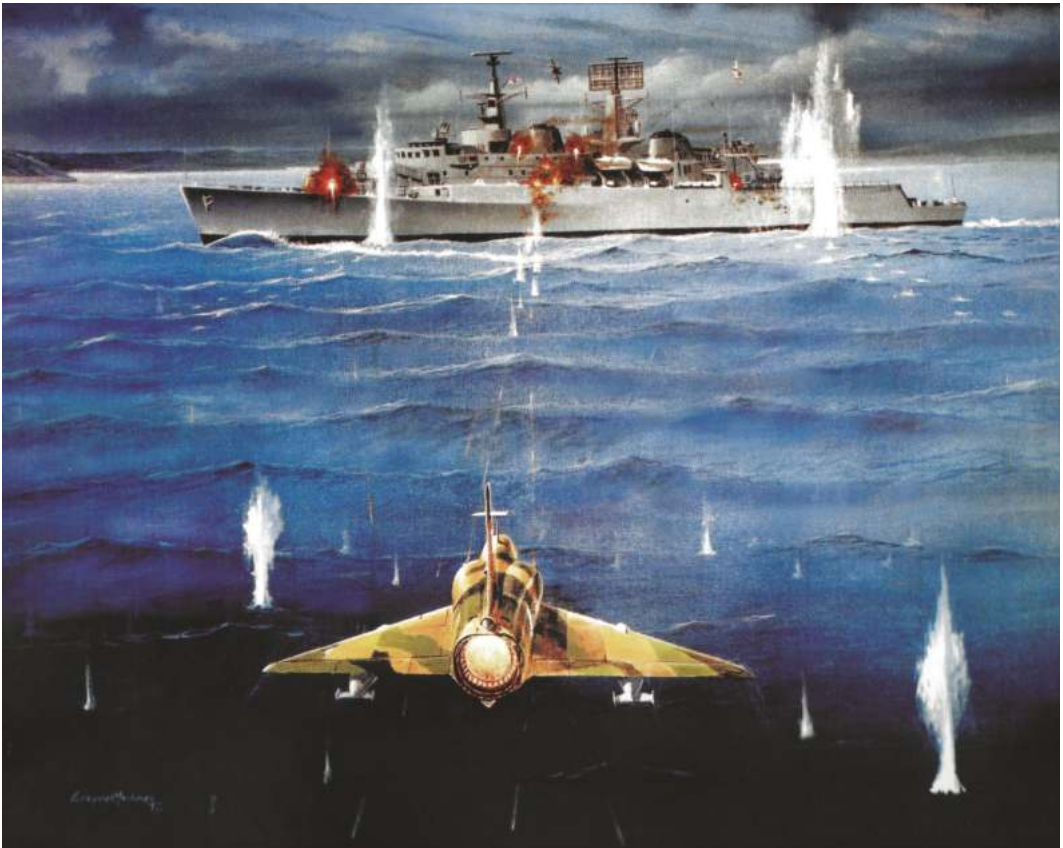
Arribaron al estrecho a las 10:31, detrás de la escuadrilla ÑANDÚ. Con tiempo claro, fue impactante la vista panorámica: cerca de una decena de buques desplegados para lograr máxima precisión en el fuego antiaéreo superponiendo las áreas de tiro. El capitán Moreno, con el numeral 2 a su derecha y el 3 a su izquierda, decidió lanzarse sobre el buque más importante a la vista corrigiendo el rumbo casi 50° por derecha, en dirección del destructor *Antrim*.

En el acercamiento, vieron un misil, posiblemente un Sea Slug, que les pasó cerca, al mismo tiempo que recibían un intenso fuego cruzado de los buques. Con innumerables líneas marrones de todo tipo de piezas de artillería antiaérea convergiendo hacia ellos, lograron realizar un ataque casi simultáneo⁵⁷.

⁵⁵ Testimonio del brigadier general VGM (R) Carlos A. Rohde a la Comisión BANIM.

⁵⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 428.

⁵⁷ Testimonio del brigadier VGM (R) Carlos A. Moreno a la Comisión BANIM.



Ataque al destructor Antrim – Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Arrojaron las bombas: dos no explotaron, aunque una entró por la popa y traspasó varios compartimientos hasta alcanzar el almacén de misiles Seaslug⁵⁸ donde quedó alojada. Entre tanto, guiados por el control de la *Brilliant*, trataron de interceptarlos el *Sqdn. Ldr.* Rod Frederiksen y el *Fl. Lt.* Martin Hale, pero llegaron tarde. No obstante, Hale adquirió uno de los Dagger y lanzó un AIM-9L fuera de rango. Otros Sea Harrier intentaron perseguirlos, sin éxito⁵⁹. Los M-5 regresaron a Río Grande a las 11:45.

OF 1183. Dos M-5, indicativo LEÓN, armados con dos bombas BRP de 250 kg de caída retardada con paracaídas con espoletas KEMA y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Norberto R. Dimeglio (C-404) y teniente Carlos J. Castillo (C-407). Despegaron de San Julián a las 09:50.

Llegaron al estrecho a las 10:40 y, nuevamente, atacaron al destructor *Antrim*. Este se defendió con artillería levantando grandes surtidores frente a los aviones. Los M-5 avanzaban a ras de las olas disparando cañones, y observando los impactos en la cubierta y en la antena del radar. El capitán Dimeglio impactó una de las bombas. Se alejaron y aterrizaron en San Julián a las 12:30.

Los pilotos de la escuadrilla LEÓN y PERRO compartieron el honor de sacar de servicio al destructor *Antrim* por el resto del conflicto, pues los daños recibidos obligarían a utilizarlo solo como buque de enlace entre Malvinas y Georgias⁶⁰.

⁵⁸ Misiles superficie-aire de primera generación.

⁵⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 197.

⁶⁰ Ibidem, pág. 428.

En coincidencia con las tareas de ataque, la FAS ordenó a los M-III EA que efectuaran cobertura aérea defensiva en la zona de los ataques.

OF 1185. Dos M-III EA, indicativo ÁGUILA, armados con un misil Matra 530 EM, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Versión "Bravo" (dos tanques externos de 500 litros). Tripulantes: mayor José Sánchez (I-017) y primer teniente Alberto A. Maggi (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 09:56. Arribaron a Malvinas entre 11.550 y 13.200 metros de altura. No lograron enlazar con el CIC Malvinas y regresaron a las 11:17.

OF 1186. Dos M-III EA, indicativo CÓNDOR, armados con un misil Matra 530 EM, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Jorge L. Huck (I-016) y primer teniente Carlos M. Selles (I-005)⁶¹. Despegaron de Río Gallegos a las 10:01; arribaron a Malvinas sin poder enlazar con el CIC; regresaron a las 11:40.

Finalizaba la primera oleada con once salidas de ataque y cuatro de cobertura, y un solo avión derribado. Para el enemigo los resultados fueron más duros: dos fragatas averiadas —la *Broadsword* y la *Antrim*—, además de la *Brilliant* con daños menores. El «corredor de las bombas» (*Bomb Alley*), tal como los británicos bautizarían al estrecho de San Carlos, comenzaba a escribirse en la historia.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas en la primera oleada: mayor Miguel A. Silva, teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.



Fotograma de la cineametralladora del C-412 del capitán Díaz en el ataque a una fragata Tipo 22, el 21 de mayo - Archivo DEH-FAA

⁶¹ Equipado solo con Matra 530 EM y cañones pues aún no se había incorporado la modificación en el A-112 para portar el Magic 550 IR.

Segunda oleada

Entre las 11:00 y las 11.30, saldrían tres escuadrillas de A-4C (indicativos TERO, PATO y RONDÓ) y otras dos escuadrillas de A-4B (MULA y PICO).

OF 1187. Dos A-4C, indicativo TERO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: primer teniente Omar J. Castillo (C-314) y teniente Néstor E. López (C-309). Despegaron de San Julián a las 11:00. Problemas técnicos en el reabastecimiento en vuelo obligaron a regresar al jefe de escuadrilla; López se incorporaría a la sección PATO cerca del Punto de Control de Reabastecimiento Aéreo (PCRA). Castillo arribó a San Julián a las 12:30.

OF 1188. Tres A-4C, indicativo PATO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Eduardo D. Almoño (C-310), alférez Guillermo A. Martínez (C-302) y primer teniente Daniel F. Manzotti (C-325). Despegaron de San Julián a las 11:25. Por inconvenientes en el reabastecimiento en vuelo, regresó el alférez Martínez que aterrizó a las 12:30.

OF 1191. Dos A-4C, indicativo RONDÓ, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Jorge García (C-304) y alférez Gerardo Isaac (C-322). García despegó solo de San Julián a las 11:30 debido a que su numeral tuvo falla en la puesta en marcha.

Tras el reabastecimiento, los integrantes de las tres escuadrillas se reagruparon con indicativo PATO bajo la conducción del capitán Eduardo Almoño. Como N.º2 voló el teniente Néstor López; como N.º3, el capitán Jorge García; y N.º4, el primer teniente Daniel Manzotti.

A las 12:54 dejaron el reabastecedor. Sobrevolaron la Gran Malvina y, próximos al poblado Chartres (38 km al suroeste de Puerto Mitre), fueron interceptados por los Sea Harrier piloteados por los *Lt. Cdr.* Neil Thomas (XZ-492) y Mike Blisset (XZ-496) del Escuadrón 800 (*Hermes*). Sin estar equipados convenientemente para defenderse, los pilotos de A-4C soltaron las cargas externas y trataron de escapar a máxima potencia. Más veloces y guiados por el CIC de la fragata *Brilliant*, los Sea Harrier los alcanzaron y con misiles Sidewinder derribaron al primer teniente Manzotti y al teniente López. En el interrogatorio posterior, los compañeros de escuadrilla declararon haber visto dos eyecciones.

El teniente López, pese a que sus compañeros de escuadrilla observaron que su avión explotaba en el aire, logró eyectarse y caer con vida, pero con ambas piernas fracturadas. No pudo caminar, buscar ayuda ni refugio para protegerse del intenso frío. El cuerpo sin vida fue hallado con una carta sobre su falda, que había comenzado a escribir a la familia. Lo sepultaron en el cementerio del establecimiento Chartres y, después, cuando las autoridades británicas reunieron los despojos mortales de los argentinos, fue trasladado al cementerio de guerra de Darwin⁶².

Manzotti logró abandonar el avión en mejores condiciones a pesar de la elevada velocidad, pero cayó en el agua en la bahía Navidad, al oeste de la isla Soledad. No sobrevivió, su cadáver fue encontrado el 24 de mayo por pobladores kelpers que avisaron a las fuerzas argentinas. Ese día, recuperaron el cuerpo y lo trasladaron a la Base Cóndor. En la actualidad, está sepultado en el cementerio de guerra de Puerto Darwin.

Por otra parte, el piloto del Sea Harrier que había derribado a Manzotti atacó con sus cañones al avión del capitán Almoño que logró escapar junto con el capitán García. Los PATO 1 y 3 arribaron a San Julián a las 14:20.

OF 1189. Cuatro A-4B, indicativo MULA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Inicialmente estuvo integrada por: capitán Pablo M. Carballo (C-204), teniente Carlos

⁶² GORDON RAMSEY (compilador), op. cit., 2009, pág. 214.



Ataque de Carballo solo (Ardent) – Pintura del Cap. VGM (Rva.) Ezequiel Martínez

A. Rinke (C-231), primer teniente Carlos E. Cachón (C-250) y alférez Leonardo S. Carmona (C-214). Despegaron de Río Gallegos a las 11:30.

Al primer teniente Cachón no le funcionó el sistema de reabastecimiento, por lo que continuaron solo tres aviones. Sobre la Gran Malвина, a Rinke le falló la válvula transferencia de combustible y se le ordenó regresar. Seguían Carballo y Carmona.

Al alcanzar el estrecho de San Carlos, encontraron un buque de gran tamaño y entraron en corrida final de bombardeo (algunas publicaciones lo dan como el ELMA *Río Carcarañá*, argentino). El capitán Carballo tuvo duda de la nacionalidad de la nave, suspendió el lanzamiento y ordenó a su numeral no arrojar la bomba. El alférez Carmona contestó «ya tiré». Sin más armamento, se le ordenó retornar.

Carballo quedó solo y continuó hacia el norte, por la costa este del estrecho de San Carlos. En la bahía de Ruiz Puente encontró la fragata *Ardent*, la atacó con su bomba y escapó, perseguido por la artillería. Por la cantidad de humo que salía del buque y los restos de material en el aire, se presumió que el impacto había sido en la cubierta⁶³.

El capitán de la *Ardent*, Alan West, señaló que, a las 16:00Z (13:00L), un A-4 solitario emergió desde las tierras costeras del sur y le arrojó una bomba que no explotó⁶⁴. El avión fue repelido con artillería de 20 mm.

Este ataque y los siguientes contra la *Ardent* fueron observados por el alférez Mario Egurza y el soldado Coronel, desde el POA “Roca” en punta Cantera.

Alrededor de las 13:00, me sorprendió un A-4B (característico por su color mimetizado verde oscuro) que inició un solitario ataque desde el suroeste contra nuestro «verdugo» (la fragata *Ardent*). Vimos con el soldado Coronel cómo desde la fragata comenzaban a tirarle,

⁶³ PABLO MARCOS CARBALLO, *Halcones de Malvinas*, Ed. Argentinidad, Buenos Aires, 2016, págs. 89 y 90.

⁶⁴ “Board of Inquiry - Report into the loss of HMS Ardent”, Ministry of Defense, Londres, 21 de mayo de 1982. Archivo DEH-FAA.

y cuando estaba próximo, el lanzamiento de la bomba que pegó en impacto directo cerca de la proa. El avión se alejó en viraje por la izquierda hacia la orilla opuesta del estrecho⁶⁵.

La escuadrilla MULA regresó a Río Gallegos a las 14:30.

OF 1190. Cuatro A-4B, indicativo PICO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Hugo A. Palaver (C-207), teniente Daniel E. Gálvez (C-221), primer teniente Luciano Guadagnini (C-212) y alférez Hugo E. Gómez (C-226).

Despegaron de Río Gallegos a las 11:30. Por fallas en el reabastecimiento en vuelo, el alférez Gómez regresó a las 13:00. Llegaron al estrecho de San Carlos y lo recorrieron de sur a norte sin visualizar blancos. Arribaron a las 14:30.

Finalizaba así la segunda oleada, la de los A-4 Skyhawk, que dejó como saldo serias averías en la fragata Tipo 21 *Ardent*, dos A-4C derribados y sus pilotos fallecidos.

Tercera oleada: hundimiento de la HMS *Ardent*

Se integró con los aviones recuperados de la segunda oleada. Entre las 12:30 y las 14:40, despegaron dos escuadrillas de A-4B (indicativos ORIÓN y LEO), cuatro escuadrillas de M-5 (CUECA, LIBRA, RATÓN y LAUCHA) y una sección de M-III EA en cobertura aérea defensiva (CICLÓN).

OF 1196. Tres A-4B, indicativo ORIÓN, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: primer teniente Mariano A. Velasco (C-225), y tenientes Carlos E. Ossés (C-239) y Fernando Robledo (C-222). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30. El avión del primer teniente Velasco falló por lo que el 2 y el 3 se sumaron a la escuadrilla LEO que, al mando del primer teniente Filippini, quedó integrada por cinco A-4B.

OF 1197. Tres A-4B, indicativo LEO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: primer teniente Alberto J. Filippini (C-215), alférez Rubén M. Vottero (C-224) y teniente Vicente L. Autiero (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 12:30.

Se dirigieron directamente a Malvinas sin reabastecerse en vuelo; de ser necesario, lo harían al regreso. Arribaron al estrecho. Mientras volaban rasante hacia Puerto San Carlos, divisaron la fragata *Argonaut* que trataba de refugiarse detrás de un acantilado. Los cinco pilotos formaron en transición abierta (20/30 metros), tres aviones del lado derecho del guía y uno a la izquierda. Atacaron el buque con cañones y bombas, en intervalos mínimos.

Aun cuando no explotó, la primera bomba abrió un hueco por encima de la línea de flotación dejando fuera de servicio los motores y el sistema del timón. La segunda impactó por debajo de esa línea y provocó el estallido de una caldera, la explosión de dos misiles Sea Cat y la muerte de dos tripulantes⁶⁶. El avión del primer teniente Filippini rozó y dobló una de las antenas de la fragata, perdiendo en el impacto el cono posterior del tanque de combustible externo. La escuadrilla regresó a Río Gallegos a las 15:30.

A partir de este ataque, la *Argonaut* quedó inoperativa hasta el 26 de mayo, cuando fueron desarmadas las dos bombas que permanecían en su interior. El 29 de mayo fue relevada en San Carlos por la fragata clase Leander HMS *Minerva* y se retiró al área de reparaciones; no volvió a participar operativamente en el conflicto⁶⁷.

⁶⁵ PABLO MARCOS CARBALLO, op. cit., 2016, pág. 100.

⁶⁶ JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 115.

⁶⁷ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 429.



Ataque de Filippini (Argonaut) – Pintura del Cap.VGM (Rva.) Ezequiel Martínez

Testimonio del entonces teniente Fernando Robledo:

En esa misión me asignaron el A-4B matrícula C-222, avión que apodábamos «El Tordillo». Lo llamábamos así porque, debido al apuro que tenía el Taller Regional Río Cuarto por entregarnos más aviones, no había sido pintado como el resto con el mimetizado característico de los A-4B. En esa oportunidad, se lo dejó de color gris *primer* (pintura de base).

Pasado el mediodía del 21 de mayo, las escuadrillas LEO y ORIÓN recibimos la orden de despegue. Siguiendo el perfil de vuelo planificado, arribamos al estrecho de San Carlos en vuelo rasante. Allí visualizamos y atacamos la HMS *Argonaut*, fragata que quedó fuera de combate al ser alcanzada por dos bombas MK-17 de 1000 libras. Aquella fue la primera misión de combate del C-222, su bautismo de fuego.

Finalizado el ataque y en ruta de escape, el jefe de escuadrilla realizó el chequeo correspondiente. Tras angustiantes y eternos segundos uno a uno fuimos dando ese «OK» tan esperado. En ese momento, sentí que todo había sido un éxito: en primer lugar, porque la fragata había sido alcanzada por nuestras bombas y, en segundo lugar y lo más importante, los cinco aviones estábamos regresando a Río Gallegos.



La fragata HMS *Argonaut* quedó inoperativa con dos bombas sin explotar en su interior – BANIM DEH-FAA



El A-4B C-222 «El Tordillo» con las huellas del impacto de un ave en el plano derecho, el 21 de mayo

Gentileza: Brig. My. VGM (R) Zini

Ya establecidos en nuestra ruta de escape rumbo general oeste, pudimos visualizar a lo lejos la humeante fragata HMS *Argonaut*. En ese momento y pese a la alegría que nos embargaba, el impacto en mi avión con una gaviota provocó un momento de tensión. «El Tordillo» había sido golpeado y sufrido una herida.

Todavía en vuelo rasante, el teniente Ossés, que me tenía a la vista, se acercó y realizó un chequeo visual; pudo observar un agujero en la raíz del ala derecha del tamaño de una pelota de fútbol, sin pérdida de combustible ni otras indicaciones. Con esa información continuamos el regreso.

Ya sobre el continente, para asegurarnos de tener un arribo seguro en Río Gallegos, realizamos una última comprobación al tren de aterrizaje, prueba que no presentó ningún comportamiento extraño que pusiera en riesgo el aterrizaje.

Con la misión cumplida y en casa, «El Tordillo», pasó a las eficientes manos de los mecánicos, quienes pusieron todo su esfuerzo y dedicación en reparar sus «heridas» y así poder tenerlo nuevamente listo para que otro piloto del Grupo V de Caza pudiera llevarlo a una nueva misión de combate⁶⁸.

OF 1193. Tres M-5, indicativo CUECA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Horacio Mir González (C-418), teniente Juan D. Bernhardt (C-436) y primer teniente Héctor H. Luna (C-409). Despegaron de Río Grande a las 13:55.

OF 1194. Dos M-5, indicativo LIBRA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Amílcar G. Cimatti (C-435) y capitán Higinio R. Robles (C-429). Despegaron de Río Grande a las 14:00.

Durante el vuelo, el capitán Robles le informó al capitán Cimatti que su avión dejaba una estela de humo negro, como si tuviera una pérdida de aceite. El guía debió regresar y aterrizó en Río Grande a las 14:55.

⁶⁸ Testimonio del comodoro VGM (R) Fernando Robledo a la Comisión BANIM.

Al escuchar CUECA el problema de Cimatti, se dispuso que el capitán Robles se agregara a la escuadrilla. La nueva unidad quedó formada por el capitán Mir González, N.º2 teniente Bernhardt, N.º3 capitán Robles y N.º4 primer teniente Luna. Fueron guiados por el Learjet matrícula T-23 del Escuadrón Fénix.

Ascendieron a 10.000 metros y durante el cruce del océano mantuvieron una formación abierta, lo que les permitía gran maniobrabilidad y al mismo tiempo estar en contacto permanente.

Como estaba establecido, al ver los primeros islotes que anunciaban la llegada a la Gran Malvina, Mir González hizo señas a la tripulación del Learjet para que regresaran a Río Grande; habían cumplido su tarea con precisión.

A partir de ese momento, realizaron un descenso operativo hasta el nivel del mar. Pasaron a una formación de escalonado táctico, con una separación que permitía máxima flexibilidad de maniobra, pero a la vez lo suficientemente cerca para mantenerse siempre a la vista. Durante la navegación, de acuerdo con lo estipulado en el briefing, cada uno había conectado y chequeado varias veces su panel de armamento.

Al iniciar el cruce de la Gran Malvina, se encontraron con una capa de nubes muy baja, sin claros; pese a este inconveniente, perforaron la capa y a partir de entonces mantuvieron un rumbo aproximado de oeste a este, en vuelo rasante, y en escalonado táctico con unos 50 metros entre aviones. La topografía de la Gran Malvina, atravesada por sierras de poca altura, dificultaba aún más la travesía.

Pasaron rasante en columna, entre dos cerros, superaron la cadena montañosa y llegaron al objetivo. En la acción, el capitán Robles perdió de vista al primer teniente Luna; intentó comunicarse con él y al no obtener respuesta, presumió que se había estrellado contra las elevaciones. Lo informó al guía. El capitán Mir González le ordenó formar como N.º3 y proseguir.

Antes de que iniciara el descenso hacia las islas, la escuadrilla CUECA había sido detectada por la fragata *Brilliant*. Esta, en función de control aéreo, guio a dos Sea Harrier del Escuadrón 800 para interceptarlos antes de que llegaran a los buques que, desde el estrecho de San Carlos, atacaban posiciones argentinas en tierra.

La PAC, conformada por el *Lt. Cdr. Rob Frederiksen (XZ-455)* y el *S/Lt. Andy George (ZA-176)*⁶⁹, logró situarse detrás del M-5 del primer teniente Luna, el numeral cuatro de los CUECA. Luna alcanzó a ver a los Harrier detrás de él y trató de dar aviso a la escuadrilla, pero una falla en su sistema de comunicaciones se lo impidió, por lo tanto, nadie se enteró del peligro que estaban atravesando.

Segundos después, un Sidewinder lanzado por el guía de los Harrier, impactó de lleno en el M-5 de Luna que perdió el control del avión, y logró eyectarse a muy bajo nivel y gran velocidad. El piloto sufrió importantes heridas en distintas partes del cuerpo y logró sobrevivir. Afortunadamente, unos días después sería recuperado y el 25 de mayo trasladado al continente.

El resto de la escuadrilla CUECA, sin saber que habían estado al filo de ser derribados ni lo ocurrido con Luna, prosiguieron la navegación en una formación de escalonado táctico, siempre volando rasante, aproximadamente a 900 km/h y bajo una llovizna persistente. Quizás estas condiciones de vuelo impidieron que la PAC intentara seguirlos y derribarlos; además, ya cerca de la zona de protección antiaérea de los buques, los Sea Harrier se alejaron.

Cuando los Dagger alcanzaron el estrecho a la altura de la bahía de Ruiz Puente, encontraron frente a ellos, a unos 2000 metros, una fragata Tipo 21. Era la *Ardent* que, tras haber hostigado con su cañón posiciones argentinas en Darwin y Prado del Ganso durante la noche y en la mañana, rumbeaba hacia el norte del estrecho para unirse al resto de los buques británicos que se hallaban en la zona del desembarco.

⁶⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 197.

Era la primera vez que nos íbamos a enfrentar a un buque de la flota — señala Mir González⁷⁰ —, pues hasta entonces solo habíamos realizado misiones de cobertura aérea contra los Harrier. Mi primera reacción fue romper el silencio de radio y preparar a la escuadrilla para el ataque; previamente cada uno había repasado más de una vez el panel de armamento. Nada debía fallar, teníamos una sola oportunidad de ataque.

En ese momento, noté que la fragata me disparaba con intenso fuego de armas de tubo. Los proyectiles iban marcando una calle en el agua, que al levantarse se pegaba al parabrisas. Comencé a disparar mis cañones. Era una situación increíble, mi avión en vuelo rasante a casi 1000 km/h, acercándose rápidamente al blanco, tratando al mismo tiempo de evitar ser alcanzado por los proyectiles que venían hacia mí y mantener máxima concentración en la mira del avión, para poder lanzar mi única bomba MK-17.

Logré liberar la bomba, pasar rasante sobre la fragata y no ser impactado por sus armas. Mientras realizaba la maniobra de escape, escuché que Robles me indicaba que había dado de lleno en la parte posterior del buque, pero, aunque se veían grandes daños, no se había producido la explosión.

La bomba de Bernhardt dio también en la parte posterior del buque; explotó y destruyó el hangar del helicóptero Sea Lynx (XZ-251) produciendo también daños en el lanzador de misiles Sea Cat. Por su parte, la de Robles pasó sobre la fragata y explotó a su lado en el agua, afectando a la *Ardent* igual que una carga de profundidad. El resultado de este ataque fue corroborado tiempo después al leer el informe de su capitán Alan West.

Un hecho realmente insólito ocurrió durante mi escape: de repente sentí un grito de Robles: «rompa a la derecha, rompa ya, le van a dar». Yo no sabía a quién iba dirigida la advertencia, pero por instinto hice un viraje cerrado hacia la derecha, pegado al ras del mar. Al instante vi pasar lateralmente un misil lanzado por la fragata. El aviso de Robles me había salvado mi vida.

La escuadrilla CUECA regresó a Río Grande a las 15:55.

Además de numerosos impactos de cañón, la *Ardent* fue alcanzada por la bomba del teniente Bernhardt que destruyó el helicóptero Sea Lynx (XZ-251)⁷¹, y provocó serios daños en el hangar y el lanzador de misiles Sea Cat. Una segunda bomba, sin explotar, se alojó en la popa⁷².

Una vez que se controló el incendio a bordo, la *Ardent* navegó hacia el noroeste, con el objeto de unirse a otros buques en el estrecho para protegerse⁷³. Había quedado indefensa y vapuleada, por lo que no pudo eludir el ataque de una escuadrilla de A-4Q de la Armada constituida por el capitán de corbeta Alberto Philippi (3-A-307), el teniente de fragata Marcelo Márquez (3-A-314) y el teniente de navío José Arca (3-A-312) que, armados con cuatro bombas MK-82 cada uno, la dejaron con graves daños y sin posibilidad de navegar. Poco después, comenzó a escorarse y la tripulación abandonó el barco, asistido por la fragata *Yarmouth*.

Los tres aviones navales fueron interceptados por una PAC de Sea Harrier en el escape que, con finales diferentes, los derribó. Márquez falleció de inmediato al explotar su avión por impacto de un misil. Philippi se eyectó, sobrevivió y fue rescatado días después. Arca, en cambio, voló averiado hasta la BAM Malvinas, y bajo control radar y del controlador de vuelo de la Base, sobrevoló la pista mientras daba la novedad del ataque recibido. El mayor Alberto Iannariello verificó que tenía una pata del tren de aterrizaje adentro, por cuya asimetría debía abandonar el avión. «Te vas a tener que eyectar, pibe», le dijo con tono

⁷⁰ Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio Mir González a la Comisión BANIM.

⁷¹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 197.

⁷² Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio Mir González a la Comisión BANIM.

⁷³ El helicóptero original era el Lynx HAS.2 XZ-244, pero, al no estar equipado con misiles Sea Skua, fue reemplazado por el XZ-251 que sí los poseía.



La fragata HMS Ardent, herida de muerte, evacúa la tripulación asistida por la fragata Tipo 12 HMS Yarmouth – BANIM DEH-FAA

amigable⁷⁴. Así lo hizo Arca y fue rescatado del agua por un helicóptero del Ejército⁷⁵. En forma increíble el A-4Q, con el motor todavía funcionando, voló en círculos encima de la base. Desde el CIC se le indicó a la artillería que lo derribara. Pese a los impactos, el avión continuó volando hasta caer al mar.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzocchi y cabo principal Enrique Sierra.

Los observadores del POA “Roca” fueron testigos de los ataques del solitario A-4B, de los M-5 y de los A-4Q de la Armada. Durante la noche, transmitieron la lenta agonía de la *Ardent*: «Caja de fósforos con fuego». A las 08:30 del 22 de mayo, la BAM Cóndor requirió más datos. Contestó el soldado Coronel: «La fragata se va...», dijo claramente. En la BAM Cóndor, el vicecomodoro Vera Mántaras insistió con voz alterada: «Se va..., pero ¿hacia dónde?, ¿al norte o al sur? ¡Conteste!». El soldado respondió: «Se va a pique, señor, se va al fondo».

OF 1198. Tres M-5, indicativo RATÓN, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Guillermo A. Donadille (C-403), mayor Gustavo A. Piuma Justo (C-404) y primer teniente Jorge D. Senn (C-407). Despegaron de San Julián a las 14:00.

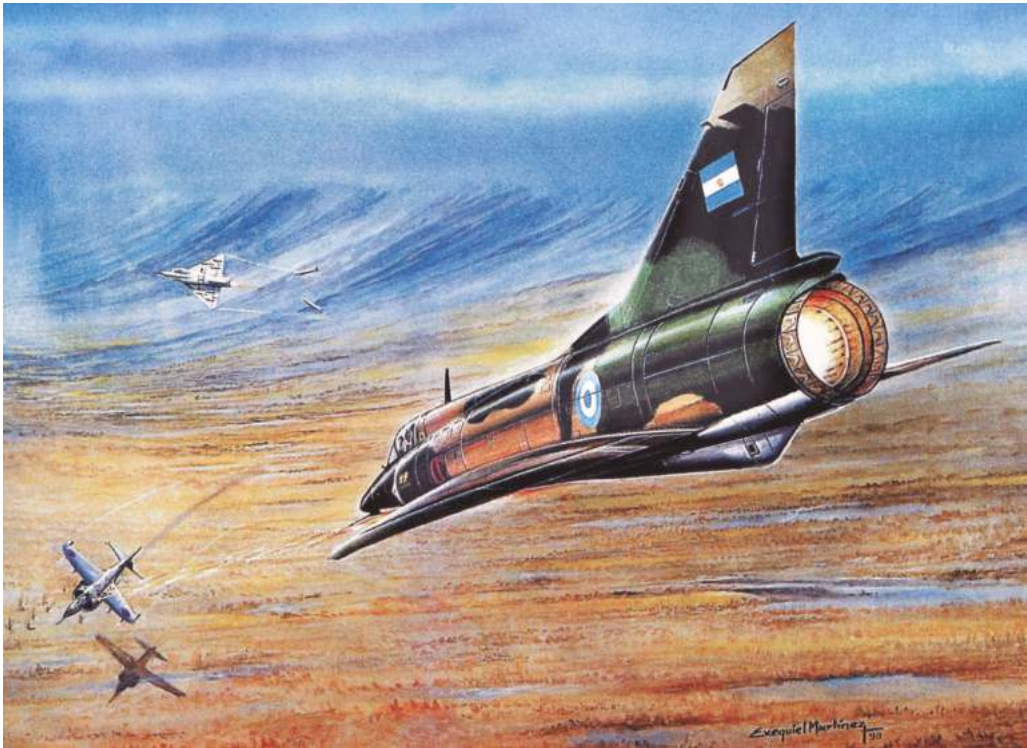
A 220 km del objetivo, la escuadrilla ya volaba rasante sobre el agua y, a pesar de que carecían de equipos automáticos para navegar, basados en la brújula y el velocímetro, llegaron a las islas Salvajes solo veinte segundos después de lo previsto⁷⁶. Las condiciones meteorológicas eran de nubes bajas con visibilidad reducida por lloviznas. Una vez que alcanzaron la Gran Malvina, el OCAT en vuelo les advirtió por VHF que había cobertura de cazas enemigos, en la boca norte del estrecho de San Carlos.

En efecto, bajo control de la *Brilliant*, el comandante del Escuadrón 801, *Lt. Cdr.* Nigel Ward (ZA-175) y su numeral *Lt.* Steve Thomas (ZA-190), patrullaban en circuitos paralelos, justo arriba de la ruta de los Dagger. Mientras los británicos viraban hacia el norte,

⁷⁴ Por su desempeño bajo fuego en la BAM Malvinas y, en especial, por asistir al teniente de navío José Arca, el comodoro VGM (R) Alberto Iannariello recibió la condecoración «La Nación Argentina al Valor en Combate».

⁷⁵ MARTÍN BALZA, “Un arriesgado rescate en el mar que nos mantuvo en vilo”, *Diario Perfil*, edición del 16 de abril de 2020. «El teniente Arca cayó al mar a unos 1000 metros de la costa y fue rescatado por el capitán Jorge Rodolfo Svendsen, al mando de un helicóptero UH-1H del Batallón de Aviación de Ejército». Por esta acción el capitán Svendsen fue condecorado con la medalla «La Nación Argentina al Valor en Combate».

⁷⁶ Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Guillermo A. Donadille a la Comisión BANIM.



M-5 cruce con Harrier - Pintura del Cap. (Rva.) Exequiel Martínez

Thomas descubrió atrás y más abajo dos formas triangulares que volaban hacia el este. Casi a punto de cruzarles la trayectoria, Thomas alertó a Ward y picaron hacia ellos⁷⁷.

Los RATÓN volaban formados en línea, con 200 a 300 metros de separación entre aviones. El N.º3, ubicado a la derecha, advirtió: «Atento, avión a la derecha». Donadille apuntó la mirada y vio un avión, a unos 1000 metros del 3, volando en el mismo sentido y 300 metros más arriba. En ese preciso instante, el británico viró bruscamente. La presentación en planta le permitió a Donadille reconocer que, efectivamente, era un Harrier y no un A-4 como había supuesto. El jefe de escuadrilla ordenó eyectar las cargas externas y enfrentar al enemigo. De inmediato, Piuma inició la poscombustión y tomó altura para proteger la cola de sus compañeros.

Senn tardó en reaccionar porque había visto otro avión en una trayectoria a 90° de ellos. El guía reiteró la orden y, a unos 700 metros, abrió fuego para atraer la atención del británico. La distracción tuvo éxito, pues el Sea Harrier abandonó al N.º3 y trató de pasar por debajo y un poco por adelante. Donadille picó, entonces, dirigiendo la nariz del Dagger al punto por el cual calculó que pasaría el enemigo, al mismo tiempo que mantenía apretado el disparador. Pero, sin municiones trazantes, no visualizó la trayectoria de sus disparos. De todos modos, el cruce fue fugaz y peligroso debido a la proximidad del suelo. Terminó la maniobra a no más de 30 metros de la turba. Al salir, en viraje hacia la derecha, casi tuvo que invertir el avión pues se cruzó, muy cerca, con el numeral 3 que había iniciado un viraje hacia el mismo lado. Cuando apenas logró estabilizarse, lo alcanzó un misil que dejó fuera de control al Dagger. Donadille se eyectó un instante antes de colisionar contra el suelo.

En esos momentos, Piuma había nivelado y divisado los dos Harrier que buscaban la cola de Senn. Este ya había revertido el viraje y trataba de enfrentar la amenaza que sabía detrás de él. Thomas, unos 700 metros más abajo y a 90° de la cola de Senn, disparó el misil. Piuma le gritó que cerrara, pero el Sidewinder fue más veloz que la reacción

⁷⁷ PABLO CALCATERRA y DOUGLAS DILDY, op. cit., págs. 60 y 61.

humana. Lo llamó, entonces, a Donadille y, por supuesto, no recibió respuesta. Entonces vio al segundo Harrier (Ward) virando suavemente hacia la izquierda (norte) más abajo y a unos 40 metros del suelo.

Picó sobre Ward que no sospechaba nada y que iba a reiniciar el patrullado con Thomas. Piuma se metió dentro del viraje de Ward y, a 600 metros con 30° de la cola y una leve picada, disparó una larga ráfaga con cañones. Suspendió al comprobar que tampoco tenía trazadoras. El Harrier se metió en un valle y Piuma imaginó que no se le escapaba. En ese momento, volaba a 830 km/h y a 40 metros del suelo. Vio un piloto colgado del paracaídas —era Senn— e instantes después, sintió una gran explosión en su avión. Piuma se eyectó urgido por el calor de las llamas.

Luego del combate, los pilotos británicos se retiraron y, cuando cruzaban la costa este de la Gran Malвина, cerca de Puerto Mitre (Howard), Ward perdió contacto con su numeral y pensó que había sido derribado⁷⁸. Al regresar al *Invincible*, encontró a Thomas; su avión había sido alcanzado por fuego antiaéreo que dañó el Tacan⁷⁹ y el sistema de comunicaciones⁸⁰.

Tal vez ignorando el espíritu de los cazadores argentinos, los británicos se declararon sorprendidos de que sus enemigos hubieran dado pelea en lugar de seguir el ataque o volver al continente. Lo concreto fue que se perdieron tres aviones tratando de defenderse mutuamente. Los tres pilotos sobrevivieron y en los días siguientes lograrían ser rescatados.

OF 1199. Tres M-5, indicativo LAUCHA, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Versión “India” de tres tanques externos de 1300 litros. Tripulantes: primer teniente César F. Román (C-421), mayor Luis A. Puga (C-412) y primer teniente Mario M. Callejo (C-415). Despegaron de San Julián a las 14:00.

Entraron en el estrecho de San Carlos; el guía y el primer numeral atacaron con bombas y cañones a la fragata *Brilliant*, que operaba como Centro de Información y Control. Cuando estaba en distancia de tiro, el mayor Puga sintió un impacto. En tanto, el N.º3 atacó a la fragata *Broadsword* solo con cañones, pues las bombas no se desprendieron.

La escuadrilla regresó a las 16:40. Al aterrizar, se comprobó que una esquirla había dañado el parabrisas de Puga. Lo mismo ocurrió con el plexiglás del primer teniente Callejo.

Los efectos ocasionados por las bombas de 250 kg frenadas por paracaídas con espoleta KEMA de detonación automática no fueron conocidos hasta muchos años después, a través de la bitácora de la *Brilliant*. En el reporte de daños (*Damage Report*) del 21 de mayo, se consigna que la fragata era literalmente un colador:

...varios impactos de cañones a estribor, cinco heridos por una explosión tipo *shrapnel* [metralla], el puesto de comando de operaciones acribillado de esquirlas, el radar y el lanzador del Sea Wolf delantero inhabilitado para operar en ningún modo y el trasero con daños menores, daños en el centro de distribución eléctrica, en el sonar y en los lanzadores de Exocet. Todos los orificios fueron temporariamente obturados, y el lanzador y radar del Sea Wolf trasero pueden ser reparados esta noche, estimando que el resto de las reparaciones demandarán varios días.

El ocultamiento de los efectos de las espoletas KEMA por parte de los británicos demostró ser efectivo, porque si el Comando de la Fuerza Aérea Sur hubiese conocido los resultados,

⁷⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 217.

⁷⁹ Tacan: *Tactical Air Navigation System*, sistema de navegación aérea táctica.

⁸⁰ Esta información es dudosa. El vicecomodoro Aranda Durañona, de turno en el CIC, recibió la novedad de que, por encima de las tropas de Ejército en Puerto Mitre (Howard), se libraba un combate aéreo. En el trayecto de regreso al portaviones, uno de los ecos de los Sea Harrier volaba a menor velocidad, evidentemente averiado. Minutos más tarde, ecos de helicópteros se dirigieron a su encuentro. Ningún efectivo terrestre argentino jamás reclamó haber disparado en aquel momento contra los aviones.



Los Lauchas atacan a las HMS Brilliant y Broadsword - Óleo de Carlos Adrián García (90x60 cm)

su empleo oportuno hubiera significado más buques con los sistemas de defensa dañados o inhabilitados⁸¹.

Como cobertura aérea defensiva despegó una sección de M-III EA:

OF 1200. Dos M-III EA, indicativo CICLÓN, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Marcos J. Czerwinski (I-017) y primer teniente Marcelo E. Puig (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 14:40. Sobrevolaron Malvinas en enlace con el radar Malvinas. Arribaron a las 16:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi, primer teniente Norberto Faber y cabo principal Enrique Sierra. Situación aérea táctica local: se mantuvieron en forma permanente tres PAC británicas en vuelo. Debido a la distancia no se produjo enfrentamientos con los M-III.

En esta tercera oleada, fueron derribados tres M-5 y tres A-4Q de la Armada, dejando como saldo a las fragatas *Ardent*, *Brilliant* y *Argonaut* con daños mayores.

Cuarta oleada

Entre las 15:45 y las 16:30, se lanzó la cuarta y última oleada del día, con dos escuadrillas de A-4B (indicativos RASPÓN Y CHOCLO) y una de A-4C (MATE). No encontraron objetivos navales.

OF 1201. Dos A-4C, indicativo RASPÓN, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Mario J. Caffaratti (C-305) y teniente Ricardo Lucero (C-310). Despegaron de San Julián a las 15:45 con el objetivo de buscar naves en el canal Colón (próximo a la isla San José al oeste de la Gran Malвина) y zonas próximas. No detectaron buques y regresaron a las 17:45.

⁸¹ LUIS RICARDO DÁVILA, "Bombas y espoletas en Malvinas" en Boletín de la Dirección de Estudios Históricos, N.º 6, DEH-FAA, Buenos Aires, 2015.

OF 1202. Tres A-4C, indicativo CHOCLO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones, con REV. Misión: ataque a objetivos navales en misma posición que la escuadrilla RASPÓN. Tripulantes: capitán Jorge A. Pierini (C-318), primer teniente Ernesto R. Ureta (C-304) y teniente Daniel O. Méndez (C-301). Despegaron de San Julián a las 16:00. Sobrevolaron el canal Colón y no visualizaron objetivos. Aterrizaron a las 18:00.

OF 1203. Cuatro A-4B, indicativo MATE, armados con una MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Carlos M. Varela (C-207), tenientes Mario F. Roca (C-214) y Sergio G. Mayor (C-242), y alférez Marcelo C. Moroni (C-212). Despegaron de Río Gallegos a las 16:30. Se dirigieron al estrecho de San Carlos y entraron por Punta Correntada. En horas del crepúsculo y con escasa visibilidad, regresaron sin haber avistado buques. Arribaron a las 19:00.

En el transcurso de esta oleada de ataque, la mayoría de los buques se habían refugiado ya en el brazo San Carlos junto con el resto de la flota de desembarco.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los KC-130 cubrieron las necesidades de reabastecimiento en vuelo de los aviones de combate de la FAS:

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo PESA. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco F. Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de El Palomar a las 06:35 y arribó a Río Gallegos a las 13:25. Despegó a las 15:15 para reabastecer las escuadrillas que regresaban de la cuarta oleada de ataque. Arribó a las 18:15.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo TIGRE. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas; mayor Adolfo E. Martínez; vicecomodoro Adrián J. Speranza; suboficial ayudante Juan Rydzik; suboficial principal Juan C. Vottchevitch; suboficial ayudante Ramón A. Pajón; y suboficiales principales Bernabé Placencia y Roberto Caravaca. Despegó de Santa Cruz a las 10:40 y arribó a Río Gallegos a las 13:20. Despegó nuevamente a las 14:00 y arribó a las 18:30. Despegó a las 22:15 y arribó a Santa Cruz a las 22:55.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

La FAS ordenó doce vuelos de exploración, reconocimiento y reconocimiento ofensivo sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-73. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: primer teniente Ricardo R. Grunale, capitán Carlos R. Filippi, suboficial auxiliar Antonio Conde y cabo primero Jorge O. López. Despegó de Trelew a las 08:20 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación primer vuelo: mayores Roberto A. Salvarredi, Osvaldo J. Botto y Adolfo F. Valdez; cabo primero Mario J. Simón y suboficial mayor José G. Germann. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y aterrizó a las 11:40. Tripulación segundo vuelo: capitanes Armando R. Valverde y Hugo M. Olmos; cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Anselmo A. Abasto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y arribó a las 18:00.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulante: teniente Miguel A. Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia 09:05 y regresó a las 11:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Espora a las 09:20 y arribó a Viedma a las 12:50. Volvió a salir a las 13:30 y regresó a Espora a las 16:20.

OF s/n. BMK-62, matrícula B-101, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo. Tripulación: teniente Juan C. Cooke, primer teniente Ernesto Lozano y teniente Juan C. Gioia. Despegó de Trelew a las 09:50 y regresó a las 11:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente José Papávero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:30 y regresó a las 13:33.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: mayor Mario A. Núñez, capitán Julio A. Mirgone, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:10 y regresó a las 17:40.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo BOLSA 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Juan E. Rivarola, mayor Juan M. Rodríguez, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J. Albertengo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y arribó a Trelew a las 17:30.

OF 121. G-II, matrícula T-119. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Genaro M. Sciola, primer teniente Luis Martínez Chaves y cabo principal Luis González. Despegó de Santa Cruz a las 09:24 y regresó a las 12:23; salió nuevamente a las 15:20 y aterrizó a las 18:40.

Escuadrón Fénix

Esta unidad tan heterogénea fue otra valiosa herramienta en los combates aeronavales del 21 de mayo pues, además de actuar como retransmisor y puesto de comando adelantado, exponiéndose a la detección y probables ataques enemigos, guio a escuadrillas de cazabombarderos y las cubrió con tareas de velo y engaño. Cumplió también vuelos de exploración sobre el litoral marítimo, de reconocimiento fotográfico, y de barrido térmico y multispectral. Veintitrés salidas en total.

OF 118 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:20 y regresó a las 12:20. A las 09:59 visualizó un buque tipo petrolero, perteneciente a YPF por las inscripciones que llevaba, totalmente de color negro y con el nombre de *Cabo Espiritu Santo*. A las 10:54 fue avistado un buque carguero con el nombre de *Mar Del Norte*.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento costero zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Roberto Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 09:21 y regresó a las 15:05 con escala en Espora.

OF 2142 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo PÚA. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio F. Buira, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 09:50 y regresó a las 11:40.



El T-23 guía a los M-5 de la escuadrilla CUECA – BANIM DEH-FAA

OF 2136 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor en vuelo y OCAT (Oficial de Control Aéreo Táctico). Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Rubén D. Pérez y suboficial principal Miguel Acosta; vicecomodoro César A. Torres (OCAT). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:10 y regresó a las 14:00.

OF 2138 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-21 y T-24, indicativo PÚA. Misión: exploración, reconocimiento fotográfico y diversión. Tripulación T-21: capitanes Miguel A. Arques, Carlos A. Pane y Marcelo P. Lotufo; y cabo primero Emilio J. Coirini. Tripulación T-24: capitán Narciso Juri, teniente Gustavo A. Cercedo, cabo primero Emilio T. Paigés, suboficial principal Ricardo A. Freijo y cabo primero Jorge A. Mira. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 11:30, voló hasta la posición 51°30'S/63°00'W (360 km al noroeste de Puerto Argentino) con 9000 metros, después descendieron a 650 metros. Aterrizaron en Santa Cruz a las 13:50.

OF 2139 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo PONCHO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 11:30, voló hasta la posición 54°00'S/61°00'W (440 km al este de Río Grande, al sur de Malvinas) con 9000 metros; allí descendieron a 650 metros manteniendo rumbo 70°. Regresó a las 13:20.

OF 2140 (FAS). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo RAYO. Misión: retransmisor. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, teniente Enrique G. Felice y primer teniente Miguel A. Bonaz. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:30 y regresó a las 17:10.

OF 2141 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas VR-17 y LV-ALF, indicativo PÚA. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación VR-17: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Despegaron de San Julián a las 13:45 y regresaron a las 15:20.

OF 2143 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: diversión y guiado de la escuadrilla CUECA. Tripulación: capitanes Nicolás R. Benza y Carlos D. Ronconi, y cabo

primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 13:50 y guio a la escuadrilla CUECA de M-5. Regresó a las 15:40.

OF s/n (FAS). AC-690, matrícula LV-LTU, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Manuel Castro y Norberto García Martín. Despegó de Trelew a las 15:00 y regresó a las 17:00.

OF 120 (FAS). TS-60, matrículas LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:05 y regresó a las 18:10.

OF 2144 (FAS). HS-125, indicativo RAYO. Misión: retransmisor en vuelo y OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Rubén D. Pérez y vicecomodoro César A. Torres (OCAT). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:42 y regresó a las 19:09.

OF 2146 (FAS). Learjet-35 A, matrícula LV-ONN, indicativo PONCHO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 16:05 y regresó a las 18:05.

OF 2145 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-21 y T-24, indicativo FUEGO. Misión: barrido térmico y multispectral. Tripulación T-21: capitanes Miguel A. Arques, Carlos A. Pane y Marcelo P. Lotufo; y cabo primero Emilio J. Coirini. Tripulación T-24: capitán Narciso Juri, teniente Gustavo A. Cercedo, cabo primero Emilio T. Paigés, suboficial principal Ricardo Freijó y cabo primero Jorge A. Mira. Despegaron de Santa Cruz a las 16:20, sobrevolaron Malvinas y aterrizaron en Comodoro Rivadavia a las 18:20.

OF 2152 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrícula T-24 y T-22, indicativo PÚA. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación T-24: primer teniente Eduardo E. Bianco, capitán Jacinto Despierre y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:20 y regresó a las 24:00. Tripulación T-22: capitán Antonio F. Buirra, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 21:25 y regresó a las 23:35.

OF s/n (CAE). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó la ejecución de cuatro misiones con un total de 9 horas y 20 minutos.

Sector de Defensa Aérea Malvinas

Aproximadamente a las 09:00, el teniente de navío Guillermo Owen Crippa con un Aermacchi MB-339 (4-A-115), indicativo ASADO, despegó de la BAM Malvinas en vuelo de reconocimiento ofensivo a efectos de confirmar el desembarco. Al llegar a la costa norte del brazo San Carlos, visualizó varios navíos británicos, atacó con cohetes a la fragata clase Leander *Argonaut*. A las 09:30, Crippa se comunicó en frecuencia radar e informó que acababa de atacar una fragata y había visualizado, además, al menos otros siete buques; indicó la posición para que fuera marcada en la PPI⁸² de la consola radar y solicitó asistencia durante el escape para regresar a Puerto Argentino.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

El TPS-43 ploteó dos secciones propias, sin enlace con el radar, a pesar de las tres PAC británicas que patrullaban la zona.

A las 10:40 las escuadrillas ÑANDÚ y PERRO informaron la eyección del numeral 2, el teniente Pedro Bean. Nueve minutos después, la escuadrilla PERRO reportó el ataque a una fragata con bombas y cañones.

⁸² PPI: *Plan Position Indicator*.

Al límite de combustible y con tres PAC orbitando en los alrededores, una sección de Pucará proveniente de la BAM Cóndor compuesta por los tenientes Miguel Cruzado y Miguel A. Giménez aterrizó a las 11:04 en la BAM Malvinas. Diez minutos más tarde, se sumó una cuarta PAC en vuelo simultáneo.

Entre las 11:15 y las 13:06, el mayor Silva se integró al rol de combate y realizó un relevamiento de la cantidad de PAC en vuelo y su frecuencia de relevos; llegó a contabilizar en ese período la operación de doce secciones.

Entre las 13:28 y las 16:00, permanecieron tres PAC en cobertura del desembarco.

El radar se mantuvo en servicio desde las 04:00 hasta las 20:28 y desde las 22:50 hasta las 24:00, totalizando 17 horas y 38 minutos de operación. No hubo interrupciones por falla técnica ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 6 horas y 22 minutos.

Modificación de la autoridad del OCAT en vuelo

Las deficiencias en las comunicaciones del radar con las escuadrillas propias atacantes que ingresaban a San Carlos a muy baja altura, afectadas por el reducido alcance de los VHF, por el relieve topográfico en la zona de desembarco y por la interferencia enemiga, perjudicaron su supervivencia debido a la imposibilidad de alertarlos en caso de interceptación, ocasionando un régimen de derribos elevado en este primer día de máximo esfuerzo de combate.

Esto motivó que la FAS consultara al Componente Aéreo en Malvinas sobre la forma de dotar al Oficial de Control Aéreo Táctico en vuelo, que disponía de las trayectorias y horarios previstos de las escuadrillas de cazabombarderos que operaban desde el continente, con la información sobre la presencia y actividad de las PAC británicas en tiempo real.

De esta forma el OCAT, que desde su implementación tenía autoridad para modificar objetivos y horarios, estaría en condiciones de ejercer autoridad para disponer la continuación de cada ataque o de ordenar que se aborte la tarea si la situación táctica fuera muy desfavorable.

El A-3 Operaciones del Componente Aéreo en Malvinas analizó la situación y propuso que, mientras hubiera operaciones en desarrollo, se transmitiera al OCAT en vuelo la situación instantánea evidenciada por la Mesa de Información General (MIG) del CIC cada 2/3 minutos, aprovechando que al avión del OCAT se le había adaptado un sistema de comunicaciones por HF codificado con salto de frecuencias, que había evidenciado no ser interferible ni interceptable.

De esta manera, el OCAT, con un refuerzo de personal operativo y carta de navegación graficada con círculos de diferentes distancias centrados en la posición del radar, podría comparar las trayectorias de aviones propios y los horarios previstos de las misiones, con el comportamiento de los interceptores británicos detectados por el TPS-43 y transmitidos al OCAT por Operaciones, y decidir en consecuencia el criterio a seguir. Esta variante se aplicó solamente para misiones de cazabombarderos en vuelo bajo, pero no para las tareas en altura de interceptores, bombarderos, vuelos de diversión, aproximaciones de aviones de transporte o para transmisión de alertas, que siguieron en manos del CIC y del TPS-43 del VyCA.

A partir del día siguiente, 22 de mayo, el OCAT en vuelo estuvo integrado por dos oficiales muy experimentados en tareas de cazabombardeo.

Balance de las acciones del 21 del mayo

A tres semanas de iniciadas las hostilidades, los británicos desembarcaron en las islas sin recibir una resistencia terrestre de importancia, pero sufriendo el embate de la aviación argentina. Los británicos reconocerían una fragata hundida, otras tres averiadas con distintos grados de consideración, y un destructor con daños mayores. La FAA sufrió la

pérdida de dos Pucará, cinco Dagger y dos A-4C, de cuyos pilotos lograrían recuperarse cinco. A pesar de las bajas, haciendo un balance, los hombres de la FAS estaban satisfechos:

Los procedimientos operativos, si bien perfectibles, habían demostrado su efectividad para impedir la adecuada reacción y defensa del enemigo. En lo sucesivo, se mejorarían los procedimientos de reaprovisionamiento en vuelo que habían tenido algunos inconvenientes, se perfeccionarían las coordinaciones con el CIC, si bien este resultaba de poca utilidad por el lugar donde se desarrollaban los combates [debido al escaso cubrimiento radar por efecto de las elevaciones], y se había logrado superar el problema de la salinización en los parabrisas de los aviones.

No se pudo comprobar la efectividad de los ataques contra los buques de transporte, ya que estos normalmente se hallaban protegidos por cercos de naves de guerra, de manera que la lucha debería circunscribirse, en esta primera etapa, a destruir a las fragatas y destructores, para de esa forma poder llegar a los blancos de mayor rentabilidad. Pero el enemigo adoptaría, también, sus medidas protectoras, sustrayéndolos en horas diurnas de lo que calificaría como de los «furibundos y temibles ataques de la Fuerza Aérea Argentina».

Para los hombres de la FAS, la gran conclusión sería, en última instancia, que la fuerza invasora pagaría un precio muy elevado por la reconquista de las islas⁸³.

Con respecto a la situación de la flota, el almirante Woodward señaló:

Los informes empezaron a llegar al salón de operaciones del *Hermes* desde lo que rápidamente comenzaba a conocerse como el corredor de las bombas. La *Ardent* hundiéndose, la *Argonaut* y la *Antrim* seriamente averiadas y con bombas sin explotar a bordo demostraban con claridad que los argentinos estaban haciendo algo bien. Nos parecía que la prioridad era sacar los barcos con tropas lo antes posible⁸⁴.

Los ataques de la aviación argentina obligaron a replantear la estrategia británica:

Era obvio que con todo el daño que habíamos sufrido no podíamos arriesgar a la tropa y los transportes de abastecimientos en ese lugar durante las horas de luz diurna; tal vez la dispersión inicial de fragatas y destructores necesitaba también una cuidadosa reconsideración⁸⁵.

Esa noche y ante el riesgo que representaba la aviación argentina, y por decisión del almirante Woodward, luego de su charla nocturna a Northwood, el *Norland*, el *Canberra* y el *Europic Ferry* abandonaron San Carlos sin haber descargado la mayoría de sus abastos, generando algunos contratiempos a las tropas desembarcadas⁸⁶.

La brigada británica se vio privada de sus provisiones a flote, ya que la decisión del almirante Woodward, y del comodoro Clapp, luego del despliegue de fuerza de la aviación argentina, fue la de retirar los buques de abastecimiento y regresar solo por las noches a descargar, claro está, con las complicaciones que esto acarrea⁸⁷.

El procedimiento demoraba notablemente la preparación en tierra y desmoralizaba a la Brigada 3 de Comandos, que sentía como una vez más la Marina Real le imponía una decisión crítica sin consultarle. Del mismo modo los buques de guerra fueron trasladados del estrecho a la bahía, ya que se consideró demasiado arriesgado mantenerlos en el primer lugar⁸⁸.

* * *

⁸³ RUBÉN OSCAR MORO, op. cit., ESGA, 1985, pág. 347.

⁸⁴ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, op. cit., pág. 273.

⁸⁵ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, op. cit., ESGA, 1985, pág. 347.

⁸⁶ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, op. cit., pág. 273.

⁸⁷ *Ibidem*, pág. 277.

⁸⁸ JULIAN THOMPSON, *No Picnic*, Buenos Aires, Editorial Atlántida, 1987, pág. 118.

Salidas operativas del 21 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 104 salidas:

- 95 desde el continente, de las cuales 59 fueron de combate.
- 9 desde las bases de Malvinas, de las cuales 6 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

IA-58 Pucará (A-531) del Escuadrón BAM Cóndor. Piloto capitán Jorge Benítez, eyectado y recuperado.

IA-58 Pucará (A-511) del Escuadrón BAM Cóndor. Piloto mayor Carlos Tomba, eyectado y rescatado.

M-5 Dagger (C-428) del I Escuadrón basado en Río Grande. Piloto teniente Pedro Ignacio Bean, fallecido.

M-5 Dagger (C-409) del I Escuadrón basado en Río Grande. Piloto primer teniente Héctor Luna, eyectado y rescatado.

M-5 Dagger (C-403) del II Escuadrón BAM San Julián. Piloto capitán Guillermo Donadille, eyectado y rescatado.

M-5 Dagger (C-404) del II Escuadrón BAM San Julián. Piloto mayor Gustavo Piuma Justo, eyectado y rescatado.

M-5 Dagger (C-407) del II Escuadrón BAM San Julián. Piloto primer teniente Jorge Senn, eyectado y rescatado.

A-4C Skyhawk (C-302) del Escuadrón BAM San Julián. Piloto primer teniente Fernando Daniel Manzotti, fallecido.

A-4C Skyhawk (C-309) del Escuadrón BAM San Julián. Piloto teniente Néstor Edgardo López, fallecido.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

Helicóptero Gazelle (XX-411) del 3 CBAS "C" Flight, derribado por armas livianas, un tripulante fallecido y un herido.

Helicóptero Gazelle (XX-402) del 3 CBAS "C" Flight, derribado por armas livianas, dos tripulantes fallecidos.

Harrier GR.3 (XZ-972) del Escuadrón 1(F) RAF, derribado por misil Blow Pipe. Piloto Lt. Jeff Glover, eyectado y rescatado (prisionero).

Helicóptero Sea Lynx (XZ-251) del 815 Escuadrón, destruido a bordo de la fragata HMS *Ardent*.

BUQUES:

Fragata Tipo 21 HMS *Ardent*, atacada por escuadrillas de A-4B y M-5. Sufrió daños considerables, incluso en el helicóptero estacionado a bordo. Finalmente, una escuadrilla de A4-Q de la Aviación Naval logró hundirla. Veinte tripulantes fallecidos.

Fragata clase Leander HMS *Argonaut*, con daños mayores; no volvió a operar en el conflicto. Dos tripulantes fallecidos.

Destructor clase County HMS *Antrim*, con daños mayores.

Fragatas Tipo 22 HMS *Broadsword* y HMS *Brilliant* con daños de consideración.

Sábado 22 de mayo

Meteorología

En las primeras horas de la mañana, un frente frío cubrió con nubosidad baja y nevadas la línea costera de Santa Cruz y Chubut, afectando parcialmente los aeródromos continentales de la FAS. A partir del mediodía, se incrementó la nubosidad baja y media. En Malvinas, el día se presentó semicubierto en las primeras horas, con buena visibilidad, vientos moderados y débiles del sector oeste. A primeras horas de la tarde, disminuyó el techo y aumentó la nubosidad con precipitaciones aisladas.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 45 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Trelew: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 23 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 40 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.

Situación táctica

Las fuerzas británicas consolidaron las defensas alrededor de Puerto San Carlos y aceleraron el desembarco de 3000 hombres y pertrechos⁸⁹.

A las 08:23, una sección de Sea Harrier piloteados por el *Lt. Cdr. Rod Frederiksen* (XZ-460) y el *Lt. Martin Hale* (XZ-499) del *Hermes*⁹⁰ atacó al guardacostas GC-82 *Río Iguazú*, de la Prefectura Naval Argentina, que transportaba dos obuses de 105 mm a Darwin. Mientras rechazaba el ataque con una ametralladora, el cabo Julio Benítez fue alcanzado en el pecho por un proyectil y falleció. El ayudante de tercera Roberto Vaccaro y el cabo segundo Carlos Bengoechea resultaron heridos, en tanto que efectivos del Ejército sufrieron lesiones leves.

Según el informe posterior del subprefecto Eduardo Olmedo, uno de los Sea Harrier atravesó la cortina de fuego de una de las piezas 12,7 mm y se retiró averiado, despidiendo una densa humareda por la parte inferior del fuselaje.

Al día siguiente (23 de mayo) desde Londres informarían que por causa operacional (explosión en vuelo) había fallecido el piloto *Lt. Cdr. Gordon Batt* en el Sea Harrier ZA-192, tras despegar desde el *Hermes*, a 180 km de las islas, mientras integraba una escuadrilla de cuatro aviones que atacaría la BAM Malvinas. Según el subprefecto Olmedo, este avión sería el mismo que había atacado al *Río Iguazú*⁹¹.

El guardacostas *Río Iguazú* atracó en el seno Choiseul y descargó parte del material que luego fue destruido por la tripulación. Por la tarde, el personal sería rescatado en varios vuelos de Bell 212 de la BAM Cóndor.

A las 14:28, cuatro Harrier GR.3 atacaron en vuelo rasante y con bombas BL-755 la pista de la BAM Cóndor⁹² y Prado del Ganso. La defensa antiaérea repelió el ataque que no causó daños en las instalaciones. Los artilleros reclamaron haber averiado un Harrier. Los británicos no reconocen daños durante este ataque, pero aclaran que «uno de los aviones tenía averías de un raid anterior»⁹³.

⁸⁹ JULIAN THOMPSON, *No Picnic*, op. cit.

⁹⁰ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 199.

⁹¹ FERNANDO MORALES, "La heroica historia del guardacostas Río Iguazú", *Infobae*, Buenos Aires, 22 de mayo de 2019.

⁹² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 375.

⁹³ Idem.



Acrobacia de un gigante

Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

Conducción superior argentina

Mientras se planificaba el envío de tropas de la reserva estratégica mediante una operación aerotransportada, el Comando de Operaciones del Atlántico Sur intentó coordinar la acción de los medios aéreos de la Armada y de la Fuerza Aérea, y evitar que la cabeza de playa se consolidara. A la Fuerza Aérea le asignaron objetivos terrestres en Puerto San Carlos y puerto Sussex, en la bahía de Ruiz Puente, mientras que a la Aviación Naval le adjudicaron objetivos terrestres y navales en la zona de establecimiento San Carlos. Las tareas correspondientes a la Fuerza Aérea fueron ordenadas de inmediato a la FAS.

Exploración y reconocimiento lejano

Ataque con misiles a un B-707

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 en misión de exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico. El TC-92 despegó de Ezeiza a las 06:30. Debía rastrear al trasatlántico *Queen Elizabeth 2* que transportaba tropas de desembarco. En la posición 31°59'S/30°43'W (unos 1900 km al este de Porto Alegre) sobrevoló una formación de navíos, entre los que se destacaba uno de gran porte (con seguridad el portacontenedores *SS Atlantic Conveyor*) y regresó para identificarlo. Los buques de escolta HMS *Bristol* y *Cardiff*, fragatas Tipo 42, le dispararon dos misiles Sea Dart cada uno⁹⁴. El comandante de la aeronave redujo la potencia de los motores y viró bruscamente a la izquierda, en descenso escarpado. El procedimiento dio resultado porque los misiles pasaron cerca, pero sin alcanzarlos. Casi rozando las olas, el piloto niveló y, en cuanto confirmó con su transponder que los radares no lo iluminaban, ascendió al nivel de crucero adecuado y regresó a la base.

OF ERL s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92 indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano (ERL). Tripulación: vicecomodoro Otto A. Ritondale, mayor Walter D. Barbero, suboficial principal Armando Rosales, cabo principal Jorge

⁹⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 86.

P. Amengual, suboficial mayor Oscar R. Vignolo, cabo principal Arnaldo R. Allende y cabo primero Luis C. Enríquez. Despegó de Ezeiza a las 06:30 y aterrizó en El Palomar a las 16:20.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

Durante la noche del 21 al 22 de mayo, se planificaron las operaciones aéreas de ataque y las correspondientes de apoyo (cobertura, reabastecimiento, diversión, control aerotáctico). Al Estado Mayor se le presentaban tres obstáculos:

Por un lado, el mal tiempo en el continente y en las áreas de reabastecimiento en vuelo; si bien no ofrecía mayores inconvenientes a la partida, penalizaba seriamente la recuperación de los aviones.

Por otra parte, la fatiga y el desgaste de las unidades a causa del tremendo esfuerzo operativo y técnico durante los combates del día anterior.

Por último, la imposibilidad de emplazar Oficiales de Control Aéreo Adelantado (OCAA) en el área de los objetivos.

Ataque contra objetivos navales y terrestres en Puerto San Carlos

Entre las 14:40 y las 15:45, salieron dos escuadrillas de A-4C y A-4B (indicativos LEÓN y CHISPA), y dos secciones de M-III EA (PITÓN y COBRA) en cobertura aérea defensiva:

OF 1204. Cuatro A-4C, indicativo LEÓN, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Mario J. Caffaratti (C-304), teniente Jorge A. Bono (C-314), primer teniente Ernesto R. Ureta (C-310) y alférez Carlos A. Codrington (C-301). Despegaron de San Julián a las 14:40.

Llegaron al estrecho de San Carlos con malas condiciones meteorológicas y baja visibilidad. Ante la imposibilidad de recibir apoyo de radar para llegar hasta el blanco, el jefe de escuadrilla suspendió la misión. En el escape, próximos a cruzar el estrecho, observaron un buque en la costa este (bahía Punta Peña Blanca o Rincón de San Martín, en el centro de la isla Soledad). Su posición exigía un viraje que alertaría a las defensas enemigas si el barco avistado hubiera sido de guerra; dieron, entonces, potencia a pleno y salieron del alcance. Al aterrizar, se enteraron de que era el *Río Carcarañá*, varado como consecuencia del ataque de una fragata británica. Arribaron a San Julián a las 17:20.

OF 1207. Seis A-4B, indicativo CHISPA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: apoyo de fuego directo, con REV. Tripulantes: capitán Carlos M. Varela (C-250); primeros tenientes Héctor H. Sánchez (C-231) y Oscar E. Berrier (C-225); tenientes Luis A. Cervera (C-204), Mario F. Roca (C-228) y Sergio G. Mayor (C-207). Despegaron de Río Gallegos a las 15:15, hacia Puerto Sussex, en la bahía de Ruiz Puente.

Luego de reabastecerse en vuelo, los cuatro últimos aviones regresaron por problemas técnicos. El capitán Varela y el primer teniente Sánchez llegaron al objetivo navegando por instrumentos y estima. Efectuaron el lanzamiento desde 300 metros de altura, sin poder verificar el resultado. En el regreso, divisaron dos fragatas a unos 500 metros de la costa; y dos helicópteros Sea King, uno rescataba personas de un bote salvavidas. Arribaron a Río Gallegos a las 18:15.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, alférez Hugo Mercau, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo primero Juan Egañas.

Mientras tanto, los Mirage III/EA, salieron con tareas de cobertura aérea.

OF 1208. Dos M-III EA, indicativo PITÓN, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Versión “B” (dos tanques externos de 500 litros). Tripulantes: mayor José Sánchez (I-005)⁹⁵ y capitán Marcos J. Czerwinski (I-016). Despegaron de Río Gallegos a las 14:42, orbitaron sobre las islas a 13.200 metros sin enlazar con el radar Malvinas. Regresaron a las 16:03.

OF 1209. Dos M-III EA, indicativo COBRA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitanes Jorge L. Huck (I-014) y Guillermo A. Ballesteros (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 15:45. Orbitaron sobre Malvinas a las 16:15, a 13.000 metros, nuevamente sin comunicación con el CIC ni el OCAT. Aterrizaron a las 17:22.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, alférez Hugo Mercau, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo primero Juan Egañas.

* * *

En el Sector de Defensa de Comodoro Rivadavia la FAS ordenó una salida en alerta con M-III EA:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo YUNQUE, versión “Bravo” de dos tanques de combustible de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulante: primer teniente Horacio Bosich (I-010). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Transporte y abastecimiento aéreo

Ambos reabastecedores estuvieron disponibles para los requerimientos de los aviones de combate:

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo DURO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas; mayor Adolfo E. Martínez; vicecomodoro Adrián J. Speranza; suboficial ayudante Juan Rydzik; suboficial principal Juan C. Vottchevitch; suboficial ayudante Ramón A. Pajón; y suboficiales principales Bernabé Placencia y Roberto Caravaca. Despegó de Santa Cruz a las 14:05 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:05.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69 indicativo CACHO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco F. Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 13:05 y regresó a las 19:05.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se realizaron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitanes Hugo M. Olmos y Armando R. Valverde; cabo primero Guillermo J. Lamas; y cabo principal Anselmo A. Abasto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:20 y arribó a las 12:00. Salió nuevamente a las 14:40 y regresó a las 17:40.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento Zona “Charlie”. Tripulación: vicecomodoro Juan E. Rivarola, mayor Juan M. Rodríguez, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J.

⁹⁵ Equipado solo con Matra 530 EM y cañones pues aún no se había incorporado la modificación para portar el Magic 550 IR (A-112).

Albertengo. Despegó de Trelew a las 08:30 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:00. Salió de nuevo a las 14:50 y regresó a Trelew a las 17:20.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:48 y aterrizó 11:58.

OF s/n. DHC-6, T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Angel R. Pezzeta (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:30 y regresó a las 14:00.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Héctor Palacios (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 12:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayor Mario A. Núñez, capitán Julio A. Mirgone, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 17:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Espora a las 15:00 y regresó a las 17:50.

OF 123. G-II, matrícula T-119, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Mario Compagnucci y Guillermo Fornés, y cabo principal Luis A. González. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y regresó a las 17:15.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 16:00 y aterrizaron a las 17:00.

Escuadrón Fénix

Desde las primeras horas, los hombres del Escuadrón Fénix cumplieron un intenso programa de tareas de engaño y diversión, y de puesto de comando en vuelo (OCAT). Más de un accidente operacional de los Harrier fue consecuencia de la simulación que lograban los Learjet por su velocidad semejante a los aviones de combate. Se realizaron en total veintidós salidas.

OF 2151 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo PÚA. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, teniente Enrique G. Felice y cabo principal Eduardo A. Lagger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 00:05. Efectuó enlace con el radar del CIC Malvinas que se mantuvo en escucha durante el vuelo. Regresó a las 02:35.

OF 2154 (FAS). Learjet 35 A, matrícula VR-17, indicativo FÉNIX. Misión: diversión. Tripulación: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Despegó de San Julián a las 01:00 y contactó con el radar Malvinas a la 01:38. Regresó a las 02:30.

OF 2153 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo PÚA 3. Misión: diversión. Tripulación: capitán Miguel A. Arques, teniente Gustavo A. Cercedo y capitán Marcelo P. Lotufo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 02:50, sobrevoló Malvinas. A las 03:45 informó al radar Malvinas que, en la posición 50°28'S/59°07'W (185 km al noroeste de Puerto Argentino), veía dos luces grandes y una chica y, al mismo

tiempo, visualizaba las luces de Puerto Argentino. En tanto que, a las 04:10, en el horizonte del radar, apareció una PAC que se dirigió al PÚA 3 desde una distancia de 220 km. Se ordenó el regreso. Cuando la separación era de 150 km la PAC abandonó la caza. El PÚA aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 05:30.

OF 2152 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo POTRO. Misión: exploración y reconocimiento con radar y diversión. Tripulación: capitanes Carlos D. Ronconi y Nicolás R. Benza, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 03:15 y regresó a las 05:15.

OF 2156 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo POTRO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscuenta. Despegó de Río Grande a las 03:35; a las 04:15 se comunicó con el radar del CIC Malvinas en posición 220° a 220 km al suroeste de Puerto Argentino. Se le informó que había una PAC en el aire, por lo que inició el escape. Arribó a Río Grande a las 05:55.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas en OF 2151 a 2156: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo principal Quintana.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 07:33 y regresó a las 13:10 con escala en Espora.

OF S/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:20 y aterrizó a las 12:20.

OF s/n (FAS). AC-690, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Manuel Castro y Carlos Vergara Ruzo. Despegó de Trelew a las 10:00 y regresó a las 12:05. Volvió a salir a las 15:00 y aterrizó a las 17:05.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: exploración y reconocimiento visual al sureste de la isla de los Estados. Tripulación: capitán Antonio F. Buira, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 13:40 y arribó 14:45. Volvió a salir a las 15:00 y regresó 15:55.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: oficiales principales Miguel Cancrini, Ignacio Arcidiácono y sargento Jorge Martínez. Despegó de El Palomar a las 13:45 y regresó a las 19:35 con escala en Espora.

OF s/n (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW. Misión: retransmisor en vuelo y OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta; OCAT vicecomodoro César A. Torres y mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:19. Se dirigió a la zona operativa ubicada en 51°30’S/64°00’W (430 km al oeste de Puerto Argentino). Arribó a las 18:15.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:05 y aterrizó a las 18:10.

OF 2169 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo NARDO. Misión: barrido térmico y multiespectral. Tripulación: capitán Miguel A. Arques, teniente Gustavo A. Cercedo, cabo primero Dardo C. Rocha, capitán Marcelo P. Lotufo, primer teniente Miguel A. Bonaz y suboficial ayudante Carlos E. Ojeda. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 18:30 y arribó a las 20:55.

OF 2161 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo CARDO. Misión: diversión. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, teniente Enrique G. Felice y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:10 y regresó a las 23:10. Esta misión también provocó la salida de una patrulla aérea de combate (PAC).

OF 2164 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ALF, indicativo SOL. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Despegó de San Julián a las 22:41 y arribó a las 23:59.

OF 2166 (FAS). Learjet 35 A, matrícula VR-17, indicativo LUNA. Misión: diversión. Tripulación: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Despegó de San Julián a las 23:50 y regresó a la 01:30 del 23, por Malvinas.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Por Mensaje 2128, se informó de tres misiones con un total de 3 horas y 40 minutos voladas.

Ecós de helicópteros en el continente

A las 21:30, el TPS-43 de Comodoro Rivadavia informó al CIC que tenía tres ecos desconocidos en el radial 180°. Presumiendo que eran helicópteros, se ordenó la salida de un IA-58 (A-558) al mando del teniente Miguel A. Filipanics que despegó de Comodoro Rivadavia a las 22:03 y regresó a las 22:37. Luego se ordenó un segundo vuelo que salió las 23:41 y arribó a las 00:26 (del 23 de mayo).

El teniente Filipanics informó el avistaje del blanco que, al ser descubierto, apagó las luces de posición. Por esta detección, se implementó la alarma roja en todos las bases de la FAS y, el oscurecimiento total en Trelew y en Comodoro Rivadavia. Se ordenó el despegue de un M-III EA en alerta desde Comodoro Rivadavia. El primer teniente Horacio Bosich despegó con la instrucción de derribar los helicópteros, armado con un misil Matra 530 IR y cañones.

El CIC me guio hacia los ecos hasta que los capté con el radar de a bordo —recuerda el entonces primer teniente Bosich—. Luego de engancharlos me dispuse a disparar, pero no lo hice porque quería estar seguro de su naturaleza, ya que en esa zona se encontraba el teniente Miguel A. Filipanics. Traté de hacer contacto visual con el o los blancos, pero me fue imposible verlos. Así, fui guiado en cuatro o cinco oportunidades hasta nuevos blancos, pero sin éxito. La operación se realizaba a 1000 pies (300 metros) aproximadamente, sobre un terreno con elevaciones, lo que me imposibilitaba saber mi altura real. Cuando me encontraba en final de aterrizaje con mínimo combustible, se apagó el balizamiento de la pista por la alarma roja y tuve que realizar un nuevo circuito⁹⁶.

Luego de los aterrizajes de los aviones, y habiendo desaparecido los ecos, se levantó la alarma.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Al igual que el día anterior, el Sector de Defensa Aérea Malvinas solo pudo realizar un limitado control y apoyo a los aviones propios durante los combates aéreos y ataques en la zona de San Carlos, el «corredor de las bombas».

Durante la madrugada, el radar del CIC Malvinas mantuvo escucha y apoyó a los Learjet en tareas de exploración y diversión, que resultaron una verdadera perturbación para los británicos dada la cantidad de despegues nocturnos en vano de los cazas enemigos.

⁹⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio H. Bosich a la Comisión BANIM.



Posiciones de defensa antiaérea en la vivienda del personal de helicópteros en Prado del Ganso

Gentileza: Escuadrón Helicópteros Malvinas

Entre la 01:04 y las 04:40, se controlaron cuatro misiones de diversión de Learjet 35 (PÚA, PÚA 3, FÉNIX y POTRO). A las 04:10 se detectó la primera PAC británica del día en el 045°, a 130 km, coincidiendo con la presencia en zona de PÚA 3 y POTRO. A partir de las 06:20, se incrementó la presencia de PAC británicas; a las 07:45 llegaron a computarse cinco simultáneas.

A las 08:49 los POA “Vasco” y “Mike-7”, posicionados en Bluff Creek, ambos sobre el seno Choiseul, informaron del ataque al guardacostas *Río Iguazú* por parte de una sección de Harrier frente a la bahía Button. Los Bell 212 saldrían en su rescate.

Entre las 09:23 y las 13:51, se plotearon once PAC británicas detectadas inicialmente entre los radiales 037° y 056°, a una distancia promedio de detección de 130 km.

A las 14:28 cuatro Harrier GR.3 atacaron la BAM Cóndor. El mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas, jefe del Escuadrón Helicópteros, relató⁹⁷ que la ROA alertó sobre la aproximación de los aviones enemigos. Para reforzar el fuego antiaéreo, los tripulantes del Escuadrón Helicópteros habían emplazado en el fondo de la vivienda donde se habían establecido dos ametralladoras de 12,7 mm y dos de 7,62, armamento de repuesto del equipamiento de los helicópteros. Al mismo tiempo que descansaban, los tripulantes cumplían turno en defensa antiaérea de la BAM.

El primer teniente Manuel Fernández, a cargo de dichas piezas, vio aparecer un Harrier sobre el canal, en vuelo bajo. Debido al fuerte viento de frente, el desplazamiento sobre el terreno era lento. Con serenidad, el primer teniente refirió el blanco y ordenó «fuego libre». El avión quedó envuelto en proyectiles trazantes, inclinó los planos a la derecha mientras todas las piezas disparaban. El mayor Pose lo siguió con sus prismáticos y lo vio desaparecer, en descenso, detrás de la pista, aún inclinado. Observó unos segundos esperando oír o ver la explosión. No fue así y de inmediato ordenó un vuelo con un helicóptero para reconocer el lugar, intuyendo de que había sido derribado, pero no fue localizado. Como se señaló anteriormente, los británicos no reconocen en esta fecha averías en ningún Harrier.

Desde las 15:50 hasta las 18:01, se plotearon seis PAC, detectadas inicialmente entre los radiales 032° y 043°, a una distancia promedio de detección de 180 km.

A las 16:15, mientras volaban cuatro PAC, se plotearon las posiciones de PITÓN (M-III) y CHISPA (A-4B) sin lograr enlace por radio. Por momentos, entre las 16:35 y 16:51, se captaron comunicaciones de las escuadrillas LEÓN (A-4C) y CHISPA. Los movimientos cesaron a las 18:00.

⁹⁷ Testimonio del entonces mayor Oscar Pose Ortiz de Rozas. BANIM DEH-FAA.

A las 22:15, con el apoyo del radar TPS-44 Cardion del Ejército en la Mesa de Información General (MIG) del CIC Malvinas, se planteó a CARDO (Learjet) y oportunamente se lo alertó sobre una PAC que volaba a interceptarlo. CARDO regresó al continente.

El TPS-43 estuvo en servicio desde las 00:00 hasta las 14:30 y desde las 15:40 hasta las 21:00, totalizando 19 horas y 50 minutos de operación; no hubo interrupciones por falla técnica ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de cuatro horas y diez minutos.

Escuadrón Helicópteros

Rescate múltiple de tripulantes y del guardacostas *Río Iguazú*

El Bell 212 H-83 rescató a dos pilotos de M-5 eyectados el día anterior en la Gran Malvina y a un piloto de Harrier. Por la tarde ambos Bell protagonizarían el rescate de la tripulación del guardacostas *Río Iguazú*. Por su parte, el Chinook H-93 trasladó personal y material entre BAM Cóndor y BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña; cabo principal Alberto P. López; cabo primero Roberto J. López; y primer teniente médico Carlos Beranek. Despegó de la BAM Cóndor hacia Puerto Mitre (Howard) a las 11:30. Arribó a la BAM Cóndor a las 14:00.

Para identificarlo como aeronave de rescate, al H-83 le habían quitado las ametralladoras y pintado una cruz roja en los plexiglás de las puertas laterales de carga. En vuelo bajo, el Bell cruzó el estrecho de San Carlos hacia Puerto Mitre (Howard). Allí subió el teniente primero García Piñasco del Ejército que había visto un derribo. Indicó el rumbo y volaron hacia el centro de la Gran Malvina, donde divisaron restos de un M-5. Aparentemente su piloto había logrado eyectarse. Observaron, más lejos, una pequeña casa tipo refugio. Allí encontraron al mayor Piuma Justo en muy mal estado físico. Él les advirtió que podría haber otro piloto eyectado cerca. Mientras subían a Piuma, recibieron un llamado por radio: «Bell 212... Bell 212». Al cabo de unos minutos, dieron con otro piloto eyectado, el primer teniente Jorge Senn. Estaba en mejores condiciones físicas que el primero. Lo recogieron, hicieron escala en Puerto Mitre para dejar al teniente primero y subieron al *Fl. Lt. Glover*, derribado el día anterior y tomado prisionero. En vuelo rasante cruzaron el estrecho. El fuerte viento los desvió de rumbo y tardaron unos cuantos minutos en rectificar la deriva. Llegaron a Darwin poco después de un ataque aéreo y con el mínimo de combustible tras volar dos horas y media. Fueron recibidos con entusiasmo: habían salido a buscar un piloto y regresaron con tres.

Por su parte, el capitán Guillermo Donadille, otro de los pilotos eyectados el día anterior, caminó hacia Puerto Mitre, donde fue recuperado por una patrulla del Regimiento de Infantería 8. Permanecería allí por cinco días hasta que fue trasladado por un helicóptero de Ejército a Puerto Argentino para su regreso al continente.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: abastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Luis Longar y Gustavo Brea, cabo primero Segundo E. Palacios y cabo principal Eulogio Gómez. Despegó a las 11:00 de la BAM Cóndor y arribó a Puerto Argentino a las 12:00.

Luego del despegue de Puerto Argentino, le fue ordenado en vuelo dirigirse al lugar donde había encallado la patrullera *Río Iguazú*, en el seno Choiseul. Allí recogieron a dos heridos graves que de inmediato trasladaron al Hospital Militar Conjunto de Puerto Argentino. Volvió a salir a las 13:20 directamente hacia la patrullera; desde allí trasladó más sobrevivientes a la BAM Cóndor, donde arribó a las 16:10.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO. Misión: rescate de la tripulación de la patrullera Río Iguazú. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, cabo principal Horacio R. Carmona y cabo primero Sergio R. Quiñónez. Despegó de la BAM Cóndor a las 13:45 y arribó a las 15:00. Nuevamente salió a las 16:00 y regresó a las 17:00.

Mientras tanto, el CH-47 H-93 realizó traslados a la BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo TIGRE, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Horacio M. Giaigischia y Julio R. Brouwer de Koning, cabo principal Raúl R. Fernández, cabos primeros Rubén D. Lavoratto y Mario I. Vera, y cabo principal Atilio H. Pistoni. Despegó de la BAM Cóndor a las 15:30; luego de pasar por cercanías de San Carlos, arribó a la BAM Malvinas a las 16:30.

* * *

Salidas operativas del 22 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 60 salidas:

- 54 desde el continente, de las cuales 22 fueron de combate.
- 6 desde Malvinas.

Domingo 23 de mayo

Meteorología

Puerto Argentino amaneció con nubes bajas, viento del sudoeste de 10 a 25 km/h y otra capa de nubes, a 2500 metros. Darwin con neblina. En el continente, nubosidad media y baja, viento del noroeste de moderado a fuerte.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 5 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 27 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubes medias y altas, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media y baja a 1500 metros (4/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 30 km/h.

CEOPECON, Central de Operaciones Conjuntas

En Comodoro Rivadavia se constituyó la Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON), cuya jefatura ejercían el general de división Osvaldo García (comandante del V Cuerpo de Ejército), el vicealmirante Juan José Lombardo (comandante de Operaciones Navales) y el brigadier mayor Hellmuth C. Weber (comandante Aéreo Estratégico). Con sede en Comodoro Rivadavia, actuaría con capacidad ejecutiva sobre las fuerzas no solo del teatro, sino también del CAE y de la reserva estratégica del Ejército. Se actuaría por consenso y en caso de disidencia, el más antiguo, el general García, tendría el poder de decisión.

Situación táctica

A tres días del desembarco, los británicos consolidaban la zona conquistada sin oposición de las fuerzas argentinas. El general Julian Thompson, que dirigía el desembarco, estableció su cuartel en San Carlos. El Grupo de Batalla se encontraba desplegado alrededor

de las islas, alejado hacia el este, salvo los piquetes radar al norte de la isla Gran Malvina (el destructor *Coventry* y la fragata *Broadsword*) y varias fragatas en el estrecho de San Carlos, brindando protección antiaérea al desembarco. Aparentemente, un grupo de submarinos efectuaba tareas de alerta temprana en superficie, próximos a las bases aéreas de Río Grande y de Río Gallegos⁹⁸.

Mientras las tropas británicas comenzaban a desplazarse, las fuerzas argentinas fortalecían las posiciones elegidas para presentar un combate en «defensa de puntos fuertes», táctica pertinente cuando se ocupa primero una zona en disputa y, en la lucha, la propia tropa está más descansada que el oponente o cuando no se dispone de movilidad suficiente.

Al mando del *Lt. Col.* Herbert Jones, el Batallón 2 de paracaidistas (Batallón 2 Para), compuesto por cuatro compañías (A, B, C y D) y un pelotón comando, recibió la orden de ocupar la zona de Camilla Creek House, al noroeste del istmo de Darwin. Si bien no estaba el planeamiento finalizado, su objetivo era ocupar terreno y atacar a las fuerzas terrestres que se encontraban alrededor de Darwin, incluida la BAM Cóndor⁹⁹.

A las 08:27, mientras el carguero *Monsunen* —requisado a la FIC y utilizado por el Componente Naval para transporte entre Puerto Argentino y Puerto Fox— navegaba cerca de la isla Bougainville, tres helicópteros lo atacaron. Al intentar escapar, se internó en un área con algas que le trabaron las hélices y el timón. Al día siguiente sería remolcado hasta Prado del Ganso. La carga se recuperó con solo un herido grave.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 para continuar con la búsqueda del *Queen Elizabeth 2*, suspendida el día anterior por el ataque con misiles.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano (ERL). Tripulación: vicecomodoros Joaquín Argüelles Benet y José E. Baroni; suboficiales principales Andrés M. Hustey y José G. Ramos; y suboficial mayor Adolfo S. Recalde. Despegó de Ezeiza a las 06:30 y arribó a El Palomar a las 17:00, sin resultados positivos.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

En las primeras horas de luz, comenzó el cumplimiento de las misiones de ataque planificadas la noche anterior.

Primera oleada

Entre las 08:45 y las 09:05, despegaron dos escuadrillas de M-5 (indicativos PUMA y POTRO) y dos de A-4B (LANZA y TEJO). Con condiciones meteorológicas adversas (nubosidad espesa y poca visibilidad), no se concretaron ataques:

OF 1205. Tres M-5, indicativo PUMA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Amílcar Cimatti (C-417), primer teniente Jorge O. Ratti (C-418) y capitán Carlos A. Rohde (C-436). Despegaron de Río Grande a las 08:45. Por meteorología, no lograron completar la reunión con el Learjet 35 A (T-23) que los guiaría.

⁹⁸ FERNÁNDEZ REGUERA y MARSHALL CAVENDISH, *La Guerra de las Malvinas*, Londres -Buenos Aires, Ediciones Fernández Reguera, 1987, pág. 162.

⁹⁹ OSCAR TÉVEZ, *Malvinas, la batalla de Pradera del Ganso*, Buenos Aires, Editorial Argentinidad, 2016, págs. 239 a 242.

OF 1206. Tres M-5, indicativo POTRO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión "Hotel" de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Carlos A. Moreno (C-414), teniente Héctor R. Volponi (C-437) y capitán Higinio R. Robles (C-435). Al igual que la escuadrilla anterior, no lograron completar la misión. Despegaron de Río Grande a las 08:45.

Con el Learjet que efectuaría el guiado de las escuadrillas ya en el aire, los PUMA en formación cerrada con un numeral de cada lado del guía, ingresaron a los 1000 metros en una capa de nubes¹⁰⁰. Buscaron reunirse con el guía durante el ascenso, pero encontraron permanente nubosidad en diferentes capas medias y altas, hasta más arriba de los 8000 metros.

Se intentó realizar la reunión, haciendo círculos con el Learjet en diferentes alturas para lograr el contacto visual en algún lugar donde no hubiera nubes. En esos momentos pudieron ver unos segundos a la escuadrilla POTRO por debajo, también en la misma actitud que los PUMA, haciendo círculos en busca del avión guía.

De acuerdo con lo anunciado, la meteorología estaría complicada en la zona del descenso hasta los niveles más bajos, y al no disponer de capacidad de navegación autónoma y sin guiado de Learjet, se conformaba una situación muy desfavorable y riesgosa: resultaba casi imposible definir con exactitud el punto inicial del rasante para luego poder continuar hasta el objetivo material, solo manteniendo rumbo y tiempo.

Por esta razón, más el combustible consumido en exceso en el frustrado encuentro con el Learjet, suspendió la misión. Ambas escuadrillas aterrizaron en Río Grande a las 10:15.

OF 1207. Tres A-4B, indicativo LANZA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: primer teniente Mariano A. Velasco (C-221), teniente Fernando Robledo (C-215) y alférez Jorge N. Barrionuevo (C-226). Despegaron de Río Gallegos a las 09:05. El guía regresó por fallas en el generador. El 2 y el 3 se unieron a la escuadrilla TEJO, a 37 km del objetivo.

OF 1208. Tres A-4B, indicativo TEJO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulación: primer teniente Alberto J. Filippini (C-214), capitán Jorge L. Bergamaschi (C-231) y teniente Vicente L. Autiero (C-244). Despegaron de Río Gallegos a las 09:05. A los 43 minutos de vuelo, por fallas en el trasvase de combustible, Bergamaschi regresó y aterrizó en Río Gallegos a las 10:35. Los TEJO siguieron y se les unió la sección LANZA. Las cuatro aeronaves llegaron a la zona del objetivo a las 10:02, no encontraron el blanco y retornaron. Arribaron a las 11:05.

Segunda oleada

Entre las 11:30 y las 14:30, despegaron dos escuadrillas de A-4C (PLATA y ORO), dos de A-4B (indicativos TRUENO y NENE), tres de M-5 (DAGA, PUÑAL y CORAL) y dos secciones de M-III EA (DARDO y FLECHA):

OF 1212. Tres A-4C, indicativo PLATA, armados con tres bombas BRP 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: primer teniente José D. Vázquez (C-324), alférez Gerardo G. Isaac (C-305) y primer teniente Omar J. Castillo (C-319). Despegaron de San Julián a las 11:30. No encontraron al KC-130 debido a un error en las coordenadas que recibió el reabastecedor, y regresaron a San Julián. Arribaron a las 13:30.

OF 1213. Tres A-4C, indicativo ORO, armados con tres bombas BRP 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Eduardo D. Almoño (C-304), alférez Guillermo A. Martínez (C-314) y teniente Daniel

¹⁰⁰ Testimonio del brigadier VGM (R) Amílcar G. Cimatti a la Comisión BANIM.

A. Paredi (C-318). El guía abortó el despegue. Los restantes decolaron de San Julián a las 11:30. No encontraron al reabastecedor y regresaron a las 13:30.

OF 1210. Tres A-4B, indicativo TRUENO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Hugo A. Palaver, alférez Hugo E. Gómez (C-240) y primer teniente Luciano Guadagnini (C-242). Falló el avión del guía, por lo que el 2 y el 3 se unieron a la escuadrilla NENE.

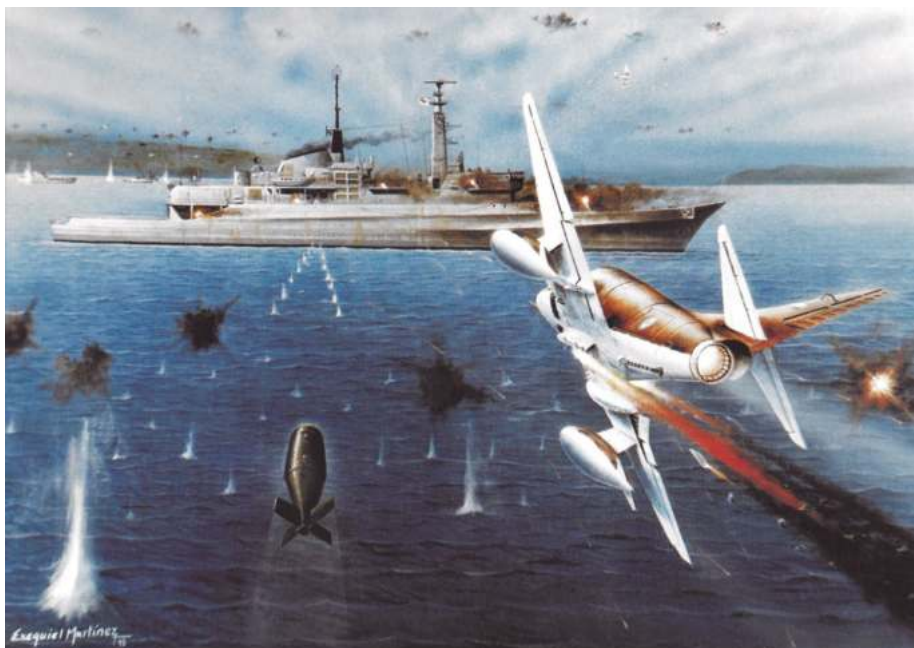
OF 1211. Tres A-4B, indicativo NENE, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Pablo M. Carballo (C-228), teniente Carlos A. Rinke (C-239) y primer teniente Carlos E. Cachón (quien sufrió una lesión en la pierna al caerse de la escalerilla cuando subía a la cabina, y no salió). Al unírsele TRUENO, esta escuadrilla quedó constituida por: capitán Pablo M. Carballo, alférez Hugo E. Gómez, primer teniente Luciano Guadagnini y teniente Carlos A. Rinke.

Ambas escuadrillas despegaron de Río Gallegos a las 12:00. Tuvieron inconvenientes para ubicar el KC-130, que orbitaba a 120 km del punto de reunión: había recibido coordenadas equivocadas. Al hallarlo, se reabastecieron y siguieron hacia el objetivo. Ingresaron al estrecho desde el sur.

Frente a la boca del brazo San Carlos, se cruzaron con un helicóptero Lynx, y recibieron fuego de artillería antiaérea de las fragatas *Antelope* y *Broadsword*. En viraje, entraron por el norte de la isla Soledad, y regresaron con rumbo oeste hacia la bahía. El numeral 3 perdió de vista al guía y debieron separarse en secciones. En la corrida final hacia las fragatas, cuando el capitán Carballo se aprestaba a lanzar la bomba, fue alcanzado por una explosión bajo el ala derecha del avión, provocada por un misil lanzado desde tierra.

Carballo abortó el ataque con la intención de eyectarse, pero al notar que aún tenía dominio de los comandos, decidió regresar a la base. Otro misil, lanzado desde tierra, pasó muy cerca de su cabina.

El alférez Gómez continuó el ataque e impactó la fragata *Antelope* con una bomba que no explotó pero quedó alojada en la nave. El 3 y el 4 también la atacaron.



El ataque de Guadagnini - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez



La HMS *Antelope* después del ataque. Obsérvese el orificio de una bomba, el mástil destruido por el impacto del avión de Guadagnini, e indicios de focos de fuego internos - BANIM DEH-FAA

Apenas el jefe de sección, primer teniente Guadagnini, lanzó la bomba, disparos provenientes de la *Antelope* le dañaron el ala derecha. Pareció que el avión se estrellaría en el agua pero, en un supremo esfuerzo, el piloto enderezó el aparato y chocó el mástil de la fragata. Guadagnini, falleció en el impacto. El buque aún se bamboleaba cuando la bomba lanzada segundos antes entró en el casco sin explotar. El número 4 evadió disparos de misiles y durante el escape sobrevoló a un buque que, apreció, sería el transatlántico Canberra operado como transporte de tropas; también observó ocho barcos dentro de la bahía.

El 1, el 2 y el 4 arribaron a Río Gallegos por separado hacia las 15:30.

La *Antelope* fue remolcada y fondeada en la bahía Ajax, en el interior del brazo San Carlos. Con dos bombas de 1000 libras sin explotar y un incendio controlado, los mandos hicieron evacuar la fragata, excepto por el personal de control de daños. En la noche del 23 al 24, y mientras el experto en armas intentaba desactivar una de las bombas, el proyectil estalló y causó el incendio que alcanzó un pañol de misiles Sea Cat. Más explosiones continuaron durante el resto de la noche. Al día siguiente la fragata permanecía a flote, pero la quilla estaba rota y la superestructura fundida en un montón de hierros retorcidos. La *Antelope* se partió por la mitad y se hundió ese 24 de mayo.

El vicecomodoro Rubén Gustavo Zini, jefe del I Escuadrón de A-4B, en el análisis posterior de las misiones, enfatizó la gravedad de los inconvenientes que, en el inicio, dificultaron la tarea, pero que fueron superados gracias a la profesionalidad de los pilotos. Destacó la persistencia del jefe de escuadrilla, capitán Carballo que, al llegar a la posición en donde debían estar los reabastecedores y enterarse que se hallaban 120 km más al este, decidió buscarlos por *homing*¹⁰¹, un procedimiento que no estaba indicado, pues requería efectuar comunicaciones por VHF que podrían delatar las posiciones de la escuadrilla y la de los KC-130. Otras escuadrillas, en las mismas circunstancias, debieron abortar la misión.

¹⁰¹ *Homing*: procedimiento que consiste en utilizar un equipo Homing Rockwell Collins ARC-159 que detecta la orientación de la onda de VHF, permitiendo al KC-130 guiar a otro avión a su encuentro.



Una de las imágenes más icónicas de la guerra de Malvinas, la explosión de la HMS Antelope por la noche, al intentar desactivar una bomba en su interior - BANIM DEH-FAA

OF 1214. Tres M-5, indicativo DAGA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Amílcar G. Cimatti (C-417), primer teniente Jorge O. Ratti (C-418) y capitán Carlos A. Rohde (C-414). Despegaron de Río Grande a las 14:20.

Cuando aún iba en ascenso, el guía experimentó una pérdida de combustible que lo obligó a regresar. La navegación prevista fue similar a la realizada el 21 de mayo; iniciaron el descenso para alcanzar el rasante 180 km antes del blanco, y continuaron por la costa norte de la isla Gran Malvina, con rumbo aproximado de 080/085°, hasta llegar al extremo norte del estrecho de San Carlos. Allí no visualizaron buques de ningún tipo.

Informaron al retransmisor la ausencia de blancos. DAGA 1 hizo enlace con PUÑAL, que venía cinco minutos detrás, y escuchó cuando PUÑAL 2 (Volponi) alertó al 1 por la presencia de dos Harrier. Empezaron el regreso al continente y arribaron a las 16:20.

OF 1215. Tres M-5, indicativo PUÑAL, armados con dos bombas BR de 250 kg y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: mayor Carlos N. Martínez (C-429), teniente Héctor R. Volponi (C-437) y capitán Carlos A. Moreno. Despegaron de Río Grande a las 14:23.

El N.º3 no decoló por fallas técnicas. La ruta se presentó cubierta de nubes medias y altas, se reunieron con el Learjet T-23 y ascendieron hasta 8500 metros. En absoluto silencio de radio, iniciaron el descenso para llegar a unos 170 km antes del objetivo en vuelo rasante.

Sobrevolaron el norte de la isla Gran Malvina y arribaron a la zona norte del estrecho de San Carlos sin avistar buques en la zona prevista. El guía decidió iniciar un viraje amplio por izquierda, en escalonado táctico, realizando un reconocimiento ofensivo al norte del estrecho. Terminado el viraje de casi 200°, y sin blancos a la vista, quedaron sobre el mar, con rumbo sudoeste, hacia el norte de la Gran Malvina.

En ese momento, el N.º2, Volponi, indicó «atento a los Harriers». Martínez observó especialmente para atrás, y solo visualizó un Harrier a su izquierda, muy distante, con rumbo opuesto y bastante más alto.

Sin misiles aire-aire, decidió mantener el rumbo de la sección, evitando el enfrentamiento y buscando alejarse rápidamente en vuelo rasante sobre el mar, manteniendo máxima velocidad, sin poscombustión para disminuir la firma infrarroja.

A los pocos segundos, y aún lejos de la isla, observó, a unos 200 metros atrás y a la izquierda, una explosión con intenso humo negro, a muy baja altura. De inmediato intentó llamar al teniente Volponi, sin obtener respuesta. Como esa era la posición que debía tener su numeral, asumió sin dudar de que había sido derribado.

En ese momento, intuyó que tenía algún Harrier siguiéndolo en el cono de cola y con misil lanzado en la envolvente de tiro; por eso, sin perder tiempo en eyectar cargas, instintivamente para eludirlo hizo viraje escarpado a la izquierda de cerca de 70° y con máximas G, produciéndose una sacudida de sobre G del avión, cercana a 14 G instantáneas. Martínez debió aflojar la presión sobre el comando de vuelo, disminuyendo las G para controlar bien el avión, y con el nuevo rumbo, luego de eyectar los tanques y las cargas, visualizó la zona de atrás sin observar nada. Realizó un viraje cerrado por derecha y retomó el rumbo de alejamiento. Manteniendo máxima velocidad y rasante, trató de salir de la envolvente de tiro de un posible misil aire-aire.

Ingresó a la isla por el norte y aprovechó para hacer un viraje escarpado por derecha, hacia el continente, resguardándose detrás de las pequeñas elevaciones del terreno. Luego de volar 100 km rasante, ascendió a 11.000 metros rumbo a Río Grande.

Ya próximo a la BAN con la cabina totalmente empañada, fue acompañado en el tramo final por el DAGA 1 y aterrizó a las 16:20 sin inconvenientes.

El teniente Volponi no logró eyectarse y sus restos cayeron en el lado oeste de la bahía Elefante Marino, 3 km al norte del asentamiento de la isla de Borbón. Había sido alcanzado por un Sidewinder AIM-9L del Lt. Martin Hale (ZA-194) de una PAC de Sea Harrier liderada por el Lt. Cdr. Andy Auld¹⁰².

OF 1216. Tres M-5, indicativo CORAL, armados con dos bombas de BRP de 250 kg de caída retardada y cañones. Versión "Hotel" de tres tanques externos de 1300 litros. Misión: ataque a objetivos navales en San Carlos. Tripulantes: capitán Norberto R. Dimeglio (C-421), teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-420) y primer teniente César F. Román (C-434). Despegaron de San Julián a las 14:20.

A llegar al estrecho, con 9 km de visibilidad, no encontraron blancos. A la salida se cruzaron con la sección DAGA, con riesgo de colisión. Escucharon al mayor Martínez informar el derribo de PUÑAL 2. Arribaron a las 17:00.

Los M-III EA cumplieron tareas de cobertura aérea defensiva sobre Malvinas, en apoyo de las tareas de ataques a blancos de superficie:

OF 1218. Dos M-III EA, indicativo DARDO, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: mayor José Sánchez (I-016) y primer teniente Marcelo E. Puig (I-005¹⁰³). Despegaron de Río Gallegos a las 14:24. Regresaron a las 15:47.

OF 1219. Dos M-III EA, indicativo FLECHA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitanes Guillermo A. Ballesteros (I-017) y Marcos J. Czerwinski (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 14:30. A las 15:00 hicieron enlace con el radar TPS-43 Malvinas. Arribaron a las 16:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas en ambas OF: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

¹⁰² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 200.

¹⁰³ Equipado solo con Matra 530 EM y cañones pues aún no se había incorporado la modificación para portar el Magic 550 IR (A-112).

En esta segunda oleada fueron derribados un A-4B y un M-5. Varias escuadrillas se encontraron con problemas de visibilidad en la zona del blanco. Aún así los ataques provocaron daños mayores y el posterior hundimiento de la fragata *Antelope*.

* * *

En el Sector de Defensa de Comodoro Rivadavia se ordenó la salida predispuesta de tres M-III EA para patrulla aérea:

OF s/n. Tres M-III EA, indicativo TIGRE, versión “Bravo” de dos tanques de combustible de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulantes: mayor Hugo Páez (I-010), primer teniente Carlos Selles (I-003) y primer teniente Raúl A. Federico (I-018). Operaron desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta en el continente

En horas de la tarde, el radar de Santa Cruz detectó ecos de tres helicópteros que se acercaban desde el mar. Ante una posible infiltración enemiga, despegaron de la BAM Santa Cruz dos IA-58 Pucará armados con cañones y piloteados por el primer teniente Luis Martínez Chaves (A-549) y el primer teniente Hugo Argañaraz (A-537). Volaron 30 minutos, sin encontrar objetivos.

Otros dos Pucará, con la misma configuración, quedaron en alerta. Se requirieron refuerzos terrestres a Ejército, sobre BAM Santa Cruz. Asimismo se alertó a la artillería antiaérea.

OF s/n. M-III EA, indicativo OMBÚ, armado con dos misiles 550 Magic IR y cañones. Misión: interceptación. Tripulación: mayor José Sánchez. Despegó de Río Gallegos a las 16:33 para interceptar un eco no identificado a 115 km, radial 107° a 9200 metros, que avanzaba a una de velocidad 240 nudos (450 km/h). No encontró el móvil y regresó. Arribó a las 17:19.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se ordenaron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Espora a las 08:00 y aterrizó en Viedma a las 11:30. Salió nuevamente a las 12:20 y regresó a Espora a las 15:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Juan E. Rivarola, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J. Albertengo. Despegó de Trelew a las 08:45 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Salió nuevamente a las 14:45 y regresó a Trelew a las 17:15.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitanes Hugo M. Olmos y Armando R. Valverde, cabo primero Guillermo J. Lamas, cabo principal Anselmo A. Abasto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a las 12:15. Salió nuevamente a las 14:40 y regresó a las 16:00.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre Área focal “Pacú”. Tripulante: teniente Miguel A. Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia 09:10 y arribó a las 10:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Tripulación: primer teniente Juan Stobbia (smd). Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:35 y arribó a las 13:45.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo sobre Área focal “Pacú”. Tripulante: alférez Raúl A. Colla. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:20 y arribó a las 13:30.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Víctor Gutiérrez (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 12:00 y aterrizaron a las 13:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayor Mario A. Núñez, capitán Julio A. Mirgone, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:50 y regresó a las 17:10.

OF 123. G-II, matrícula T-119, indicativo PACÚ 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Mario A. Compagnucci y Guillermo Fornés, y cabo principal Luis González. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y aterizó a las 17:15.

Escuadrón Fénix

A partir de la hora cero, las aeronaves del Fénix comenzaron salidas de diversión y de puesto de comando en vuelo. También se efectuaron misiones de guiado de escuadrillas de M-5, intercepción de lóbulo radar, detección electrónica, relevamiento fotográfico, y exploración y reconocimiento, entre otras. En total se realizaron veinticuatro salidas:

OF 2194 (FAS). Learjet 35 A, matrícula VR-17, indicativo ÑANDÚ. Misión: diversión. Tripulación: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Despegó de San Julián a las 00:10 y arribó a la 01:25.

OF 2162 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo PÚA. Misión: intercepción de lóbulo radar enemigo y detección electrónica. Tripulación: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 00:30. Sobrevoló Malvinas y arribó a las 02:35.

OF 2163/1 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo FÉNIX. Misión: diversión. Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode y teniente Gustavo A. Cercedo. Despegó de Comodoro Rivadavia a la 01:10 y arribó a las 03:30.

OF 2163/2 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21, indicativo FÉNIX. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Miguel A. Arques y Carlos A. Pane, cabo primero Dardo C. Rocha y capitán Marcelo P. Lotufo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 07:20 y aterizó a las 09:20.

OF 2165 (FAS). Learjet 35, matrícula LV-ONN, indicativo LORO. Misión: exploración y reconocimiento visual. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y suboficial auxiliar José M. Cuscueta. Despegó de Río Grande a las 08:10 y arribó a las 09:20.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: diversión y guiado de las escuadrillas PUMA y POTRO (M-5). Tripulación: capitanes Nicolás R. Benza y Carlos D. Ronconi, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 08:40 y regresó a las 10:10. Debido a la abundante nubosidad no logró reunirse con las escuadrillas.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:45 y regresó a las 11:05.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:20 y arribó 12:20.

OF 2178 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO 1. Misión: retransmisor en vuelo y OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta; como OCAT el vicecomodoro César A. Torres y el mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:41 y se dirigió a la posición 51°30’S/64°00’W (360 km al este de Río Gallegos); aterrizó a las 15:12.

OF s/n (FAS). AC-690, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alférezes Manuel Castro y Carlos Vergara Ruzo. Por mensaje se informó de dos vuelos. Primer vuelo despegó de Trelew a las 10:15 y arribó a las 12:20. Segundo vuelo salió a las 15:30 y regresó a las 17:25.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzybny. Despegó de Río Gallegos a las 12:30 y regresó a las 14:50.

OF 2190 (FAS). Learjet-36, matrícula LV-LOG, indicativo RAYO. Misión: exploración y reconocimiento, y detección electrónica. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, capitán Jacinto Despierre y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:05 y arribó a las 18:20.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona “Alfa”. Tripulación: alférezes Roberto Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 13:08 y regresó a las 19:16 con escala en Espora.

OF 2184 (FAS). Learjet 35 A, matrícula VR-17, indicativo ÑANDÚ. Misión: diversión. Tripulación: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Despegó de San Julián a las 14:00 y se dirigió hasta los 49°49’S/61°10’W (340 km al noroeste de Puerto Argentino), a 9400 metros. Después, se desplazó hasta los 50°05’S/60°30’W (280 km al noroeste de la misma referencia). Arribó a las 16:00. Despegó nuevamente de San Julián a las 16:40 y voló hasta la posición 50°00’S/61°18’W (330 km al noroeste de Puerto Argentino). Aterrizó a las 18:45.

OF 2182 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo LORO. Misión: relevamiento fotográfico. Tripulación: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Enrique G. Felice, cabo principal Eduardo A. Lagger y suboficial ayudante Ricardo Freijó. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y voló hasta los 49°27’S/60°51’W (500 km al este de San Julián) con una altura de 9.900 metros. Regresó a las 16:40.

OF 2185 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ALF, indicativo CONDE. Tripulación: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda. Misión: diversión. Despegó de San Julián a las 14:20. Se dirigió hasta los 50°00’S/61°18’W a 10.900 metros y luego hasta los 50°17’S/60°42’W (270 km al noroeste de Puerto Argentino). Arribó a las 15:54.

OF 2186 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo FUEGO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio F. Buirra, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 14:25. Se dirigió hasta los 50°09’S/61°29’W a 11.550 metros y luego hasta los 50°25’S/60°48’W (260 km al noroeste de Puerto Argentino). Aterrizó a las 15:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

La ejecución de esta tarea de engaño tuvo derivaciones inusitadas. En repetidas ocasiones, las escuadrillas se aproximaban a las islas a bajo nivel y no podían enlazar con el radar del CIC Malvinas. Los controladores, por precaución y pese a no estar comunicados con los aviones, sin interrupción, transmitían al aire las posiciones de las PAC. Esta información resultaba muy útil dado que los aviones casi siempre la recibían gracias a la mayor potencia del VHF del radar¹⁰⁴.

Próximo a las islas, la tripulación del T-22 oyó que el radar del CIC de Malvinas advertía sobre un móvil no identificado que se acercaba a las islas por un radial y a una distancia determinada. Escucharon que el controlador del radar le repetía al móvil no identificado que iniciara un viraje porque tenía una PAC al frente en ascenso y otra más cortando por detrás. Por precaución, los pilotos del T-22 realizaron un viraje, para confirmar si el aviso era para ellos. Resultó que sí: el radar los identificó por el cambio de actitud. De inmediato, hicieron contacto y el operador les dio instrucciones para evitar el peligro: primero que no descendieran, luego les marcó varios cambios de rumbo hasta verificar que las PAC abandonaban la persecución.

Sin completar la misión, emprendieron el regreso. Cuando aún estaban mar adentro, el radar del CIC de Río Grande captó la aproximación y, de inmediato, los previno que tenían un eco detrás de ellos. Aceleraron hasta que el operador les informó que el eco había desaparecido, como si hubiese explotado. Ordenó bajar e investigar si había habido una eyección. A 100 metros sobre las olas, realizaron una búsqueda en paralelo sin resultados positivos. Pusieron rumbo a Río Grande y aterrizaron sin novedad, «gracias al operador del radar Malvinas».

Antes del aterrizaje del T-22 FUEGO, arribó una escuadrilla de A-4Q navales. A raíz del reventón de una cubierta, el avión tripulado por el capitán de corbeta Carlos M. Zubizarreta (3-A-306) se fue de pista con una bomba todavía en el lanzador. Al salirse se cortó el parante de la rueda de nariz; el piloto se eyectó en posición de nariz abajo y golpeó con violencia contra el suelo. Poco después, falleció en el hospital de Río Grande.

El suboficial auxiliar Pedro Prudencio Miranda, mecánico armero del escuadrón M-5, se ofreció y consiguió desarmar la espoleta de la bomba¹⁰⁵. La pista quedó operable otra vez.

OF 2183 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-23 y LV-OFU, indicativo NARDO. Misión: exploración, reconocimiento, diversión y guiado. Tripulación T-23: capitán Nicolás R. Benza, capitán Carlos D. Ronconi y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 14:20, guio a la escuadrilla PUÑAL (M-5) y arribó a las 16:20. Tripulación LV-OFU: capitán Miguel A. Arques, teniente Gustavo A. Cercedo y cabo principal Luis A. Princich. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:30 y regresó a las 17:00, por Malvinas.

OF 2181 (FAS). Learjet 25, matrícula LV-MBP, indicativo NIDO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación capitán Carlos Pane y alférez Aldo Pignato. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:37 se dirigió a la posición 49°15'S/60°30'W (525 km al este de San Julián) a 10.700 metros. Arribó a las 16:12.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MII, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Langosta". Tripulación: alférez Jaime Camps. Despegó de Río Gallegos a las 15:45 y aterrizó a las 18:45.

OF 122 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:05 y arribó a las 18:10.

¹⁰⁴ ANTONIO BUIRA, *Misiones secretas - Learjet 35 A*, edición del autor, págs. 130 y 131.

¹⁰⁵ Por esta acción, por la referida el 2 de mayo y por otra similar ocurrida el 13 de junio, el suboficial auxiliar Pedro P. Miranda recibiría la máxima condecoración de nuestro país, la Cruz "La Nación Argentina al Heroico Valor en Combate".

Transporte y abastecimiento aéreo

En la madrugada del 23 de mayo, el TC-66 descargó en la BAM Malvinas quince toneladas de pertrechos y cuarenta pasajeros, además de evacuar a veinticinco heridos. Durante el día, los dos KC-130 reabastecieron cinco escuadrillas de ataque. En la noche, el mismo TC-66 no logró aterrizar en Malvinas por meteorología.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo y evacuación sanitaria. Tripulación: mayor Walter H. Véliz; capitán Cristóbal A. Villegas; mayor Jorge A. Valdecantos; suboficial ayudante Sergio A. Tulián; suboficial auxiliar Roberto G. Puig; cabos principales Jorge L. Contigiani y Nicolás C. Segovia; y primer teniente médico José Schmidt. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 00:15, rumbo a la BAM Malvinas, con 15.000 kg de carga y cuarenta pasajeros. Arribó a Malvinas a las 03:50. Evacuó veinticinco heridos (veinticuatro de Ejército y uno de Prefectura), cuatro de ellos graves. Despegó a las 04:20 y regresó a Río Gallegos a las 06:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo PARÍS. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco F. Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 08:56 y se dirigió al punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA), ubicado en la posición 52°00'S/66°00'W (220 km al este de Río Gallegos). Arribó a Río Grande a las 17:55.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo ROMA. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas; mayor Adolfo E. Martínez; vicecomodoro Adrián J. Speranza; suboficial ayudante Juan Rydzik; suboficial principal Juan C. Vottchevitch; suboficial ayudante Ramón A. Pajón; y suboficiales principales Roberto Caravaca y Bernabé Placencia. Despegó de Santa Cruz a las 11:05 y voló hasta el punto de reabastecimiento en 55°00'S/59°00'W (563 km al este de Río Grande). Arribó a Río Gallegos a las 14:25. Salió nuevamente a las 14:50 y se dirigió a la posición de encuentro en 53°40'S/64°00'W (245 km al este de Río Grande). Regresó a Río Gallegos a las 18:30.

Entre ambos KC-130, reabastecieron a las escuadrillas LANZA, TEJO, NENE, TRUENO y TÁBANO (A-4Q de la Armada).

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Julio A. Domínguez, vicecomodoro Roberto R. Regueiro, comodoro Roberto F. Mela, cabo principal Juan B. Reynoso, suboficial auxiliar Rodolfo O. Godoy, cabo principal Oscar C. Gardenal y suboficial auxiliar Miguel A. de Robles. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 22:35. Luego de sobrevolar la pista de la BAM Malvinas dos veces, no pudo aterrizar por meteorología y regresó al continente. Arribó a Río Gallegos a las 05:00 del 24 de mayo.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Poco antes de medianoche, fue atacado el POA “Roca” ubicado en Punta Cantera, sobre el estrecho de San Carlos. Los integrantes del POA respondieron el fuego y lograron evadirse de la posición y, con las primeras luces de la mañana, iniciaron un escape hacia las primeras posiciones de la Fuerza de Tareas Mercedes, desplegada en Darwin. Arribaron a la base pasado el mediodía.

El brigadier Castellano ordenó replegar a los pilotos de Pucará, capitán Roberto A. Vila, teniente Héctor S. Furios y alféreces José L. Pontecorvo y Carlos A. Díaz, de la BAM Cóndor a la BAM Malvinas. Los tres últimos serían trasladados, posteriormente, a Comodoro Rivadavia.

El radar del CIC Malvinas comenzó a operar a las 02:00. A las 03:00 se detectaron ecos de helicópteros en patrulla al noreste y sureste de Puerto Argentino a una distancia entre 130 y 150 km. Se apoyó con guiado a un C-130 (MARTE) que aterrizó a las 03:50. Después del despegue se mantuvo el enlace por posibles PAC.

Entre las 08:43 y 17:49, se detectaron veintidós PAC británicas. A las 15:00 el radar Malvinas entró en contacto con la sección FLECHA (M-III EA).

A media mañana se alertó por frecuencia de VHF sobre la presencia de una PAC británica en vuelo a un helicóptero Bell 212 indicativo CÓNDROR en misión de búsqueda y rescate de un piloto en la Gran Malvina. El helicóptero pudo evadirlo.

En toda la jornada, la Mesa de Información General (MIG) del CIC Malvinas planteó veintinueve secciones de Sea Harrier, con un esfuerzo máximo de cinco simultáneas. Cumplieron tareas de cobertura de caza, ataque a objetivos terrestres y reconocimientos fotográficos. Misiones más importantes:

10:30, dos Sea Harrier atacaron cuatro helicópteros del Ejército mientras volaban sobre el agua, próximos a Puerto Fox; destruyeron tres de ellos: un Agusta (AE-337) y dos Puma (AE-500 y AE-503).

11:00, una sección de Sea Harrier realizó reconocimiento fotográfico a gran altura de la BAM Malvinas.

Al mismo tiempo, dos Sea Harrier bombardearon y cañonearon la BAM Cóndor, sin provocar daños. Aparentemente, uno de ellos fue averiado por una pieza antiaérea¹⁰⁶.

13:00, dos Harrier GR.3 bombardearon Puerto Mitre (Howard).

13:55, dos Harrier GR.3 bombardearon la BAM Malvinas, sin precisión ni daños.

16:30 y 17:25, cuatro Harrier GR.3 atacaron la Estación Aeronaval Calderón. Averiaron la casa de un isleño, ubicada en las cercanías, e hirieron a uno de sus ocupantes.

20:30, tres Sea Harrier bombardearon sobre el hombro la pista de la BAM Malvinas, sin causar daños¹⁰⁷. Según fuentes inglesas, un cuarto avión, el ZA-192, pilotado por *Lt. Cdr. Batt*, explotó poco después del despegue, sin conocerse la causa¹⁰⁸.

El radar estuvo en servicio desde las 02:00 hasta las 06:30, desde las 08:45 hasta las 17:54 y desde las 21:56 a 24:00, totalizando 16 horas y 16 minutos de operación; no hubo interrupciones por falla técnica ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 7 horas y 44 minutos.

Escuadrón Pucará

Se previó una salida de dos Pucará en misión de apoyo de fuego cercano sobre Puerto Mitre (Howard) que no se ejecutó por meteorología adversa.

¹⁰⁶ Según el Diario de Guerra de la Batería de Artillería Antiaérea en Darwin, el avión coincidió a pasar, en su escape, por la línea de fuego del Fierro 6 que se encontraba trabado en ángulo. Un soldado clase 63, servidor de la pieza, hizo fuego y alcanzó a hacer impacto en el timón de dirección de la aeronave, que logró regresar a su portaviones.

¹⁰⁷ De acuerdo con el Diario de Guerra del Escuadrón de Artillería Antiaérea en BAM Malvinas, pudo observarse que algunas bombas fueron arrojadas lejos, en el mar; y otras, en la zona del aeropuerto.

¹⁰⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 200.

Escuadrón Helicópteros

El H-83 protagonizó el rescate de un piloto de M-5 y el H-85 trasladó personal para el rescate de material del guardacostas *Río Iguazú*; mientras que los Chinook transportaron personal y carga entre las bases Cóndor y Malvinas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo CÓNDROR. Misión: búsqueda y rescate de piloto eyectado en la Gran Malvina. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, cabo principal Alberto P. López y cabo primero Roberto J. López. Se integró a la tripulación el primer teniente médico Fernando Miranda Abos. Despegó de la BAM Cóndor a las 09:15 y arribó a las 12:30.

Por radioteléfono una kelper había informado a Puerto Argentino que en un establecimiento al norte de la Gran Malvina se encontraba un piloto eyectado. Presumiblemente se trataba del primer teniente Héctor Luna. El H-83 cruzó el estrecho de San Carlos en vuelo rasante a la altura de la bahía de Ruiz Puente; en medio del canal, los pilotos observaron una fragata humeando: se pegaron al agua y se alejaron a toda potencia¹⁰⁹.

Ya en la Gran Malvina, divisaron a tres helicópteros del Ejército destruidos en tierra: dos Puma y un Agusta¹¹⁰. Siguieron adentrándose en la isla hacia la zona de recuperación. El radar Malvinas les avisó que dos Harrier estaban cerca. De inmediato aterrizaron y abandonaron el helicóptero con las turbinas en marcha. Los Harrier sobrevolaron la vertical sin verlos y se alejaron.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercáu y cabo primero Juan Egañas.

El H-83 prosiguió. Al rato divisaron una casa, se acercaron y la registraron. Nadie, ni rastros del piloto. Continuaron la búsqueda hacia el oeste y luego hacia el sur. Ningún establecimiento, nada. Decidieron regresar. Cruzaron el estrecho y llegaron a la Base Cóndor prácticamente sin combustible y con la desazón de no haber encontrado al piloto.

La tripulación sabía que podrían haber derivado hacia el sur por el fuerte viento. Le solicitaron al jefe de Escuadrón, mayor Pose Ortiz de Rozas, volver a realizar la búsqueda.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO. Misión: búsqueda y rescate de piloto eyectado en la Gran Malvina. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, cabo principal Alberto P. López y cabo primero Roberto J. López. Se integró a la tripulación el primer teniente médico Fernando Miranda Abos. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:30 y regresó a las 18:00.

De nuevo en vuelo. La fragata continuaba humeando en el estrecho, y tras volar varios minutos sobre la isla Gran Malvina divisaron, en la parte superior de un cerro, los restos de un Dagger. Buscaron más al norte del sitio de la mañana. Cruzaron un cordón montañoso y, del otro lado, descubrieron un grupo de casas. Aterrizaron y preguntaron a los lugareños. En una de las viviendas, encontraron al primer teniente Héctor Luna, herido en una pierna y en un brazo. El primer teniente médico Fernando Miranda Abos lo revisó. Lo llevaron al helicóptero y regresaron a la Base Cóndor sin inconvenientes.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85. Primer vuelo, indicativo TORDO, armado con dos ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal para el rescate de material del GC-82 *Río Iguazú*. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabo primero Segundo E. Palacios y cabo principal Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:00 y regresó a las 11:00.

¹⁰⁹ ALEJANDRO ROBERTO VERGARA, op. cit., págs. 167 a 174.

¹¹⁰ Habían sido atacados por una PAC. Un tercer Puma logró eludir a los Harrier y llegar a Puerto Mitre. Los cuatro helicópteros habían pernoctado en la BAM Cóndor y partido esa mañana, poco antes del H-83. Al verse sorprendidos por la PAC, alcanzaron a aterrizar y a dispersar al personal.

Segundo vuelo, indicativo HALCÓN. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, cabo primero Segundo E. Palacios; y cabo principal Eulogio Gómez. Despegó a las 12:00 y regresó a las 12:40.

Tercer vuelo, indicativo CIELO. Tripulación igual a la del primero. Despegó a las 15:00 y regresó a las 15:40.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo TIGRE, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Horacio M. Giaigischia y Julio R. Brouwer de Koning; cabo principal Raúl R. Fernández; y cabos primeros Rubén D. Lavoratto y Mario I. Vera. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:00 y arribó a la BAM Malvinas a las 10:40. Volvió a salir a las 12:00 y aterrizó en la BAM Cóndor a las 12:40.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: búsqueda y salvamento sobre el mar. Tripulación: primeros tenientes Manuel A. Fernández y Juan A. Grifol; cabo principal Atilio H. Pistoni; suboficial auxiliar José A. Álvarez y cabo primero Mario I. Vera. Despegó 14:00 de la BAM Cóndor y regresó a las 16:45. Realizó búsqueda sobre el estrecho San Carlos.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-91, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame; suboficial auxiliar Orlando G. Ruiz; cabo primero Rubén D. Lavoratto; cabo principal Hugo A. Herrera y suboficial ayudante Juan C. Cantón. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:00 y arribó a la BAM Malvinas a las 17:30.

En este vuelo se evacuó de la BAM Cóndor a personal de Pucará, a los pilotos eyectados y recuperados, y al *Ft. Lt.* Glover, el piloto británico tomado prisionero. Durante el vuelo se cruzaron con tres Harrier que pasaron rasante. El H-91 quedó basado en la BAM Malvinas por orden del brigadier Castellano.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Manuel A. Fernández y Juan A. Grifol; cabo principal Atilio H. Pistoni; suboficial auxiliar José A. Álvarez y cabo primero Mario I. Vera. Despegó 17:05 de la BAM Cóndor y arribó a la BAM Malvinas a las 17:50.

Buzos de la Base Cóndor

En la bodega inundada del *Río Iguazú*, habían quedado dos cañones de 105 mm para reforzar la defensa de la guarnición de Darwin ante el inminente ataque británico. Desarmados, se hallaban sumergidos y en total oscuridad. El teniente coronel Italo Piaggi, jefe del RI 12, envió a especialistas para intentar rescatarlos. Se formó un equipo de rescate integrado por el subteniente Gómez Centurión del RI 25, el subteniente Navarro, más diez soldados y, por parte de la BAM Cóndor, el vicecomodoro Wilson Pedrozo envió al primer teniente José E. Basilio, al alférez Arnaldo H. Favre y a un grupo de soldados. Para defenderse de ataques aéreos, el grupo llevó un lanzador de misiles tierra-aire SAM-7 Strela.

Para trabajar en esas aguas muy frías, contaban solamente con un traje de buzo de neoprene facilitado por un lugareño. Una y otra vez, el subteniente Gómez Centurión y el alférez Favre entraron en forma alternada en la bodega oscura y extrajeron las piezas de los dos obuses. En la cubierta, muchas veces con el agua hasta la cintura, los soldados recibían los cajones que aparecían y los cargaban en una pequeña balsa con la que, tirada por un malacate rudimentario, los llevaban hasta la orilla.



Patrullera Río Iguazú con averías de consideración a orillas del seno Choiseul – BANIM DEH-FAA

El grupo trabajaría hasta el mediodía del 25 recuperando además una ametralladora de 12,7 mm, munición de artillería y víveres enlatados. Las piezas de los cañones fueron transportadas en helicópteros CH-47¹¹¹.

El vicecomodoro Pedrozo, jefe de la BAM Cóndor, destacó el espíritu de sacrificio con el que extrajeron los cañones:

Sin máscaras de oxígeno, se sumergían el tiempo que les permitía la capacidad pulmonar, trabajando a tientas sin linternas para alumbrar bajo el agua. Al cabo de dos días de una tarea agotadora, en las aguas frías y oscuras, lograron extraer hasta el último tornillo. Desde la playa los helicópteros los trasladaron hasta la base Cóndor donde fueron entregados al personal del Regimiento de Infantería 12¹¹².

Operación Tacho

Se previó atacar la zona de San Carlos con bombardeos nocturnos de MK-62 y con bombardeos en picada desde gran altura de M-5 apoyados por cazas M-III. Por esta razón, el Comando del Componente Aéreo Malvinas requirió y tomó los recaudos necesarios para que, en cercanía de la BAM Cóndor, con tambores de 200 litros cortados al medio y rellenos con gasoil ardiendo, se formara un triángulo que sirviera de referencia para que los Canberra iniciaran la corrida final. La operación debía realizarse durante tres noches seguidas.

El comodoro Wilson Pedrozo, jefe de la BAM Cóndor, ordenó la salida de un grupo que integraban los alféreces Rómulo Sasone y Jorge Blázquez, el cabo primero Juan Emilio Els y cinco soldados a bordo de un tractor con un acoplado para el transporte de los tambores. La travesía se realizaría por la noche hasta unos 7 km al norte de Prado del Ganso, sobrepasando Burntside House, cerca de la caleta Brenton. Hacia las 22:00, partieron por un pequeño sendero en dirección norte. Avanzaron muy lentamente en precaución de las granadas de submunición de las bombas BL-755. Uno de los hombres caminaba delante del tractor alumbrado por su faros, atento a los obstáculos, mientras rodeaban los campos minados que protegían las posiciones propias. Una vez llegados al lugar, encendieron los tambores y replegaron rápidamente.

El día 24 se realizó la misma travesía, con excepción de que llevaron otros tres tambores durante el día y que por la noche se desplazaron hasta la posición en un Land Rover. La tercera travesía fue cancelada.

Por diversas causas se demoró la salida de los aviones BMK-62, y el primer bombardeo nocturno se concretó el 26. Independientemente del resultado, es destacable el compromiso de los hombres de la BAM Cóndor que posibilitó el armado de la Operación Tacho.

* * *

¹¹¹ OSCAR TÉVEZ, op. cit. pág. 234.

¹¹² Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo a la Comisión BANIM.

Salidas operativas del 23 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 92 salidas:

- 82 desde el continente, de las cuales 43 fueron de combate.
- 10 desde las bases de Malvinas.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

M-5 Dagger (C-437) del I Escuadrón basado en Río Grande. Piloto teniente Héctor Ricardo Volponi, fallecido.

A-4B Skyhawk (C-242) del I Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto primer teniente Luciano Guadagnini, fallecido.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

Sea Harrier (ZA-192) del Escuadrón 800, accidente operacional. Piloto *Lt. Cdr.* Gordon Batt, fallecido.

BUQUES:

Fragata Tipo 21 HMS *Antelope*, hundida. Dos tripulantes fallecidos.

Lunes 24 de mayo

Meteorología

En Malvinas amaneció con nubosidad baja y quebrada con tendencia a la formación de niebla. En el continente, las condiciones eran favorables para el vuelo: nubes estratiformes con claros y techos altos. Solo en Tierra del Fuego se registraban precipitaciones ligeras. Vientos regulares de 36 a 63 km/h.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 47 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media y alta, lluvia a la vista, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Trelew: cubierto con nubosidad baja a 1500 metros (8/8), buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 40 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media y baja a 1500 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 18 km/h.

Situación táctica

A las 09:35 aeronaves del Escuadrón 800 del portaviones *Hermes* intentaron neutralizar las defensas antiaéreas de la BAM Malvinas. Dos Sea Harrier piloteados por *Lt. Cdr.* Neil Thomas (XZ-496) y *Lt. Cdr.* Mike Blisset (ZA-191) aparecieron por el noreste y, desde gran distancia, fuera del alcance de la artillería antiaérea, lanzaron bombas de fragmentación con espoletas de explosión aérea mediante el procedimiento de *Toss Bombing*. Inmediatamente después, en vuelo rasante, dos Harrier GR.3 de la RAF piloteados por *Sqdn. Ldr.* Robert Iverson (XZ-997) y *Flt. Lt.* Tony Harper (XZ-989) entraron desde el noroeste; cada uno lanzó tres bombas de 1000 libras de caída retardada por paracaídas. Una afectó la pista. Las defensas antiaéreas no respondieron inicialmente el ataque.

A los veinte segundos, en medio de las explosiones, con una perfecta coordinación, otros dos GR.3 piloteados por *Wg. Cdr. Peter Squire (XZ-988)* y *FL. Lt. Mark Hare (XZ-789)* penetraron desde el oeste y lanzaron bombas de trayectoria frenada. En esta ocasión, las baterías lograron adquirir los blancos: hubo evidencias de que un Harrier fue averiado y, posiblemente, derribado. Estos ataques y otros similares, que se produjeron a las 12:50 y 14:55 (desde gran altura), neutralizaron la pista durante seis horas y dañaron con esquirlas, en tierra, a un Pucará (A-509) y a un MB-339.

Además, este 24 de mayo arribaron las bombas de origen estadounidense Paveway, guiadas por láser (LGB en sus siglas en inglés), de 454 kg para los Harrier GR.3¹¹³.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707. Durante el vuelo, el TC-92 detectó sucesivamente once ecos en el radar, pero no pudo efectuar el correspondiente contacto visual por las desfavorables condiciones meteorológicas.

OF s/n (CAE). B-707, TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Juan D. Paulik y Rodolfo G. Muñoz; suboficiales mayores Carlos Blazek y Miguel P. Día; suboficiales auxiliares Ángel Salvador y Rodolfo Carrascosa; y cabo primero Marcos D. Quiroga. Despegó de Ezeiza a las 08:15 y arribó a El Palomar a las 19:35.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

La FAS evaluó que las defensas antiaéreas en las proximidades de San Carlos hacían inaceptables los ataques a objetivos en tierra. Se resolvió, entonces, interditar el tráfico marítimo, preferentemente los buques de desembarco o de transporte de tropa.

Entre las 09:10 y las 10:24, despegarían dos escuadrillas de A-4B (indicativos CHISPA y NENE), dos de A-4C (HALCÓN y JAGUAR), una sección de A-4C de reserva en vuelo, dos escuadrillas de M-5 (AZUL, PLATA y ORO) y una sección de M-III EA (FUEGO).

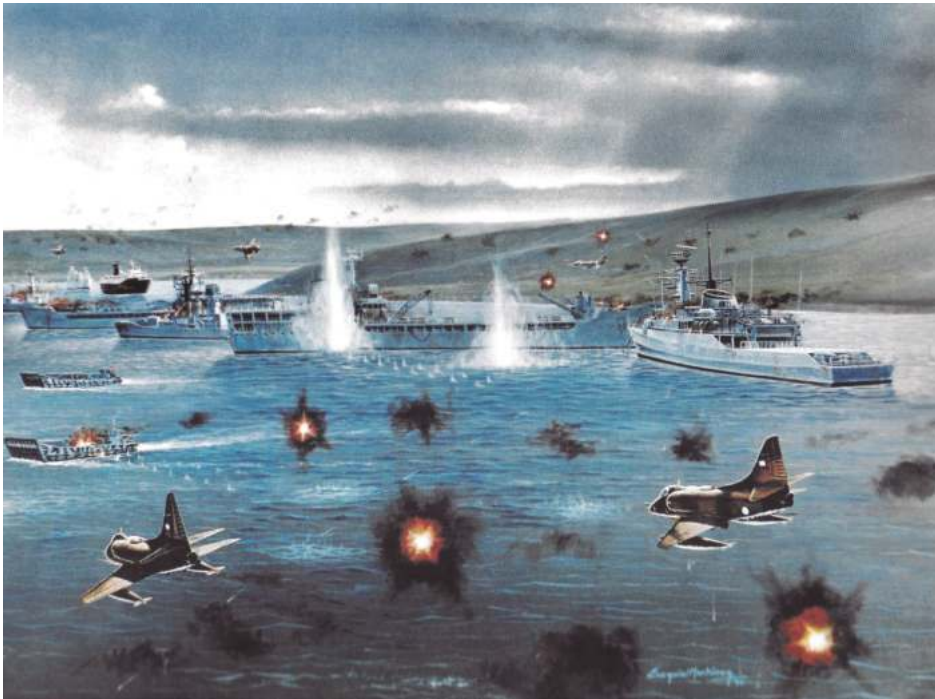
OF 1223. Tres A-4B, indicativo CHISPA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: interdicción de tráfico marítimo enemigo, con REV. Tripulantes: primer teniente Oscar E. Berrier (C-212), alférez Marcelo C. Moroni (C-226) y teniente Luis A. Cervera (C-215). Despegaron de Río Gallegos a las 09:10. Luego del reabastecimiento en vuelo, Berrier regresó porque al conectar el panel de armamento, su bomba cayó al mar. Cervera y Moroni se unieron a la escuadrilla NENE.

OF 1224. Tres A-4B, indicativo NENE, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: interdicción de tráfico marítimo enemigo, con REV. Tripulantes: vicecomodoro Manuel A. Mariel (C-214), teniente Mario F. Roca (C-237) y primer teniente Héctor H. Sánchez (C-204). Despegaron de Río Gallegos a las 09:10. Luego del reabastecimiento, se les unieron los CHISPA y los cinco aviones siguieron al mando del vicecomodoro Mariel.

Hacia las 10:15 ingresaron a la bahía Hospital donde encontraron los objetivos. Los NENE atacaron a un buque logístico; los CHISPA a un buque de asalto. El N.º2 apreció que era el *Sir Galahad*, le arrojó una bomba MK-17 que no explotó; el N.º3 atacó al *Sir Tristram* y a un lanchón de desembarco logístico. Pese al nutrido fuego de misiles y artillería antiaérea, todos regresaron a Río Gallegos a las 12:10.

OF 1229. Tres A-4C, indicativo HALCÓN, armados con tres bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones, con REV. Misión: interdicción de tráfico marí-

¹¹³ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 375.



San Carlos: 24 de mayo - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

timo enemigo. Tripulantes: capitán Jorge A. Pierini (C-314), teniente Daniel O. Méndez (C-322) y primer teniente Ernesto R. Ureta (C-302). Despegaron de San Julián a las 09:30.

En vuelo rasante y con rumbo al objetivo, la escuadrilla fue interceptada por una sección de Sea Harrier. El numeral 2 vio uno de los cazas británicos al costado de la formación, metros más arriba de su línea de vuelo. Al mismo tiempo Pierini y Ureta, observaron disparos de cañón y el lanzamiento de un misil que les pasó cerca y cayó en el mar. De inmediato, la escuadrilla eyectó cargas externas y escapó con rumbo norte, para luego colocar rumbo 270° y regresar a San Julián. Arribaron a las 12:00.

OF 1230. Tres A-4C, indicativo JAGUAR, armados con tres bombas BRP 250 kg retardadas por paracaídas y cañones, con REV. Misión: interdicción tráfico marítimo enemigo. Tripulantes: primer teniente José D. Vázquez (C-324), alférez Guillermo A. Martínez (C-318) y teniente Jorge A. Bono (C-305). Despegaron de San Julián a las 10:00.

La escuadrilla se dirigió al encuentro del avión reabastecedor en buenas condiciones meteorológicas. Continuó en ese nivel por unos 15 a 20 minutos, momento en el que descendieron para evitar el lóbulo de los radares enemigos. Volaron en completo silencio de radio evitando que detectaran la emisión VHF y fueran interceptados como le ocurrió a la escuadrilla HALCÓN. Mientras se dirigían hacia el objetivo, oyeron a los integrantes de dicha formación que intercambiaban instrucciones para desembarazarse de los cazas. Los momentos preliminares en vuelo rasante fueron de gran tensión pues sabían que los Harrier patrullaban el estrecho de San Carlos.

Al ingresar en la bahía, encontraron numerosos buques (entre ocho y diez) recostados sobre la costa. El guía ordenó virar hacia la derecha y, simultáneamente, recibieron disparos de los buques. Con rumbo general 190°/220°, la escuadrilla bombardeó en mínima cota a buques logísticos impactando en el *Sir Lancelot* mientras los hostigaban con el fuego. Según datos británicos, esta escuadrilla también habría atacado el buque logístico RFA *Stromness*, posicionado cerca del anterior.

El alférez Martínez vio por el espejo retrovisor el resplandor de una explosión en uno de los buques, probablemente, alcanzado por las bombas de la escuadrilla. Escaparon a máxima velocidad, pegados al piso y, poco después, los tres eyectaron los tanques suplementarios. Martínez observó que el avión del teniente Bono perdía mucho combustible, pero al aproximarse al avión del guía advirtió que tenía solo una pequeña pérdida. Controlaron el combustible y decidieron dirigirse al reabastecedor con rumbo 260° y en vuelo rasante para no ser detectados. Sobre la Gran Malvina, los tres pilotos iniciaron el ascenso rebosantes de entusiasmo.

Sobrevolaban la bahía 9 de Julio a 4500 metros, cuando el alférez Martínez, formado a la derecha del guía, observó que el avión de Bono descendía con un suave viraje hacia la izquierda. Martínez, al igual que el jefe de escuadrilla, le gritó que se eyectara sin tener repuesta. El avión continuó la picada hasta impactar y hundirse en el mar. Tanto Vázquez como Martínez, pese a no ver el paracaídas, guardaron la esperanza de que Bono se hubiera eyectado. El escaso combustible remanente les impidió regresar y buscar un indicio de supervivencia.

Quedaron en silencio, en un ensimismamiento que solo suspendieron para calcular el combustible remanente y el tiempo al reabastecedor. Desde esa posición el jefe de escuadrilla solicitó al KC-130 (MADRID 2) que les hiciera *homing*. Sin dudar, el comandante del Hercules se acercó a 110 km de la Gran Malvina. Se encontraron en nivel 100 (3000 metros) y, cuando consiguieron acoplarse, al N.º1 le quedaban 200 libras de combustible — escasos minutos de vuelo — y al N.º2, 1200. Así, los dos A-4, conectados a las mangueras de reabastecimiento, llegaron hasta 50 km de San Julián, donde desacoplaron y aterrizaron. Eran las 13:00. El avión del primer teniente Vázquez había recibido 39.000 libras de combustible.

OF s/n. Dos A-4C, armados con tres bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones, con REV. Misión: reserva en vuelo de las escuadrillas HALCÓN y JAGUAR. Tripulantes: teniente Ricardo Lucero (C-319) y teniente Oscar Cuello (C-301). Despegaron de San Julián a las 09:40. Ambos regresaron a las 11:40, luego del reabastecimiento.

Se ordenaron siete salidas de M-5 Dagger para atacar objetivos navales y posiciones de desembarco sobre Puerto y brazo San Carlos:

OF 1225. Cuatro M-5, indicativo AZUL, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: interdicción de tráfico marítimo enemigo. Tripulantes: capitán Horacio Mir González (C-436), teniente Juan D. Bernhardt (C-417), y capitanes Carlos A. Maffeis (C-431) e Higinio R. Robles (C-418). Despegaron de Río Grande a las 10:00.

La escuadrilla AZUL penetró en vuelo rasante sobre la isla Soledad con rumbo aproximado de sudoeste a noreste y, en formación de escalonado táctico, se encaminó hacia Puerto San Carlos.

Al llegar al brazo del mismo nombre (11:02), debió sortear las pequeñas estribaciones de sierras que le hacen de marco y resguardo. Entonces apareció ante el guía de la escuadrilla, el capitán Mir González, un cuadro que, pese a que ya había atacado una fragata, nunca se imaginó que vería. Era una bahía angosta, de escasas dimensiones, abarrotada de buques de transporte de tropas y de fragatas para su defensa.

Mir González no tuvo ninguna duda de que les sería imposible poder salir ilesos ante tal cantidad de buques. Al mismo tiempo, pensó la reacción que tendrían sus numerales al ver lo que tendrían que tratar de sortear.

Es tan estrecho el brazo San Carlos que, entre la entrada y el escape, los Dagger llegaron a permanecer escasos segundos entre los buques. En ese lapso, le fue imposible a cada integrante de la escuadrilla AZUL seleccionar el buque a atacar. Solo pudieron lanzar sus bombas MK-17 sobre el que se les presentó al frente.

Entre todos los buques que allí se encontraban, sobresalía el RFA *Sir Bedivere* de desembarco de tropas, que fue impactado por varias bombas que no explotaron, pero que le ocasionaron diversos daños; una de ellas quedó alojada en su interior sin explotar¹¹⁴.

Cuando la escuadrilla estaba realizando el ataque y cruzaba rasante entre los buques, los pilotos, sorprendidos, notaron que de golpe cesaban los proyectiles que disparaban desde la flota. (Tras el aterrizaje, al analizar el hecho, llegarían a la conclusión de que las fragatas no pudieron defenderse, pues los aviones volaban rasante entre ellas. De haberlo hecho, se habrían impactado entre sí. Solo por eso pudieron cruzar la bahía sin ser derribados).

En el escape, al saltar las últimas estribaciones, fueron recibidos con nutrido fuego de artillería antiaérea. Al alcanzar el estrecho de San Carlos, una última sorpresa los aguardaba: una PAC los enfrentó y pudo efectuar disparos. Dos miembros de la escuadrilla sintieron golpes en sus aviones y pensaron que podrían ser impactos de armas terrestres.

Los cuatro Dagger lograron aterrizar en Río Grande a las 12:00, con la luz de reserva de combustible encendida, como era habitual. Ya en tierra se pudo comprobar que el avión del teniente Bernhardt presentaba tres impactos de granada y el del capitán Robles tenía perforaciones en el timón de dirección, en el tanque externo izquierdo y en el fuselaje¹¹⁵.

OF 1227. Tres M-5, indicativo PLATA, armados con dos bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones. Misión: interdicción de tráfico marítimo enemigo en Puerto San Carlos. Versión "India" de tres tanques externos de 1300 litros. Tripulantes: capitán Jorge C. Dellepiane (C-434), y primeros tenientes Carlos A. Musso (C-420) y Mario M. Callejo (C-421). Despegaron de San Julián a las 10:20.

Llegaron al estrecho de San Carlos, en donde había dos patrullas de Harrier, y se dirigieron al brazo San Carlos (11:07). Los recibió un intenso fuego de artillería antiaérea desde los buques y desde tierra. Batieron blancos sobre posiciones en la costa norte, próxima a Puerto San Carlos. Lanzaron sus bombas sobre depósitos de combustible. Luego del ataque regresaron individualmente. El numeral 3 avistó al noreste de la isla de Borbón dos buques que servían de piquete radar: un misil fue lanzado contra el solitario M-5 que logró evadirlo e informó la presencia de los buques. (Al día siguiente, en la misma posición, sería hundido el destructor Tipo 42 *Coventry* y averiada la fragata Tipo 22 *Broadsword* por las escuadrillas de A-4B ZEUS y VULCANO). La escuadrilla de M-5 regresó sin ser interceptada y arribó a las 13:00.

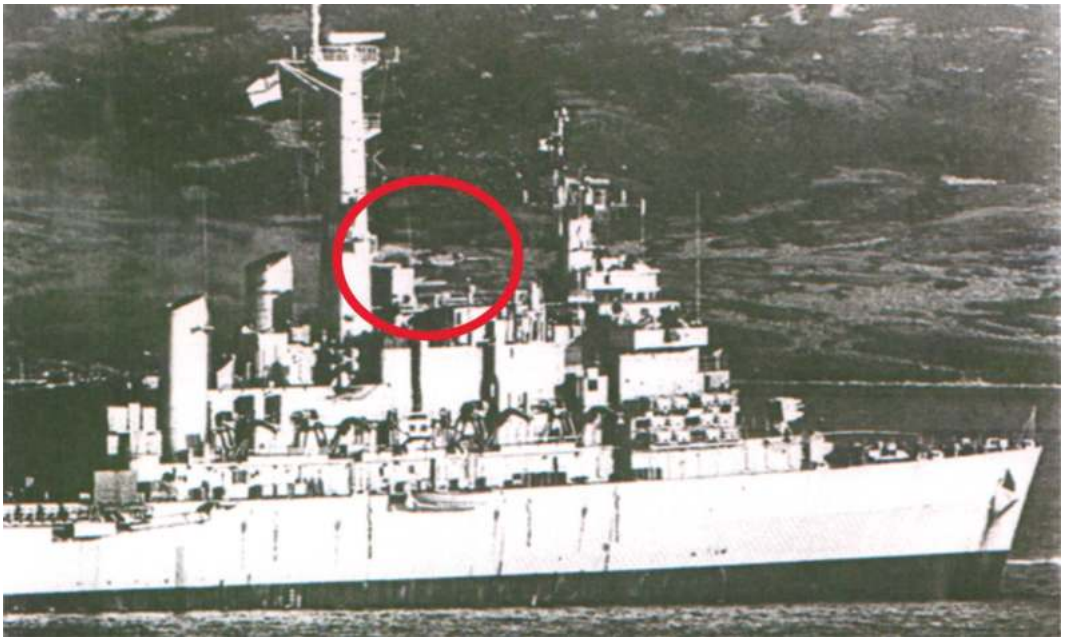
En tierra se verificó que el avión del primer teniente Musso tenía impactos de proyectiles de bajo calibre en el tanque auxiliar derecho; y el del capitán Dellepiane, el parabrisas roto por impacto de proyectil o esquirla.

OF 1228. Tres M-5, indicativo ORO, armados con dos bombas BRP de 250 kg retardadas por paracaídas y cañones. Misión: interdicción de tráfico marítimo enemigo. Versión "India" de tres tanques externos de 1300 litros. Tripulantes: capitán Raúl A. Díaz (C-430), mayor Luis A. Puga (C-410) y teniente Carlos J. Castillo (C-419). Despegaron de San Julián a las 10:24.

Siguiendo un perfil de vuelo que evitara la detección de los piquetes radar adelantados, una vez pasadas las islas Salvajes, la escuadrilla ya iba rasante a quince metros del agua, a una velocidad entre 480 y 520 nudos (890 a 960 km/h). Seguían de cerca a los PLATA. Estaban formados lateralmente para hacer un único ataque, los tres aviones a un mismo tiempo. Díaz volaba en el centro y, escalonados a 200 metros, iban Castillo a la izquierda, y Puga a la derecha. Los ORO se aproximaban por el norte de la Gran Malвина cuando fueron interceptados, sobre la bahía Elefante Marino en la isla de Bordón, por dos Sea Harrier

¹¹⁴ Los daños al RFA *Sir Bedivere* fueron mencionados en el simposio *The Falklands Conflict Twenty Years On - Lessons for the Future*, realizado en la Royal Academy Sandhurst, Reino Unido, en junio de 2002, donde participó el jefe de la escuadrilla AZUL, el entonces brigadier Horacio Mir González.

¹¹⁵ Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio Mir González a la Comisión BANIM.



Un M-5 de la escuadrilla AZUL pasa a la altura de los mástiles del HMS *Fearless* – BANIM FAA-DEH



**Daños en un buque de desembarco
provocado por una bomba MK-17**
BANIM DEH-FAA

piloteados por *Lt. Cdr. Andy Auld* (XZ-457) y *Lt. Dave Smith* (ZA-193), guiados por el CIC de la fragata *Broadsword*. Eran las 11:41.

Los británicos se aproximaron desde atrás. Auld disparó el primer misil. Puga vio explotar el avión de Castillo y advirtió a Díaz: «El 3 fue derribado por un misil». Díaz pensó que se refería a la escuadrilla precedente. Puga repitió el aviso añadiendo: «Derribaron al ORO 3». Díaz giró la cabeza hacia Puga y descubrió que, 200 metros detrás del C-410, se acercaba una luz zigzagante. Era un misil, no había tiempo de reacción, solo atinó a gritarle que se eyectara. El misil, de guiado infrarrojo, pegó en el motor y la explosión fue tan espectacular que el fuego y el humo negro envolvieron al avión dejando afuera solo la nariz y la cabina; el resto del C-410 no existía.

Díaz eyectó las cargas externas mientras insistía ordenándole a Puga que abandonara el avión y ponía un viraje escarpado hacia el sur. Desde 1400 metros, Smith disparó un *Sidewinder* hacia el C-430. En la mitad del giro, Díaz sintió el impacto, perdió el comando y, de inme-

diato, se le encendieron las luces y alarmas sonoras de emergencia. Mientras intentaba eyectarse pasó muy cerca del avión de Puga que, ardiendo, aún continuaba en vuelo.

En ese momento el C-430, sin control y con violentas sacudidas, comenzó una trayectoria errática a muy bajo nivel. Díaz y Puga alcanzaron a eyectarse a muy alta velocidad sobre la Gran Malвина. Díaz tuvo lesiones severas de columna y fue recuperado ese mismo día por dos pilotos de la Armada desplegados en la BAN Calderón. Puga cayó sobre el mar a poca distancia de la costa. Logró sobrevivir a la temperatura del agua por su traje antiexposición. Luego de más de seis horas en el mar, alcanzó la orilla. Pasaría la noche a la intemperie y sería rescatado el día siguiente por personal de la Armada. El teniente Carlos Castillo falleció instantáneamente.

Para cobertura de las escuadrillas de ataque, se ordenó la salida de una sección de M-III EA.

OF 1231. Dos M-III EA, matrículas I-014 e I-017, indicativo FUEGO, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva. Tripulantes: capitán Jorge L. Huck y capitán Ricardo A. González. Despegaron de Río Gallegos a las 10:15; operarían en combinación con la escuadrilla PELO de Learjet en misión de diversión.

Enlazaron con el CIC Malvinas a las 10:30. Ingresaron con rumbo 115°, radial Malvinas 302° a 275 km y 9900 metros. El radar de Malvinas les informó sobre una patrulla de Harrier a 110 km. Los M-III fueron hacia ellos, pero no pudieron encontrarlos pues, a unos 50 km de separación, los Harrier invirtieron el rumbo y descendieron, según informó el radar Malvinas. Arribaron a las 12:00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

Transporte y abastecimiento aéreo

Durante toda la jornada, ambos KC-130 efectuaron el reabastecimiento en vuelo de las escuadrillas de ataque. El TC-70 abandonó su posición y fue al encuentro de los JAGUAR, los A-4B que perdían combustible al regreso de Malvinas, y los llevó acoplados hasta su base. Por la tarde, aviones IA-58 Pucará de Santa Cruz trasladaron a San Julián seis tanques de combustible de 1000 litros de su dotación para transferirlos al Escuadrón A-4C.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo MADRID 1. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana; capitán Roberto H. Perrotto; mayor Eduardo R. Gómez; cabos principales Mario E. Cemino y Francisco L. Martínez; suboficial principal Andrés W. Manyszyn; y suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual. Despegó de Río Gallegos a las 08:25 y regresó a las 13:45. Salió nuevamente a las 15:30 y arribó a las 20:00.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo MADRID 2. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez; mayor Enrique J. Bernardi; mayor Walter F. Videla; suboficiales ayudantes Juan Rydzik y Luis O. Martínez; suboficial auxiliar Juan Hümoller y cabo principal Horacio R. González; y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó de Santa Cruz a las 08:40 y arribó a San Julián a las 12:40. Este reabastecedor fue al encuentro de la escuadrilla JAGUAR y la condujo hasta su base conectada a las mangueras.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se hicieron trece salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo. En una de las misiones, sobre el golfo San Jorge, perdió la vida el alférez Mario L. Valko en el Pucará matrícula A-540.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "Charlie". Tripulación: vicecomodoro Juan E. Rivarola, mayor

Juan M. Rodríguez, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J. Albertengo. Despegó de Trelew a las 08:45 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 12:15. Salió de nuevo a las 14:45 y regresó a Trelew a las 17:15.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitanes Hugo M. Olmos y Armando R. Valverde; cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Anselmo A. Abasto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y regresó a las 12:00.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Ernesto J. Prior y primer teniente Daniel L. Herlein (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:23.

OF 1261. Dos IA-58, indicativo GAUCHO, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: primer teniente Hugo Argañaraz (A-515), alféreces Ramón Galván y Mario Decarre (A-555). Despegaron de Santa Cruz a las 09:40, realizaron exploración costera por San Julián hasta Comandante Luis Piedrabuena en busca de posibles helicópteros británicos tipo Wasp. Aterrizaron en Santa Cruz a las 10:40 con resultado negativo.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Trelew a las 10:10 y arribó a Espora a las 14:00. Salió de nuevo a las 15:20 y regresó a Espora a las 18:10.

OF 332. Dos IA-58, indicativo PACÚ, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento visual del golfo San Jorge. Tripulación: teniente Miguel A. Filipanics (A-558) y alférez Mario L. Valko (A-540). Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 12:46. El PACÚ 1 regresó a las 12:53 por fallas técnicas, en tanto que el alférez Valko continuó solo la tarea.

Tras haber vencido la autonomía cargada y al no tener enlace radial con los controles de vuelo de la Región Aérea Sur (RASU), se lo declaró en emergencia. Entre las 16:30 y las 18:40, lo buscaron sin resultados. Se implementó un dispositivo de búsqueda que se prolongaría varios días.

OF s/n. F-27, matrícula TC-72, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie” y Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Tulio F. Romero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:03. Mientras cumplía la misión, se le ordenó buscar donde había desaparecido el alférez Valko con el A-540, sin resultados positivos. Arribó a las 17:59.

OF 125. G-II, matrícula T-119, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Guillermo Fornés, primer teniente Luis Martínez Chaves y cabo principal Luis González. Despegó de Santa Cruz a las 14:56 y regresó a las 17:04.

OF s/n. F-27, matrícula T-41. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitán Julio A. Mirgone, mayor Mario A. Núñez, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:55 y regresó a las 18:45.

Escuadrón Fénix

Las tareas de diversión resultaban fundamentales para el apoyo de las operaciones ofensivas de la FAS dado que se lograba un mayor desgaste de las PAC en vuelo. Se realizaron

también misiones de retransmisor OCAT, y de exploración y reconocimiento. Se totalizaron dieciocho salidas:

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento costero Zona "Alfa". Tripulación: oficial inspector Oscar Díaz y oficial principal Ignacio Arcidiácono. Despegó de El Palomar a las 07:50 y aterrizó a las 18:35 con escala en Espora.

OF 124 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 09:06 y regresó a las 12:16.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Jorge Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:20 y regresó a las 12:20.

OF 2202 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel Acosta, OCAT el vicecomodoro César A. Torres y el mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:25. Se dirigió a los 52°00'S/62°00'W (280 km al oeste de Puerto Argentino en el límite de las islas). Aterrizó a las 13:43.

OF 1231 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo FUEGO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio Buirra, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 10:00.

Se dirigió hasta el punto 50°30'S/061°10'W (280 km al noroeste de Puerto Argentino), descendió hasta volar rasante sobre el mar y regresó a las 11:30. Posteriormente realizó otra salida y sobrevoló adyacencias de Malvinas, y aterrizó en Comodoro Rivadavia.

OF 2200 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-24 y T-21, indicativo PELO. Misión: diversión. Tripulación del T-24: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, comodoro Ronaldo E. Ferri, cabo principal Eduardo A. Lager, suboficial ayudante Carlos E. Ojeda y cabo principal José A. Gordiola. Tripulación del T-21: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Enrique G. Felice y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 10:05.

En combinación con FUEGO, los PELO llegaron a Malvinas, enlazaron con el radar del CIC y sirvieron como señuelo a una patrulla de Harrier. Orbitaron en el punto 50°30'S/61°10'W (300 km al noroeste de Puerto Argentino, a la altura de Santa Cruz). Regresaron a las 12:15.

OF 2201 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas VR-17 y LV-ALF, indicativo BARBA. Misión: diversión. Tripulación VR-17: mayor Ricardo R. González y capitán Ricardo H. Ceaglio. Tripulación LV-ALF: primer teniente Edgardo A. Acosta y alférez Julián Redonda.

Despegaron de San Julián a las 10:25 y llegaron hasta el punto 50°10'S/60°50'W (285 km al noroeste de Puerto Argentino, a la altura de Santa Cruz). A las 11:02 enlazaron con el radar del CIC Malvinas, que les informó la ubicación de patrullas británicas. Permanecieron a 13.200 metros de altitud en la posición. El VR-17 regresó a las 12:20 y el LV-ALF a las 12:55.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas para las OF 2200 y 2201: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

Las órdenes fragmentarias 1231, 2200 y 2201 fueron concebidas como diversión en apoyo de las escuadrillas de M-5 ORO, AZUL y PLATA. Debían atraer a las PAC enemigas y perturbar sus sistemas de vigilancia.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: exploración, reconocimiento y diversión. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E.

Casado y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 10:15, sobrevoló Malvinas y regresó a las 12:15.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre la costa bonaerense. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 10:28 y arribó a Espora con pernocte. Regresó el día 25 aterrizando en Palomar a las 11:27.

OF 2203 (FAS). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo RANQUEL. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: teniente Emil Williams, capitán Carlos A. Pane y cabo primero Dardo C. Rocha. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:00. Regresó a las 17:55.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24. Misión: diversión. Tripulación: capitán Miguel A. Arques, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Emilio T. Paigés. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 20:00 y regresó a las 21:30.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Por mensaje informó el cumplimiento de cuatro misiones, con un total de 9 horas y 40 minutos voladas desde Río Gallegos.

Búsqueda y rescate del alférez Mario Valko

Tras la desaparición del Pucará A-540 pilotado por el alférez Valko se ordenó su búsqueda y rescate con la salida de un F-27, un Twin Otter y un helicóptero Bell 212.

OF 2535. F-27, matrícula TC-79, indicativo NEGRO. Tripulación: primer teniente Aurelio Buzzoni (smd). DHC-6, matrícula T-82, indicativo ROMEO. Tripulación: capitán Ernesto Prior y primer teniente Daniel Herlein (smd). Bell 212, matrícula H-88, indicativo LIEBRE. Tripulación: tenientes Jorge Rouge y Jorge Bacchiddu. Misión: búsqueda y rescate del alférez Valko.

El helicóptero voló 2 horas y 50 minutos sin resultados. En condiciones nocturnas retornaron a Comodoro Rivadavia.

Al día siguiente se reinició la búsqueda con el mismo Bell y la tripulación compuesta por los tenientes Jorge Bacchiddu y César Romero. Al promediar la tarde, mientras sobrevolaban la costa cerca de Punta Bauza, 35 km al sur de Caleta Olivia, un lugareño les hizo señas que indicaban que algo extraño había ocurrido en el lugar. El H-88 aterrizó. El hombre informó que, el día anterior, había observado la caída de un avión. Se reinició la búsqueda en esa aérea, hasta el límite de la autonomía sin resultados. Al cerrarse la noche, regresaron a Comodoro Rivadavia.

El 26 de mayo, se buscó de nuevo en la zona con el apoyo de una lancha de la Prefectura Naval y personal del Club de Buceo de Caleta Olivia. Ese día se volaron 3 horas y 50 minutos, con tripulación compuesta por los tenientes Jorge Bacchiddu y Jorge Rouge, suboficial auxiliar Víctor Benítez y cabos primeros Diego Cabral, Alejandro Bufarini y Jorge Martelotto.

La búsqueda continuó durante cuatro días, solo por vía marítima, a cargo del teniente Jorge Bacchiddu a bordo de la lancha de Prefectura Naval con los buzos del Club de Buceo (señores Héctor Di Tulio, Juan Heupel, Roque Gilabert y Norberto Amecua).

El 30 de mayo, 10 km al sur de Caleta Olivia, a unos 2000 metros de la costa y 12 metros de profundidad, fue hallado el Pucará y se rescataron los restos del infortunado piloto. En esa circunstancia, no pudieron determinarse de manera fehaciente las posibles causas que provocaron la caída del avión. Teniendo en cuenta la orden que cumplía el piloto, el alférez Mario Luis Valko fue considerado muerto en acción.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

A las 00:46 el radar del CIC Malvinas ploteó un helicóptero que se desplazaba entre 85 y 100 km al noroeste de Puerto Argentino. A las 02:28 se apoyó la entrada del C-130 ACUARIO (despegado el 23), que luego de dos intentos no logró visualizar la pista. Se lo siguió en el retorno hasta los 55 km. El diario del radar registró las condiciones meteorológicas: viento de 350° de 43 a 50 km/h; visibilidad 1000 metros con estratos bajos.

En la madrugada fue atacado nuevamente el POA “Hiena”, en el cerro Alberdi, por efectivos británicos transportados en helicópteros Sea King. El alférez Andrés Gazzo y el soldado clase 63 Oscar Vaca abandonaron la posición e iniciaron el repliegue hacia las posiciones argentinas. Por la tarde del 25 de mayo, harían contacto con la avanzada del Regimiento de Infantería 12; luego serían recuperados por personal de la BAM Cóndor en un vehículo todo terreno.

A las 10:30, el radar TPS-43 Malvinas tomó contacto con la sección FUEGO de M-III EA. Desde ese momento y hasta las 12:00, se verificaron siete PAC de Sea Harrier en relevos constantes. En el ínterin, a las 10:40 se controlaron dos secciones de Learjet (PELO y BARBA) en tareas de exploración y diversión que llegaron hasta los 220 km de Puerto Argentino y regresaron.

Por otro lado, el *Monsunen*, tras haber sido atacado el día anterior por helicópteros que le provocaron averías en el timón y en las máquinas, llegó a Puerto Darwin remolcado por el *Forrest*, con un herido grave a bordo.

En la bahía Navidad, en la costa oeste de la Gran Malvina, fue encontrado por lugareños el cuerpo, presuntamente ahogado, del primer teniente Daniel F. Manzotti, piloto de A-4C eyectado el 21 de mayo en las cercanías del establecimiento Chartres.

Desde las 16:24, el TPS-43 registró veintiún ploteos con movimientos de patrullas aéreas de combate y de helicópteros.

Con el estudio de los movimientos de las PAC, se precisó la ubicación de los portaviones: uno en azimut 060° a 180 km y otro a 200 km. Los ecos de las PAC y de helicópteros se plotearon en la Mesa de Información General hasta las 22:22, cuando fue reemplazado por el radar ECO del Ejército.

El TPS-43 estuvo en servicio desde las 00:00 hasta las 02:41, de 06:30 a 14:30 y de 22:00 a 24:00, totalizando 16 horas y 24 minutos de operación. Se produjo una salida fuera de servicio de 15 minutos para cambiar el regulador de uno de los generadores y no hubo interrupciones por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 7 horas y 21 minutos.

Escuadrón Pucará

La FAS tuvo información sobre la posible instalación de un radar británico en la isla Beauchêne, por lo que el CAM ordenó la salida de una sección de Pucará en misión de reconocimiento ofensivo.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Tripulantes teniente Néstor F. Brest (A-533); y el teniente Roberto F. Címbaro (A-516). Misión: reconocimiento ofensivo sobre la isla Beauchêne (al sur de la isla Soledad). Despegaron de la BAM Malvinas a las 14:00 y regresaron a las 16:00 sin novedad.

Escuadrón Helicópteros

El H-83 buscó infructuosamente al teniente Jorge Bono, el piloto de A-4C eyectado al oeste de la Gran Malvina. Se efectuaron otros dos vuelos de Bell de traslado de personal y material.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 10:00 y regresó a las 11:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo TORDO. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 13:20 para buscar y rescatar al teniente Bono; no se lo pudo hallar. Regresó a las 16:20.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo PATO. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, y cabo principal Alberto P. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:45 y aterrizó a las 18:00.

* * *

Salidas operativas del 24 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 69 salidas.

- 64 desde el continente, de las cuales 30 fueron de combate.
- 5 desde las bases de Malvinas, de las cuales 2 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

M-5 Dagger (C-419) del II Escuadrón de la BAM San Julián. Piloto teniente Carlos Julio Castillo, fallecido.

M-5 Dagger (C-430) del II Escuadrón de la BAM San Julián. Piloto capitán Raúl Angel Díaz, eyectado y recuperado.

M-5 Dagger (C-410) del II Escuadrón de la BAM San Julián. Piloto mayor Luis Alberto Puga, eyectado y recuperado.

A-4C Skyhawk (C-305) del I Escuadrón de la BAM San Julián. Piloto teniente Jorge Alberto Bono, fallecido.

IA-58 Pucará (A-540) del Escuadrón IV de Ataque de la IX Brigada Aérea. Piloto alférez Mario Luis Valko, fallecido.

Bajas británicas declaradas

Buques de desembarco RFA *Sir Galahad*, *Sir Tristram*, *Sir Lancelot* y *Sir Bedivere* con daños de consideración; estos últimos dos fueron impactados por una bomba que no explotó y tuvo que ser desactivada con posterioridad. Buque de reaprovisionamiento RFA *Stromness* con daños menores.

Martes 25 de mayo

Meteorología

En Malvinas, una cuña de alta presión dio lugar a que se formara una capa de estrato cúmulos entre los 300 y 600 metros. Visibilidad buena, salvo las ocasionales neblinas que, en las primeras horas, la reducían a 2 o 3 km y que se disiparon hacia el mediodía. Vientos moderados del sudoeste. No se registraron precipitaciones.

En la región patagónica no hubo fenómenos significativos. En Santa Cruz y Chubut, cielo claro a poco nuboso, con vientos moderados del oeste. En Tierra del Fuego, la entrada de una vaguada de superficie cubrió el cielo con nubosidad media y precipitaciones dispersas, buena visibilidad y techo superior a 600 metros. Vientos moderados del sector noroeste.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 26 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y baja a 1500 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 28 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 para una misión de exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Durante el vuelo, se detectaron ecos navales en dos oportunidades, pero en ambas ocasiones el radar fue interferido con contramedidas electrónicas.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano (ERL). Tripulación: vicecomodoros Héctor Cid y Horacio E. Genolet; suboficial principal Flavio Lución; suboficiales mayores Guillermo B. Oviedo y Oscar R. Vignolo; cabo primero Luis C. Enríquez y cabo principal Gerardo R. Russo. Despegó de El Palomar a las 06:30 y regresó a las 17:10.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

En días anteriores, se había constatado que las salidas en horas tempranas no encontraban oposición de las patrullas defensivas. Se decidió, entonces, lanzar la primera tarea ofensiva al alba —en vuelo nocturno—, sin Oficial de Control Aéreo Táctico para evitar que su avión, en vuelo alto, alertara la aproximación del ataque.

OF 1232. Cuatro A-4B, indicativo MARTE, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: interdicción al tráfico marítimo enemigo en el estrecho de San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Hugo A. Palaver (C-244), teniente Daniel E. Gálvez (C-250), teniente Vicente L. Autiero (C-221) y alférez Hugo E. Gómez (C-209). Despegaron de Río Gallegos a las 08:00. La segunda sección (Autiero y Gómez) regresó a los 25 minutos por falla del N.º3; el N.º4 lo siguió pues no tenía la primera sección a la vista (nocturno). Palaver y Gálvez continuaron.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Rubén Scacchi y cabo principal Carlos Quintana.

En el tramo de ida hasta las islas, los A-4 volaron nocturno y se reabastecieron del KC-130 indicativo PARÍS. Al arribar a las islas, las condiciones meteorológicas eran muy malas, en especial, por la visibilidad reducida por bancos de niebla o neblina que dificultaban visualizar los puntos de referencia para la aproximación y el ataque. A la altura de Punta Pacheco (al suroeste de Rada Agradable), se encontraron en condiciones de vuelo por instrumentos. Regresaron al punto inicial a las 09:10, pasaron por Rocas Negras (al este del seno de Choiseul), giraron a la derecha y, nuevamente, pusieron rumbo al brazo San Carlos.



Bomba MK-17 sin detonar, lanzada por el teniente Gálvez - Gentileza: Brig. VGM (R) Daghero

La ruta prevista era aproximar por la parte sur de las islas, luego girar a la izquierda y realizar la aproximación final de este a oeste hasta arribar al brazo San Carlos. Con poca visibilidad, Palaver y Gálvez pasaron a máxima velocidad y de modo inadvertido sobre Prado del Ganso. La defensa antiaérea de la BAM Cóndor observó, sin identificarlos, el veloz pasaje de los A-4 que continuaron hacia el estrecho de San Carlos. Al «saltar» la barda este del canal, los pilotos visualizaron un buque blanco muy grande. Cuando estaban a punto de lanzar las bombas, el capitán Palaver vio la cruz roja en la banda del *Uganda*, ante lo cual ordenó «no tirar», e inició por derecha un reempleo a bajo nivel para encontrar otro buque y atacarlo. A lo lejos vieron una embarcación de color verde y casco negro (probablemente el *Norland*) y, en el viraje, sobrevolaron Puerto Darwin confundiéndolo con Puerto San Carlos. El capitán Palaver disparó contra un buque que resultó ser el *Monsunen*, y las bombas cayeron levemente largas. El teniente Gálvez atacó un grupo de casas pero la bomba no detonó. Alertada, la artillería antiaérea los recibió con intenso fuego antiaéreo. El avión del capitán Palaver sufrió numerosos impactos que le ocasionaron una importante fuga de combustible y líquido hidráulico debajo del fuselaje, situación que descubrió el teniente Gálvez.

El guía escapó por derecha, mientras el numeral lo hacía por izquierda. Luego de siete u ocho minutos, Palaver le informó a Gálvez que el indicador de combustible marcaba cero, y que intentaría eyectarse sobre la bahía Elefante, en la isla de Borbón.

Luego de esta comunicación, Gálvez perdió el contacto radial con el guía que, antes de eyectarse, fue alcanzado por dos misiles del destructor *Coventry*. El teniente Gálvez arribó a Río Gallegos a las 11:00.

Destaco la nobleza del capitán Palaver — señaló el entonces vicecomodoro Zini, jefe del I Escuadrón de A-4B de Río Gallegos — al no atacar un buque hospital británico y ordenar a su numeral que tampoco lo hiciera. [...] Además, por la perseverancia en cumplir con su misión al decidir volver a la zona de sus objetivos [...]. Esta conducta enorgullece a los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina que, con honorabilidad, respetaron los principios básicos de la guerra¹¹⁶.

¹¹⁶ Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Rubén G. Zini a la Comisión BANIM.

La FAS tenía información sobre el probable emplazamiento de una estación terrestre de vigilancia y alerta temprana enemiga en la isla Beauchêne. En el análisis de la situación, se ordenó ubicar el radar y destruirlo con dos secciones de M-5 que serían guiadas por aviones Learjet 35 A.

OF 1233 y 1234. Cuatro M-5, indicativos RANGO y BINGO, armados con dos bombas BRP de 250 kg y cañones. Versión “Hotel” de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos terrestres (posible instalación de un radar en las islas Beauchêne, al sur de la isla Soledad). Tripulantes de RANGO: capitán Carlos A. Rohde (C-418) y capitán Roberto E. Jannet (C-431). Tripulantes de BINGO: capitán Amílcar G. Cimatti (C-436) y capitán Carlos A. Moreno (C-435). Despegaron desde Río Grande a las 10:00 y 10:20. Cada sección guiada por un Learjet 35 A.

El T-23, que despegó de Río Grande a las 10:15, guio a la sección del capitán Jannet hasta 185 km de las islas Beauchêne, al sur de la isla Soledad; finalizada la tarea, permaneció en la zona a la espera de novedades; posteriormente, retornó a Río Grande y arribó a las 12:05.

Al principio, los RANGO volaron por instrumentos, pero al aproximarse al objetivo, estaba claro e ilimitado. Con las islas a la vista, la sección de Rohde aceleró y realizó una exploración en la zona asignada, sin visualizar instalaciones de radar ni buques. Regresaron a Río Grande a las 12:00.

La sección BINGO recibió como objetivo el cabo Belgrano (extremo sur de la Gran Malvina). La navegación se realizó sin acompañamiento del Learjet, por fallas. Una vez que visualizaron las islas, el capitán Cimatti ordenó acelerar a 930 km/h y tirar con cañones sobre las estribaciones del cabo Belgrano. No recibieron respuesta antiaérea. Patrullaron hasta la bahía San Felipe y la isla Pájaro (al noroeste de cabo Belgrano). Regresaron a Río Grande a las 12:25.

OF 1235. Cuatro A-4C, indicativo TORO, armados con tres bombas BR 250 con espoletas Gamma R y MU de cola y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Jorge O. García (C-304), tenientes Ricardo Lucero (C-319) y Daniel A. Paredi (C-312), y alférez Gerardo G. Isaac (C-302). Despegaron de San Julián a las 11:30.

Reabastecieron del KC-130 indicativo PARÍS, llegaron a la isla Gran Malvina y la cruzaron rasante. Ingresaron al estrecho y, al llegar al brazo San Carlos (12:25), atacaron a los buques estacionados que se defendieron con fuerte fuego antiaéreo. El teniente Lucero fue derribado por un misil Rapiet lanzado desde tierra. Se eyectó y fue rescatado por una lancha de desembarco¹¹⁷. Los restantes pusieron la mira en la fragata Tipo 21 *Avenger*. Del N.º1 no existen informes del resultado del ataque. El N.º3 la impactó con bombas y cañones, mientras que el N.º4 solo lo hizo con cañones, pues no salieron las bombas.

En el escape, el capitán García informó que estaba bien pero con algún problema hidráulico. Cuando iba en ascenso, fue derribado por un misil Sea Dart disparado por el destructor *Coventry*, que se encontraba ubicado como piquete al noreste de la isla de Borbón. Sin alcanzar a transmitir la novedad, se eyectó con éxito, pero el paracaídas no fue advertido por ninguno de los bandos. Sus restos aparecerían más de un año después, dentro del bote de goma del equipo de supervivencia, encallado en la costa de la isla Trinidad, entre la de Borbón y la Gran Malvina. Posteriormente fue sepultado en el Cementerio Argentino en Darwin¹¹⁸.

El N.º3 y el N.º4 siguieron en alejamiento. Este último notó un importante descenso en su indicador de combustible, razón por la cual eyectaron cargas y pidieron reabastecimiento en vuelo. Ascendieron y acoplaron en el KC-130 indicativo BERLÍN. El alférez Isaac debió realizar el vuelo de regreso acoplado al reabastecedor. Arribaron a San Julián a las 14:30.

¹¹⁷ PABLO MARCOS CARBALLO, op. cit., 2016, pág. 173.

¹¹⁸ GORDON RAMSEY (compilador), op. cit., pág. 256.



Momento de la caída en paracaídas del teniente Lucero, captado desde un buque británico - BANIM DEH-FAA

Hundimiento del destructor HMS *Coventry*

En cercanías de la isla de Borbón, el destructor *Coventry* y la fragata *Broadsword* actuaban de piquete radar y habían derribado dos aviones. Observadores navales destacados en el monte First —en el centro de la isla, al oeste de la bahía Elefante Marino— determinaron que la posición de los buques se mantenía constante entre los 300° y 350° de esa elevación. Puesto que se encontraban a menor distancia del continente, el comando de la FAS planificó atacarlos con apoyo de control aéreo táctico (OCAT) desde un Learjet y con un reabastecimiento en el tramo de ida.

OF 1236. Tres A-4B, indicativo VULCANO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Pablo M. Carballo (C-225), teniente Carlos A. Rinke (C-214) y alférez Leonardo S. Carmona.

OF 1237. Tres A-4B, indicativo ZEUS, armados con tres bombas BR de 250 kg, con espoletas Gamma R y MU de cola (ambas con un retardador pirotécnico modificado a 12 seg de explosión y armado de 1 segundo). Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: primer teniente Mariano A. Velasco (C-212), alférez Jorge N. Barrionuevo (C-207) y teniente Carlos E. Ossés (C-204).

Las dos escuadrillas despegaron de Río Gallegos a las 14:00. En ambas, falló el N.º3. En la VULCANO, el alférez Carmona no decoló por desperfectos técnicos. En la ZEUS, después de 450 km, el teniente Ossés debió regresar por problemas en su transmisor VHF; arribó a Río Gallegos a las 16:00. Las secciones llegaron al norte de la isla de Borbón con dos minutos aproximados de intervalo.

A las 15:20, los pilotos de la sección VULCANO (Carballo y Rinke) divisaron, a 36 km al norte de la bahía Elefante Marino, dos buques en columna oeste-este con 200 metros de separación entre sí. Los A-4 apuntaron hacia el buque de retaguardia que identificaron como una fragata Tipo 22 que llevaba un helicóptero estacionado en la popa. Era la *Broadsword*.

Sin que lo advirtieran, los VULCANO eran perseguidos por una patrulla aérea al mando del Lt. Cdr. Neil Thomas del Escuadrón 800, pero antes de acercarse a distancia de tiro, se le ordenó a Thomas retirarse de la zona misilística de los buques¹¹⁹.

¹¹⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 121.



Los A-4B del capitán Carballo y el teniente Rinke fotografiados desde la HMS *Broadsword* en el momento del ataque

BANIM DEH-FAA

La fragata intentó repelerlos con misiles Sea Wolf, pero la computadora del director de tiro se desorientó porque el radar de vigilancia recién logró discriminar que eran dos los incursores y no uno cuando ya estaban muy cerca. El destructor *Coventry* tampoco pudo lanzarles misiles Sea Dart porque los A-4 se enmascararon en los ecos fijos de los cerros de la isla de Borbón que tenían como fondo. Únicamente pudieron hacer fuego con los cañones antiaéreos¹²⁰.

Los pilotos soltaron las bombas. El capitán Carballo tiró al bulto ya que tenía la luneta blindada del parabrisas cubierta con sal marina y la mira descompuesta¹²¹. Ni Carballo ni Rinke pudieron apreciar los resultados. Luego se sabría que una de las bombas erró, pero que la otra cayó corta, rebotó en el agua y entró desde abajo hacia arriba por la popa, salió por la cubierta debajo de la plataforma de vuelo, destruyó la nariz y la cabina de un helicóptero Lynx matrícula XZ-729 y continuó hasta caer al mar por el otro lado, sin explotar. Fueron dañados los sistemas eléctrico, hidráulico y de comunicaciones¹²².

Detrás de los VULCANO venían los ZEUS. Los Harrier se ofrecieron nuevamente a interceptarlos, pero la *Broadsword*, que ya los tenía enganchados con su sistema Sea Wolf, les ordenó retirarse¹²³. Al llegar un minuto y medio más tarde, orientados por las indicaciones que les transmitió Carballo, los tripulantes de la sección ZEUS (Velasco y Barrionuevo) encontraron los mismos buques, pero navegando en paralelo. Se dirigieron al más cercano, que identificaron como un destructor Tipo 42. Era el HMS *Coventry*.

La *Broadsword* estuvo a punto de lanzarles un Sea Wolf, pero el *Coventry* se cruzó en la trayectoria y cortó el contacto mientras maniobraba para enfrentar el ataque disparando con sus armas de 4.5 pulgadas. Esta acción selló su destino, pues escuchó a los A-4B de los

¹²⁰ GORDON RAMSEY (compilador), op. cit., pág. 257.

¹²¹ PABLO MARCOS CARBALLO, *Halcones de Malvinas*, Buenos Aires, Ediciones Argentinidad, 2005, págs. 221 a 227.

¹²² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 121.

¹²³ Idem.



Daños en la HMS *Broadsword* por el impacto de la bomba del capitán Carballo - BANIM DEH FAA

Sea Wolf¹²⁴. El *Coventry* alcanzó a lanzar un Sea Dart que falló al no discriminar los aviones de los ecos del terreno. Los pilotos evadieron el misil zigzagueando al ras de las olas.

Velasco y Barrionuevo cañonearon y lanzaron sus bombas sobre el destructor. El numeral confirmó que el guía había impactado las bombas en la proa¹²⁵, en tanto que a él le había fallado el sistema de desprendimiento de cargas¹²⁶. También observó que de la popa de la *Broadsword* salía un intenso humo negro¹²⁷.

Luego se sabría que las tres bombas BR 250 de Velasco penetraron en la banda de babor del destructor, explotaron causando un gran agujero, su inmediata inundación, fuego y pérdida total del poder. El *Coventry* recibió el ataque a las 15:21, a las 15:48 se ordenó abandonarlo y a las 16:22 zozobró¹²⁸. A esa misma hora, las secciones VULCANO y ZEUS aterrizaban en Río Gallegos.

* * *

Esa misma tarde, la Fuerza Aérea Sur ordenó otras misiones de ataque que no llegaron al objetivo.

OF 1238. Dos M-5, indicativo PUMA, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras. Versión "Hotel" de dos tanques externos de 1700 litros. Misión: ataque a objetivos navales. Tripulación: primer teniente Higinio Robles (C-414) y primer teniente Jorge Ratti (C-431). Despegaron de Río Grande a las 13:30, guiados por el Learjet matrícula T-22. Regresaron por orden de la Fuerza Aérea Sur a las 15:00.

A las 14:50, el oficial de enlace de la Armada en la Fuerza Aérea Sur, capitán de fragata Raúl Pirra, a solicitud del Comando del TOAS (CTOAS), requirió el ataque a un petro-

¹²⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 121.

¹²⁵ Interrogatorios a tripulantes, (C-5, B.2/0076). Archivo DEH-FAA.

¹²⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Rubén G. Zini a la Comisión BANIM, por entonces jefe del I Escuadrón de A-4B con el grado de vicecomodoro.

¹²⁷ Interrogatorios a tripulantes, (C-5, B.2/0075). Archivo DEH-FAA.

¹²⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 121.



La HMS Coventry luego del ataque de los ZEUS a punto de escorarse y hundirse - BANIM DEH-FAA

lero y un submarino, aparentemente británicos. Al pedirse confirmación del origen de los buques, el CTOAS informó que los buques no eran propios. La FAS envió un M-III EA en reconocimiento ofensivo.

OF 1239. Un M-III EA, matrícula I-016, indicativo PATRIA, armado con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR, y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulante: capitán Guillermo A. Ballesteros. Despegó de Río Gallegos a las 14:47 y regresó a las 15:50.

Antes de que se ordenara el ataque de aviones Pucará, Ballesteros hizo un pasaje rasante y observó que se trataba del buque *Santa Cruz*. Informó a Río Gallegos y este a la FAS, que ya había dispuesto el envío de seis IA-58 para atacar el petrolero. Se pidió nueva confirmación al oficial de enlace de la Armada. El comando del TOAS ratificó que efectivamente era el *Santa Cruz* que abastecía un submarino argentino. Los Pucará fueron detenidos en la cabecera, próximos al despegue.

Ataque al SS *Atlantic Conveyor*

Dos Super Étendard de la Armada, indicativo MINA, armados con misiles AIM 39 Exocet, despegaron de Río Grande a las 14:34. Eran tripulados por el capitán de corbeta Roberto Curilovic (3-A-203) y el teniente de fragata Julio Barraza (3-A-204). El objetivo era atacar a la flota británica.

A las 15:45, reabastecieron del KC-130 BERLÍN y se lanzaron con rumbo este, hasta el punto en que debían iniciar el vuelo rasante. Al enganchar el blanco, dispararon ambos Exocet a las 16:32. Reabastecieron de nuevo a las 16:50 con BERLÍN que permaneció orbitando en su posición. A las 18:10 regresaron a la base de origen¹²⁹.

La sección MINA, en una operación impecable, neutralizó el *Atlantic Conveyor*, valioso portacontenedor en sí, pero fundamental por la carga que transportaba (helicópteros Chinook y Wessex, placas de aluminio para pistas de campaña, y apoyo logístico esencial para el avance de las tropas una vez conquistada la cabecera de playa).

Para los británicos fue un duro golpe. La aviación argentina había incursionado sobre un sector del corazón de la flota. Las contramedidas evitaron un desenlace peor. La primera en detectar el peligro fue la fragata HMS *Ambuscade*, en el norte de la flota, cuando sus operadores captaron la emisión del radar Agave de los Super Étendard. De inmediato, fue

¹²⁹ EMILIO VILLARINO, *Exocet*, Buenos Aires, Editorial Abril, 1984, pág. 266.

radiado un mensaje de advertencia a los buques; las tripulaciones pasaron a alerta roja; se dispararon cohetes con *chaff* y cada portaviones lanzó sus helicópteros con equipos *decoy* (desviadores de misil).

En el puente del *Hermes*, el asesor de prensa del almirante Graene Hammond, presencié la acción:

El *Hermes* estaba en el centro de la formación; adelante y un poco a la izquierda iba el *Invincible*. El *Atlantic Conveyor* estaba a nuestra derecha, un poco adelante y a unas dos millas de nosotros. Todos los buques lanzaban cohetes *Chaff*; cuando salían los nuestros había un gran zumbido, el cielo se oscurecía y sobre ese manto oscuro se veían las llamas rojas de los cohetes que los precedían. Inmediatamente, lanzando una estela, uno de los Exocet se vino rozando las olas, impactó a estribor del *Atlantic Conveyor* y su cabeza explotó. Hay alguna evidencia de que el *Chaff* de los Lynx fue exitoso en desviar los misiles de su trayectoria de los portaviones, pero un Exocet parece haber reenganchado al buque contenedor, mientras que el otro siguió hasta el final de su viaje y cayó al mar¹³⁰.

Por su parte, el almirante Woodward hizo su análisis de la situación:

(...) el esquema era claro. La guerra se había convertido, en aquella etapa, en una lucha por el premio entre la Royal Navy y la Fuerza Aérea Argentina. ¿Quién iba ganando en aquel momento precisamente? Me temo que no éramos nosotros¹³¹.

* * *

En el Sector de Defensa Comodoro Rivadavia se ordenaron tres salidas en alerta con M-III EA:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo TERO, versión “Bravo” de dos tanques de combustible de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: Intercepción control VyCA y patrulla aérea. Tripulante: capitán Carlos Arnau (I-008). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo LEON, versión “Bravo” de dos tanques de combustible de 500 litros, armado con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: Intercepción control VyCA y patrulla aérea. Tripulante: mayor Hugo Páez (I-003). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo POTRO, versión “Bravo” de dos tanques de combustible de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulante: capitán Carlos Arnau (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Transporte y abastecimiento aéreo

Ambos KC-130 reabastecieron a las escuadrillas de ataque durante toda la jornada. El TC-64 TOCO llegó a la BAM Malvinas en medio de la noche transportando 14.400 kg de carga (víveres para Ejército, 9000 kg de repuestos para los cañones de 155 mm y para comunicaciones, material quirúrgico para la Fuerza Aérea, encomiendas, cartas y siete pasajeros). De regreso evacuó veintiún heridos, entre los que se encontraban tres pilotos de la Fuerza Aérea eyectados y el *Lt.* (RAF) Glover. A este último, se lo trasladaría a la Base Aérea Militar Chemical, en La Rioja, donde se había establecido un centro de prisioneros de guerra de la RAF. Glover sería el único piloto británico tomado prisionero.

OF s/n, C-130H, matrícula TC-64, indicativo TOCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. Daguerre; mayor Pedro A. Maye; cabo principal Carlos H. Sosa; suboficial auxiliar Hugo D. Castellini; y subofi-

¹³⁰ JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 148.

¹³¹ SANDY WOODWARD y PATRICK ROBINSON, op. cit., pág. 281.

ciales ayudantes Manuel R. Carabajal y Carlos C. Moyano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 00:00 y arribó a Malvinas a las 02:29. Despegó a las 02:45 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 05:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan D. Egañas.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo PARÍS. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez; mayores Enrique J. Bernardi y Walter F. Videla; suboficial auxiliar Ranulfo M. Lozano; suboficial auxiliar Juan C. Hümöller; suboficial principal Domingo Farías, suboficial ayudante Luis O. Martínez y suboficial auxiliar Hugo H. González. Despegó de Río Gallegos a las 07:25; reabasteció a las escuadrillas MARTE y TORO (de ida). Arribó a las 13:05. Nuevamente despegó a las 14:30 y reabasteció a las escuadrillas ZEUS y VULCANO (de regreso). Aterrizó en Río Gallegos a las 17:30 después de más de 10 horas de operación.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo BERLÍN. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana; capitán Roberto H. Perrotto; mayor Eduardo R. Gómez; cabos principales Mario E. Cemino y Francisco L. Martínez; suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual y suboficial principal Andrés W. Manyszyn. Despegó de Río Gallegos a las 12:00, reabasteció a las escuadrillas TORO (de regreso) y MINA (Super Étendard), a las 15:45 y 16:50. Arribó a Comodoro Rivadavia a las 18:00.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron diecisiete vuelos de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, incluyendo seis de reconocimiento ofensivo.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alféreces Eduardo Adaglio y Walter Collado (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 08:00 y aterrizaron a las 09:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayor Mario A. Núñez, capitán Julio A. Mirgone, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y regresó a las 11:45.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Juan E. Rivarola, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J. Albertengo. Despegó de Trelew a las 08:50 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:40. Salió de nuevo a las 15:00 y aterrizó en Trelew a las 17:20.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Espora a las 08:50 y arribó a Viedma a las 12:00. Salió de nuevo a las 12:30 y regresó a Espora a las 14:50.

OF 126. G-II, matrícula T-119, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: vicecomodoro Genaro M. Sciola, capitán Guillermo F. Fornes y cabo principal Luis A. González. Despegó de Santa Cruz a las 09:45 y aterrizó a las 12:14.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”.

Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-220) y alféreces Walter Collado y Eduardo Adaglio (E-241). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 13:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-79, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: primer teniente Carlos H. Gollo (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:14 y aterrizó a las 15:06.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Eduareo Adaglio (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 16:00 y aterrizaron a las 17:00.

OF s/n. BMK-62, matrícula B-101, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Juan C. Bertoldi, y primeros tenientes Jorge A. Annino y José N. Pagano Fernández. Despegó de Trelew a las 16:00 y arribó a las 18:00.

OF s/n DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitanes Jorge Canova y Ernesto Prior (smd). Operó desde Comodoro Rivadavia, tiempo de vuelo 3 horas y 50 minutos.

OF s/n DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: primeros tenientes Marcelo Uriona y Daniel Herlein (smd). Operó desde Comodoro Rivadavia, tiempo de vuelo 2 horas y 50 minutos.

OF s/n F-27, matrícula TC-72. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: primer teniente Claudio Caresani (smd). Operó desde Comodoro Rivadavia, tiempo de vuelo 3 horas y 50 minutos.

Escuadrón Fénix

Se realizaron trece salidas en misiones de diversión, guiado de escuadrillas, retransmisor, control aéreo táctico, exploración y reconocimiento.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento litoral bonaerense, Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Mariano Salotti y Roberto Pignato. Despegó de El Palomar a las 07:29, hizo escala en Comandante Espora y regresó a las 16:28.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de Espora a las 07:30 y aterrizó en El Palomar a las 11:27.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge Arrechea. Despegó de Santa Cruz a 09:20 y regresó a las 12:20.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco, teniente Enrique Felice y cabo primero Emilio Paiges. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:05, sobrevoló proximidades de Malvinas y aterrizó a las 12:30.

OF s/n (FAS). AC-690, matrícula LV-LTU, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alférez Ricardo Tadeo Pla y Jorge Cabrera Castilla. Despegó de Trelew a las 10:05 y regresó a las 12:13.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: guiado de la escuadrilla RANGO (M-5). Tripulación: capitanes Nicolás R. Benza y Jacinto Despierre, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 10:15 y aterrizó a las 12:05.

OF 2206 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor y control aéreo táctico (OCAT). Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta, OCAT vicecomodoro César A. Torres. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:22, se dirigió hasta la posición 52°00'S/64°30'W (430 km al noroeste de Puerto Argentino). Arribó a las 14:55.

RAYO apoyó a una escuadrilla de la Aviación Naval hasta que, a las 12:00, desde el control de la FAS, le ordenaron cambiar el sitio de espera por posible presencia de Harrier y regresar a Comodoro Rivadavia.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22. Misión: diversión y guiado de la escuadrilla PUMA (M-5). Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 13:30 y regresó a las 14:40.

OF 2207 (FAS). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo RANQUEL. Misión: control aéreo táctico (OCAT). Tripulación: capitán Emil Williams, teniente Gustavo A. Cercedo y cabo primero Dardo C. Rocha, OCAT vicecomodoro Arturo E. Pereyra. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:45. Desde el punto 51°30'S/64°00'W (435 km al noroeste de Puerto Argentino) a una altitud de 11.500 metros, controló a las escuadrillas VULCANO y ZEUS de A-4B. Regresó a las 16:55.

OF 127 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a 15:00 y regresó a las 18:21.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Langosta". Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó que se cumplieron tres salidas con un total de 7 horas y 30 minutos volados operando desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

En el Día de la Patria, los sistemas de vigilancia y control aéreo del CIC Malvinas y de la BAM Cóndor, y las unidades antiaéreas afrontaron numerosas exigencias.

BAM Malvinas

Desde las 02:10 el radar TPS-43 Malvinas mantuvo contacto con el TC-64 TOCO para la aproximación final. Aterrizó a las 02:29, descargó más de 14 toneladas de materiales, embarcó heridos y volvió a salir a las 02:45.

Entre las 05:00 y las 08:40, el radar Malvinas ploteó numerosos vuelos de helicópteros en la zona de San Carlos. Entre las 09:36 y las 10:52, se sumaron cuatro secciones de PAC en el sector noroeste para apoyar el desembarco de San Carlos. Luego, hasta las 13:14, se plotearon otras cuatro PAC y dos helicópteros.

Mientras tanto, a las 10:35, seis aviones atacaron la BAM Malvinas, en vuelo rasante, con bombas de retardo. Impactaron cerca del refugio de artillería antiaérea, derribaron una pared y causaron bajas. Las aeronaves intentaron mantenerse fuera del alcance de las armas antiaéreas. Un soldado de la pieza 5 informó que una bomba había estallado en las proximidades del cañón y que había despedido al cabo Martínez, que quedó atontado y ensordecido. A los cinco minutos, el jefe de pieza informó que había cuatro bombas sin explotar; una, en la puerta del refugio. El jefe de batería ordenó replegar al personal hacia la posición del cañón 4. El manual de las espoletas de las bombas MK-1 británica indicaba que, por retardo, podían estallar hasta dos días después. Las bombas explotaron hasta las 13:30. La artillería antiaérea del Ejército y de la Fuerza Aérea reclamaron el derribo de dos aviones GR.3, uno con Roland y otro con 35 mm. Se pudo ver una eyección. No fue reconocido por los británicos.

A las 13:24, se dispuso el despegue de un Pucará para búsqueda del piloto británico eyectado, pero una PAC apareció en radar a 57 km y se le ordenó mantenerse en tierra hasta que la patrulla británica se alejara.

Escuadrón Pucará

La situación se había complicado: el A-509 había sido dañado el día anterior por esquirlas durante un ataque a la BAM Malvinas y el A-516 resultó averiado en el cañoneo naval efectuado a la 01:00 de la mañana. En tanto se realizaban las tareas tendientes a recuperar las dos máquinas averiadas, se solicitó a la FAS el envío de aeronaves de reemplazo. Se dispuso, además, el repliegue al continente de los pilotos de Pucará, teniente Furios, y alféreces Pontecorvo y Díaz.

Alejada la PAC que rondaba la BAM Malvinas, se ordenó la salida inmediata del A-533, único Pucará en servicio:

OF s/n (CAM). IA-58, matrícula A-533, indicativo COBRA, armado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: búsqueda y rescate de un piloto británico eyectado. Tripulante: teniente Roberto F. Címbaro. Despegó a las 13:40.

A las 14:18, debido a la presencia sobre la vertical de Puerto Argentino de un Sea Harrier en altura, se mantuvo al Pucará bajo control radar en circuito de espera sobre la rada del puerto. En esos momentos, se produjo un segundo ataque aéreo a la BAM Malvinas.

* * *

A las 14:50, una incursión de Sea Harrier y Harrier GR.3 llegó desde el faro del cabo San Felipe. Casi la totalidad de los ataques provenían de esa dirección; los pilotos británicos utilizaban el faro como punto de referencia. El ataque fue repelido por los Skyguard y una de las piezas de 20 mm. Tres bombas estallaron sin daños.

A las 15:00, el Sea Harrier que se mantenía en altura siempre fuera del alcance de la artillería, lanzó sus bombas sobre el Pucará en vuelo, erró el blanco y se retiró¹³². El Pucará aterrizó sin problemas a las 15:19.

En el Diario de Guerra del radar TPS-43 Malvinas se registró que «la secuencia de información que brindaba la TWR Malvinas y el radar permitió la ubicación adecuada del Pucará a efectos de mantenerse a salvo de los bandidos. El trabajo de la TWR y el radar constituyeron un buen trabajo en equipo».

El radar del CIC Malvinas detectó a las 17:08 un helicóptero a 42 km, posiblemente rescatando a un piloto de Harrier. La BAM Malvinas fue castigada con dos explosiones de procedencia desconocida. Fuentes británicas señalan que hubo un tercer ataque combinado de Harrier GR.3 y Sea Harrier a la BAM Malvinas mediante el procedimiento de *Toss Bombing*¹³³.

El TPS-43 estuvo en servicio desde las 02:00 hasta las 18:15 y desde las 22:00 hasta las 24:00, totalizando 18 horas y 15 minutos de operación; no hubo interrupciones por falla técnica ni viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 05 horas y 45 minutos.

BAM Cóndor

A la 01:00 el POA “Vasco” informó que dos buques ingresaban por el seno de Choiseul; el Centro de Filtraje los confirmó como propios, pues se trataba del buque *Forrest* remolcando al *Monsunen*, atacado el 23 cerca de la isla Bougainville.

¹³² El entonces teniente Guillermo Saravia, desde la ubicación del sitio radar de Puerto Argentino, fue testigo del hecho. Testimonio del brigadier VGM (R) Guillermo E. Saravia a la Comisión BANIM.

¹³³ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 376.

El jefe de la BAM Cóndor procedió a reordenar la ROA dado que se habían perdido las posiciones de dos Puestos de Observación al norte de Prado del Ganso. Se dispuso el repliegue del POA “Vasco” y que permanecieran en posición el “Mike-7” y el “Biguá”.

Cercada ya por las tropas terrestres, la BAM Cóndor aún mantenía firme su posición. Cerca del mediodía, un Harrier lanzó cohetes con *chaff* para interferir el radar Skyguard de la batería de 35 mm, mientras otro intentaba atacar, pero el fuego de 35 y 20 mm lo desalentó y lo obligó a escapar.

Se preparó la evacuación del material de apoyo del Escuadrón Aeromóvil Pucará hacia la BAM Malvinas.

Escuadrón Helicópteros

El H-83 sumó cuatro salidas en misiones de traslado de personal y material, y de reabastecimiento de la Red de Observadores del Aire. Mientras que el H-93 hizo traslado de personal y material desde BAM Malvinas.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativos CÓNDROR/PATO. Misión: transporte de personal y material, reabastecimiento a la ROA. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez; cabo principal Alberto P. López; y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:00 y aterrizó a las 08:50. Salió nuevamente a las 10:00 y arribó a las 10:50.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN. Misión: transporte de personal y material, reabastecimiento de la Red de Observadores del Aire. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 16:00 y aterrizó a las 17:40.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas y primer teniente Alberto E. Beltrame; suboficial ayudante Hugo White; suboficial auxiliar José A. Álvarez; cabo primero Luis M. Villarreal y suboficial auxiliar Orlando G. Ruiz. Despegó de la BAM Malvinas a las 15:30 y regresó a las 16:50.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo PATO. Misión: búsqueda y rescate de un piloto de la Armada. Tripulación: tenientes Saturnino S. Sánchez y Alejandro R. Vergara, cabo principal Alberto P. López primer teniente Fernando Miranda Abos (médico). Despegó de la BAM Cóndor a las 14:00.

Se dirigieron hacia el suroeste de la base para buscar un establecimiento donde se hallaba el capitán de corbeta Alberto Philippi. Piloto de A-4Q, Philippi había sido derribado el 21 de mayo por el Sea Harrier, luego de atacar a la fragata *Ardent*. Philippi se eyectó y cayó al agua, nadó hasta la orilla y luego caminó al encuentro de unos kelpers que lo trasladaron a una casa en el brazo Norte, donde le brindaron alojamiento.

El H-85 localizó el establecimiento, y se identificó al capitán de fragata constatando sus datos y la forma en que había sido derribado.

Tanto el vuelo de ida como el de regreso se hicieron en navegación rasante, dado que en la zona se encontraban patrullas aéreas de combate británicas. Estos datos eran suministrados por el Puesto de Observación Aérea (POA) ubicado al sudeste de la BAM Cóndor¹³⁴. El H-85 regresó a las 15:20.

* * *

¹³⁴ Testimonio del comodoro mayor VGM (R) Alejandro Vergara a la Comisión BANIM.

Mientras estas circunstancias se vivían en las bases de la Fuerza Aérea en Malvinas, en proximidades de la Estación Aeronaval Calderón, el teniente de navío Ricardo D. Marega y el suboficial segundo IM José Trejo de la Armada Argentina encontraban los restos del teniente Héctor R. Volponi, piloto de M-5 derribado el 23 de mayo. En tanto, el teniente de fragata (Aviador Naval) Livio C. Castro y el suboficial primero Rubén Laureiro, en otro *jeep*, recuperaron al mayor Luis A. Puga, piloto de M-5 eyectado el día anterior.

* * *

Salidas operativas del 25 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 63 salidas:

- 57 desde el continente, de las cuales 29 fueron de combate.
- 6 desde las bases de Malvinas, de las cuales una fue de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

A-4B Skyhawk (C-244) del I Escuadrón BAM Río Gallegos. Piloto capitán Hugo Ángel del Valle Palaver, fallecido.

A-4C Skyhawk (C-319) del I Escuadrón BAM San Julián. Piloto teniente Ricardo Lucero, eyectado y recuperado (prisionero).

A-4C Skyhawk (C-304) del I Escuadrón BAM San Julián. Piloto capitán Jorge Osvaldo García, fallecido.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

CH-47 Chinook (ZA-706) del Escuadrón 18. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

CH-47 Chinook (ZA-716) del Escuadrón 18. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

CH-47 Chinook (ZA-719) del Escuadrón 18. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-480) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-495) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-499) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-512) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-476) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HU-5 Wessex (XS-483) del Escuadrón 848 "D" Flight. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HAS.2 Lynx (XZ-242) del Escuadrón 815. Destruído en el HMS *Coventry*.

HAS.2 Lynx (XZ-700) del Escuadrón 815. Destruído en el SS *Atlantic Conveyor*.

HAS.2 Lynx (XZ-729) del 220 Flight (de la HMS *Broadsword*). Con daños mayores (posteriormente recuperado).

BUQUES:

Destructor Tipo 42 HMS *Coventry*, hundido. Diecinueve tripulantes fallecidos.

Portacontenedores SS *Atlantic Conveyor*, hundido con misil Exocet por la Aviación Naval Argentina. Doce tripulantes fallecidos.

Fragata Tipo 22 HMS *Broadsword*, daños mayores.

Según la agencia de noticias ANSA, en un cable fechado en Londres el 1 de septiembre de 1983, el buque *Stena Seaspread* de 7000 toneladas llegó al lugar donde se había hundido el *Coventry* e hizo descender una campana submarina para apoyar el trabajo de veintisiete especialistas que trabajaron para recuperar diversos elementos. Pese al hermetismo del Ministerio de Defensa británico, se supo que en el *Coventry* habían quedado códigos secretos y equipo criptográfico de gran importancia, razones que motivaron la riesgosa operación de rescate.

El buzo Michael Harrison recibió una medalla al valor por «haber arriesgado, en dos ocasiones, su vida en la peligrosa misión».

Miércoles 26 de mayo

Meteorología

En Malvinas el día se presentó nublado en horas de la mañana, techo de 400 metros, con mejoras al mediodía. Vientos suaves. En general, las condiciones meteorológicas favorecían las operaciones de la Fuerza Aérea Sur.

En las provincias de Santa Cruz y Chubut, el cielo se presentaba poco nuboso, con buena visibilidad y vientos del noreste a 40/50 km/h. En Tierra del Fuego, parcialmente nublado, vientos moderados del noroeste, visibilidad superior a 20 km.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 25 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 28 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 26 km/h.

Situación táctica

Luego de una reunión realizada en el HMS *Intrepid* entre el SAS y el jefe del Batallón 2 Para, Lt. Col. Herbert Jones, se ordenó avanzar hacia Prado del Ganso con 450 hombres. Jones solicitó vehículos para el transporte y orugas para mover el equipo pesado, pero no estaban disponibles. Solo llevó dos morteros pesados de los ocho de su Batallón, pues la fragata *Arrow* y los Harrier GR.3 le darían apoyo de fuego a requerimiento. El resto de los equipos se encontraban en el *Sir Lancelot*, en esos momentos con una bomba de 1000 libras sin explotar en el interior.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707. A las 11.40, en la posición 35°20'S/38°00'W (1620 km al este de Montevideo), detectaron con el radar de navegación varios ecos que utilizaron contramedidas electrónicas e interfirieron la pantalla.

OF s/n (CAE). B-707, TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano (ERL). Tripulación: vicecomodoro Eduardo Fontaine, mayor Juan C. Ossa, suboficiales ayudantes Diego C. Callejón y Narciso N. Zárate, suboficial mayor Enso G. Simeoni y cabo principal Arnaldo R. Allende. Despegó de El Palomar a las 07:00 y regresó a las 15:00.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

Después del 25 de mayo, cuando los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Armada, y las defensas antiaéreas de las tres armas obtuvieron la mayor cantidad de victorias en un día (destructor *Coventry*, transporte *Atlantic Conveyor*, más los Harrier presuntamente derribados), el comando de la FAS aguardaba una fuerte reacción británica. Sin embargo, la flota enemiga se retiró 180 km al este; indudablemente estaría replanteando la dificultad que significaba la pérdida de otro destructor misilístico y casi todos los helicópteros pesados que necesitaban para apoyar el avance hacia Puerto Argentino.

La FAS ordenó el bombardeo nocturno con BMK-62 y diurno con M-5 sobre posiciones terrestres en proximidades del brazo San Carlos.

OF 1240. Tres BMK-62, indicativo ODÍN, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras. Misión: bombardeo nocturno sobre San Carlos. Tripulación: capitán Juan C. Freijo y capitán Emilio J. Marín (B-108); primeros tenientes Antonio J. Mauad y Marcelo A. Siri (B-104); y capitanes Alfredo R. Bredston y Miguel A. Sisco (B-105). Despegaron de Río Gallegos a las 03:35. Hora ordenada sobre el objetivo: 04:30.

Tras haber recorrido 330 km desde Río Gallegos, debieron regresar al encontrar condiciones de visibilidad cero, y tener el instrumental de navegación y las marcaciones del radar altímetro no confiables. Asimismo, los numerales sufrieron desorientación espacial y perdieron la formación. Arribaron a Río Gallegos a las 04:40.

OF 1241. Dos M-5, indicativo PÓKER, armados con cuatro bombas BR de 250 kg con espoletas SSQ de ojiva y MU de cola y cañones. Tripulación: capitán Norberto R. Dimeglio (C-420) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-416). Despegaron de San Julián a las 13:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia.

Encontraron el objetivo con una espesa capa de nubes; al no visualizarlo, el guía no soltó las bombas. El N.º2, comunicado con el radar Malvinas, recibió la posición del blanco en radial 270°, a 85 km. Con esas indicaciones, picó y lanzó las bombas por estima. No observaron reacción antiaérea de ningún tipo. Al regreso, el guía desprendió las suyas en la lateral de las islas Salvajes; las cuatro explotaron. No observaron buques en el estrecho. Arribaron a San Julián a las 15:30.

Como cobertura aérea defensiva salieron dos M-III EA.

OF 1242. Dos M-III EA, indicativo SOMBRA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos 550 Magic IR y cañones. Misión: apoyo de caza a la sección PÓKER. Tripulación: capitán Guillermo A. Ballesteros (I-004) y primer teniente Marcelo E. Puig (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 13:32. Enlazaron con el radar del CIC Malvinas a las 14:15. Había tres patrullas de Harrier en el aire pero en ningún momento sobrepasaron una altitud de 4600/5300 metros; cuando se encontraron en rumbo convergente con la sección SOMBRA, descendieron debajo del lóbulo del radar. Arribaron a Río Gallegos a las 15:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se efectuaron diez salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "Charlie". Tripulación: vicecomodoro Juan E. Rivarola, mayor Juan M. Rodríguez, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo

J. Albertengo. Despegó de Trelew a las 08:45 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Volvió a salir a las 14:50 y regresó a Trelew a las 17:20.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial auxiliar Mauricio R. Ceballos. Despegó de Espora a las 09:00 y regresó a Viedma a las 12:40. Volvió a salir a las 13:30 y aterrizó en Espora a las 16:20.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: teniente José E. Papavero (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:10.

OF s/n. F-27, matrícula TC-72, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: primer teniente Claudio Caresani (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:11 y regresó a las 12:04. Salió nuevamente a las 15:48 y regresó a las 18:45.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-220) y alférez Walter Collado (E-241). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 12:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitán Julio A. Mirgone, mayor Mario A. Núñez, cabo principal Eduardo R. Docters y cabo primero Eduardo A. Batista. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 17:05.

Escuadrón Fénix

Se realizaron cinco salidas cumpliendo tareas de diversión, de puesto comando en vuelo, barrido térmico y multiespectral, y exploración y reconocimiento.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-LZR, indicativo CASERO 4. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Alfredo Garatti y subteniente Hugo Mercante. Despegó de El Palomar a las 07:30; hizo escala en Mar del Plata y regresó a las 15:20.

OF 2215 (FAS). Learjet-35, matrícula T-21, indicativo NONO. Misión: barrido térmico y multiespectral. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. De la Colina, comodoro Ronaldo E. Ferri, cabo primero Emilio T. Paigés, cabo principal Luis A. Princich, cabo primero Jorge A. Mira y suboficial ayudante Carlos E. Ojeda. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:00. Se dirigió hacia una posición cercana a Malvinas para apoyar a SOMBRA. Regresó a las 13:45.

OF 2214 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor y control aéreo táctico (OCAT). Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta. OCAT: vicecomodoro César A. Torres y mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:50; apoyó a la sección PÓKER y regresó a las 15:58.

OF 129 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:20 y regresó a las 18:05.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó una misión cumplida con un total de 2 horas y 30 minutos volados operando desde Río Gallegos.

Transporte y abastecimiento aéreo

Por la noche un C-130H alcanzó Malvinas, pero regresó sin aterrizar por orden de la FAS.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-64, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitán Eduardo Senn, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, suboficial principal Carlos Bill, cabo principal Delfino Fretes, y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. Despegó de Río Gallegos a las 23:20. Regresó, por orden de la FAS, luego de sobrevolar el área de Malvinas. Aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 03:20 del día 27.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Ante la inminencia de un asalto terrestre a la BAM Cóndor, el comandante del Componente Aéreo, brigadier Castellano, ordenó replegar el Escuadrón Pucará a la BAM Malvinas. También los helicópteros Chinook quedarían basados en Puerto Argentino, mientras que los Bell 212 permanecerían aún en la BAM Cóndor. Con esta concentración, la BAM Malvinas se transformaría en el último reducto con material aéreo de la Fuerza Aérea en las islas. A partir de ese momento, el Escuadrón Pucará operaría desde allí.

BAM Malvinas

Entre las 00:45 y la 01:10, la BAM Malvinas sufrió un bombardeo naval. Simultáneamente, entre las 00:30 y las 02:30, las posiciones argentinas en Bahía Fox fueron hostigadas del mismo modo. Hubo muertos y heridos.

Con las primeras luces, en la BAM Malvinas se finalizó el rastreo de las bombas que habían quedado sin explotar en las inmediaciones de cada pieza de artillería antiaérea: N.º6, una bomba; N.º5, cuatro bombas; N.º4, una bomba; refugio 35 mm, una bomba; Tigercat, tres bombas.

En el transcurso de la mañana, los Harrier bombardearon en varias oportunidades, pero siempre en altura y fuera de alcance de las defensas antiaéreas.

A las 10:25, un Harrier atacó Puerto Mitre (Howard) desde el estrecho, con bombas y cañones. Murieron siete efectivos y cuatro resultaron heridos, todos de Ejército.

El radar TPS-43 Malvinas ploteó diversas patrullas aéreas de combate. Hasta las 13:00 se mantuvieron cuatro PAC en forma simultánea. Apoyado por un Beechcraft B-200, un F-28 (5-T-20) de la Armada aterrizó a las 13:10 y despegó a las 14:01 hacia Río Grande. Luego, tres Aermacchi MB-339 (4-A-110, 4-A-114 y 4-A-117) aterrizaron a las 14:32 con apoyo del radar Malvinas. Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

A las 14:15 el radar se contactó con los PÓKER (dos M-5) y los guio hasta el objetivo material sobre San Carlos. Se comunicó con los SOMBRA (dos M-III EA) en cobertura de los PÓKER. Finalizaron a las 14:45 y regresaron.

Entretanto, a las 14:21 se produjo un nuevo ataque. Exploraron dos bombas en proximidades de las defensas antiaéreas. Una impactó cerca de la pieza 9 y la otra, a 40 metros de los Tigercat de Ejército. Una esquirla rompió el cargador derecho del cañón 7 y trabó el alimentador de munición. El cabo primero Hernández solucionó el inconveniente.

A las 20:26 el radar se mantuvo en espera de un C-130 (PATO) que regresó por orden superior. Se plotearon movimientos de helicópteros en el noreste.

El TPS-43 estuvo en servicio de 00:00 a 02:08, de 04:00 a 04:30, de 06:00 a 15:00 y de 17:20 a 24:00, totalizando 18 horas y 18 minutos de operación; hubo tres interrupciones por fallas técnicas que totalizaron 2 horas y 42 minutos; no hubo salidas fuera de servicio por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó durante 3 horas.

BAM Cóndor

Se ordenó el repliegue a la BAM Cóndor del POA “Mike-7”, integrado por Julio Rotea y Terciano Zampieri —personal civil¹³⁵ convocado— junto con el soldado clase 63 Dionisio Sosa, y desplegaron a ese puesto los alféreces Mario Egurza, Andrés Gazzo y el soldado César Vaca. Una vez realizado el relevo, el POA “Mike-7” reportaría los movimientos aéreos a ambas bases (Malvinas y Cóndor) para lo cual se coordinaron las frecuencias de comunicación correspondientes. El soldado Sosa permaneció en el puesto para refuerzo de seguridad.

Finalizado el repliegue del Escuadrón Pucará y los helicópteros Chinook, permanecieron con el jefe de la Base, vicecomodoro Wilson Pedrozo, los responsables de la defensa terrestre: jefe de Operaciones, vicecomodoro Oscar Vera Mántaras; jefe de Escuadrón Base, mayor Jorge R. Zaporta; jefe de Servicio de Comunicaciones, capitán Héctor E. Re; jefe de inteligencia, primer teniente José E. Basilio; jefe de la sección Servicios, primer teniente Edgardo Serra; jefe de la Compañía Seguridad y Defensa, primer teniente Marcelo Sifón; jefes de las secciones de Tiradores, tenientes Osvaldo Bustillo y Darío Rosas; médicos, primeros tenientes Fernando Miranda Abos y Carlos R. Beranek; personal de oficiales y suboficiales de subunidades orgánicas de la BAM Cóndor, además de 110 soldados clase 63 de la Compañía de Defensa y otros 30 de la Compañía de Servicios.

La batería de 20 mm permaneció con el siguiente personal: jefe, teniente Darío Valazza; auxiliar, alférez Arnaldo Favre; encargado, suboficial auxiliar Miguel Forni; cabo principal Nicolás Dómina, cabos primeros Ricardo Galanti, Diego De Giusti, José R. Chiconi, Elvijo Giannini y cabos Omar Heredia y Lorenzo Corradi, además de catorce soldados clase 63.

Sin haberse ordenado, se sumaron a la defensa terrestre de la unidad los aviadores militares: vicecomodoro Saúl E. Costa, mayor Carlos A. Tomba, primer teniente Ricardo C. Fasani, tenientes José R. Lombardi y Hernán R. Calderón, y alférez Rubén Sassone.

Personal de la ROA replegado que se sumó a la defensa: alféreces Rómulo A. Sasone, Jorge A. Blázquez, personal civil Terciano Zampieri y Julio O. Rotea, y tres soldados clase 63.

Oficiales y suboficiales técnicos y de apoyo del sistema de armas Pucará que combatirían como jefes de sección y de pelotones de los soldados en la defensa de las instalaciones: teniente José R. Lombardi, cabo principal Leonardo J. Gurrieri; cabos primeros Jorge A. Bustos, José G. Olea, Ramón O. Torres, Amílcar H. Dappen, Hugo R. Argüello, Jorge E. Res y Octavio Sánchez; cabos Sergio A. Agüero, Roque N. Márquez, Raúl A. Soto, Juan A. Mansilla y Alberto Rodríguez.

Los tripulantes de los Bell 212 (H-83 y H-85) permanecerían con sus máquinas en la base Cóndor hasta el día 28, cuando se les ordenaría replegarse a la BAM Malvinas.

En el Diario de Guerra de la Batería de Artillería Antiaérea de la BAM Cóndor se escribió:

Día 26: durante el día, gracias al ELTA, se detectaron cuarenta y cinco probables vuelos de helicópteros hacia el noroeste, entre los 6 y 8 km, coincidiendo con mucha interferencia de radar. Las piezas N.º1 y N.º4 observaron con las miras telescópicas de sus cañones, movimientos de helicópteros que desaparecían detrás de un cerro. Se informó la novedad a la jefatura y se confirmó la presencia de tropas.

Escuadrón Helicópteros

Los Bell 212 reabastecieron puestos de la Red de Observadores del Aire. Por su parte, el H-93 trasladó personal y material entre las bases Cóndor y Malvinas.

¹³⁵ Julio Rotea y Terciano Zampieri fueron los únicos civiles que, tras el inicio de las hostilidades, no fueron sustituidos por personal militar en los POA. Negándose a ser relevados, permanecieron en el puesto hasta el 26 de mayo. Participaron de la defensa de la BAM Cóndor, fueron tomados prisioneros y retornaron al continente el 13 de junio.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-83, indicativo HALCÓN. Misión: traslado de personal y material, reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:00 y regresó a las 08:30.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal y material, reabastecimiento de la ROA. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, y cabos principales Horacio R. Carmona y Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:20 y regresó a las 09:10.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas; primer teniente Alberto E. Beltrame; suboficial ayudante Roberto Prats, y cabos primeros Rubén D. Lavoratto, Mario I. Vera y Luis M. Villarreal. Despegó de la BAM Malvinas a las 11:15 y arribó a la BAM Cóndor a las 11:55. Salió nuevamente a las 17:15 y regresó a la BAM Malvinas a las 17:45.

Con este último movimiento, los dos helicópteros Chinook quedaron basados definitivamente en Puerto Argentino.

* * *

Salidas operativas del 26 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó este día 28 salidas.

- 24 desde el continente, de las cuales 9 fueron de combate.
- 4 desde las bases de Malvinas.

Jueves 27 de mayo

Meteorología

En el área continental no se observaron fenómenos significativos. Vientos del noroeste, de 15 a 20 km/h. Nubosidad baja y quebrada. Entretanto, en Malvinas el cielo se presentaba claro e ilimitado en horas de la mañana, con aumento de nubosidad baja y media. La visibilidad, superior a los 20 km; disminuida a 7 km por neblinas ocasionales. Los vientos del oeste-noroeste, a 30 km/h con ráfagas de 40, disminuyeron hacia la tarde.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 45 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 7 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 35 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 15 km/h.

Exploración y reconocimiento lejano – Transporte logístico estratégico

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707:

OF s/n. (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano sobre el Atlántico Sur. Tripulación: vicecomodoros Otto A.

Ritondale y José E. Baroni, suboficial principal Andrés M. Hustey, suboficial ayudante Diego C. Callejón, suboficial mayor Adolfo S. Recalde, suboficial principal Carlos J. Guerra y cabo primero Guillermo G. Álvarez. Despegó de El Palomar a las 06:20 y regresó a las 16:00.

Además, solicitado por el CAE, se realizó un vuelo logístico estratégico con un B-707 de Aerolíneas Argentinas con destino a Trípoli (Libia). Salió de Ezeiza el 27 de mayo e hizo escala en Recife (Brasil) y Las Palmas (España) en el vuelo de ida. En el trayecto de vuelta, hizo escala en Recife y aterrizó en El Palomar el 29 de mayo. Tripulación: Luis Cuniberti, Norberto Feo, Juan Lombardini, Oscar Marandet, Norberto Cobelo y Carlos Fiorentini.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

Se mantuvo el objetivo de debilitar el refuerzo de las tropas británicas atacando Puerto San Carlos, el establecimiento del mismo nombre y la planta refrigeradora que allí se encuentra. Debido a que las defensas antiaéreas hacían inaceptables los ataques diurnos, se ordenó bombardearlos en horas de la noche con los aviones Canberra. El resto de los sistemas de cazabombarderos, configurados para atacar objetivos navales, permanecieron en alerta en tierra a minutos del despegue.

Bombardeo nocturno con BMK-62

OF 1240. Dos BMK-62, indicativo ODÍN, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras de caída retardada. Misión: bombardeo nocturno contra posiciones británicas en playa San Carlos. Tripulación: capitanes Juan C. Freijó y Emilio J. Marín (B-104); mayores Ramón P. Vivas y Aldo Escudero (B-101). Despegaron de Río Gallegos a las 03:20. Si bien correspondía que el mayor Vivas comandara la sección, el capitán Freijó le solicitó a su jefe de Escuadrón volar como guía.

Una de las mayores dificultades de las misiones nocturnas era formar al guía con casi todas las luces apagadas y escasa visibilidad por las malas condiciones meteorológicas. Durante el adiestramiento normal en la II Brigada Aérea, las tripulaciones cumplían temas de vuelo en navegación nocturna, pero en salidas individuales. En mayo de 1982, contadas tripulaciones se adiestraron en formación nocturna. El capitán Freijó, que aquel año no estaba destinado en la unidad, al llegar a Trelew fue habilitado con un par de vuelos, pero no para formar nocturno. Por esa razón solicitó volar como guía.

Los Canberra se aproximaron a baja altura debajo de una capa de nubes desde unos 280 km de las islas, lo que dificultó distinguir la costa. Solo se veían los acantilados a cada lado del estrecho. La sección arribó a la zona a la hora prevista (04:27); intentó comunicarse por VHF y HF con la base sin conseguirlo. Encontraron vientos de 60 km/h, más intensos que los pronosticados, y continuaron la corrida final guiándose por el navegador Doppler. Distinguieron fogatas de los vivacs británicos en la costa y un buque, apenas iluminado, al sur del muelle de Puerto San Carlos.

El ataque se realizó de sur a norte, sobre la margen este del estrecho de San Carlos. El guía atacó posiciones en una playa ubicada entre punta Chanco y brazo San Carlos, y el N.º 2 posiciones enemigas entre el mismo brazo y playa Verde.

Lanzaron cuatro bombas de 1000 libras cada una, desde 300 metros (el guía) y desde 460 metros (el numeral), con la altura controlada por radioaltímetro. Las ocho bombas estallaron. Tomada por sorpresa, la artillería antiaérea británica permaneció inactiva. La deflagración de las cuatro toneladas de explosivos de las bombas MK-17 fue oída a gran distancia, y su resplandor, visto desde el puesto M-5 de la ROA, a 30 km de San Carlos. Posteriormente, se confirmó que por lo menos una bomba explotó en el vivac y causó

numerosas bajas británicas¹³⁶. Para regresar, navegaron a 300 metros de altura sobrevolando los cerros del norte de la Gran Malvina. A 280 km de las islas, ascendieron y, próximos a Río Gallegos, el radar del CIC los guio para el aterrizaje. Arribaron a las 05:50 y 06:05.

Pese a que no se emplearon los sutiles servicios de la Operación Tacho, que con tanto sacrificio alistaron los hombres de la BAM Cóndor, el éxito coronó el primer bombardeo nocturno de Canberra contra las fuerzas británicas, paradójicamente, con aviones y bombas del Reino Unido, además de procedimientos aprendidos en aquel país.

El ataque en plena noche y a mediana-baja altura fue realizado por iniciativa de las mismas tripulaciones de Canberra, a pesar de que no tenían experiencia previa en este tipo de operaciones.

Por el resultado alentador, el comando de la FAS ordenaría más ataques nocturnos a los MK-62. La eficacia temible de estos bombardeos obligaría al almirante Woodward a emplear una táctica especial para detenerlos.

* * *

Con las primeras luces, desde Malvinas informaron la presencia de buques en el seno Choiseul, al sudeste de Darwin, por lo que se ordenó la salida de seis A-4B y otros seis A-4C, en cuatro escuadrillas:

OF 1245. Tres A-4B, indicativo TRUENO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales con REV. Tripulantes: primer teniente Alberto J. Filippini (C-207), vicecomodoro Rubén G. Zini (C-239) y teniente Vicente L. Autiero (C-212). Despegaron de Río Gallegos a las 09:30 y arribaron a las 12:30.

OF 1248. Tres A-4B, indicativo TORO, armados con una bomba MK-17 de 1000 libras y cañones. Misión: ataque a objetivos navales con REV. Tripulantes: primer teniente Carlos E. Cachón (C-250), alférez Hugo E. Gómez (C-227) y teniente Daniel E. Gálvez (C-240). Despegaron de Río Gallegos a las 09:34 y regresaron a las 12:30.

Realizaron la aproximación rasante sobre el centro de la isla Gran Malvina y llegaron al seno de Choiseul sin visualizar buques, por lo que el jefe de escuadrilla decidió recalar el estrecho de San Carlos sobre la margen izquierda con rumbo norte. A todo esto, el OCAT comunicó, previa autenticación, que no tenía confirmación de la posición de los buques, por lo que les ordenaba regresar. Las escuadrillas llegaron hasta la desembocadura norte del canal y emprendieron el regreso. En el último tramo de la navegación a Río Gallegos, practicaron vuelo a baja altura sobre el mar y aterrizaron con las bombas MK-17 para preservar el armamento¹³⁷.

OF 1246. Tres A-4C, indicativo TIGRE, armados con tres bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Jorge A. Pierini (C-314), teniente Oscar A. Cuello (C-302) y primer teniente Ernesto R. Ureta (C-318). El alférez Daniel O. Méndez iba como reserva (C-322). Despegaron de San Julián a las 10:00; regresaron a las 12:30 sin haber encontrado el objetivo.

OF 1249. Tres A-4C, indicativo TANQUE, armados con tres bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivos navales, con REV. Tripulantes: capitán Eduardo D. Almoño (C-310), alférez Carlos A. Codrington (C-301) y primer teniente Normando Costantino (C-321). Despegaron de San Julián a las 10:25.

Al no lograr reabastecer debido a problemas en los tanques suplementarios —eran de Pucará—, el primer teniente Costantino se unió al numeral 3 de los TIGRE, primer teniente

¹³⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 91.

¹³⁷ Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Rubén G. Zini a la Comisión BANIM, por entonces jefe del I Escuadrón de A-4B.

Ureta, y ambos regresaron a San Julián. Aterrizaron a las 11:50. Entre tanto, el OCAT ordenó el regreso de la escuadrilla por presencia de PAC en las inmediaciones. Arribaron a las 12:45.

* * *

Para explotar la conmoción causada por los ataques nocturnos, la FAS insistió en debilitar los abastecimientos atacando el tráfico marítimo en la zona de San Carlos:

OF 1244. Tres A-4B, indicativo PÓKER, cada uno armado con cuatro bombas BRP de 250 kg con espoleta Kappa III sobre un MER¹³⁸ y cañones. Misión: interdicción en zona de desembarco, con REV. Tripulantes: capitán Pablo M. Carballo (C-207), teniente Carlos A. Rinke (C-212) y alférez Leonardo S. Carmona (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 15:00.

Después del reabastecimiento, el alférez Carmona regresó por fallas técnicas y aterrizó a las 16:45. La sección restante continuó hasta ingresar en el estrecho de San Carlos por el sur. Los pilotos observaron cuatro o cinco buques (Tipo 42 y 22) en el brazo San Carlos, pequeñas barcas, y tres o cuatro helicópteros en vuelo. Los recibieron con intenso fuego antiaéreo. En el Establecimiento San Carlos, lanzaron las bombas y luego saltaron las elevaciones que rodean la zona.

Seis impactos de armas livianas dañaron al guía; uno abrió un orificio de 25 cm de diámetro, por el que se veía el instrumental de la nariz del avión, además de destruir el equipo OMEGA y cortar un manojo de cables del espesor de un puño. Los sistemas de navegación y comunicaciones salieron de servicio.

Después de bombardear, escaparon hacia el este y luego hacia el sur. Volaron unos minutos con ese rumbo y retornaron al oeste. Debido a las averías del guía, el teniente Rinke asumió el comando. Arribaron a Río Gallegos a las 18:30.

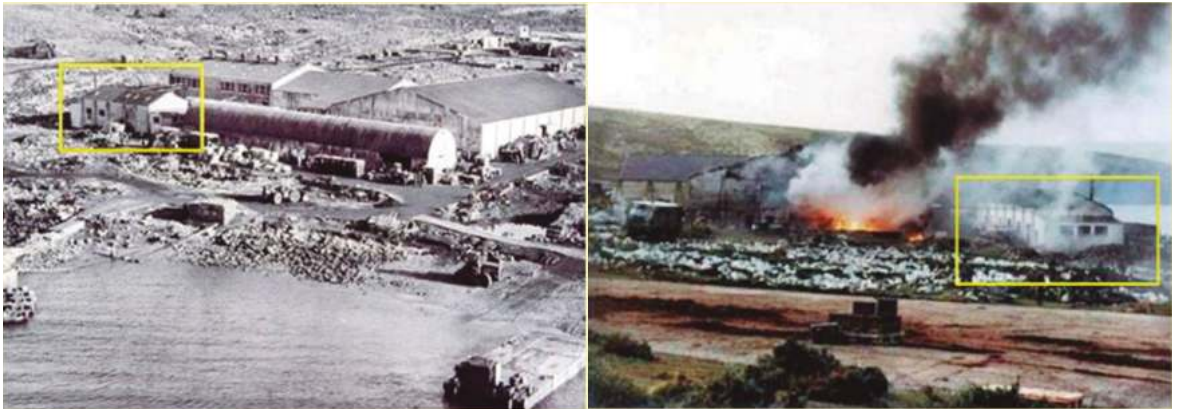
Al regreso de la misión, un avión presentaba una bomba fija aún en su portabombas. Con asombro los técnicos comprobaron que el molinillo de la espoleta giraba libremente ya que el alambre armador se había desprendido. Esto significaba que la espoleta estaba armada y en condiciones de explotar si recibía un golpe. De inmediato, se retiró el avión a una distancia de seguridad, empujado por mecánicos y armeros. El suboficial ayudante Ubaldo Quiroga, junto con el cabo principal Héctor Díaz, iniciaron las tareas para desactivar la espoleta. El riesgo era extremo. Con la inclemencia del tiempo frío que entumece las manos y hace más torpes los movimientos, Quiroga y Díaz lograron desarmarla... Mostraron en alto la espoleta desmontada y estallaron las voces de alegría en todo el personal de la base.

Desconociendo exactamente qué había ocurrido, se estimó que, posiblemente, en el escape a máxima velocidad luego del ataque, las vibraciones generadas por la turbulencia alrededor de la bomba pudieron haber originado el desprendimiento del clip de traba del alambre armador. Por esta razón, además de verificar la adecuada colocación del pin correcto, se recomendó que en adelante se procediera a rodear el cuerpo de las bombas con varias vueltas de cinta adhesiva a fin de limitar las vibraciones del alambre sin que se afectara su desprendimiento en el lanzamiento de la bomba. Se desconoce si realmente se aplicó, pero no volvió a repetirse el problema¹³⁹.

OF 1247. Tres A-4B, indicativo TRUCO, armados con cuatro bombas BRP de 250 kg con espoleta Kappa III sobre un MER y cañones. Misión: interdicción en zona de desembarco. Tripulantes: primer teniente Mariano A. Velasco (C-215), y tenientes Carlos E. Ossés (C-228) y Fernando Robledo (no decoló por inconvenientes técnicos). Despegaron de Río Gallegos a las 15:30.

¹³⁸ MER: *Multiple Ejector Rack*, portabombas eyectable que permite el soporte de hasta seis bombas de 250 kg.

¹³⁹ Testimonio del comodoro VGM (R) Luis R. Dávila a la Comisión BANIM.



Antes y después del ataque de los Canberra y A-4B sobre el establecimiento San Carlos - BANIM DEH-FAA

Ingresaron al brazo San Carlos un minuto después que los PÓKER, también de sur a norte, y avistaron al menos seis buques. Pese al intenso fuego de artillería, lanzaron sus ocho bombas en salva sobre la planta de refrigeración de bahía Ajax. Provocaron severos daños que motivaron la explosión de un depósito de municiones británico.

El avión de Velasco fue alcanzado en la raíz del plano izquierdo, con municiones de los cañones Bofors de 40 mm de los buques *Fearless* e *Intrepid*. Hicieron escape hacia la izquierda sorteando los misiles.

Después de cruzar el estrecho con rumbo oeste, ya sobre la Gran Malvina, el numeral 2 observó fuego en el plano dañado del 1, muy próximo al botellón de oxígeno, y lo alertó de inmediato. El guía contestó que se le había encendido la alarma de presión hidráulica, cambió velocidad por altura e informó que se eyectaba en la posición 51°29'S/59°32'W (30 km al oeste de San Carlos sobre la Gran Malvina); eran aproximadamente las 17:00.

El primer teniente Velasco cayó al norte de Puerto Mitre (Howard). Luego de reponerse de la eyección, caminó dos días y dos noches hasta que llegó a una casa deshabitada donde encontró alimentos enlatados. Al día siguiente, pasaron dos kelpers a caballo, los llamó y les ofreció comprar uno de los animales; ellos se negaron pero le dijeron que darían la novedad a Puerto Argentino. Por la tarde apareció un Land Rover conducido por otro lugareño, acompañado por un oficial del Ejército, y lo trasladaron a Puerto Mitre. Era 1 de junio.

El teniente Ossés regresó solo al continente, con su avión averiado por dos proyectiles de armas livianas. Arribó a Río Gallegos a las 18:00.

La versión británica señala que los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina encontraron la forma de pasar a través de las defensas antiáreas y lograron total sorpresa en el área del blanco, tiraron sus bombas y desaparecieron tras los cerros. Uno de los edificios, el más grande en el área, era la planta de refrigeración ocupada por las fuerzas británicas como depósito, cocina y hospital. Debido a que había munición en sus alrededores, el edificio no tenía cruz roja.

El técnico Michael Hankinson, del equipo antiexplosivos de la RAF, estaba en el edificio en el momento del ataque. Una bomba cayó cerca de una fila de hombres que aguardaban su turno para racionar, mató a cinco e hirió a veintiséis. Dos bombas quedaron sin explotar, al aire libre. El equipo antiexplosivos no intentó desarmarlas, sino que las hicieron detonar en forma controlada¹⁴⁰.

En esta misma planta refrigeradora, a partir del 3 y 4 de junio, se alojarían los oficiales y suboficiales argentinos prisioneros. Primero, los de la BAM Cóndor y, al terminar las acciones, los aprehendidos en Puerto Argentino. Todos convivirían con una de las bombas

¹⁴⁰ JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 129.

sin explotar que, a escasos metros de altura, se la veía encajada entre las vigas metálicas del techo del galpón, con su paracaídas colgado. La explosión no se había producido porque las bombas habían impactado contra el edificio antes de que la espoleta dispusiera de los tres segundos para su armado.

* * *

OF 1252. Dos M-III EA, indicativo NENE, armados con un misil Matra 530 EM/IR y dos 550 Magic IR y cañones. Misión: cobertura aérea defensiva sobre brazo San Carlos. Tripulantes: capitanes Jorge L. Huck (I-014) y Ricardo A. González (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 16:35. A las 17:20 patrullaron la zona del estrecho (entre bahía Fox y el norte del canal) en contacto con el CIC Malvinas, sin recibir directivas.

Esta sección cubrió el escape de la escuadrilla TRUCO, la aproximación a Malvinas del C-130H indicativo GALLO y una sección de IA-58 indicativo GAUCHO que cruzaron desde Santa Cruz hasta Puerto Argentino. A las 17:50 abandonaron la zona y regresaron a Río Gallegos a las 18:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan Domingo Egañas.

Traslado de aviones IA-58 a Malvinas

La Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) ordenó reforzar el Escuadrón Pucará de la BAM Malvinas con cinco IA-58. Primero se trasladaría una sección — guiada por el MU-2/60, matrícula LV-ODZ—, y al día siguiente los tres aviones restantes:

OF 1251. Dos IA-58, indicativo GAUCHO, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, y con un tanque de combustible de 330 litros. Misión: reconocimiento ofensivo y traslado a la BAM Malvinas. Tripulantes: primer teniente Hugo E. Argañaraz (A-537) y alférez Luis E. Blanchet Rubio (A-532). Despegaron de Santa Cruz a las 15:00 y arribaron a la BAM Malvinas a las 17:24.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los KC-130 reabastecieron a las escuadrillas de A-4B/C TRUENO, TORO, TIGRE, TANQUE y PÓKER. En tanto, el TC-66 transportó trece toneladas de carga y 51 pasajeros a la BAM Malvinas, y el TC-64 más de catorce toneladas. El TC-63 no pudo aterrizar por situación táctica desfavorable.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo PERÚ 1. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez, mayores Enrique J. Bernardi y Walter F. Videla, suboficiales auxiliares Ranulfo M. Lozano y Juan C. Hümöller, cabo principal Horacio R. González, suboficial principal Domingo G. Farías y suboficial ayudante Luis O. Martínez. Despegó de Santa Cruz a las 09:45 y se dirigió al punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA) ubicado en la posición 50°30'S/64°30'W (290 km al este de Santa Cruz). Reabasteció a las escuadrillas TRUENO y TORO de A-4B. Arribó a las 12:25.

Este mismo avión y su tripulación efectuaron una segunda salida con el indicativo LIMA 2. Despegó de Santa Cruz a las 14:05 y arribó a las 18:25.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo PERÚ 2. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Enrique J. Pessana, capitán Roberto H. Perrotto, mayor Eduardo R. Gómez, cabos principales Mario E. Cemino y Francisco L. Martínez, suboficiales auxiliares Oscar A. Ardizzoni y Mario N. Amengual, y suboficial principal

Andrés W. Manyszyn. Despegó de Río Gallegos a las 09:45 y se dirigió al punto de control de reabastecimiento aéreo (PCRA) en la posición 50°30'S/64°00'W. Reabasteció a las escuadrillas de A-4C TIGRE y TANQUE. Regresó a las 12:55.

Al igual que el TC-70, realizó una segunda salida con la misma tripulación, indicativo LIMA 1. Despegó de Río Gallegos a las 14:00 y regresó a las 18:15. Reabasteció a las escuadrillas PÓKER y TRUCO de A-4B.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro José A. Demarco, mayor Juan M. Maclay, capitán Juan de la Cruz Martearena, suboficial auxiliar Emilio R. Farina, cabo principal Mario D. Rulli, suboficial mayor Miguel M. Castillo y suboficial auxiliar Carlos A. Cortez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:10. Arribó a la BAM Malvinas a las 17:44 y volvió a salir a las 18:00. Arribó a Río Gallegos a las 20:30. Transportó un pallet con raciones (3400 kg), y cuarenta y ocho pasajeros de Ejército; tres pasajeros y repuestos para lanchas de la Armada (500 kg); bochones para balizamiento, faros de helicópteros, plasma humano, repuestos para equipos de comunicaciones, repuestos para el radar TPS-43 del VyCA, correspondencia y encomiendas de Fuerza Aérea. Total: 12.870 kg.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan Domingo Egañas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-64, indicativo GALLO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila, cabos principales Ricardo Camino y Oscar D. Fraire, y suboficiales auxiliares Roberto M. Ovejero y Carlos A. Salzano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:25 y aterrizó en la BAM Malvinas a las 20:14. Decoló a las 21:00 y arribó a Río Gallegos a las 23:15. Carga: un repuesto para la central de control de tiro, un cañón de 35 mm para la Fuerza Aérea y munición antiaérea de 35 mm. También trasladó correspondencia. Total: 14.500 kg.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan Domingo Egañas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo TIGRE. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitán Eduardo Senn, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, suboficial principal Carlos Bill, cabo principal Delfino Fretes, y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 20:40 pero debió regresar, por situación táctica desfavorable; arribó a la 01:10, del 28.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Marcación de blancos navales o «vuelos locos»

Ante la necesidad de obtener más inteligencia sobre el enemigo, el comando de la Fuerza Aérea Sur diseñó una operación con los C-130, valiéndose del excelente adiestramiento de los tripulantes, del equipamiento electrónico y de la maniobrabilidad de estos aviones. El procedimiento ideado recibió el mote de «vuelos locos».

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PICH0. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: vicecomodoro Alfredo Cano, comodoro Ronaldo Ferri, vicecomodoro Eduardo Servático, primer teniente Gerardo Vaccaro, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo Fattore, suboficial ayudante Néstor Molina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:35 y recorrió cinco ubicaciones predeterminadas a fin de efectuar una marcación efectiva de blancos navales. Arribó a las 12:35.

La Fuerza Aérea Sur [señala el entonces vicecomodoro Alfredo Cano¹⁴¹] decidió emplear aviones C-130H para la marcación de blancos navales. [...] La tarea consistía en sucesivos «asomos», con rumbo 90°, en puntos geográficos distantes, entre sí, 20 millas náuticas, ubicado el primero a 15 millas [28 km] al norte de la desembocadura del Canal San Carlos.

Como era necesario ascender a un nivel de vuelo 100 [3000 metros] y negar al enemigo el empleo de misiles tipo Sea Dart, la exposición no debía ser mayor de dos minutos treinta segundos, para lo cual se ideó el siguiente procedimiento:

1) Acelerar el avión hasta el límite de su velocidad estructural (319 nudos) [590 km/h], para iniciar una trepada que lo llevaría a 10.000 pies [3000 metros] y 110 nudos [203 km/h] de velocidad, en un minuto cuarenta y cinco segundos; el radar IFF (sistema que permite determinar si el eco de la pantalla pertenece a un avión amigo o enemigo) en posición Stand By (no activado).

2) Al iniciar el ascenso, IFF activado para detectar si el avión era iluminado por radares de tiro enemigo; en caso afirmativo, nivelar el avión, apagar IFF, encender radar, ubicar en pantalla azimut y distancia del eco, congelar en navegador OMEGA la posición; simultáneamente, un descenso de máxima performance hasta la velocidad estructural, cambiando el rumbo en 135°, por izquierda, hasta llegar por debajo de 500 pies [150 metros].

Este procedimiento, que se completó con dos observaciones posteriores para dar una ubicación positiva, permitió detectar un buque piquete radar que no fue atacado porque los A-4B y C habían reabastecido en distintos puntos haciendo imposible el ataque simultáneo que deseaba la Fuerza Aérea Sur.

* * *

Paralelamente, se hicieron doce salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, más dos de reconocimiento ofensivo.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro Héctor A. Vanden Panhuysen, mayor Ramón R. Díaz, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Mauricio R. Ceballos. Despegó de Comandante Espora a las 08:00 y arribó a Viedma a las 11:30. Salió nuevamente a las 12:30 y regresó a Comandante Espora a las 15:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-43, indicativo BOLSA 2. Misión: en el primer vuelo realizaron exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”; en los dos restantes, búsqueda y salvamento. Tripulación: capitanes Armando R. Valverde y Hugo M. Olmos, cabo primero Guillermo J. Lamas y cabo principal Anselmo A. Abasto. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:10. Volvió a salir a las 14:20 y arribó a Comandante Espora a las 16:50. De nuevo despegó a las 17:30 y aterrizó en El Palomar a las 19:20.

OF s/n. F-27, TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: mayor Juan M. Rodríguez, vicecomodoro Juan E. Rivarola, cabo primero Orlando R. Domínguez y suboficial auxiliar Alfredo J. Albertengo. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:34 y regresó a las 12:58.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R.

¹⁴¹ ALFREDO CANO, op. cit., pág. 194.

Salas, cabo principal Rodolfo A. Solís y cabo primero Roberto C. Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:25 y arribó a las 17:25.

OF s/n. F-27, TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Jorge R. Benavente Bassani y Ricardo L. Quillet, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:50 y arribó a las 17:50.

OF s/n. F-27, TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: primeros tenientes Ricardo R. Grunale y Eduardo O. Rodríguez, cabo principal Juan C. Guzzanti y suboficial auxiliar Alberto A. Lorenzi. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y aterrizó en Trelew a las 17:15.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Eduardo Adaglio (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 16:00 y aterrizaron a las 17:00.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron doce salidas en misiones de guía de escuadrilla (GAUCHO), retransmisor, OCAT, exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF 2222. HS-125, indicativo RAYO. Misión: retransmisor y OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta; OCAT: vicecomodoro César A. Torres y mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 07:14. Mantuvo enlace con las escuadrillas TRUENO y TORO; a las 10:51 por información del radar Malvinas avisó de patrullas de cazas enemigos y ordenó el regreso de las escuadrillas TIGRE y TANQUE. Arribó a las 12:50.

OF s/n. C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “ALFA”. Tripulación: oficial inspector Oscar Díaz y oficial principal Miguel Cancrini. Despegó de El Palomar a las 07:30 y regresó a las 15:50 con escala en Mar del Plata.

OF 132. TS-60, indicativo PLATINO 1, matrículas LV-MDM. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 09:30 y regresó a las 12:15.

OF s/n. AC-690, matrícula LV-LTU, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Norberto García Marín y Jorge Cabrera Castilla. Despegó de Trelew a las 10:00 y arribó a las 11:49. Salíó nuevamente a las 15:00 y regresó a las 17:00.

OF s/n. Learjet 35 A, matrícula LV-ONN. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Juan M. Martínez Villada, teniente Eduardo E. Casado y cabo principal Eduardo A. Lagger. Despegó de Río Grande a las 11:10 y aterrizó a las 12:10.

OF s/n. Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitanes Jacinto Despierre y Nicolás R. Benza, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 11:20 y aterrizó a las 11:50.

OF s/n. C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “ALFA”. Tripulación: alférez Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 12:56 y regresó a las 17:52 con escala en Mar del Plata.

OF 131. TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 13:15 y regresó a las 15:35.

OF 1251. MU-2, matrícula LV-ODZ. Misión: guiado de escuadrilla GAUCHO (IA-58). Tripulación: alféreces Carlos Quiroga y Eduardo Meyer. Despegó de Santa Cruz a las 15:08 y guio a la escuadrilla hasta alcanzar isla Morro Norte (Malvinas). Regresó a las 17:47.

OF s/n. TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Langosta". Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Comandante informó por mensaje dos salidas desde Río Gallegos con un total de 4 horas y 40 minutos voladas.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

La situación en las islas se tornaba cada día más difícil. Los tripulantes de Pucará y de helicópteros, los integrantes de las dos BAM, artilleros antiaéreos, controladores del radar, el personal del Estado Mayor, todos, además de soportar y combatir los ataques navales y aéreos, debían alistarse para enfrentar a la infantería británica que, tras haber consolidado la cabeza de playa, había iniciado el avance hacia Darwin.

Tras la instalación del Escuadrón Pucará y de los helicópteros CH-47 Chinook en la BAM Malvinas, los Bell 212 continuaban operando desde la BAM Cóndor, mientras se alistaban para el repliegue.

BAM Malvinas

La llegada de los helicópteros CH-47 de Darwin y los refuerzos del continente para el Escuadrón Pucará aumentó la capacidad ofensiva de la base, que se preparaba para asumir un rol protagónico en las etapas finales de la guerra.

El TPS-43 estuvo en servicio sin interrupción desde las 00:00 hasta las 24:00, totalizando 24:00 horas de operación; no hubo interrupciones por fallas técnicas ni por viento fuera de norma. El radar TPS-44 no operó durante esta jornada.

Entre las 02:15 y las 03:06, se plotearon cuatro ecos entre los radiales 049° y 055° a una distancia promedio de 80 km, posiblemente buques. Entre las 02:30 y las 03:05, una formación de hasta veinte ecos entre los radiales 090° y 093°, y entre los 200 y 220 km, se trataba de la flota británica. A partir de las 05:18 y hasta alrededor de las 09:00, comenzaron a detectarse movimientos aéreos británicos, la mayoría aparentemente helicópteros.

A las 09:15 y a las 10:14, se volvió a detectar a la flota: dieciséis ecos ubicados entre los radiales 060° y 077° y entre los 160 y 210 km. A partir de las 10:47, se incrementó el movimiento de PAC británicas; se contabilizaron hasta cinco simultáneas.

A las 11:10 tres Harrier atacaron la BAM Malvinas. Un POA, equipado con misiles SAM-7, tiró y reclamó un probable derribo (no admitido por los británicos).

Se plotearon diez secciones hasta las 16:02. A las 16:45, se detectaron aviones enemigos al norte de Puerto Argentino. La artillería antiaérea argentina abrió fuego sin precisar resultados.

A las 17:00 se contactó con el radar Malvinas la sección NENE, dos M-III EA en patrulla sobre San Carlos.

Veinte minutos después, la sección GAUCHO de Pucará aterrizó en la BAM Malvinas proveniente de Santa Cruz.

A las 17:35 regresó la última PAC. En el CIC se contabilizaron veintitrés salidas en total.

Nueve minutos más tarde, el C-130 indicativo MARTE aterrizó en BAM Malvinas y despegó a las 18:00.

A esa misma hora, el Grupo de Operaciones Especiales (GOE), en misión de infiltración, informaba que observaban los montes Pleasant y Moustard (al sur de las alturas Rivadavia) sin actividad enemiga.

A las 20:14 aterrizó el C-130 indicativo GALLO con presencia de helicópteros enemigos en el cuadrante sur-sureste. Despegó a las 21:00.

A las 21:41 se detectó la aproximación de buques por el cuadrante noreste; en ese momento se encontraba próximo un tercer empleo de C-130 con indicativo TIGRE. Abortó el aterrizaje por situación táctica desfavorable.

Cinco minutos antes de medianoche, comenzó un bombardeo naval sobre la BAM Malvinas y otras posiciones argentinas en las islas. Se registraron algunos heridos.

Escuadrón Helicópteros

El H-85 y el H-93 realizaron tareas de traslado de personal y material, para reforzar la defensa de la BAM Cóndor. Cumplieron las siguientes salidas:

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: traslado de personal. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabo primero Segundo E. Palacios y cabo principal Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 08:15 hacia Bahía Fox.

El H-85 llevó una patrulla de seis hombres de Ejército hasta una estancia por donde, según informes de Inteligencia, pasaban los Harrier. Después fue a Bahía Fox para buscar al teniente Jaime Ugarte y dos suboficiales de Fuerza Aérea armados con tres SAM-7 Strela. Los trasladó a la estancia donde aguardaba la patrulla. El H-85 regresó a la BAM Cóndor a las 10:15.

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo CÓNDROR, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 de mm. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez; y cabos primeros Segundo E. Palacios y Eulogio Gómez. Despegó de la BAM Cóndor a las 17:20 y arribó a las 18:00.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo GRINGO, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: primeros tenientes Julio R. Brouwer de Koning y Horacio M. Giaigischia, suboficiales auxiliares Orlando G. Ruiz y Luis C. Capra, suboficial ayudante Juan C. Cantón y cabo primero Mario I. Vera. Despegó de Puerto Argentino a las 10:20 y arribó a la BAM Cóndor a las 10:50. Salió nuevamente con indicativo TIGRE a las 17:15 y regresó a Puerto Argentino a 17:45. Trasladaron tropas del Regimiento de Infantería 12, víveres y pertrechos para reforzar la defensa de la BAM Cóndor.

BAM Cóndor

Cerca de las 03:00 del 27 de mayo, el alférez Gazzo, a cargo del POA “Mike-7”, observó con el visor de luz residual una fragata que se acercaba navegando lentamente en el seno Choiseul, con ruido de botes a motor a su alrededor. Gazzo informó a la BAM Cóndor, de donde le preguntaron si estaba en condiciones de reglar el tiro de artillería. Un obús comenzó a disparar desde la base y él a corregir la puntería, cada vez más cerca del blanco. La fragata invirtió el rumbo y se alejó¹⁴².

La información de los observadores aéreos salvó vidas frecuentemente. Brindaron alerta temprana de ataques aéreos, ocasionaron derribos de aviones, y evitaron bajas de tropa y de material. En esta ocasión, tal vez, frustró un asalto anfibio o la toma de una posición para saturar el istmo con fuego de infantería.

¹⁴² ANDRÉS ALEJANDRO GAZZO BARRETO, op. cit., págs. 179 a 182.

El tiro de artillería fue dirigido por el teniente de corbeta Oscar Guillermo Vázquez —oficial de la tripulación del *Monsunen*— con el obús de 105 mm perteneciente al Ejército. Los disparos se realizaron a una distancia aproximada de 12 km totalizando dieciséis salvas¹⁴³.

Desde muy temprano, el radar de la batería de 35 mm y el ELTA detectaron una intensa actividad de helicópteros en la zona de Darwin. El vicecomodoro Pedrozo ordenó adelantar dos lanzadores de misiles Strela a cargo del suboficial ayudante Carlos Marzo y el cabo principal Alberto Vázquez. El traslado lo condujo el alférez Arnaldo Favre que observó las primeras patrullas enemigas haciendo contacto ya con las secciones avanzadas del Regimiento de Infantería 25. En unos de los ataques aéreos de esa mañana, se lanzaron dos misiles contra los Harrier con resultado incierto.

De regreso, Favre informó lo acontecido al jefe de la BAM y al jefe del RI 25, teniente coronel Ítalo Piaggi. Desde hacía varios días, la base aérea se preparaba para la defensa terrestre. La artillería antiaérea, si bien se encontraba alistada para su función específica, también estaba calibrada para tiro terrestre. Aviadores y técnicos de la Fuerza Aérea, ya sin aviones, habían adaptado cohetas de Pucará para el empleo tierra-tierra. Otros habían instalado una ametralladora 12,7 mm y habían constituido equipos para operarlas.

A lo largo del día, las defensas de Darwin fueron ablandadas con reiterados cañoneos navales y ataques aéreos. El fuego constante imposibilitaba recuperar los hombres adelantados. Una bomba cayó muy cerca de la batería de 35 mm del Ejército, impactó con esquirlas al director de tiro del Skyguard y lo sacó de servicio.

A las 13:45, el POA “Biguá” informó el ingreso de una sección de Harrier a la zona del istmo, sobre las posiciones de la Compañía A del Regimiento de Infantería 12. Los atacantes fueron recibidos por la artillería de 35 y 20 mm. También se lanzaron dos misiles Strela. El cabo primero Galanti de la Batería Antiaérea de Fuerza Aérea, con cañones Rheinmetall de 20 mm, derribó el Harrier GR.3, XZ-988. El piloto *Sqdn. Ldr.* Robert Iveson logró eyectarse. El paracaídas fue visto desaparecer detrás las lomas que conducen al estrecho de San Carlos.

La patrulla aérea de combate de Iveson (XZ-988) y M. Hare (XV-789) había despegado del *Hermes* a las 13:12 para localizar y atacar dos piezas de 105 mm y posiciones de tropas, en apoyo del Batallón 2 de Paracaidistas¹⁴⁴. Durante el primer pasaje, no vieron nada (no tenían Oficial de Control Aéreo Adelantado), pero en el segundo lanzaron bombas BL-755 de submuniciones contra una posición del tamaño de una compañía. Durante un tercer pasaje con cañones, el Harrier de Iveson fue impactado por artillería antiaérea¹⁴⁵. El piloto logró eyectarse y el avión explotó al chocar con el suelo, 13 km al oeste de Prado del Ganso. Iveson cayó en tierra bajo dominio británico, fue recogido por un helicóptero Gazelle y retornó al *Hermes* tres días más tarde.

A las 16:37, aviones Harrier sobrevolaron en altura Darwin, para reconocer la zona. Solía ocurrir que, después de un ataque, pasaran en misión fotográfica a 6000 metros aproximadamente, fuera del alcance de la artillería antiaérea. La munición de guerra de 35 mm incorporaba la autodestrucción del proyectil después de un tiempo determinado de vuelo. El vicecomodoro Wilson Pedrozo trató el asunto con el jefe de batería Skyguard, subteniente Claudio Braghini. De común acuerdo, decidieron utilizar la munición de ejercicio inerte que avanzaba por el aire el tiempo que le permitiera la fuerza de la gravedad. De esa manera se disparó en la tarde del 27 de mayo. Resultado: los Harrier no repitieron la operación¹⁴⁶.

En la noche comenzaría el avance de las tropas británicas y las tripulaciones restantes se prepararon para replegar a Puerto Argentino.

¹⁴³ Testimonio del teniente de navío VGM (R) Oscar G. Vázquez a la Comisión BANIM.

¹⁴⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 376.

¹⁴⁵ DAVID BROWN, *The Royal Navy and the Falklands War - The Epic True Story*, Arrows Books Limited, London, 1987. Confirma que el derribo fue producido por fuego de 20 mm.

¹⁴⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo a la Comisión BANIM.



Originales alternativas de defensa terrestres utilizadas en la BAM Cóndor: una cohetera LAU 61 de Pucará montada sobre un tobogán y otra acoplada al «tractor misilístico» - Gentileza: Com. VGM (R) Grünert

Primeros enfrentamientos en Darwin

El anochecer del 27 de mayo fue escenario de un intenso cañoneo naval contra las posiciones situadas al norte de la BAM Cóndor¹⁴⁷. El ataque sorprendió a la compañía A mientras se aprestaba a efectuar un incierto ataque de desarticulación nocturno. Pasadas las 22:00, la fragata *Arrow*, ubicada en caleta Brenton, y los obuses de 105 mm de la 8ª Batería del 29 Regimiento de Artillería Real iniciaron en simultáneo un intenso cañoneo contra distintos sectores del istmo de Darwin. El ataque marcaba el inicio de la batalla.

En contrapartida, a órdenes del teniente primero Carlos A. Chanampa, el Ejército controló las rutas de aproximación enemiga con fuego de obuses de 105 mm, en posiciones adelantadas cercanas a Prado del Ganso¹⁴⁸. Las piezas regresarían al día siguiente tras superar grandes dificultades en el desplazamiento.

Mientras continuaba la caída de proyectiles navales, el fuerte viento y la llovizna acentuaban la oscuridad de la noche de Malvinas.

Alrededor de las 02:30 del 28 mayo, se inició el ataque de la compañía B del Batallón 2 de Paracaidistas sobre las posiciones de la compañía A del Regimiento de Infantería 12 con un nutrido fuego de armas livianas y morteros. El avance británico sobre el istmo de Darwin había comenzado.

* * *

¹⁴⁷ Testimonio del brigadier VGM (R) Wilson R. Pedrozo a la Comisión BANIM, por entonces jefe de la BAM Cóndor con el grado de vicecomodoro.

¹⁴⁸ RÓMULO SASONE, *La Fuerza Aérea luchando en el barro*, Buenos Aires, Editorial Autores de Argentina, 2016, págs. 250 y 251.

Salidas operativas del 27 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 61 salidas:

- 55 desde el continente, de las cuales 24 fueron de combate.
- 6 desde las bases de Malvinas, de las cuales 2 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

A-4B (C-215) del I Escuadrón de la BAM Río Gallegos. Piloto primer teniente Mariano Velazco, eyectado y recuperado.

Bajas británicas declaradas

AERONAVES:

Harrier GR.3 (XZ-988) del Escuadrón 1(F) de la RAF. Piloto *Sqdn. Ldr.* Bob Iveson, eyectado y recuperado.

FUERZAS TERRESTRES:

Campamento en frigorífico bahía Ajax (UK Land Forces-UKLF): cinco soldados fallecidos.

* * *

El fin de la batalla de San Carlos

Durante los siete días en que se desarrolló este enfrentamiento aeronaval señalado como el más importante desde la Segunda Guerra Mundial, la aviación argentina llevó el papel preponderante en el balance de la lucha.

La Fuerza Aérea Argentina fue empleada a su máxima capacidad, especialmente su aviación de combate que, pese a la inferioridad de condiciones, enfrentó las armas más sofisticadas y modernas conocidas hasta el momento, solo disponibles para una potencia mundial.

Con procedimientos de ataque inéditos, llevados a cabo por pilotos resueltos en la convicción de la causa justa, se superaron las diferencias tecnológicas provocando importantes bajas al enemigo, a costa también de muchas vidas propias.

El comodoro VGM (R) Oscar Moro, en su libro *La guerra inaudita*, hace un balance de la batalla de San Carlos:

Quien desee sacar conclusiones basadas en hechos reales y concretos deberá observar atentamente las bajas sufridas por uno y otro bando, tener en cuenta que la casi totalidad de las pérdidas británicas fueron causadas por la aviación argentina y dilucidar qué significa el poder aéreo, aún combatiendo en forma aislada contra un enemigo superior en tecnología y medios.

La Fuerza Aérea seguiría atacando allí y dondequiera que hubiese un blanco visible y rentable, luego de haber hecho todo lo que estaba a su alcance. No logró ganar la Batalla de San Carlos, pero impidió al enemigo lograr la superioridad aérea, le infligió serios daños, demoró la concreción de la cabecera de playa, le creó problemas de comando, le produjo inconvenientes logísticos y penosas necesidades que disminuirían sus capacidades bélicas y la moral de sus tropas, haciendo mucho más difícil y lento su camino hacia Puerto Argentino.

El coraje y el tesón con que se luchó deberán —algún día— ser rescatados por la historia como una gesta para enorgullecer a todos los hombres de bien que habiten el suelo argentino y que se sientan custodios de sus tradiciones más nobles y más puras.

Pues, al fin y al cabo fue un puñado de hijos de esta tierra que tuvo a la Flota Británica sustentada por los EE.UU., al borde del colapso¹⁴⁹.

* * *

En suma

Veinte días después del inicio de las hostilidades, las fuerzas británicas lograron concretar una cabecera de playa en la zona del brazo San Carlos, con la entrada de un importante número de buques con adecuada protección área. La zona de desembarco estaba rodeada por un cordón montañoso bajo que les permitía una relativa protección de los ataques aéreos de la aviación argentina.

La aproximación y entrada de los buques en San Carlos fue detectada por patrullas del Ejército y por puestos de la Red de Observadores del Aire, mientras los británicos desarrollaban una serie de ataques de diversión con bombardeo naval y aéreo sobre las bases Cóndor y Malvinas, buscando ganar tiempo y afianzar la cabecera de playa lo antes posible.

De todos modos, en el amanecer del 21 mayo se ignoraba la magnitud de las fuerzas embarcadas, por lo que las primeras misiones aéreas fueron de aviones Pucará que partieron en reconocimiento ofensivo.

Advertida sobre la concreción del desembarco, la FAS empeñó una gran cantidad de aviones de combate lanzados en cuatro oleadas. Las primeras tripulaciones desconocían puntualmente el lugar de desembarco, por lo que los ataques iniciales se dieron sobre los buques que se hallaban en el estrecho de San Carlos y en la bahía de Ruiz Puente. La mayoría de las aproximaciones se realizaban rasante a máxima velocidad, sobre la Gran Malвина, y al llegar al estrecho lo primero que visualizaban eran estos buques, a los que atacaban como objetivos prioritarios.

La falta de información de inteligencia sobre la ubicación precisa del desembarco significó un respiro para los británicos ya que les permitió el primer día, desde la madrugada, descargar parte del enorme esfuerzo logístico y el personal, además de armar la defensa antiaérea de protección. A partir del segundo día, se iniciarían ataques sobre la zona de desembarco.

Pese a las pérdidas de la aviación argentina, con el transcurso de los días se verían afectados gran cantidad de buques, no solo por el hundimiento de dos fragatas Tipo 21 (*Ardent* y *Antelope*), sino por las averías mayores que penalizaban la operación de otros barcos, cuando no se trata de bombas a bordo sin explotar.

Con el objetivo de servir de piquete radar y anticipar los ataques provenientes del sector norte del continente, el almirante Woodward destacó al norte de las islas, a la altura del estrecho de San Carlos, un destructor Tipo 42 (*Coventry*) junto con una fragata Tipo 22 (*Broadsword*) de manera de combinar las armas de medio y corto alcance para una defensa efectiva.

Tal dispositivo fue desarticulado el 25 de mayo con el hundimiento del destructor y con averías serias de la fragata por las certeras bombas de las escuadrillas VULCANO y ZEUS.

El Escuadrón Fénix realizó una gran cantidad de salidas de diversión tanto de día como de noche, provocando salidas de PAC, con el objetivo de desgastar el esfuerzo aéreo enemigo.

Asimismo, fue importante la incorporación de un Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT) a bordo de un avión del Escuadrón Fénix que no solo servía de retransmisor de las alertas que enviaba el radar Malvinas, sino que poseía capacidad decisoria de abortar misiones en base a la situación táctica.

Los aviones de combate en aproximación rasante hacia el objetivo, la mayoría de las veces, solo podían tener capacidad de escucha VHF con el radar Malvinas, no había comunicación

¹⁴⁹ RUBÉN OSCAR MORO, *Historia del Conflicto...*, op. cit., ESGA, 1985, pág. 385.

directa; en conocimiento de esta situación, los operadores radar, casi en forma continua, transmitían las posiciones de las PAC para alertar a las escuadrillas.

El 25 de mayo indudablemente fue un día de inflexión para la flota británica. La pérdida de su tercer destructor misilístico Tipo 42 y el hundimiento del portacontenedores *Atlantic Conveyor* motivó que el almirante Woodward alejara la flota a más de 280 km con la idea de replantear la estrategia de ocupación. La pérdida de nueve helicópteros pesados necesarios para la movilidad de las tropas terrestres significaba que el ejército británico tendría que caminar hasta Puerto Argentino o, en su defecto, planificar otro desembarco cerca de allí para el asalto final.

Con el inicio de la batalla de San Carlos, volvieron a utilizarse los interceptores M-III EA, que no habían vuelto sobre las islas desde el 1 de mayo. Brindaron cobertura aérea defensiva, pero a niveles donde no se producirían encuentros con los Sea Harrier, puesto que estos estaban abocados a las interceptaciones a bajo nivel intentando parar las oleadas de los aviones de ataque contra la flota. Aún hoy es motivo de controversia entre los aviadores si hubiera valido la pena arriesgarlos a combatir a bajo nivel acompañando a la aviación de ataque con tan escaso nivel de autonomía y con resultados inciertos.

Durante la batalla de San Carlos, las fuerzas destacadas en las bases Cándor y Malvinas, como así también las fuerzas terrestres, vivieron una tensa vigilia pendientes de la lucha aeronaval que se desarrollaba en aguas del estrecho, con excepción de los Pucará que se sumaban para golpear las fuerzas terrestres británicas con un importante número de bajas propias. No obstante, sobre ambas bases continuaron día y noche las incursiones de bombardeo naval y aéreo.

En esos días, se utilizaron con éxito por primera vez las espoletas KEMA, Gamma R laterales y MU de cola, modificadas sobre la marcha para lograr mayor efectividad en los ataques; el equipo experto en armamento trabajó sin descanso y logró armar un considerable número de espoletas, aunque algunas bombas como la MK-17 lanzadas a muy bajo nivel seguirían impactando en los blancos sin explotar, o atravesando los buques de lado a lado y produciendo explosiones tardías en el agua.

La recuperación de aviones y tripulaciones se volvería crítica con el correr de los días, el material aéreo volvía muy vapuleado, con numerosos impactos y fallas en los sistemas. Fue entonces cuando los equipos técnicos mostraron su valía, los mecánicos trabajaron sin descanso día y noche; sumar un avión más en la línea de vuelo significaba completar el poder de fuego de una escuadrilla que partiría hacia las islas.

Con respecto a las tripulaciones, ya se evidenciaban signos de agotamiento por el tremendo esfuerzo de salir una y otra vez sorteando los peligros que cernían sobre Malvinas: lograr la ida y vuelta sobre la ancha franja del Atlántico en aviones monomotores sin relativas fallas, la meteorología muchas veces adversa, las PAC enemigas, traspasar en la final de tiro una nube de artillería misilística y de tubo embarcada y terrestre para que, con suerte y la ayuda de Dios, se lograra llegar hasta un buque enemigo y lanzar el armamento, para luego encarar la vuelta con similares amenazas.

El espíritu de la Aviación de Caza de la Fuerza Aérea Argentina se forjó en esos momentos de manera indeleble para las generaciones futuras, el respeto y la admiración de los británicos por nuestros pilotos trascendió todas las fronteras.

El Escuadrón Helicópteros, particularmente el sistema de armas Bell 212, hizo sus primeras armas en la recuperación de pilotos eyectados, un número que iría aumentando con el correr de los días. Gracias a lo experimentado en la contienda, se implementarían nuevos procedimientos de rescate en combate (RESCOM), nociones que en aquella época se desconocían.

La aviación de transporte continuó sumando al esfuerzo de combate. Los KC-130 reabastecedores volaron sin descanso asistiendo a los A-4B/C tanto en la ida como en la vuelta, y a veces volando al encuentro de aviones que venían tan agujereados, perdiendo combustible

a raudales, que no llegaban al punto de encuentro previsto, con el consiguiente riesgo que significaba acercarse a las islas.

Los C-130H cargueros siguieron burlando el bloqueo británico por las noches, trasladando la logística necesaria y regresando para evacuar a los heridos más graves.

La necesidad de obtener datos de inteligencia sobre blancos navales rentables motivó la concepción de que los C-130 sean utilizados para realizar una particular operación de exploración y reconocimiento que los pilotos denominaron «vuelos locos». El procedimiento conllevaba asumir un gran riesgo, especialmente por orillar el rango de detección de los radares de vigilancia de la flota y, en el peor de los casos, por la diferencia de velocidad si llegaban a ser perseguidos por una PAC.

La exploración lejana y cercana por parte de los B-707 y el Escuadrón Fénix continuó sin descanso. Se produjeron varias alertas próximas a las bases continentales, por lo general en horas nocturnas, dando indicios de que los británicos realizaban intentos de incursiones menores para evaluar las defensas argentinas.

El 26 de mayo, se decidió el empleo de los BMK-62 Canberra para bombardeo nocturno, pero en la primera salida durante la madrugada, tuvieron que regresar por problemas en el instrumental y desorientación espacial de los pilotos. Al día siguiente, se repitió la operación con arribo exitoso al blanco.

La vulnerabilidad del Canberra en tanto bombardero mediano —dado que sus dimensiones producían una considerable firma radar— no lo hacía apto para la operación diurna, excepto con una adecuada cobertura aérea. El empleo de dos o tres aviones en formación nocturna, sin luces de navegación ni referencias, no estaba previsto como operación normal, ya que el adiestramiento en este tipo de vuelo se realizaba en forma individual. La formación nocturna debería realizarse prácticamente a ciegas. Para solucionar este problema, el apoyo técnico introdujo una pequeña luz en la cola del Canberra que serviría como única referencia para formar a la distancia entre aviones.

Las tripulaciones estudiaron las capacidades antiaéreas británicas, los márgenes de distancia con las PAC, el relieve de las islas, y con esos datos realizaron perfiles de vuelo que, en la mayoría de los casos, resultaron exitosos. Llegaban al objetivo con el factor sorpresa a favor y con precisión gracias al navegador Doppler, produciendo considerables daños a las fuerzas terrestres debido a la capacidad portante de armamento lanzable.

Los bombardeos nocturnos de Canberra sin duda llegaron a ser un gran dolor de cabeza para el almirante Woodward, dado que no podía mantener a las PAC constantemente en vuelo durante las horas de la noche y, cuando eran detectados, casi siempre llegaban tarde. Por esta razón, posteriormente Woodward ordenaría la Operación Cambelow que consistía en acercarse durante la noche el portaviones *Invincible* hacia el oeste, a efectos de lograr menor tiempo de reacción para interceptar a los bombarderos. No tuvo el efecto deseado porque los Canberra siguieron golpeando por sorpresa.

Para esta operación, una vez más, cobraba fundamental importancia la información del radar Malvinas, que captaba la situación táctica y podía alertar anticipadamente cualquier peligro convergente hacia los aviones atacantes. De igual forma ocurría con los C-130 que continuaban vulnerando el cerco sobre Malvinas, transportando abastecimientos y regresando con heridos.

El 27 de mayo, la Fuerza Aérea Sur ordenó el ataque de posiciones terrestres en el brazo San Carlos. Participaron la escuadrilla ODÍN de Canberra, y la PÓKER de A-4B que bombardeó la planta de refrigeración de bahía Ajax y provocó la explosión de un depósito de munición.

A pesar de la gran diferencia cuantitativa y cualitativa con los medios del adversario, la Fuerza Aérea demostró en la batalla de San Carlos su alto grado de empeñamiento con todos sus medios en el combate y en la lucha por nuestras islas.

En los siete días que duró la batalla de San Carlos, los británicos sufrieron el hundimiento de cuatro buques: las fragatas Tipo 21 *Antelope* y *Ardent* (atacada por aviones de la FAA y de la Armada), el destructor Tipo 42 *Coventry*; y el portacontenedores *Atlantic Conveyor* (impactado por Exocet). Además resultaron con daños mayores la fragata clase Leander *Argonaut*, retirada fuera de combate; el destructor clase County *Antrim* con daños mayores; las fragatas Tipo 22 *Broadsword* y *Brilliant* con daños de consideración; los buques de desembarco *Sir Galahad*, *Sir Tristram* y *Sir Lancelot* con daños de consideración; mientras que el *Sir Bedivere* y el buque de reaprovisionamiento *Stromness* resultaron con daños menores.

En varias de estas embarcaciones quedaron bombas sin explotar en su interior, lo que ocasionó que quedaran interdictados sin poder bajar carga hasta que los expertos en explosivos desarmaran las bombas provocando graves demoras en la logística que debía llegar a tierra. No obstante, los británicos lograron consolidar la cabeza de playa e iniciar el avance hacia Puerto Argentino y Darwin.

Durante la batalla de San Carlos, la Fuerza Aérea realizó 479 salidas operativas, 432 desde el continente y 47 desde las bases de Malvinas, de las cuales 228 fueron salidas de combate. Perdió diecinueve aviones de combate con diez tripulantes fallecidos.

Capítulo 12

Defensa de la Base Cóndor

«Todos, en una heterogeneidad de uniformes –buzos de vuelo y de mantenimiento con camperas y cascos de acero, mezclados con uniformes de combate embarrados–, hombres de distintas edades, jerarquías y responsabilidades, oficiales jefes y subalternos, suboficiales antiguos con los más modernos y soldados, todos juntos combatiendo codo a codo, fieles a la Bandera que habían jurado defender. Ese era el espíritu en esa tarde del 28 de mayo, en el asedio final».

Base Aérea Militar Cóndor - Relatos de combate

Viernes 28 de mayo

Meteorología

Un centro de baja presión en Malvinas originó bancos de niebla y lloviznas. A partir de las 13:00, las condiciones variaron por el paso de un frente frío, bajaron los techos a 100 y 300 metros; el viento rotó al suroeste y aumentó la visibilidad.

En el continente, los vientos soplaron desde el oeste y noroeste alcanzando los 46 km/h, con visibilidad superior a 20 kilómetros. Al sur de Santa Cruz y de Tierra del Fuego, un frente frío provocó precipitaciones. En las primeras horas, nubes medias y bajas, con techos de 200 a 300 metros. La situación mejoraría durante la mañana con cielo claro a poco nuboso. Los vientos del suroeste rotaron al noroeste, con aumento de intensidad, cercanos a los 60 km/h.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 7 km/h.
- Río Gallegos: despejado, buena visibilidad, viento de 19 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 7 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 20 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.

Situación táctica

Instalada casi en el centro geográfico del archipiélago, la BAM Cóndor extendía con facilidad y en poco tiempo el poder aéreo ofensivo del Componente Aéreo Malvinas —un escuadrón de IA-58 Pucará— a cualquier rincón de las islas. Además, la base servía para descongestionar el aeródromo de Puerto Argentino, único contacto con el continente y acceso de los abastecimientos aéreos. Al mismo tiempo, por la carencia de medios terrestres de movilidad, era difícil de reforzar y, por ende, de defender por las fuerzas argentinas, excepto por los contados medios aéreos. Si bien la BAM Cóndor no era un objetivo estratégico prioritario para la Task Force, las fuerzas británicas avanzaron sobre Darwin para obtener una primera victoria después del desembarco en San Carlos¹⁵⁰.

Las unidades y elementos orgánicos que participarían en la defensa de la Base Aérea Militar Cóndor son:

- Fuerza de Tareas Mercedes (Ejército Argentino) con 554 efectivos distribuidos en:
 - Regimiento de Infantería 12 (RI 12): 439
 - Compañía C RI 25 (incluido el Equipo de Combate “Solari”): 78
 - Sección RI 8: 37
- Armamento: tres obuses de 105 mm, un mortero de 120 mm, dos morteros de 81 mm y cinco ametralladoras MAG.

¹⁵⁰ HARRY TRAIN, “Malvinas, un caso de estudio”, *Boletín del Centro Naval*, N.º 748, enero-marzo 1987, pág. 247. «El ataque se produjo como resultado de la necesidad política de atacar y derrotar a los argentinos en algún lugar, lo antes posible. Prado del Ganso era un objetivo estratégico y tácticamente irrelevante para el resultado general de la campaña».

- Base Aérea Militar Cóndor con 189 efectivos distribuidos en:

- Compañía de Defensa: 112
- Compañía de Servicios: 20
- Batería AAa. de 20 mm: 24
- Batería AAa. de 35 mm (EA): 33

Armamento: seis cañones antiaéreos de 20 mm, dos cañones antiaéreos de 35 mm (EA) comandados por un director de tiro guiado por radar Skyguard, cuatro ametralladoras MAG y una ametralladora de 12,7 mm.

Tras un intenso bombardeo naval, en las primeras horas del 28 de mayo, la Compañía B del Batallón 2 de Paracaidistas británicos avanzó por el istmo de Darwin, donde se produjo el primer combate con una patrulla del Ejército Argentino que terminaría siendo capturada. El batallón británico, dividido en cuatro compañías (A-B-C y D), iniciaba así su avance sobre el istmo consolidando posiciones.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

BAM Cóndor

Existía una gran incertidumbre sobre la suerte de los hombres que defendían la BAM Cóndor. El ataque británico, que había comenzado la noche anterior, fue demorado durante la madrugada por la batería de 105 mm del Ejército, comandada por el teniente primero Carlos A. Chanampa. La concentración de fuego sobre la angosta franja de avance dificultó el progreso del enemigo.

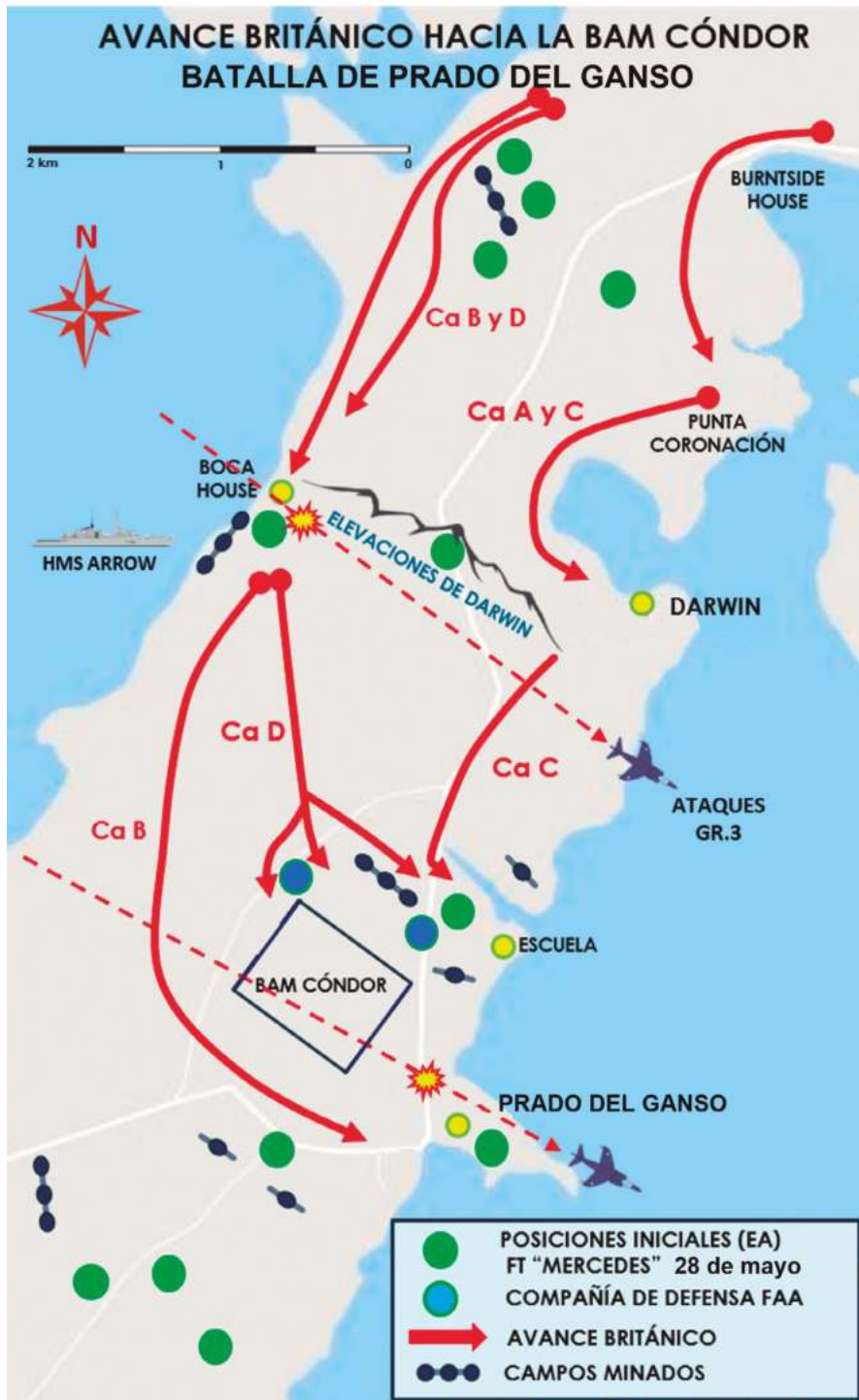
En la madrugada del 28 de mayo, la Compañía A del Regimiento de Infantería 12 (RI 12) con 120 hombres, fue cercada al norte del istmo, sin haber consolidado una posición defensiva. Los británicos, con cuatro compañías de paracaidistas se dispusieron a atacarla con 450 hombres. Iniciaron un bombardeo con fuego de morteros, cañones de 105 mm y apoyo de fuego naval de la fragata *Arrow*. Desde la BAM Cóndor, se observaron violentos resplandores y explosiones por espacio de 40 minutos.

A las 02:30 la Compañía A Para (del Batallón 2 de Paracaidistas) avanzó hacia posiciones argentinas, en dirección a Burntside House, en el extremo noreste del istmo. Se produjo un duelo de artillería entre morteros británicos y propios con apoyo de artillería de 105 mm. En el intercambio, la Compañía A (RI 12) del teniente primero Jorge Manresa resistió por más de una hora el fuego naval y terrestre. En la oscuridad de la noche, sin aparatos de visión nocturna ni comunicaciones entre secciones, Manresa carecía de una visión clara de la situación. Entre tanto, los paracaidistas de la Compañía B se desplazaban más hacia el oeste en dirección de Boca House, en el extremo noroeste del istmo, pero recibieron fuego de morteros y artillería de una sección de Manresa que, sobrepasada por ambos flancos, inició una retirada hacia las posiciones iniciales de defensa.

Al mismo tiempo, la Compañía D Para se desplazaba desde caleta Camila, para apoyar a los paracaidistas de la Compañía B. Los avances británicos eran retrasados por la tenaz resistencia de los hombres de Manresa.

Mientras tanto, en la BAM Cóndor el vicecomodoro Pedrozo reordenó la defensa y distribuyó municiones entre las dos secciones de la Compañía de Defensa a cargo del primer teniente Sifón. Los hombres de la Fuerza Aérea asumieron que en las próximas horas deberían defender la base contra un ataque frontal de los británicos. Se ordenó también que, con las primeras luces de la mañana, los helicópteros Bell 212 se replegaran a Puerto Argentino.

Alrededor de las 03:00, la Compañía A de paracaidistas británicos consolidó Burntside House y, hacia las 04:00, reinició la marcha en dirección a punta Coronación con apoyo de artillería propia. En tanto que la Compañía B atacó Boca House, al tiempo que la C avanzaba por el centro del istmo.



A las 06:00 las compañías Para B y D, a cargo de dos mayores, estaban inmovilizadas en Boca House por la sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 8 (RI 8) a cargo del subteniente Ricardo Aliaga, la sección Servicios del RI 12 y parte de la Compañía A que había replegado a cargo del subteniente Ernesto Peluffo, fortificado en las alturas de Darwin, todos con el apoyo de los obuses de 105 mm del teniente primero Chanampa que no cesaba de disparar.

Se ordenó entonces el desplazamiento desde Prado del Ganso de la sección de la Compañía C del Regimiento de Infantería 25 (RI 25) al mando del teniente Roberto Estévez para reforzar las alturas de Darwin, donde se unió a los efectivos del subteniente Peluffo y a una sección de exploración del RI 12 a cargo del cabo primero Ramón Quintana.

Entre las 07:00 y las 10:30, se produjo un encarnizado combate en el que ambos bandos sufrieron numerosas bajas. En la lucha cayeron heroicamente el teniente Estévez, y suboficiales y soldados de los grupos mencionados. Debido a las bajas, el ataque británico se detuvo y se replegaron para abastecerse, en especial, de municiones.

Alrededor de las 11:00, llegó en el helicóptero Chinook H-93 de la Fuerza Aérea el Equipo de Combate “Solari” del RI 25, que desembarcó 8 km al sur de Prado del Ganso.

Luego del repliegue a las costas de Darwin, se reanudó el ataque británico, con un nutrido fuego hacia las posiciones argentinas. En esos combates, en la ladera de monte Darwin, fue herido de muerte el jefe del regimiento de paracaidistas, *Lt. Cnl.* Herbert Jones, oficial británico de más alto rango caído en el conflicto.

Durante la mañana, las piezas de 105 mm fueron retiradas a los corrales, en la entrada al pueblo de Prado del Ganso, desde donde dispararon las últimas municiones. Las tropas británicas apoyaban el avance con fuego de morteros y misiles filoguiados Milan. Con el correr de las horas, se sucedieron una serie de enfrentamientos muy confusos, pues se perdió el control de la ubicación de las fracciones del Ejército que defendían y de las avanzadas británicas que, poco a poco, ganaban posiciones.

La proximidad del enemigo dramatizó la situación: faltaban medios de exploración y coordinación entre los efectivos de la Fuerza Aérea y los del regimiento. Los aeronáuticos disparaban casi a ciegas y con riesgo de batir a la propia tropa que replegaba.

Escuadrón Pucará: apoyo aéreo cercano en Darwin

Operando desde la BAM Malvinas, el Escuadrón Pucará fue empleado, por primera vez desde el comienzo de las acciones bélicas, en las tareas de apoyo de fuego cercano para las que había sido diseñado y construido. Con las primeras luces del día, despegaron tres Pucará:

OF s/n (CAM). Tres IA-58, indicativo NAHUEL, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo en la zona de Darwin. Tripulantes: capitán Roberto A. Vila (A-537), teniente Roberto F. Címbaro (A-532) y primer teniente Hugo E. Argañaraz (A-533). Despegaron de Puerto Argentino a las 08:00.

El capitán Roberto Vila salió como jefe de escuadrilla en el primer vuelo del día, con solo tres aviones, pues su numeral, el teniente Brest, se hallaba enfermo¹⁵¹. Como en circunstancias anteriores, la visibilidad era escasa, por lo que Vila se comunicó con la BAM Cóndor para que los guiaran. Le respondieron que marcarían con una bomba fumígena el límite de los bandos, más allá del humo todos eran enemigos.

Efectivamente, visualizaron la humareda y pusieron rumbo hacia Puerto San Carlos. Enseguida encontraron las primeras tropas. Les llamó la atención que ninguno de los británicos se arrojara cuerpo a tierra, sino que todos les apuntaban y les disparaban sus fusiles. Vila les ordenó a los numerales tirar y salir rasante pues no había más de 50 metros de techo. Dispararon cohetes sobre tropas en monte Camila.

Por su cuenta Vila sobrevoló la BAM Cóndor. Los saludó alabeando las alas como muestra de apoyo. En la pasada descubrió que, antes de la pista, los británicos avanzaban tirando con todo. Si en el primer empleo tuvo un mal recibimiento, el segundo fue peor. Delante de la nariz del avión lo esperaban las cortinas rojas de municiones trazantes y sintió golpes en

¹⁵¹ Testimonio del comodoro VGM (R) Roberto A. Vila a la Comisión BANIM.

el avión como verdaderos martillazos. Varios misiles Blow Pipe persiguieron a los Pucará sin llegar a alcanzarlos.

El numeral 3, Argañaraz, escapó de un misil que le explotó muy cerca del avión. Vila supuso que lo habían derribado y así lo informó al CIC de Puerto Argentino. Sin embargo, Argañaraz, que cumplía la primera misión en Malvinas y en la que con énfasis había insistido participar, recuperó el control del avión y, tras una breve desorientación por desconocer la zona, regresó a Puerto Argentino. Aterrizó alrededor de las 09:20, minutos después de Vila y Címbaro. En tierra, se comprobó que en el avión de Vila se contaban unos cincuenta impactos, dos de ellos, en el paquete del paracaídas.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

Después de la NAHUEL, se había previsto que despegara la escuadrilla BAGRE, integrada por el capitán Ricardo A. Grünert como jefe y los tenientes Miguel A. Giménez, Alcides T. Russo y Roberto F. Címbaro. Debido a que solo dos de los aviones anteriores estaban en servicio y sin posibilidad inmediata de recuperar los restantes, se decidió que salieran el 1 y el 3, los más antiguos, mientras que el 2 y el 4 debían esperar la reparación.

OF s/n (CAM). Dos IA-58, indicativo BAGRE, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: capitán Ricardo A. Grünert (A-533) y teniente Alcides T. Russo (A-532). Despegaron de la BAM Malvinas a las 09:30.

La visibilidad continuaba muy baja y el techo no superaba los 50 metros. Con la información del capitán Vila, se dirigieron a Darwin. Alrededor de las 10:15, atacaron con cohetes y cañones de 20 mm a efectivos británicos, entre Darwin y Prado del Ganso. En la corrida final, Grünert disparó toda la munición, no así el numeral, que efectuó un giro de 360°, y disparó la munición en la segunda final. Los británicos los recibieron con fuego nutrido y el espacio se llenó con las manchas rojas de la munición trazante. Los aviones acusaron numerosos impactos, sobre todo el numeral 2 en el reemplazo. Regresaron a BAM Malvinas alrededor de las 11:00. El A-533 salió de servicio con un motor inutilizado. Se contaron cincuenta y ocho impactos de armas livianas en el fuselaje y cuatro en el motor izquierdo.

Tras los BAGRE, despegó la sección SOMBRA:

OF s/n (CAM). Dos IA-58, indicativo SOMBRA, armados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo. Tripulantes: tenientes Miguel Giménez (A-537) y Roberto Címbaro (A-532), los dos pilotos que habían quedado sin volar en la escuadrilla BAGRE. Despegaron a las 11:30.

En ese momento, en la zona de monte Camila, helicópteros británicos transportaban municiones y reabastecían las tropas que atacaban la Base Cóndor; en el regreso, evacuaban las bajas sufridas en el combate, entre ellas, el cuerpo del jefe del 2° Regimiento de Paracaidistas, *Lt. Cnl.* Herbert Jones.

Giménez y Címbaro observaron el movimiento de dos helicópteros Scout, matrículas XP-902 y XT-629, del 3^{er} Escuadrón Aéreo de los Royal Marines. Los atacaron combinando el disparo de todas sus armas. El primer ataque fue evadido, no así el reemplazo. Giménez alcanzó al XT-629, hirió de muerte a su piloto, *Lt.* Robert Nunn y gravemente al *Sgt.* Bill Belcher. El helicóptero cayó a tierra y se incendió. Pese a la seriedad de sus heridas, Belcher fue rescatado posteriormente¹⁵².

Luego del ataque, el teniente Giménez ascendió para superar la capa de nubes y mantuvo breves comunicaciones por VHF con Darwin, tras lo cual se perdió todo contacto con él. Las primeras versiones británicas dieron cuenta de que el A-537 había sido derribado por

¹⁵² RODNEY BOURDEN y otros, op. cit., pág. 348.



Helicóptero derribado por Pucará - Pintura de Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

un misil, probablemente un Blow Pipe. Sin embargo, cuatro años después, el 30 de agosto de 1986, los restos del avión y su piloto fueron encontrados en una ladera del cerro Azul, en la isla Soledad, y se comprobó el choque contra la montaña. Fue sepultado en el cementerio argentino de Darwin, con honores militares y la presencia de familiares, el 3 de octubre de ese año.

Paralelamente a la suerte de Giménez, Címbaro atacó al XP-902 que realizaba maniobras evasivas. El piloto argentino logró alcanzarlo, aunque no por impacto directo, sino por la onda expansiva que causó el estallido contra el suelo de los 19 cohetes de una de sus LAU-60. La explosión desestabilizó el helicóptero que chocó el suelo. El derribo no fue oficialmente reconocido por los británicos. Címbaro aterrizó en la BAM Malvinas a las 12:30.

Entretanto, un Sea King (matrícula ZA-292) fue alcanzado por armas livianas de la infantería y sufrió averías leves en el fuselaje, cerca de la caja reductora¹⁵³.

OF s/n (CAM). Tres IA-58, indicativo FÉNIX, armados con tres bombas de napalm de 220 kg / 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo en zona Darwin. Tripulación: primeros tenientes Francisco Navarro (A-515), Juan L. Micheloud (A-536) y teniente Miguel A. Cruzado (A-555).

Luego de poner en marcha, problemas en el motor izquierdo del avión del primer teniente Navarro le impidieron volar. El Pucará del primer teniente Micheloud portaba tres bombas de napalm de 220 kg, mientras que el teniente Cruzado salió con la configuración normal de cohetas. Según los registros, fue la primera y única vez que se utilizaron ese tipo de bombas durante el conflicto.

Próximo al despegue, el primer teniente Micheloud no logró que se apagara la luz de «prohibido decolar», pero como el funcionamiento parecía correcto, decidió salir. Estaba completamente cubierto, 150 metros de techo, y el viento de moderado a fuerte aunque bien orientado. Micheloud y Cruzado despegaron a las 16:00 y volaron a unos diez metros de altura. El terreno ondulado les dificultaba la orientación¹⁵⁴.

¹⁵³ RODNEY BOURDEN y otros, op. cit., pág. 255.

¹⁵⁴ Testimonio el comodoro VGM (R) Juan L. Micheloud a la Comisión BANIM.

Navegaban prácticamente de memoria, aunque al no tener a la vista las alturas de Rivadavia les faltaba esa referencia rocosa. También los desorientó una ventana abierta en el horizonte por donde se colaba un resplandor rojizo que atribuyeron a la puesta del sol, aunque en realidad se trataba de un incendio en la escuela de Darwin. No tardarían en darse cuenta del desacierto.

Entraron por el sur del estrecho de San Carlos, viraron hacia la derecha por el medio de la bahía de Ruiz Puente y pusieron rumbo sur. A unos diez grados a la derecha, vieron con certeza el caserío de Prado del Ganso y una agonizante columna de humo más atrás. Se abrieron hacia la izquierda para encontrar la línea de avance enemiga en forma transversal, dejando la escuela a la derecha.

Efectuaron la corrida final esperando hallar el grueso de las tropas, pero eran solo esporádicos grupos de cinco a diez hombres aislados. Se dieron cuenta de que estaban pasando por la retaguardia enemiga. Continuaron hacia el frente para realizar un nuevo ataque espaciado unos minutos del primero y entrar sobre las posiciones que les indicaban por VHF: una depresión, en forma de valle, entre Prado del Ganso y la escuela.

Ingresaron desde el noroeste, sobre el agua y muy bajo. A pesar de la ausencia de relieves, confiaban en lograr cierta sorpresa por la escasa luz y por el viento en contra que ocultaba el sonido de los motores. Cerca de la costa, levantaron levemente para distinguir mejor el horizonte: unas pocas figuras se recortaban sobre el terreno, nada más. Micheloud puso rumbo hacia ellas buscando otro blanco más significativo y, una vez en distancia de tiro, abrió fuego con sus cañones. Desaparecieron las siluetas y, pese a la cercanía, no distinguió otra cosa que disparos trazantes que, muy pronto, se convirtieron en un enjambre de balas que buscaban el avión.

La ráfaga de cañones del jefe de sección cesó indicando que se habían trabado. El tiempo para llegar hasta el blanco fue una eternidad sin su propio fuego. Era imposible distinguir detalles. Como le había ocurrido en San Carlos, cuando la tropa se aferraba al terreno, resultaba muy difícil verla, máxime a esa hora.

Al punto que Micheloud observó movimientos al entrar en final, pulsó el disparador de bombas una y otra vez, muchas más que las necesarias, para asegurarse de que salieran. Sintió impactos, se agachó un poco más y, con potencia a pleno, continuó al frente unos segundos hasta iniciar un suave viraje por la izquierda y comprobar si habían explotado las bombas. Escuchó por VHF: «¡Muy buenas bombas!». No atinó a otra cosa que llamar al numeral para saber el resultado del ataque, pero no tuvo respuesta. Intentó varias veces la comunicación hasta que un operador de la base Cóndor le informó que se había eyectado.

Con fallas en un motor y luces de alarmas encendidas, Micheloud regresó. Un helicóptero que volaba en cercanías prometió cubrir el regreso si lo requería. Aterrizó a las 17:00 bajo alarma roja. Lo aguardaban el mayor Argente y el jefe del escuadrón; le dieron un abrazo. No tuvo respuesta sobre la suerte corrida por el teniente Cruzado. El A-536 no volvería a volar hasta el 10 de junio, fecha en que finalizó su reparación.

Cruzado¹⁵⁵ había caído en Darwin: en el momento del ataque, frente a su Pucará, la tierra cobró vida con misiles, municiones trazantes y explosiones... todos parecían apuntarle a su avión. Cruzado disparó una salva de cohetes que dio en medio de las tropas británicas; el controlador de la BAM Cóndor lo confirmó por radio: «¡Buena puntería, ese es el lugar!». El piloto apretó de nuevo el disparador y se repitió la ráfaga de cohetes volando hacia el blanco.

De pronto, unos martillazos sacudieron el avión. Una luz, una explosión, en el panel derecho de instrumentos saltaron chispas. Volaba a no más de diez metros, quiso ascender, virar a la izquierda y esquivar los disparos que lo buscaban. El avión no respondió. Buscó la manija y se eyectó. El paracaídas se terminó de abrir a solo 30 metros del suelo, cayó en terreno enemigo y fue tomado prisionero.

¹⁵⁵ Testimonio del brigadier VGM (R) Miguel A. Cruzado a la Comisión BANIM.



Pucará en acción - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

En medio del fragor de la batalla de Darwin, el Comando de la Fuerza Aérea Sur ordenó reforzar el Escuadrón Pucará con el despliegue de una escuadrilla de tres aviones provenientes de la BAM Santa Cruz.

Sector de Defensa Aérea Malvinas

El 28 de mayo había comenzado en la BAM Malvinas con un bombardeo naval que se prolongaría durante más de dos horas. A partir de la 01:00, el radar TPS-43 detectó varios ecos coincidentes con movimientos de helicópteros entre los radiales 116 y 164 oscilando entre los 11 y 18 km; y de buques entre los radiales 170 y 205 a distancias entre 15 y 30 km. Aparecieron también varios ecos identificados como interferencias entre los radiales 230 y 270 .

A las 02:20 cesó el bombardeo naval iniciado a las 23:58 del día anterior y desaparecieron las interferencias. A las 02:30 comenzó el alejamiento de buques y un helicóptero con rumbo 200 .

Por la mañana, además de las salidas del Escuadrón Pucará, despegaron de la BAM Malvinas dos Aermacchi de la Armada, tripulados por el capitán de corbeta Carlos Molteni (4-A-117) y el teniente de corbeta Daniel Enrique Miguel (4-A-114), para apoyo de fuego directo en la zona de Darwin. Al enlazar con el control de Fuerza Aérea, se les indicó que el tiempo había desmejorado con visibilidad nula y que regresaran.

A las 12:15 el CIC Malvinas ordenó al radar que llame por frecuencia al SOMBRA 1 (teniente Giménez). Se lo llamó repetidas veces sin respuesta, tenía autonomía hasta las 14:15.

A las 15:00 despegaron los mismos aviones de la Armada y esta vez el control de Fuerza Aérea les indicó blancos, a los que atacaron con cañones y cohetes. En la salida, un misil derribó al teniente de corbeta Miguel que falleció al estrellarse el avión¹⁵⁶.

Además de controlar los vuelos de los Pucará y los Aermacchi, el radar apoyó las aproximaciones de los Hercules que llegaban desde el continente. A las 18:32, desapareció una

¹⁵⁶ HÉCTOR MARTINI, *Historia de la Aviación Naval Argentina*, Armada Argentina, 2007, pág. 191.

PAC en azimut 070 a 187 km, y se detectó al C-130 indicativo TRONCO en 178 a 40 km. TRONCO aterrizó en la BAM Malvinas a las 18:42 y permaneció hasta las 19:05.

Luego, se apoyó al C-130 indicativo TOCO que aterrizó a las 21:20 y despegó veinte minutos más tarde. A las 21:53, se contactó con un tercer C-130, indicativo ACUARIO, que debió hacer espera y finalmente no pudo aterrizar por cercanía de una PAC.

El TPS-43 estuvo en servicio desde las 00:00 hasta las 02:36, de 03:30 a 09:37, de 11:33 a 14:17 y de 15:45 a 24:00, totalizando 19 horas y 32 minutos de operación. Se produjo una salida fuera de servicio de dos horas por razones técnicas, y hubo una interrupción de 1 hora y 38 minutos por viento fuera de norma. El radar TPS-44 operó un total de 4 horas y 28 minutos.

Los combates en la BAM Cóndor

La heroica resistencia de dos secciones del Regimiento de Infantería 25 del Ejército a cargo de dos subtenientes había frenado el avance de dos compañías británicas. Sin embargo, entre las 12:00 y las 15:00, la Compañía B Para logró consolidar la posición en Boca House, mientras que la Compañía D Para desbordó las defensas argentinas por las playas del sector oeste del istmo.

El Batallón de Paracaidistas 2 —a cargo del *Mj.* Christopher Keeble tras la muerte del *Lt. Cnl.* Jones—si bien había consolidado sus posiciones, aún debía enfrentarse a las defensas de Prado del Ganso y enfocarse en la toma de la BAM Cóndor protegida por efectivos de la Fuerza Aérea. Keeble apreció que la clave del avance británico sería la captura de la escuela de Darwin y el posterior asalto a las posiciones de la base, pero solo después de atravesar cerca de 1300 metros al descubierto a merced de la defensa argentina.

En efecto, el teniente coronel Piaggi ordenó reforzar la escuela con una sección comandada por el subteniente Gómez Centurión para asegurar la zona.

En horas del mediodía, el mando británico ordenó que la Compañía C avanzara por la costa este, mientras que la B y la D giraban a través del istmo hacia el oeste. La C de inmediato recibió fuego de la batería antiaérea de 35 mm al mando del subteniente Braghini, desde el extremo oriental de Prado del Ganso. Los cañones Oërlinkon devastaron los dos primeros pelotones británicos¹⁵⁷. Desde el Puesto de Comando, el vicecomodoro Pedrozo observaba el movimiento británico. Braghini por VHF escuchó el aliento de Pedrozo: «Muy bien GADA, sigan así, ¡denle duro!».

La Compañía B comenzó un rodeo alrededor de la pista en forma de arco amplio con intención de coordinar con las compañías C y D el ataque sobre la escuela, pero ambas se encontraban demoradas por la persistencia del fuego argentino. Minutos después, la Compañía C retomó el avance en el que resultaron heridos el jefe y once hombres más. Entre tanto, la Compañía A probó destruir los cañones de 35 mm con misiles Milan, pero los lanzamientos quedaron cortos.

Las tropas argentinas que defendían la escuela de Darwin iniciaron el repliegue. La Compañía D avanzó en dos columnas hacia el aeródromo y una tercera hacia la escuela, mientras que la Compañía B proseguía avanzando con refuerzos por la costa y girando hacia el este más allá de las instalaciones de la BAM.

En estos movimientos se darían los primeros contactos con la artillería antiaérea de la Fuerza Aérea. Con fuego de morteros, pusieron fuera de servicio el cañón Fierro 6, el más avanzado hacia el sector de Darwin, sin consecuencias para el personal. Se ordenó al

¹⁵⁷ MAX HASTINGS y SIMON JENKINS, op. cit., pág. 269: «Quizás las armas más mortales que los ingleses enfrentaron en esta etapa fueron los cañones de 35 mm controlados por radar de la Aeronáutica Argentina que disparaban desde el extremo oriental del asentamiento de Prado del Ganso contra los paracaidistas que lentamente avanzaban».

alférez Arnaldo Favre que verificara el estado de ese cañón y del Fierro 5, con problemas en uno de sus tubos. Una vez en esas piezas, sin posibilidad de repararlos ni desplazarlos, se replegó el personal después de inutilizar el material.

Se descubrió el avance de efectivos de la Compañía C sobre la posición del Fierro 3 operado por el soldado C/63 Hugo Stacantti, a quien se le ordenó disparar contra las posiciones enemigas. Tras agotar la munición y causar numerosas bajas, Stacantti abandonó la posición cuando recibió fuego de morteros.

En simultáneo, los morteros enemigos se concentraron sobre el Puesto de Comando de Artillería Antiaérea (PCAAA) y el radar ELTA, montado a escasa distancia. En la acción fue herido el teniente Darío Valazza, jefe de batería, mientras el radar y el puesto de comando fueron destruidos. De inmediato, Valazza fue evacuado al puesto de auxilio por los soldados C/63 Marcelo Antico y Héctor Castellano. El alférez Favre se hizo cargo de la batería.

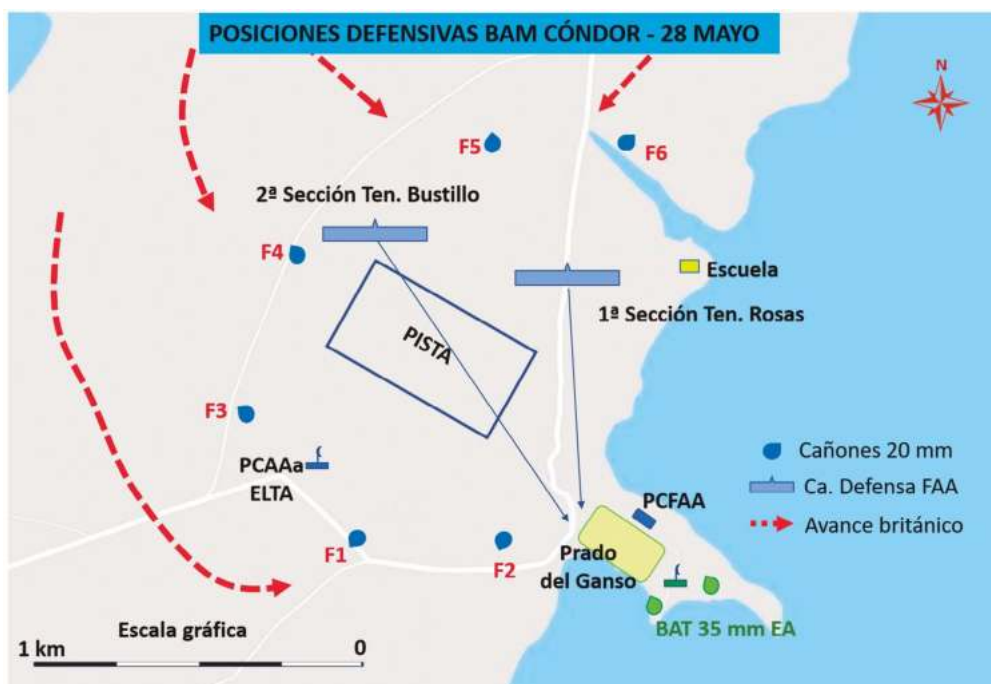
Al mismo tiempo, las secciones de la compañía de Defensa de la Base Aérea entraban en combate contra efectivos de la Compañía C que intentaba conquistar el puente por el que se accedía al estuario, a 500 metros de la pista. En esos momentos, la batería antiaérea del Ejército tenía el director de tiro Skyguard fuera de servicio y ambos cañones de 35 mm operativos en tiro manual; la batería Reihnmetall de 20 mm de la FAA tenía el radar ELTA inutilizado y el Puesto de Comando destruido, igual que cuatro de las seis piezas: F6, F5, F3 y F1 de 20 mm. Esta última había recibido un misil Milan y su operador, el cabo primero Ricardo Galanti, fue despedido y herido en una pierna por la explosión. El resto de la dotación lo llevó al puesto sanitario, previa destrucción de la pieza. Ante el estado de cosas, el alférez Favre ordenó a F2 y F4 combatir con tiro terrestre hasta que fuera posible y, en caso de dejar la posición, les fijó como punto de reunión el centro del poblado de Prado del Ganso.

Las piezas de 35 mm, desde un extremo del pueblo, destruyeron el edificio de la antigua escuela, ocupado por los británicos. Luego, apuntaron a grupos de vanguardia de la infantería.

Las fuerzas británicas que se aproximaban desde el norte avanzaron hacia el este. La primera sección de Tiradores de la FAA, a cargo del teniente Rosas y secundado por el alférez Rómulo Sasone, perteneciente a la ROA, estaba a unos 2000 metros de la cabecera 33 de la pista. De las dos secciones de la FAA, era la más alejada de los combates y, hasta el momento, la más segura. Desde muy temprano los efectivos percibieron el avance británico en las vibraciones constantes de la turba. Pero hacia las 10:45, sobre el sector que ocupaba la sección de Rosas comenzó a caer un nutrido fuego de artillería de 105 mm y morteros 81 mm, por lo cual el teniente solicitó replegar su sección. Sin embargo, atinadamente el jefe de la BAM Cóndor no autorizó, ya que el salir de los pozos aumentaba el riesgo del personal.

En una pausa de los impactos, el mayor Raúl Zaporta, jefe del Escuadrón Base, tomó la iniciativa y llegó a la zona este conduciendo un vehículo Land Rover para replegar al personal hacia un área más protegida, cerca de la cabecera 33, la que daba al pueblo. A orden del jefe de Escuadrón, la sección de Rosas comenzó a desplazarse y nuevamente el fuego de cañones y morteros comenzó a caerles muy cerca. Para no convertirse en un blanco móvil debieron abandonar el Land Rover. Como pudieron, apoyándose unos a otros, la sección del teniente Rosas recorrió unos 1600 metros hasta los pozos de zorros y posiciones a la entrada de Prado del Ganso sobre el camino que conducía a la pista y a la escuela. Solo por milagro llegó con su gente sin bajas.

Este movimiento expuso el flanco de la sección del teniente Bustillo, pues la avanzada de las compañías C y D ocuparon el sur de la pista y terminaron por cercarla. El fuego enemigo se concentró sobre la sección aislada que respondía el ataque desde los pozos de zorro. Un misil Milan cayó en una de las posiciones y mató a los soldados C/63 Luis Guillermo Sevilla y Héctor Walter Aguirre. Entretanto, en uno de los refugios, el cabo Ricardo Ayala y el soldado C/63 Mario Ramón Luna procuraban socorrer al suboficial ayudante Jorge Rosso,



del servicio contraincendio, herido en una pierna. Al intentar desplazarlo hacia el puesto de socorro, el soldado Luna fue abatido por un disparo en la cabeza. Falleció al instante¹⁵⁸.

El jefe de batería se desplazaba en un tractor con un trineo de remolque cargado de armamento cuando lo informaron de la situación. El alférez Favre ordenó que las dos piezas antiaéreas operativas concentrasen el fuego contra las avanzadas enemigas y facilitaran el repliegue del teniente Bustillo y su sección. Ante los disparos de las piezas de 20 mm, operados por el cabo primero Elvio Giannini (Fierro 4) y el cabo Lorenzo Corradi (Fierro 2), los británicos retrocedieron y la sección inició un veloz repliegue hacia las turberas pese al fuego que recibían. Una vez en cubierta, Bustillo y sus hombres aguardaron la noche para regresar a Prado del Ganso. Los británicos, entonces, se concentraron y atacaron las dos piezas de artillería que aún les disparaban. Ante lo inevitable, el alférez Favre ordenó replugar en forma alternada a los servidores de las piezas, cubriéndose entre ellos, previo a destruir las armas en el momento de su abandono.

Se oyeron los disparos postreros del Fierro 2 y comenzó una tensa calma. La mayoría de los defensores se encontraban en Prado del Ganso, casi sin municiones, con las armas fuera de servicio y sin provisiones. En esos momentos dramáticos reinaba la confusión:

El alférez Fabre decidió recuperar uno de los cañones y utilizarlo como repuesto. Consiguió un tractor y, con cuatro soldados, fue a buscarlo. Para pasar desapercibido, siguió unas huellas que rodeaban la pista, recorriendo unos 3 o 4 km. En el camino se encontró con efectivos, al parecer del Ejército, que descansaban a ambos lados del sendero. Cuando se disponía a colocar el cañón sobre rodado y engancharlo, vio que se aproximaba un soldado y que le formulaba una pregunta, pero en inglés.

Gran sorpresa común. Se estudiaron cara a cara y solo entonces se reconocieron. El inglés empezó a gritar, y el alférez y los soldados regresaron con el tractor a toda velocidad, cruzando otra vez entre los grupos en descanso; al parecer, paracaidistas. Una vez que el alférez llegó al puesto de comando y contó lo sucedido, constató que el tractor parecía

¹⁵⁸ Mario Ramón Luna, oriundo de Pozo del Castaño (Santiago del Estero), fue sepultado en el cementerio de guerra de Darwin como "Soldado solo conocido por Dios" hasta el 18 de octubre del 2018 que fue identificado por el ADN.

una regadera: las ruedas, infladas con agua, habían recibido varios impactos igual que la carrocería. Gracias a Dios, resultaron ilesos. Con seguridad, la similitud de uniformes y el empleo de un tractor británico los había desconcertado¹⁵⁹.

Los artilleros antiaéreos de Fuerza Aérea, al igual que los de Ejército, después de perder sus piezas y replegarse, organizaron grupos de fusileros y colaboraron con la defensa terrestre de la Base hasta el cese del fuego.

A estas horas del interminable 28 de mayo, los defensores de Prado del Ganso, compuestos por cuadros de la BAM Cóndor junto con algunos miembros de la Fuerza de Tareas Mercedes, se ubicaban en una línea defensiva a lo largo de un acantilado de escasa altura que contornea la península en el límite norte del pueblo. Desde allí, veían avanzar las tropas británicas entre las lomas de pastos achaparrados, al norte y al este de la escuela de Darwin.

La línea defensiva se extendía por delante de las casas que daban a la bahía, iba por una línea de arbustos espinosos y llegaba hasta la entrada del pueblo, hasta los galpones negros que se usaban para la esquila de las ovejas. Esa línea estaba compuesta por pozos de zorros, posiciones más grandes y parapetos que se venían construyendo desde el 25 de mayo. La tarde del 28 de mayo entraron en acción los ingenios de mecánicos y armeros del Escuadrón Aeromóvil Pucará: el «tractor misilístico», fabricado con una cohetera LAU 60 sujeta con alambres al techo de un tractor que se usaba en la pista (se había intentado colocar tres cohetes, pero el techo cedía por el peso); los cohetes FFAR 2,75 se accionaban con la batería del vehículo o bien con pilas de 1,5 volts, según la cantidad de cohetes a disparar.

Igual rol cumplió el «tobogán misilístico». Al único tobogán de la plaza de Prado del Ganso se sujetó otra LAU 60 apoyada sobre un cajón nivelador. Asimismo, se instaló una LAU 60 sobre un galponcito y otra más sobre una gran carretilla de madera para llevar turba. También se ataron con una cámara de bicicleta tres tubos de una cohetera sobre un cajón de manzanas. Estos artefactos evidenciaban la voluntad de lucha y la férrea convicción por defender la BAM Cóndor de parte de sus hombres.

Entre las posiciones y pozos de zorro en el acantilado y en los jardines y patios de las casas, se veía a pilotos de Pucará entre cajones de municiones disparando fusiles FAL y ametralladoras Browning 7,62 mm de los aviones fuera de servicio. Las ametralladoras eran accionadas eléctricamente, al igual que una Browning 12,7 mm que había pertenecido a un helicóptero Chinook; esta se hacía escuchar soldada a una vieja estructura que otrora formó parte de un campanario.

Esta imagen, digna de las epopeyas coloniales de 1806 y 1807 en Buenos Aires, se completaba con el cañón Oerlikon de 35 mm del subteniente Braghini que, a unos sesenta metros, seguía enviando su mortífera carga hacia las lomas de los alrededores de la escuela. Era la última línea de defensa formada por los cuadros y soldados de la BAM Cóndor con algunos hombres del Ejército Argentino y la tripulación de la Armada Argentina del buque *Monsunen*. No faltaba nadie: pilotos y mecánicos de Pucará, torreros, artilleros antiaéreos ya sin cañones, bomberos, gente de abastecimiento, cocineros, comunicantes, dos civiles de la ROA y la sección de Tiradores del teniente Rosas que había replegado. Todos, en una heterogeneidad de uniformes –buzos de vuelo y de mantenimiento con camperas y cascos de acero, mezclados con uniformes de combate embarrados–, hombres de distintas edades, jerarquías y responsabilidades, oficiales jefes y subalternos, suboficiales antiguos con los más modernos y soldados, todos juntos combatiendo codo a codo, fieles a la Bandera que habían jurado defender. Ese era el espíritu en esa tarde del 28 de mayo en el asedio final.

La pieza de 35 mm continuaba disparando apoyada por los cohetes FFAR de 2.75 lanzados desde los ingenios montados con las LAU 60 y los cañones de 105 mm que por esas horas apuntaban con una mira realizada con hilos cruzados en la boca del obús. Esto hacía notar

¹⁵⁹ Testimonio del suboficial mayor VGM (R) Nicolás C. Dómina a la Comisión BANIM, por entonces cabo principal.

la corta distancia con que se batían los blancos, que no eran más que pelotones disminuidos de infantes desplazándose hacia el lateral norte de la pista de aterrizaje.

Los defensores notaron que, después del incendio de la escuela, los movimientos de los paracaidistas sobre las desprotegidas y largas colinas al norte de la pista y al oeste de la escuela continuaban en forma aislada, en grupos de no más de dos o tres efectivos; Braghini les siguió tirando con los cañones de 35 mm hasta que uno de sus proyectiles pegó en un poste ubicado en el jardín de una casa, rebotó a 45° y se incrustó en el grupo electrógeno de la pieza dejándola sin energía. Con este hecho, desgraciado para los argentinos y fortuito para los británicos, la defensa antiaérea de la BAM Cóndor dejaba de existir, ya que todas sus armas, salvo el otro cañón de 35 mm que estaba en una posición relativa desfavorable para el combate terrestre, habían quedado fuera de servicio.

En ese instante, aparecieron desde el noroeste tres Harrier GR.3 armados con cañones, cohetes y bombas de racimo BL-755. Fueron dirigidos por el oficial de control aéreo avanzado de los Para contra la última línea de defensa, es decir para eliminar o neutralizar el cañón de 35 mm, los improvisados ingenios aeronáuticos con las coheteras LAU 60 y las distintas posiciones con ametralladoras recuperadas de los Pucará. El ataque fue un rotundo fracaso, ya que tan solo el líder de la escuadrilla utilizando cañones y cohetes hizo impacto en la costa acantilada, en la última lengua de tierra de la península. Los dos restantes Harrier arrojaron las bombas de racimos y cohetes en el agua sin causar ninguna víctima entre los defensores que les dispararon desde todas las posiciones con ametralladoras, fusiles y pistolas.

A la hora del crepúsculo, la situación táctica parecía estar en un momento estacionario, en un momento de análisis operacional por parte de quienes poseían la iniciativa. Las compañías C y D Para habían alcanzado y hecho como propias las antiguas posiciones argentinas ubicadas en las leves alturas que lindaban por el norte con humeantes ruinas del edificio escolar, y en las lomadas de la zona de la pista de aterrizaje.

Los británicos, a pesar de sus movimientos tácticos en el campo de combate, asistidos por el fuego de sus armas de apoyo y la artillería de campaña, no pudieron realizar un asalto final para conquistar esa última línea de defensa, que iba desde los galpones de esquila hasta la península que limita al norte del pueblo. Desde esa línea continuaban los disparos con fusilería y alguna que otra MAG hacia las posiciones británicas.

En las afueras de Prado del Ganso, al apagarse la tarde y comenzar la noche, se vio un gradual y espontáneo cese de los combates, una tensa calma dominaba el espíritu de los hombres. El silencio se fue adueñando del campo de batalla y los esporádicos disparos de armas portátiles terminaron por cesar después de la llegada de la oscuridad total, con nubes muy bajas. Entre las tropas argentinas comenzó a circular el rumor de la existencia de un alto al fuego que, ordenado o no, el ambiente operacional casi nulo así lo confirmaba. Una capa de nubes bajas reflejaba los incendios de turba y arbustos espinosos como sombras fantasmagóricas. El humo cubría toda la zona de combates. El resplandor en las nubes y algunos disparos aislados de fusilería quebraban el silencio abrumador y aumentaba el drama del momento.

A las 18:00, el jefe de la Base Aérea Militar Cóndor informaba por mensaje:

Unidades Ejército y FAA reunidas. Artillería Antiaérea totalmente destruida. Enemigo muy numeroso dotado de gran poder de fuego: morteros, lanzacohetes y ametralladoras. Fuerza Aérea: dos muertos, cinco heridos. Ejército: gran cantidad de bajas. En un momento, la tropa de Ejército replegó sobre la última línea de posiciones, lo que permitió al enemigo rehacerse y rodear las posiciones. Faltó munición en primera línea. Gran agotamiento de la tropa. La observación aérea determinó: grupos de 20 a 30 hombres, cinco con Blow Pipe, gran cantidad de ametralladoras, morteros y lanzacohetes Milan¹⁶⁰.

¹⁶⁰ Diario de Guerra del comodoro Guillermo V. Mendiberri, A2 del Componente Aéreo Malvinas. Archivo DEH-FAA.

El vicecomodoro Wilson Rosier Pedrozo, en su Informe Final BAM Cóndor señaló:

A eso de las once de la noche del día 27, le sugerí al teniente coronel Piaggi que desplazara la compañía desde el sur hacia la zona norte, donde se combatía. Aceptó y dio la orden correspondiente.

Recién a las 09:00 de la mañana siguiente, es decir el viernes 28, se realizó el desplazamiento de dicha compañía, pero en lugar de dirigirse hacia la zona de combate en el norte, entró en la población de Prado del Ganso, donde permaneció hasta la rendición.

Lo que siguió durante todo ese día fue un caos sin orden ni conducción.

Yo solo pude ordenar el empleo de la artillería antiaérea en el combate terrestre, cuando ya habían sido destruidas dos piezas por el enemigo y sobrepasada otra, debido a que antes no se había podido emplear por temor a disparar contra la propia tropa, ya que en el Puesto de Comando del Regimiento de Infantería 12 no se tenía la mínima idea de qué posición ocupaban las propias tropas.

Durante el día los aviones Pucará hicieron varios ataques, destruyeron dos helicópteros y causaron muchas bajas al enemigo, pero después del desmoronamiento general de las defensas propias, los británicos se desplegaron en el terreno dejando por lo tanto de ser efectivos los ataques aéreos.

Por otra parte, durante esos ataques se perdieron tres aviones propios, lo que los hacía sumamente peligrosos e ineficaces. Ante esta evidencia pedí al brigadier Castellano que suspendiera el apoyo aéreo.

En las últimas horas de la tarde, el desmoronamiento del frente hizo que una sección de la compañía de defensa de la Fuerza Aérea, al mando del teniente Bustillo, quedara combatiendo en primera línea. Debido al intenso fuego que recibía, permaneció aferrado al terreno hasta la noche, oportunidad en que recién se pudo replegar.

A eso de las tres de la tarde, llegó un mensaje cifrado para el RI 12 que no se pudo interpretar por haberse destruido las claves. Solo en horas de la noche, se retransmitió en claro, mediante el equipo de comunicaciones de la BAM Cóndor.

El mensaje ordenaba al jefe de regimiento que abandonara la defensa y replegara el personal al sur, donde se intentaría rescatarlo. La orden no pudo ser cumplida porque ya era de noche y estábamos completamente rodeados por tropas inglesas.

Yo no había recibido información al respecto y solo me enteré en forma accidental por haberse transmitido por las comunicaciones de la BAM Cóndor, lo que significaba que, de haberse cumplido, la defensa terrestre se habría replegado sin aviso previo.

Llegada la noche del 28 de mayo, convoqué a una reunión en el Puesto de Comando de la BAM Cóndor, a efectos de analizar la difícil situación en que nos encontrábamos, adoptar las medidas correspondientes e informar a nuestros comandantes. La reunión comenzó alrededor de las 21:00 y estaban presentes: por la base aérea, los vicecomodoros Vera Mántaras y Costa, el mayor Tomba y el capitán Re; por el Ejército, el teniente coronel Piaggi, jefe del Regimiento de Infantería 12, y el mayor Frontera, jefe de operaciones del regimiento.

Ante mi requerimiento, el teniente coronel Piaggi informó que su regimiento no estaba en condiciones de seguir combatiendo, debido a la gran cantidad de bajas (estimaba 200 muertos), secciones y grupos dispersos sin replegar, personal desmoralizado que no obedecía las órdenes y falta de munición; todo eso sin tener en cuenta que la posición que teníamos ahora era indefendible.

Dado que insistí sobre la posibilidad de resistir a los efectos de ganar tiempo para tratar de conseguir ayuda mediante apoyo aéreo o mayor cantidad de tropas y armas, se ratificó diciendo que 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 asumir¹⁶¹.

En esta reunión, el teniente coronel Piaggi expuso el cuadro de situación y su evaluación de las operaciones en desarrollo y las que podrían emprender. El vicecomodoro Pedrozo propuso emplear total o parcialmente la Compañía C del Regimiento de Infantería 12 o la B del Equipo de Combate “Solari”¹⁶² y reforzar los sectores norte y oeste de la línea, pero Piaggi mantuvo su negativa. La reunión fue tensa y el intercambio de opiniones resultó, por momentos, nervioso y desordenado. Piaggi explicó su actitud de pedir el cese de fuego si la evolución de la situación lo determinaba y/o el comando superior no arbitraba medidas y medios que permitieran revertir la situación, o si operativamente no se justificaba continuar el combate¹⁶³.

Se consultó con los mandos superiores. El teniente coronel Piaggi se comunicó con el general de brigada Omar Edgardo Parada, comandante de la III Brigada de Infantería de la que dependía el Regimiento de Infantería 12. Por otro lado, el vicecomodoro Pedrozo hizo lo propio con el brigadier Luis Guillermo Castellano, comandante del Componente Aéreo. El brigadier dejaba a Pedrozo la responsabilidad de rendir la base o no, después que el componente Ejército tomara una decisión.

A las 00:30 el teniente coronel Piaggi expresó que había una prolongación estéril de la situación, por lo que pediría la rendición excepto que, si a partir de la manifestación individual de los presentes sobre los fundamentos de su resolución, surgiera una solución táctica que justificara continuar la lucha. Después requirió que expusieran. Las opiniones estuvieron divididas, salvo el vicecomodoro Pedrozo que pidió continuar luchando. Al respecto, el entonces jefe de la Base Aérea informó:

La razón principal que tuve en cuenta para proponer al Brigadier Castellano la rendición de la BAM Cóndor, fue la capitulación del RI 12, responsable por doctrina de la defensa terrestre. Nosotros no teníamos la menor posibilidad de combatir a un regimiento de paracaidistas ingleses bien entrenados y pertrechados. En caso de que el teniente coronel Piaggi hubiese dispuesto continuar combatiendo, la base aérea lo hubiera acompañado, más allá de que dos de mis oficiales habían opinado lo contrario. Estoy completamente seguro de que ellos cumplirían mis órdenes; además los reglamentos militares establecen medidas tajantes para tales hechos en situación de combate¹⁶⁴.

En aquella noche del final de la BAM Cóndor, tras haber cumplido con creces su cuota de combate, el brigadier Castellano ordenó que, aprovechando la llegada del C-130 TC-66, regresaran a Comodoro Rivadavia parte de los tripulantes del Escuadrón Pucará: los capitanes Roberto A. Vila y Ricardo A. Grünert; primeros tenientes Francisco M. Navarro y Luis A. Martínez Chaves; tenientes Alcides T. Russo y Roberto F. Címbaro; y alféreces Rubén O. Manzur, Luis E. Blanchet Rubio y Ramón Galván.

Escuadrón Helicópteros

Con las primeras luces de la mañana, en pleno combate terrestre, los Bell 212 replegaron personal y material a Puerto Argentino. Por la tarde, el H-83 rescató parte de una patrulla del GOE. En tanto el Chinook H-93 trasladó al Equipo de Combate “Solari”. El detalle de las salidas:

OF s/n (CAM). Bell 212, H-83, indicativo HALCÓN. Misión: traslado de personal y material. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial

¹⁶¹ Informe Final BAM Cóndor. Archivo DEH-FAA. Malvinas, caja 13/4.

¹⁶² El Equipo de Combate “Solari” fue formado sobre la base de la Compañía B del Regimiento de Infantería 12. En la mañana de aquel 28 de mayo, fue retirado de monte Kent y enviado a reforzar la defensa de Darwin, en dos vuelos de CH-47 de la Fuerza Aérea. El Equipo se trasladó a Prado del Ganso y permaneció allí hasta la rendición.

¹⁶³ ITALO PIAGGI, *Ganso Verde*, Buenos Aires, Sudamericana Planeta, 1986, págs. 123 y 124.

¹⁶⁴ RUBÉN PALAZZI, *Malvinas...* op. cit., págs. 200 a 203.

ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de Darwin a las 08:00 y aterrizó en Puerto Argentino a las 08:40.

OF s/n (CAM). Bell 212, H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 de mm. Misión: traslado de personal. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Saturnino S. Sánchez, cabo primero Segundo E. Palacios, cabo principal Eulogio Gómez. Despegó de Darwin a las 08:00 y arribó a Puerto Argentino a las 08:40.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo ZENÓN, armado con dos ametralladoras de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado del Equipo de Combate "Solari". Tripulación del primer vuelo: primeros tenientes Juan A. Grifol y Manuel A. Fernández; suboficiales ayudantes Roberto M. Prats y Juan C. Cantón; cabo primero Luis M. Villarreal y cabo principal Atilio H. Pistoni. Despegó de Puerto Argentino a las 10:25 y arribó a las 11:40.

Tripulación del segundo vuelo: primeros tenientes Juan A. Grifol y Manuel A. Fernández, suboficial ayudante Roberto M. Prats, suboficial auxiliar Luis C. Capra, cabo primero Rubén D. Lavoratto y cabo principal Hugo A. Herrera. Despegó de Puerto Argentino a las 16:25 y regresó a las 17:50.

OF s/n (CAM). Bell 212, H-83, indicativo HALCÓN. Misión: recuperación de patrulla del Grupo de Operaciones Especiales. Tripulación: tenientes Marcelo J. Pinto y Héctor R. Ludueña, suboficial ayudante Jesús E. Martínez y cabo primero Roberto J. López. Despegó de Puerto Argentino a las 16:00. Recuperaron parte de una patrulla de once hombres de los catorce del GOE que había realizado una infiltración detrás de las líneas enemigas. Arribó a Puerto Argentino a las 17:00.

Infiltración detrás de las líneas enemigas

Confirmado el desembarco británico el 21 de mayo, el Estado Mayor de la Guarnición Conjunta Malvinas asignó a los comandos de las tres Fuerzas Armadas la tarea de explorar y reconocer la zona central y norte de la isla Soledad hasta la cabeza de playa establecida por los británicos en el brazo San Carlos, con la finalidad de observar e informar a diario los movimientos terrestres del enemigo. Además, a los comandos del Grupo de Operaciones Especiales (GOE) se les asignó ejecutar un posible golpe de mano en el cerro Alberdi (monte Osborne) a una batería misilística antiaérea, descubierta por un piloto de Pucará que había sido derribado en la zona.

La premisa fundamental consistía en «ver e informar, sin ser vistos». La infiltración se llevó a cabo efectuando desplazamientos por diferentes zonas según la patrulla: la perteneciente a los Comandos Anfibios de la Armada Argentina lo hizo por el norte bordeando la costa, los efectivos del Ejército Argentino por la llanura al sur de las alturas de Rivadavia y la patrulla del Grupo de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea Argentina lo hizo por el centro sorteando los cerros de las alturas Rivadavia.

Aquel 21 de mayo, el vicecomodoro Esteban Correa, jefe del GOE, reunió a sus hombres, les comunicó la misión que debían cumplir y constituyó la patrulla con catorce comandos. Designó como jefe al primer teniente Salvador Ozán, secundado por el primer teniente Eduardo Spadano como segundo jefe, seguidos por los tenientes Alfredo Sidders, Ernesto París y Juan Bruzzo, el suboficial ayudante Martín Yullman, los cabos principales Rodolfo Villaverde, Mario Rodríguez y Guillermo Korman, los cabos primeros Alfredo Vanzetti, Mario Orequi, Alfredo Aguayo, Omar Godoy y Jorge Santucho; cada uno con una función específica dentro de la patrulla durante el desplazamiento. Antes de partir ultimaron detalles de cartografía, armamento, vestimenta y víveres para cinco días, y una mochila de más de 30 kg que debían cargar a través de terreno montañoso, sin grandes elevaciones, pero muy dificultoso para desplazarse por turba, piedras y senderos de agua.

La operación se inició el 23 de mayo. Los integrantes del GOE llamaron a esta misión «un boleto de ida» por las implicancias y riesgos que deparaba. La primera parte se realizó por

modo aéreo en helicópteros UH-1H matrículas AE-412 y AE-424 del Ejército Argentino. Poco después del despegue, uno de los helicópteros, en vuelo rasante para no ser visto por las PAC enemigas, enganchó el patín en unos cables telegráficos que, al estirarse, se cortaron; aterrizaron, verificaron que no había daños y continuaron con la navegación aérea. Los trasladaron hasta el punto inicial de la infiltración, al noroeste del lago Colorado Pond, a 68 km al oeste de Puerto Argentino. Una vez en tierra, cerca del lago, armaron un depósito al que denominaron puesto de aprovisionamiento logístico (PALO), y dejaron parte de víveres y municiones convenientemente camuflados. Este puesto quedó bajo la vigilancia de los cabos principales Guillermo Korman y Rodolfo Villaverde, instalados en unas elevaciones cercanas. Como la patrulla regresaría de noche, en una fecha no fijada, los custodios solo debían descender al puesto en horas nocturnas.

La travesía hacia el cerro Alberdi se volvió dificultosa pues caminaban solo de noche para evitar ser detectados. En ocasiones debieron arrastrarse debido a la cercanía de las posiciones enemigas; como apoyo llevaban dos anteojos de luz residual y un equipo HF PRC 174 provisto por el grupo comunicaciones de la FAA para comunicarse con Puerto Argentino en las horas convenientes.

Después de marchar el primer día y gran parte de la noche, en la segunda jornada, el teniente Juan Bruzzo se esguinzó uno de los tobillos al resbalar sobre el filo de las rocas; afectado por dolores intensos en la extremidades inferiores de las piernas, no pudo continuar, por lo que el jefe de patrulla decidió detener la marcha para analizar el estado general de la fracción. Establecieron una base de patrulla y, luego de una breve reunión, ordenó que el comando afectado replegara al puesto de aprovisionamiento acompañado por el cabo primero José Orequi. En consecuencia la patrulla prosiguió la navegación terrestre con diez miembros.

Al cabo de unas horas de caminata intensa y ya sobre la segunda noche, se encontraron con observadores británicos que, al avistarlos, comenzaron a lanzarles bengalas. Así se inició una búsqueda intensa por parte del enemigo que se intensificó durante la noche, cuando la patrulla se desplazaba hacia el objetivo. Ante estas situaciones, los hombres del GOE permanecían inmóviles mientras estaban iluminados y avanzaban solo cuando volvía la oscuridad.

De esa forma, casi a la madrugada de la segunda noche, la patrulla alcanzó el lugar desde donde lanzaban las bengalas. Decidieron aguardar y atacar ese objetivo durante el día; mientras preparaban esta maniobra, todavía de noche, aterrizó un helicóptero británico para levantar a la patrulla que lanzaba las bengalas. Los comandos del GOE aguardaron en el lugar y, al amanecer, revisaron la zona, donde encontraron latas vacías de comida y otros elementos abandonados. Se desplazaron hacia otro sector, se ocultaron y aprovecharon para acondicionar el material y continuar hacia el objetivo final.

Caminaron en la oscuridad hasta un punto cercano al cerro Alberdi y dividieron la patrulla en dos: la primera —compuesta por Spadano, Sidders, Rodríguez, Aguayo y Vanzetti— intentaría completar el golpe de mano sobre la presunta batería misilística en la cumbre del cerro y la segunda —compuesta por Ozán, París, Godoy, Yullman y Santucho— brindaría cobertura y seguridad a sus compañeros, a la vez que continuaría explorando y reconociendo la zona.

La primera patrulla se desplazó en una niebla cerrada, tanto que escucharon motores y palas de helicóptero, sonidos de carga de equipos y pertrechos que no lograron visualizar. En la ladera de cerro Alberdi, quedaron Spadano y Aguayo, y siguieron hasta la cumbre Sidders, Rodríguez y Vanzetti.

Con la cautela debida, alcanzaron el objetivo y llegaron a la cumbre, aunque se encontraba desierta y con rastros de que efectivamente el lugar había sido utilizado como emplazamiento de una batería que ya había sido removida. Con la información obtenida, regresaron al punto donde se habían dividido. El teniente Sidders, que oficiaba de comunicante de la fracción, armaba el equipo e informaba en los horarios acordados las novedades encriptadas en claves preestablecidas a las autoridades en Puerto Argentino.

Al reencontrarse ambas patrullas, emprendieron el regreso. Se desplazaron casi siempre de noche por terrenos escarpados y pantanos, bajo la lluvia y con temperaturas extremadamente bajas, de hasta 10 grados bajo cero. Durante ese trayecto, cuando alcanzaban puntos elevados, podían observar los destellos del cañoneo y los proyectiles trazantes del combate que se estaba librando por la defensa de la BAM Cóndor.

Extremaron las precauciones, ya que debían volver hacia las propias líneas porque habían quedado detrás del enemigo, lo que aumentaba el peligro. Arribaron al punto donde estaban el teniente Bruzzo y el cabo primero Orequi, que no habían regresado al puesto logístico cercano al lago Colorado Pond; al aproximarse, para evitar que los confundieran con enemigos, se identificaron a viva voz hasta encontrarlos.

Siempre rodeados por una espesa niebla, caminaron tanto con luz diurna como de noche. Habían concretado la dificultosa y arriesgada misión de penetrar e infiltrarse detrás de las líneas enemigas. El agotamiento los afectaba seriamente; al regresar al punto inicial, todo empeoró: perdieron las referencias geográficas por la niebla y no tenían certeza de dónde estaban. Se tendieron en el piso y, cubiertos con una capa poncho, estiraron una carta geográfica y rehicieron la navegación. Continuaron durante un trecho, pero el cansancio y las condiciones adversas hicieron que el jefe de patrulla decidiera detener la marcha y descansar hasta el día siguiente; el frío los obligó a romper las bolsas de dormir en la parte de los pies y compartirlas con quienes no tenían abrigo.

En el amanecer del 28 de mayo, retomaron la marcha con nubosidad sumamente baja. Al elevarse el sol, visualizaron la posición de partida cerca del lago Colorado Pond. Agotados, se reencontraron los catorce integrantes y requirieron traslado aéreo, pero los helicópteros del Ejército no estaban disponibles. El teniente Sidders se contactó con el vicecomodoro Correa, quien coordinó la recuperación con helicópteros de la Fuerza Aérea Argentina.

Por la tarde de ese mismo día, fueron recuperados por el Bell 212 matrícula H-83, tripulado por los tenientes Marcelo Pinto y Héctor Ludueña, con el cabo principal Horacio Carmona como mecánico. Replegaron a Puerto Argentino once comandos de los catorce por limitación de peso de despegue del helicóptero; el teniente Sidders, y los cabos principales Villaverde y Korman quedaron en el lugar, pero serían recuperados el día siguiente, 29 de mayo, en el Bell 212 matrícula H-85, tripulado por los tenientes Luis Longar y Gustavo Brea, el cabo primero Sergio Quiñonez, el primer teniente Ozán y el cabo primero Aguayo, quienes indicarían el lugar donde estaban los comandos a recuperar. Una vez aterrizados en el lago Colorado Pond, los tres hombres del GOE subieron al helicóptero y regresaron hacia Puerto Argentino.



Más de la mitad de la patrulla de la Armada en el sector norte fue tomada prisionera, hirieron a dos de sus hombres y cuatro lograron replegar a Puerto Argentino. La patrulla del Ejército fue emboscada al segundo día de comenzar y regresó por sus propios medios.

Esta operación tras las líneas enemigas realizada por los comandos del GOE entre el 23 y el 29 de mayo cumplió cabalmente con los objetivos impuestos por las autoridades militares de Puerto Argentino y puso en evidencia el alto grado de compromiso y el espíritu de equipo de la fracción. A esta patrulla le esperaba cumplir otra operación de alto riesgo el 30 de mayo, mientras que la fracción que se encontraba en el aeropuerto se batía con coraje en pos de mantenerlo operativo y en condiciones para que las aeronaves de transporte pudieran seguir aterrizando, muchas veces bajo fuego enemigo.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

En el amanecer del 28 de mayo, mientras se libraban intensos combates en el istmo de Darwin, las condiciones meteorológicas en el continente registraron una mejoría hacia las 09:00. El comando de la FAS ordenó que despegaran las primeras escuadrillas para detener el avance británico sobre la BAM Cóndor. A partir de las 11:00, con dudas acerca de la meteorología en Malvinas y de la ubicación de los objetivos navales y terrestres, se dispusieron las salidas de cinco escuadrillas de ataque (una de Dagger, dos de A-4B y dos de A-4C).

OF 1256. Cuatro M-5, indicativo PÓKER, armados con dos bombas BR de 250 kg y cañones. Versión HOTEL de dos tanques de 1700 litros. Misión: interdicción sobre objetivos navales y terrestres. Operarían sin Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT). Tripulación: capitán Carlos A. Maffeis (C-414), primer teniente Jorge O. Ratti (C-436), mayor Carlos N. Martínez (C-435) y capitán Roberto E. Janett (C-418). Despegaron de Río Grande a las 11:00. La escuadrilla fue guiada por el Learjet 35 A matrícula T-23 hasta 180 km del objetivo.

Debido a la escasa visibilidad, los PÓKER cruzaron la Gran Malvina y el estrecho de San Carlos rasante en formación cerrada. Sobre la isla Soledad, la visibilidad se redujo y era prácticamente nula, casi no podían verse entre sí. No contactaron con el radar del CIC, pero escucharon las comunicaciones de un piloto de Pucará que había derribado un helicóptero. Decidieron suspender la aproximación cuando se encontraban a dos minutos del objetivo. El escape lo realizaron en forma individual, con máxima potencia y por instrumentos en una maniobra con fuerte ascenso y viraje, hasta converger en rumbo opuesto. Se reunieron en ruta hacia Río Grande donde aterrizaron a las 13:00¹⁶⁵.

Sin que los pilotos lo supieran, su pasaje motivó el alejamiento de los buques que asediaban con bombardeo naval la guarnición de Darwin. La previsión británica puso de manifiesto la preocupación que representaba, en ese momento, la aviación argentina para la Task Force.

OF 1254 y 1258. Seis A-4B, indicativos CUÑA y NENE, armados con tres bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en la bahía de Ruiz Puente, con REV. Tripulantes CUÑA: capitán Carlos M. Varela (C-204), alférez Marcelo C. Moroni y teniente Mario F. Roca (C-214). Tripulantes NENE: vicecomodoro Ernesto R. Dubourg (C-225), alférez Alfredo J. Vázquez (C-226) y teniente Luis A. Cervera (C-239). Despegaron de Río Gallegos a las 11:30 y se dirigieron al KC-130 SALTA 2.

Tras reabastecerse, las dos escuadrillas continuaron juntas hacia el objetivo. Faltando unos 130 km, regresó NENE 3 por fallas de trasvase; arribó a Río Gallegos a las 14:26. Los restantes aviones encontraron muy mala meteorología y cuando llegaron a la bahía de Ruiz Puente, no hallaron ningún blanco. Regresaron a Río Gallegos a las 14:30.

¹⁶⁵ Testimonio del comodoro VGM (R) Carlos A. Maffeis a la Comisión BANIM.

OF 1253. Tres A-4C, indicativo TORO, armados con tres bombas BR de 250 kg con espoleta lateral y de cola con retardo de explosión de 12 segundos y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en la bahía de Ruiz Puente, con REV. Tripulantes: capitán Mario J. Caffaratti (C-321), primer teniente Omar J. Castillo (C-318) y alférez Gerardo G. Isaac (C-302). Despegaron de San Julián a las 13:10. Estuvieron sobre el objetivo a las 14:15 sin lograr visualizarlo. Aterrizaron a las 16:10.

OF 1259. Tres A-4C, indicativo CHISPA, armados con tres bombas BR de 250 kg con espoleta lateral y de cola con retardp de explosión de 12 segundos y cañones. Misión: ataque a objetivos navales en la bahía de Ruiz Puente, con REV. Tripulantes: primer teniente José Vázquez (C-301) y tenientes Atilio V. Zattara (C-310) y Daniel A. Paredi (C-322). Despegaron de San Julián a las 13:00; estuvieron sobre el objetivo a las 14:20 sin lograr visualizarlo. Arribaron a las 15:30.

El primer teniente Vázquez regresó porque al conectar el panel de armamento, las bombas se desprendieron. Arribó a San Julián a las 14:20. Al quedarse sin líder, Zattara y Paredi se acoplaron a la escuadrilla TORO, manteniendo una distancia considerable detrás de ellos. La formación, ya próxima a la isla Gran Malvina, recibió la actualización de las coordenadas del blanco; entonces los cinco aviones colocaron rumbo general norte y enfilaron a atacar el objetivo.

Ambas escuadrillas enlazaron con el Oficial de Control Aéreo Táctico, que confirmó la presencia del objetivo, pero se equivocó en las coordenadas. Después las rectificó, pero el ataque no pudo concretarse pues continuaron los inconvenientes en la ubicación de los blancos de parte del avión transmisor. En el regreso, observaron un buque de gran tamaño; cuando se disponían a atacarlo, el capitán Caffaratti alertó que se trataba de un buque hospital y suspendieron la acción.

Al igual que en otras ocasiones, volvían a cruzarse escuadrillas de ataque con el buque hospital *Uganda*. Dejando de lado las apreciaciones de algunos autores que sostienen que el buque hospital ingresó al teatro de operaciones con pertrechos y efectivos listos para incorporarse al combate, debe destacarse la actitud de los jefes de escuadrillas que suspendieron el ataque por razones humanitarias.

A las 16:25, el comandante de la FAS envió un mensaje al comandante aéreo estratégico, informativo al jefe del Estado Mayor Conjunto:

Ante reiteradas violaciones uso previsto para barcos hospitales, solicito ordene se intime dentro del plazo de doce horas, a partir de las 18:00 horas local del día de la fecha, se aleje todo buque «marcado hospital» fuera de las 200 millas (370 km) al este de Puerto Argentino.

Ante necesidad acercamiento posterior deberá requerir autorización previa a República Argentina quien ejercerá, de considerarlo oportuno, derecho, control y visita previa, conforme lo establece Convenio Ginebra del 12 de agosto de 1949, sobre enfermos, heridos y náufragos de las fuerzas armadas en el mar (artículo 31 - convenio N. 2).

Asimismo, se considere este mensaje aviso previo exigido por artículo 34 citado convenio - Firmado: Brigadier Ernesto Horacio Crespo - Comandante FAS

Tanto el crucero *Uganda* requisado por la armada británica, como los ARA *Almirante Irizar* y *Bahía Paraíso*, fueron declarados buques hospital a través de las cancillerías de ambos países en el mes de abril. Se acordó que el *Uganda* permanecería fuera de la zona de exclusión de 200 millas en su NOSH Box (Naval Oceangoing Surgical Hospital), un área delimitada por las coordenadas desde el 49° al 51°S y desde el 52° al 54°W. En consecuencia, las bajas serían entonces transportadas en tres buques ambulancia: los HMS *Hecla*, *Hydra* y *Herald*. De esa forma, se estableció la Red Cross Box (Caja de la Cruz Roja), un área donde los barcos pasarían la noche y donde los buques hospital de ambos bandos podrían intercambiar heridos. Era una zona neutralizada en el sentido de los Convenios de Ginebra, donde ninguna aeronave argentina o británica podría atacar.

El 24 de mayo, el *Uganda* recibió la orden de abandonar la caja NOSH para aproximarse al este de la entrada del estrecho de San Carlos¹⁶⁶. Al día siguiente fue sobrevolado por aviones de combate argentinos y luego, el 28 nuevamente se produjo otro encuentro con cazabombarderos cuyos pilotos reconocieron el buque a último momento y abortaron el ataque.

Por su presencia en el área de combate, lejos de la caja NOSH, el 25 y 28 de mayo, el Estado Mayor Conjunto argentino denunció que el *Uganda* estaba siendo utilizado para tareas militares en violación de los Convenios de Ginebra y reclamó el alejamiento del buque hacia el norte del estrecho de San Carlos considerándose eximido de responsabilidad de persistir la situación.

El 4 de junio se realizó un encuentro en alta mar del *Uganda* con el *Bahía Paraíso* en la Caja de la Cruz Roja, en la cual ambas partes intercambiaron delegaciones médicas. Sucedió entonces un hecho poco conocido: los británicos recibieron una apreciable cantidad de medicamentos y plasma sanguíneo del que carecían debido a que no habían logrado conservarlo a causa de las vibraciones de los motores, mientras que los médicos argentinos habían descubierto cómo hacerlo¹⁶⁷.

En definitiva, a pesar de que no se había notificado a las tripulaciones de combate acerca de la presencia de ningún buque hospital, los jefes de escuadrilla decidieron, por razones humanitarias, suspender los ataques apenas percibieron que podría tratarse de una embarcación de ese tipo.

Interdicción aérea de tráfico naval: Hercules bombardero

Desde la creación de la Secretaría de Aeronáutica en 1945 y la prolongada vida en servicio de los bombarderos Avro Lincoln y Avro Lancaster entre 1947 y 1966, la interdicción aérea de tráfico naval era reclamada por la Fuerza Aérea como una responsabilidad operacional propia. Después de muchos años, en el foro del Estado Mayor Conjunto, donde las Fuerzas Armadas debaten sus puntos de fricción doctrinaria, en 1969 se laudó sobre el tema. Por Resolución 1/69, si bien la exploración y reconocimiento lejano era responsabilidad primaria de la Fuerza Aérea Argentina, la lucha contra el tráfico marítimo quedó reservada para la Armada.

En la guerra contra el Reino Unido en 1982, la abismal superioridad de los medios navales de superficie y submarinos de la armada británica con relación a la argentina inhibió cualquier posibilidad de disputar el control del mar con los medios tradicionales. Por ese motivo, los comandos operativos de la Fuerza Aérea llenaron el vacío con los aviones de transporte Hercules C-130H.

Desde el desembarco en San Carlos, si bien se conocía la posición de los buques británicos, los blancos redituables se encontraban fuera del radio de acción de los aviones basados en el continente.

Esta limitación, sumada a los informes de Inteligencia que daban cuenta de la enorme cantidad de buques de carga, de todo tipo, que pasaban hacia el Atlántico Sur, indujo al Comando de la FAS a requerir con urgencia al Comando Aéreo Estratégico la interdicción en alta mar de ese tráfico que, evidentemente, se dirigía a abastecer y reforzar las fuerzas enemigas que ya habían puesto pie en tierra. El CAE aprobó la operación y delegó su planificación, ejecución y control en la FAS.

Tras muchos estudios y consultas, se planificó la Operación Matilde que consistía en equipar y emplear un Hercules C-130H como avión de bombardeo estratégico. En un par de días, al TC-68 se le instalaron cuatro tanques pilones de combustible —diseñados para

¹⁶⁶ *Uganda, the story of a very special ship*, Reino Unido, The SS Uganda Trust, pág. 266.

¹⁶⁷ ALEJANDRO AMENDOLARA, "Guerreros de blanco, los buques hospital en la guerra de Malvinas", <https://www.yumpu.com/es/document/read/14385709/guerreros-de-blanco-los-buques-hospital-en-la-guerra-de-malvinas>



Posición de la mira de tiro SFON en el puesto de piloto del TC-68 – Gentileza: Brig. VGM (R) Martínez



Ensayo de lanzamiento de bombas realizado en Córdoba, previo al primer empleo en combate

Gentileza: Com. VGM (R) Dávila

adosarse debajo de las alas— en el interior de la bodega. En tiempo récord se le hicieron todas las conexiones para aumentar la autonomía a cerca de 19 horas de vuelo. Para las dos estaciones externas —donde habitualmente van los tanques de combustible—, se diseñaron y construyeron dos adaptadores de los cuales se colgaron dos portabombas múltiples (MER) que transportarían hasta seis bombas BR de 250 kg cada una (doce en total) con espoleta de 12 segundos de retardo de explosión. Los cálculos de tiro se realizaron en la Fábrica Militar de Aviones de Córdoba y estuvieron a cargo del mayor Alfonso Ruggiero y el vicecomodoro (R) Juan M. Beverina.

En el puesto del piloto sobre el tablero de instrumentos, se colocó una mira de tiro SFON, en uso en las aeronaves Pucará. Al volante del puesto del piloto se le agregó un botón para disparar las bombas; en el puesto del copiloto, sobre el panel derecho, se instaló la caja de control del sistema de armas, que era desde donde se habilitaba su utilización¹⁶⁸.

Se designó a la tripulación del vicecomodoro Alberto Vianna, quienes hicieron los vuelos de prueba, ensayos portantes y lanzamientos de adiestramiento. El 28 de mayo, el TC-68

¹⁶⁸ ROBERTO M. CERRUTI, "Hercules bombardero – Indicativo Tigre", en *Boletín de la Dirección de Estudios Históricos* N.º 7, Buenos Aires, DEH-FAA, 2016, pág. 3.



C-130 TC-68 armado con bombas de 250 kg – BANIM DEH-FAA

indicativo TIGRE efectuó el primer vuelo con armamento donde se exploró una vasta zona del Atlántico Sur en busca de blancos sin resultados.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg. Misión: exploración e interdicción estratégica del tráfico marítimo enemigo. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini, cabo primero Carlos A. Ortiz y suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari. Transformado en bombardero, el TIGRE despegó de El Palomar a las 03:55, salió en navegación por el Atlántico Sur y regresó a las 15:30 sin haber encontrado el blanco.

Este fue el primer vuelo del «Hercules bombardero» en misión de interdicción de tráfico naval enemigo, operación que, a partir del día siguiente, se denominaría Matilde.

El dispositivo era rudimentario, la aeronave no había sido diseñada para realizar ese tipo de tarea; por lo tanto, la probabilidad de acertar a un blanco naval era remota, pero se trataba de cumplir con uno de los objetivos de la interdicción aérea¹⁶⁹, que es «interferir» o molestar al enemigo. La Fuerza Aérea de Estados Unidos sí tenía C-130 artillados, pero de una forma muy distinta a la planificada para esta ocasión y con un poder de fuego mucho mayor.

Traslado de aviones IA-58 a Malvinas

La Central de Operaciones Conjuntas (CEOPECON) completó el despliegue de otros tres aviones IA-58 para el Escuadrón Pucará de la Base Aérea Militar Malvinas. Fueron guiados en el cruce a las islas por el MU-2, matrícula LV-ODZ del Escuadrón Fénix.

OF s/n. Tres IA-58, indicativo FIERRO, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible de 330 litros. Misión: traslado a la BAM Malvinas y reconocimiento ofensivo. Tripulantes: primer teniente Luis A. Martínez Chaves (A-536); alférez Rubén O. Manzur (A-515) y alférez Ramón Galván (A-555). Despegaron de Santa Cruz a las 11:00 y arribaron a la BAM Malvinas a las 13:45.

¹⁶⁹ Interdicción aérea: «...actividad que tiene por finalidad negar o impedir al enemigo el uso de áreas o rutas, restringiendo sus desplazamientos, e interfiriendo su acción de comando y control» (*Diccionario Militar Conjunto – Reglamento Conjunto 00-02, Ministerio de Defensa, Buenos Aires, 1998*).

Planificación de bombardeo con Canberra

El mayor Jorge A. Chevalier, segundo jefe del Escuadrón Canberra, se trasladó al Comando de la FAS, en Comodoro Rivadavia, a fin de proponer un ataque a San Carlos con ocho aviones BMK-62 y ocho bombas MK-17 cada uno; se bombardearía en vuelo horizontal desde 6000 metros de altura. En la base Trelew, se alistaron los aviones y se recibió la orden de la FAS de ejecutar la misión, pero, con los Canberra ya en cabecera a punto de despegar, se recibió la orden de cancelar la tarea.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los KC-130 reabastecieron a las escuadrillas de combate CUÑA, NENE, TORO y CHISPA; en tanto que los TC-63 y TC-61 transportaron a la BAM Malvinas cerca de 27 toneladas de carga, además de 39 pasajeros. Por la noche, el TC-66 no logró aterrizar en las islas por situación táctica desfavorable.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo SALTA 1. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo; capitán Guillermo L. Destéfanis; mayor Francisco F. Mensi; cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:05 y se dirigió al punto de control de reabastecimiento aéreo; aterrizó a las 17:05.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-70, indicativo SALTA 2. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y suboficial principal Roberto Caravaca. Despegó de Santa Cruz a las 10:45 y se dirigió al punto de control de reabastecimiento aéreo; aterrizó en Río Gallegos a las 13:15.

Por la tarde, la misma tripulación con el TC-70 realizó otra misión de reabastecimiento en vuelo con el indicativo JUJUY 1. Despegó de Río Gallegos a las 14:10, se dirigió a la posición 50 00'S/65 30'W (216 km al este de Santa Cruz), donde debía realizar el reabastecimiento. Arribó a las 16:50.

Uno de los KC-130 estaba a disposición de los Super Étendard de la Armada, que no salieron por carecer de la ubicación precisa del blanco.

En este día crucial, el Grupo 1 de Transporte Aéreo una vez más cumplió el gran esfuerzo de intentar poner en Malvinas tres C-130H, en menos de 24 horas.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo TRONCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila; cabos principales Ricardo Camino y Oscar D. Fraire; y suboficiales auxiliares Roberto M. Ovejero y Carlos A. Salzano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:20 y arribó a la BAM Malvinas a las 18:42. Volvió a salir a las 19:05 y aterrizó en Río Gallegos a las 21:30. Transportó 12.700 kg de carga y veintisiete pasajeros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-61, indicativo TOCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi; vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Roberto C. Tribiani; suboficial auxiliar Juan J. Romero; cabo principal Jorge O. Torres; y suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:50 y arribó a la BAM Malvinas a las 21:20. Volvió a salir a las 21:40 y aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 00:25 del 29. Transportó 13.925 kg de carga y doce pasajeros.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro José A. Demarco, mayor Juan M. Maclay, capitán

Juan de la Cruz Martearena, suboficial auxiliar Emilio R. Farina, cabo principal Mario D. Rulli, suboficial mayor Miguel M. Castillo, suboficial auxiliar Carlos A. Cortez, primer teniente médico José A. Schmidt y cabo primero Oscar S. Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 19:20. Voló 05:40 horas, pero no pudo aterrizar en la BAM Malvinas por situación táctica desfavorable. Regresó a Comodoro Rivadavia a la 01:00 del 29.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Rubén Scacchi y cabo principal Carlos Quintana.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Además de las tareas habituales —ocho de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, y cinco de reconocimiento ofensivo—, se realizaron dos misiones de detección de blancos navales con un C-130H utilizando el procedimiento desarrollado por la FAS.

OF 2220. C-130H, matrícula TC-64, indicativo LOCO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Eduardo Senn, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, suboficial principal Carlos Bill, cabo principal Delfino Fretes, y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. En una primera salida, despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:40, y realizó una práctica en un circuito de cinco puntos predeterminados; aterrizó a las 07:20. En la segunda salida, despegó a las 09:20 y aterrizó a las 17:00, luego de sobrevolar la zona de Malvinas.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Ricardo L. Quellet y Jorge R. Benavente Bassani, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y arribó a las 11:50. Volvió a salir a las 15:00 y regresó a las 18:50.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: primeros tenientes Ricardo R. Grunale y Eduardo O. Rodríguez, cabo principal Juan C. Guzzanti y suboficial auxiliar Alberto A. Lorenzi. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:45. Volvió a salir a las 14:55 y regresó a Trelew a las 16:55.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro José L. Ribeiro, mayor Rodolfo E. Drigatti, suboficial mayor Amílcar O. Reyes y suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:30. Volvió a las 13:35 y regresó a Comandante Espora a las 16:25.

OF s/n. DHC-6, T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primeros tenientes Héctor Reginato y Angel Pezzetta (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:30.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-220) y alférez Walter Collado (E-241). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:00 y aterrizaron a las 12:00.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30 y regresó a las 14:05.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo VOLTIO, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”.

Tripulantes: primer teniente Juan C. Delgado (E-220) y alférez Eduardo Adaglio (E-241). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 15:30 y aterrizaron a las 16:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitán Carmelo R. Salas, vicecomodoro Juan C. Agnoletti, cabo principal Rodolfo A. Solís y cabo primero Roberto C. Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 16:30.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron nueve salidas en misiones de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, guiado de escuadrillas (FIERRO y PÓKER), diversión y barrido térmico, entre otras.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 6. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “ALFA”. Tripulación: alféreces Juan G. Crosa y Leónidas J. Rodríguez. Despegó de El Palomar a las 07:34; luego de sobrevolar el litoral marítimo, aterrizó en Mar del Plata; regresó a El Palomar a las 22:32.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó por mensaje dos salidas desde Río Gallegos: la primera entre las 08:45 y las 11:00 horas, y la segunda de 15:30 a 18:00, con un total de 4 horas y 45 minutos voladas.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN. Misión: diversión. Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode, teniente Enrique G. Felice y cabo principal Eduardo A. Lagger. Despegó de Río Grande a las 09:05 y regresó a las 11:10.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 09:30 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:00.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “ALFA”. Tripulación: oficial inspector Oscar A. Díaz y oficial principal Miguel Cancrini. Despegó de El Palomar a las 10:17 y regresó a las 20:22, después de sobrevolar el litoral marítimo y aterrizar en Mar del Plata.

OF 1257 (FAS). MU-2, matrícula LV-ODZ. Misión: guía de escuadrilla FIERRO (Pucará) hasta 90 km al oeste de Malvinas. Tripulación: alféreces Eduardo N. Meyer y Carlos A. Quiroga. Despegó de Santa Cruz a las 11:00 y regresó a las 14:00.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo PÓKER. Misión: guiado de la escuadrilla PÓKER (M-5). Tripulación: capitanes Nicolás Benza y Jacinto Despierre, y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 10:50 y regresó a las 12:50.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión: barrido térmico y multiespectral. Tripulación: primer teniente Eduardo Bianco, teniente Luis Herrera, capitán Marcelo Lotufo, primer teniente Miguel Bonaz, cabo principal Hugo Bornices y suboficial ayudante Carlos Ojeda. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 18:20 y regresó a las 19:50.

Primer intento de rescate en la EAN Calderón

Un DHC-6 salió de Comodoro Rivadavia hacia la EAN Calderón, en la isla de Borbón, en misión de rescate de pilotos eyectados y de personal del ARA. Un F-27 lo acompañó como retransmisor.

OF 2534. DHC-6, matrícula T-82, indicativo ROMEO 1. Misión: búsqueda y salvamento. El avión fue configurado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. Tripulación: capitán Horacio D. Miño, primer teniente Claudio A. Caresani y suboficial auxiliar Martínez.

Y un F-27, indicativo ROMEO 2. Misión: retransmisor en vuelo; debía orbitar a 180 km del objetivo, con 3000 metros. Tripulación: capitán Fernando J. Luna y primer teniente Marcelo N. Uriona.

Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 13:39, hicieron escala en San Julián y salieron hacia las islas. Luego de casi dos horas, comenzaron a volar rasante sobre el mar; era la primera vez que volaban a metros de las olas. Alrededor de las 17:45, el Twin Otter llegó a cercanías de la isla de Borbón, pero no pudo identificarla debido a la baja altura del vuelo que reducía el alcance visual. La tripulación buscó infructuosamente la pista y al no hallarla, regresaron.

El principal inconveniente fue el sistema de navegación Omega que, a la salida o puesta del sol, daba errores en distancia y desviaciones laterales por la deficiente propagación de las ondas de radio¹⁷⁰. Regresó a la base de partida, a las 21:45.

* * *

Salidas operativas del 28 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 66 salidas:

- 49 desde el continente, de las cuales 22 fueron de combate.
- 17 desde las bases de Malvinas, de las cuales 12 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

IA-58 Pucará (A-537) del Escuadrón de la BAM Cóndor (operando desde la BAM Malvinas), accidentado en la ladera suroeste del monte Azul. Piloto: teniente Miguel Ángel Giménez, fallecido.

IA-58 Pucará (A-555) del Escuadrón de la BAM Cóndor (operando desde la BAM Malvinas), derribado. Piloto: teniente Miguel Cruzado, eyectado y recuperado (prisionero).

Soldado clase 63 Luis Guillermo Sevilla de la Compañía de Defensa, BAM Cóndor, fallecido.

Soldado clase 63 Héctor Walter Aguirre de la Compañía de Defensa, BAM Cóndor, fallecido.

Soldado clase 63 Mario Ramón Luna de la Compañía de Defensa, BAM Cóndor, fallecido.

Bajas británicas declaradas

Helicóptero Scout (XT-629) del B Flight del 3 CBAS, derribado. Tripulación: piloto fallecido, copiloto herido.

Sábado 29 de mayo

Meteorología

En el continente, un frente frío, casi estacionario sobre Trelew, cubrió el cielo con precipitaciones; visibilidad de 8 a 10 km; vientos variables con una intensidad de 10 a 18 km/h. En el sur de Chubut y Tierra del Fuego, una cuña de alta presión despejó el cielo con una visibilidad superior a 20 km y vientos del sector sudoeste entre 18 y 27 km/h.

En el área de Malvinas, el frente frío que pasó por Trelew entre las 06:00 y las 07:00, también mejoró los techos y la visibilidad, y disminuyó la nubosidad.

¹⁷⁰ Testimonio del brigadier VGM (R) Marcelo N. Uriona a la Comisión BANIM.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 6 km/h.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 30 km/h.
- Río Grande: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Trelew: cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 37 km/h.
- Santa Cruz: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 18 km/h.

Transporte logístico estratégico

Solicitado por el CAE, se realizó un vuelo logístico estratégico al exterior con un B-707 de Aerolíneas Argentinas que partió de Ezeiza el 29 de mayo con destino a Trípoli (Libia). En el viaje de vuelta, hizo escala en Recife (Brasil) y aterrizó en El Palomar el 3 de junio. Tripulación: Leopoldo Arias, Enrique Busch, Juan C. Ardalla, Rafael Picciello, Carlos Bielli, Marcelo Lima, Héctor Marín y Carlos Bernard.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La confusa situación en las islas impedía al Comando definir las tareas aéreas. La incertidumbre provocada por la indefinición de la batalla terrestre en Darwin y las imprecisiones de los requerimientos de apoyo aéreo directo aconsejaban no involucrar medios aéreos de mayor performance en el apoyo de fuego cercano. Por ese motivo, el modo de acción que se consideró más apto fue reforzar el poder de fuego del Componente Aéreo Malvinas. Se ordenó desplegar otra escuadrilla de IA-58 Pucará a Puerto Argentino, e incrementar la exploración aérea para buscar y neutralizar los transportes navales con apoyo logístico para la fuerza de tareas británica.

Operaciones aéreas ofensivas

Interdicción aérea del tráfico marítimo enemigo

La FAS ordenó la segunda misión de interdicción aérea del tráfico marítimo enemigo.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg. Misión: interdicción del tráfico marítimo enemigo. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna; capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti; suboficial principal Pedro E. Razzini, suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari y cabo primero Carlos A. Ortiz. Despegó de El Palomar a las 07:30 y regresó a las 18:35.

En doce horas de vuelo, el «Hercules bombardero» describió un patrón de búsqueda a más de 1900 km de Buenos Aires, en el sector norte de las islas Georgias. En los 47° 59' S/39° 09' W (1450 km al noreste de Malvinas) interceptó al petrolero auxiliar BP *British Wye*.

12.14: atacamos con rumbo 035° a una velocidad de 290 nudos y 130 pies de altitud cumpliendo con los parámetros para el lanzamiento. En ese momento el buque intentaba orientar la proa hacia el rumbo de ataque de la aeronave.

Lanzamos las bombas efectuando un viraje a la izquierda y observamos que, aparentemente, no habían explotado y que no habían producido daños en el barco.

Las bombas se desprendieron del MER en su totalidad: esto se debió a que estaban conectadas en salva (con accionar una sola vez el disparador salían todas las bombas), hecho que sorprendió y que desconocía la tripulación. Alguien había decidido esa conexión en la conjetura de que solo había una oportunidad de ataque. (Al regreso de la misión solici-



El TC-68 cargado con doce bombas BR-250, seis en cada plano, y cada una con dos espoletas de 12 segundos – Gentileza: Com. VGM (R) Dávila

tamos cambiar esa configuración para poder decidir cuántos ataques queríamos realizar. El requerimiento fue aprobado)¹⁷¹.

Según declaró la tripulación del petrolero, cuatro bombas impactaron en el mar sin detonar, dos explotaron en el agua¹⁷² a babor del barco y otra golpeó en la cubierta sin estallar, pero produciendo roturas que justificaron la declaración de buque dañado.

Fue la primera vez en la historia de la Fuerza Aérea Argentina, y sin antecedentes en el mundo, que un C-130 Hercules modificado por técnicos de un país atacara un buque enemigo en un conflicto armado.

Bombardeo nocturno a San Carlos

En las islas Malvinas, la meteorología no se presentó favorable en las primeras horas. No obstante, la FAS decidió continuar interdictando el flujo de abastecimiento que entraba por Puerto San Carlos con bombardeos nocturnos a cargo de los Canberra BMK-62 y, en la medida que mejorara la meteorología, con ataques diurnos mediante cazabombarderos. En las primeras horas del 29 de mayo atacaron los Canberra:

OF 1260. Dos BMK-62, indicativo CHARRÚA, armados con cuatro bombas MK-17 de 1000 libras con cola frenada. Versión de combustible DELTA. Misión: bombardeo nocturno sobre área de desembarco en San Carlos. Tripulaciones: capitán Juan Tomás Martínez Villada y primer teniente José Pagano (B-108); primeros tenientes Roberto E. Rivollier y Jorge A. Annino (B-105). Despegaron de Río Gallegos a la 01:00.

Desde el 26 de mayo, cuando comenzaron las salidas de bombardeos nocturnos, uno de los problemas adicionales del Escuadrón Canberra fue la dificultad de los numerales para formar en ciega durante la navegación y pasar a escalonado táctico en la corrida final al blanco. En época de paz, el escuadrón nunca se había adiestrado en formación nocturna, aunque sí se formaba como norma en vuelos de navegación y aproximación por instrumentos o IMC¹⁷³.

Esa práctica permitió que se afrontasen los desafíos en la oscuridad, incluso si el guía volaba con las luces de navegación apagadas, y con solo dos diminutas y tenues luces blancas encendidas en el extradós de los planos, instaladas en el mes de mayo especialmente para las operaciones nocturnas.

¹⁷¹ ROBERTO M. CERRUTI, op. cit., pág. 27.

¹⁷² Las bombas habrían explotado en el agua tras activarse las espoletas en el impacto contra elementos sólidos del buque y luego de continuar su vuelo estallaron recién a los doce segundos, ya en el mar.

¹⁷³ IMC (Instrument Meteorological Conditions): Condiciones meteorológicas por instrumentos.

La desorientación espacial es un problema del vuelo a ciegas, dentro de nubes o en nocturno. La sensación ocurre cuando se carece de referencias visuales externas. Por una reacción fisiológica del oído medio, el piloto percibe en forma inexacta la posición de la aeronave con relación al espacio real. Solo el adiestramiento permite superar el error fijando la atención en el horizonte artificial. Formado a otro avión, el problema se complica y solo se soluciona abandonando la formación y aferrándose a la indicación de los instrumentos del tablero.

En esta misión, al comenzar el ascenso, y atravesar diferentes capas y tipos de nubes, estratiformes y cumuliformes, el primer teniente Rivollier comenzó a tener desorientación espacial pero, decidido a continuar, luchó todo el vuelo contra las falsas sensaciones del entorno¹⁷⁴.

En esta lucha consigo mismo, efectuó continuas y bruscas correcciones con los comandos. Por momentos reducía o aumentaba la potencia más de lo necesario (con el consecuente mayor consumo de combustible); o sacaba y entraba los frenos de vuelo y evitaba acercarse al guía. Así transcurrió el vuelo, con un desgaste psicofísico excesivo.

En cierto momento, sacó la vista del guía, miró el interior de la cabina, y controló el combustible remanente para conectar o desconectar las bombas de los tanques y mantener así el centro de gravedad dentro de los límites. De paso, efectuó el resto de los controles. Lo único a favor fue que, sin romper el silencio de radio, pudo hablar con su navegador, el primer teniente Annino, y contarle la desorientación espacial. Annino se comprometió a ayudarlo y le transmitió tranquilidad.

Durante las últimas millas de aproximación, en vuelo bajo, mirando de reojo por debajo del fuselaje del guía, Rivollier divisó la punta de un cerro, cuya tonalidad negro mate contrastaba con la tonalidad algo más clara del cielo, encima del horizonte. A partir de esa visión fugaz, pudo restablecer el equilibrio de la posición y desapareció la desorientación. El navegador le informó que debería ser un cerro de 277 metros ubicado en la isla de Borbón (monte Marble), distante a 55 km del objetivo material (a 4 minutos); y que ya estaban muy próximos a punta Roca Blanca, donde deberían virar por derecha con rumbo final 140 .

Siempre formado y mirando al avión guía, vio, en la misma dirección, la silueta de un buque a oscuras, seguramente un piquete radar en la boca norte del estrecho de San Carlos. Concentrado en una luz tipo láser que irradiaba el buque desde el centro, lo sorprendió un viraje del guía hacia la derecha que no pudo seguir porque volaban muy bajo y no tuvo tiempo de reducir potencia. Al perderlo de vista, subió por encima de la altura precedente hasta 210 metros y mantuvo el rumbo hacia el blanco.

En la corrida final, en contra de lo pronosticado, un grueso manto de niebla impedía visualizar el área, por lo cual decidió lanzar las bombas con ayuda del radar Doppler. Abrió el portabombas y, cuando se aprestaba a realizar el tiro, observó debajo de la niebla el resplandor de las explosiones de las cuatro bombas del guía y, de inmediato, escuchó por el intercomunicador el conteo de las millas y tiempo faltante que pasaba el navegador. Efectuado el ataque a 450 nudos (830 km/h), cerró el portabombas y, virando por derecha, detrás de él, percibió el resplandor de las explosiones de sus propias bombas.

Fue evidente que el ataque sorprendió a las defensas británicas, pues no atinaron a rechazarlos con fuego antiaéreo. De todos modos, los CHARRÚA mantuvieron una trayectoria de escape individual y a bajo nivel para evitar ser detectados a la salida.

Después de recorrer unos 180 km, ambos aviones ascendieron y, al cruzar los 4500 metros, encendieron las luces de navegación. El guía descubrió al numeral 2. Se reunieron y volaron formados hasta Río Gallegos. Próximos al circuito de pista, el guía notificó un problema con la presión hidráulica, por lo que bajaría el tren con la bomba hidráulica manual. El CHARRÚA 2 se adelantó y aterrizó a las 03:17, mientras que el guía lo hizo a las 03:35.

¹⁷⁴ Testimonio del comodoro VGM (R) Roberto E. Rivollier a la Comisión BANIM.

* * *

Durante el día, nueve M-5 en cuatro formaciones diferentes y una sección de A-4B salieron hacia las islas para atacar objetivos terrestres y navales.

OF 1264. Dos M-5, indicativo PATRIA, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones. Misión: ataque a objetivos terrestres en proximidades de Darwin. Tripulantes: capitán Norberto R. Dimeglio (C-420) y primer teniente César F. Román (C-421). Despegaron de San Julián a las 10:00 para realizar navegación táctica a bajo nivel. A poco de decolar, el Comando de la FAS les ordenó regresar debido a que no pudo coordinar la posición de las fuerzas terrestres en Malvinas. Arribaron a las 11:00.

OF 1266. Dos M-5, indicativo ÑANDÚ, armados con dos bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque a buques en el brazo San Carlos. Tripulantes: capitán Horacio Mir González (C-414) y teniente Juan D. Bernhardt (C-436). Despegaron de Río Grande a las 11:30. Realizaron la navegación de ida con el LR-35 matrícula T-23 como guía.

Al llegar a la posición 52°18'S/60°30'W (extremo sur de la Gran Malvina), descendieron y volaron rasante los 180 km que faltaban. Este trayecto, ya era conocido por ambos pilotos, pues el 24 de mayo habían integrado la escuadrilla AZUL, que había atacado los buques que desembarcaban tropas en el brazo San Carlos.

En formación de escalonado táctico, rasante y a unos 1000 km/h, Mir González divisó al frente las inconfundibles serranías que dan marco al brazo donde los británicos habían realizado el desembarco. En ese momento se comunicó con Bernhardt anticipándole que se aproximaban al objetivo. Recibió el comprendido de su numeral.

En la zona del blanco, no avistaron buques ni otras defensas; pero las tropas británicas habían instalado en las estribaciones que rodean el brazo San Carlos, baterías misilísticas tierra-aire para protegerse de los ataques aéreos. A la salida del objetivo, un misil Rapier lanzado desde la costa, impactó al M-5 del teniente Bernhardt. El piloto falleció al estrellarse el avión.

El impacto sobre el numeral no fue observado por Mir González que, tras abandonar el brazo, intentó comunicarse varias veces, sin recibir respuesta. Tampoco pudo divisarlo por los espejos. Con gran pesar, imaginó lo ocurrido. Continuó solo con el vuelo previsto rodeando la isla Gran Malvina por su extremo norte. No pudo detectar ningún blanco. Al llegar al punto preestablecido, comenzó un rápido ascenso hasta alcanzar 11.600 metros y colocó rumbo a Río Grande.

Luego de efectuar la navegación de regreso, aterrizó en la base a las 13:30, con la tremenda certeza de haber perdido a su numeral, el teniente Juan D. Bernhardt¹⁷⁵.

OF 1267. Dos A-4B, indicativo ORO, armados con tres bombas BR de 250 kg con espoleta lateral y de cola con retardo de 12 segundos y cañones. Misión: ataque a buques en el brazo San Carlos, con REV. Tripulantes: capitán Jorge L. Bergamaschi (C-212) y alférez Jorge N. Barrionuevo (C-237). Despegaron de Río Gallegos a las 12:00.

Alcanzaron isla Pelada y llegaron a la zona del objetivo con chaparrones y lluvias aisladas. Sobrevolaron la bahía de Ruiz Puente, el brazo San Carlos, Puerto Hospital y Puerto San Carlos, sin observar buques. Durante el regreso y al sobrevolar el norte de la isla Gran Malvina, el N.º2 observó un buque en posición 51°00'S/59°00'W (70 km al norte de San Carlos). No atacaron por falta de combustible. Arribaron a las 15:00.

¹⁷⁵ Testimonio del brigadier VGM (R) Horacio Mir González a la Comisión BANIM.

OF 1269. Tres M-5, indicativo PUMA, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones. Misión: ataque a helicópteros y tropa en San Carlos. Tripulantes: capitán Jorge C. Dellepiane (C-421), capitán Luis A. Demierre (C-416) y primer teniente Mario M. Callejo (C-420). Despegaron de San Julián a las 13:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo Luis Rivero.

En vuelo rasante llegaron a la costa norte de la Gran Malvina y sobrevolaron el norte de la isla de Borbón. Entre la bahía Elefante Marino y la boca del estrecho de San Carlos, el capitán Dellepiane avistó una PAC que pasó sobre ellos, encima de una capa de nubes entrecortada; se dirigía a interceptarlos. El jefe de la escuadrilla ordenó eyectar cargas, virar por izquierda y aplicar poscombustión. Durante la ejecución, siempre rasante, el guía observó dos explosiones en el agua.

Continuaron a Mach 1,2 hasta las islas Sebaldes, donde había precipitaciones aisladas, pero no buques. Por una falla técnica, al avión de Dellepiane no se le desprendió uno de los tanques auxiliares y quedó colgado del soporte; en San Julián se alistaron para recibir al avión en emergencia, pero aterrizó sin novedad a las 16:00, igual que los numerales.

OF 1270. Dos M-5, indicativo LEÓN, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones. Despegaron de San Julián a las 13:46. Tripulantes: primer teniente César F. Román (C-432) y teniente Gustavo E. Aguirre Faget (C-412).

Esta sección venía detrás de los PUMA y en la misma frecuencia. Al pasar las islas Sebaldes, se enteraron de la PAC que los había interceptado. El guía consultó a los PUMA y el capitán Demierre les indicó que regresaran. Eyectaron las bombas, realizaron un viraje a la izquierda, en vuelo rasante aplicaron poscombustión y pusieron rumbo a San Julián, adonde arribaron a las 15:26.

Nuevos refuerzos de Pucará a la BAM Malvinas

El castigo sufrido durante las misiones anteriores motivó un nuevo requerimiento de aviones al continente. Se programó el despliegue de una escuadrilla de tres aviones armados.

OF 1265. Tres IA-58 Pucará, indicativo MAYO, armados con tres bombas de napalm, cañones y ametralladoras. Misión: traslado de aviones a Malvinas y reconocimiento ofensivo. Tripulantes: primer teniente Marcelo A. Ayerdi (A-549), y alféreces Rodolfo D. Hub (A-522) y Eduardo M. La Torre (A-514). Despegaron de Santa Cruz a las 12:30. La navegación fue guiada por el MU-2 matrícula LV-ODZ hasta unos 30 km de la costa de Malvinas.

La navegación fue planificada por el sur de bahía Fox hasta encontrar la isla Soledad¹⁷⁶. Volaron en altura con buena meteorología, pero al llegar a vuelo rasante fue desmejorando con precipitaciones intermitentes y visibilidad muy reducida. En formación cerrada alteraron la ruta al visualizar una embarcación, presumiblemente un pesquero; luego sobrevolaron la isla de los Leones Marinos y aproximaron con rumbo noreste hacia la BAM Malvinas. No encontraron blancos rentables durante el trayecto. Se contactaron con el radar del CIC Malvinas para que los guiara al aterrizaje; el jefe de escuadrilla ordenó eyectar el armamento y proseguir hacia la BAM economizando combustible por muy mala visibilidad. El guía mantuvo la escuadrilla en vuelo rasante al abrigo de los acantilados de la costa, mientras ascendía a unos 100 metros para enlazar con el radar que los guiaría al aterrizaje.

El primer teniente Ayerdi se comunicó y el radar les confirmó que los tenía en pantalla. Les dio rumbo de aproximación advirtiendo «a máxima potencia y bien bajo», ya que tenían una PAC encima de la escuadrilla. Ingresaron a la zona defensiva siempre a órdenes del radar y se mantuvieron por espacio de diez minutos en silencio de radio hasta que la PAC se retiró.

¹⁷⁶ Testimonio del brigadier VGM (R) Eduardo M. La Torre a la Comisión BANIM.



**Escuadrilla MAYO: primer teniente Marcelo Ayerdi (A-549), alférez Rodolfo Hub (A-522) y alférez Eduardo La Torre (A-514).
Fotografía tomada desde el MU-2 LV-ODZ que guio la escuadrilla en el cruce a Malvinas. BANIM DEH-FAA**

La PAC había ingresado a la zona defensiva por encima de los 4500 metros, fuera del alcance de la artillería antiaérea, a la espera de que los tres aviones se dirigieran al aterrizaje. Antes de abandonar la zona, los Harrier bombardearon desde altura con una bomba de 1000 libras cada uno. Los pilotos de los Pucará constataron que una caía a 100 metros de la cabecera oeste y otra a 300 metros en el mismo sentido. Una vez más, el radar del CIC Malvinas fue vital para la supervivencia de los pilotos argentinos. Aterrizaron a las 15:10.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo Luis Martín Rivero.

Transporte y abastecimiento aéreo

El TC-69 reabasteció a la escuadrilla ORO de A-4B, mientras que el TC-65 y el TC-66 intentaron cruzar a Malvinas, pero no lograron aterrizar.

OF 1410. KC-130, matrícula TC-69, indicativo CALQUÍN. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo, capitán Guillermo L. Destéfanis, mayor Francisco F. Mensi, cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello, y suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel O. Lombino. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:05 y arribó a Río Gallegos a las 13:40. Volvió a salir a las 14:15 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 17:15.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66. Misión: abastecimiento aéreo a Malvinas. Tripulación: vicecomodoro José A. Demarco, mayor Juan M. Maclay, capitán Juan de la Cruz Martearena, suboficial auxiliar Emilio R. Farina, cabo principal Mario D. Rulli, suboficial mayor Miguel M. Castillo, suboficial auxiliar Carlos A. Cortez, capitán (médico) Enrique J. Testa, y cabo primero Omar C. Tuñón. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:30 y regresó a las 20:30. No aterrizó en Malvinas por situación táctica desfavorable.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo a Malvinas. Tripulación: mayor Ricardo L. Bolzi, capitán Sergio H. Sampietro, mayor Orestes M. Vila, cabos principales Ricardo Camino y Oscar D. Fraire, suboficia-

les auxiliares Roberto M. Ovejero, Carlos A. Salzano y Juan C. Chamau, y mayor (médico) Marco M. Brugo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 19:30 y regresó a las 23:55. No aterrizó en Malvinas por situación táctica desfavorable.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Las aeronaves Hercules del Grupo 1 de Transporte de El Palomar demostraron nuevamente su versatilidad cumpliendo, además de las tareas de reabastecimiento en vuelo y de penetración en la zona de combate para abastecer las islas, el nuevo empleo de exploración con los denominados «vuelos locos».

OF 2240. C-130H, matrícula TC-64, indicativo LOCO. Misión: exploración y reconocimiento con radar al norte del canal San Carlos. Tripulación: capitán Eduardo Senn, vicecomodoro Rubén O. Moro, mayor Hugo A. Maldonado, suboficial principal (R) Carlos Bill, cabo principal Delfino Fretes y suboficiales principales Julio M. Daverio y Juan C. Luján. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 07:25, arribó a las 12:25.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan Domingo Egañas.

La misión fue planificada para ubicar al buque hospital *Uganda*. Luego de haber estimado su posición, lo localizaron con un procedimiento idéntico al del 28 de mayo, a unos 65 km según distancia del radar. El contacto se efectuó en el primer pasaje del cursor y se visualizó claramente el eco del *Uganda* y de tres fragatas alrededor.

Entonces la luz verde del IFF se encendió en forma permanente, indicio de que eran captados por una fragata. Apagaron el radar de inmediato y descendieron violentamente. Escaparon a ras del agua y a máxima velocidad, en zigzag y hacia el oeste, debido a que el radar de Puerto Argentino les informó de la presencia de una PAC. El controlador los mantuvo al tanto de la posición de la PAC con respecto al LOCO, y del radial, distancia, rumbo y cantidad de interceptores.

* * *

Paralelamente, la FAS ordenó doce salidas en misiones de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo, y de retransmisión en vuelo:

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Ricardo L. Quillet y Jorge R. Benavente Bassani, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y arribó a las 12:50. Salió nuevamente a las 14:50 y regresó a las 17:50.

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: primeros tenientes Ricardo R. Grunale y Eduardo O. Rodríguez, cabo principal Juan C. Guzzanti y suboficial auxiliar Alberto A. Lorenzi. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:20. Volvió a salir a las 14:50 y regresó a Trelew a las 16:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración, reconocimiento y retransmisor en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, cabo principal Rodolfo A. Solís y cabo primero Roberto C. Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a las 11:50.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Tripulación: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30 y regresó a las 14:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro José L. Ribeiro, mayor Rodolfo E. Drigati, suboficial mayor Amílcar O. Reyes y suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 11:30. Salió de nuevo a las 12:30 y regresó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo ROMEO 1. Misión: apoyo operación de rescate en isla de Borbón (retransmisor en vuelo). Tripulación: mayor Norberto H. Barozza, capitán Carmelo R. Salas, cabo principal Rodolfo A. Solís, cabo primero Roberto C. Herger y suboficial principal José C. Cabrera. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:50 y arribó a Puerto Deseado a las 13:50. Salió nuevamente a las 14:40 y aterrizó a las 20:10. Decoló a las 21:00 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 22:00.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento en Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Jorge Canova (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:03 y regresó a las 17:20.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron diez salidas en misiones de diversión, guiado de escuadrillas (ÑANDÚ y MAYO), exploración y reconocimiento sobre el área de Malvinas y en el litoral marítimo.

OF s/n. LR-25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “ALFA”. Tripulación: alféreces Roberto L. Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 07:32 y aterrizó a las 13:11.

OF s/n. TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:40 y arribó a las 11:00. Salió nuevamente a las 15:15 y regresó a las 17:45.

OF s/n. Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: diversión y guiado de escuadrilla ÑANDÚ (M-5). Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode, teniente Enrique G. Felice y cabo principal Eduardo A. Lagger. Despegó de Río Grande a la 11:00; luego de sobrevolar Malvinas, regresó a las 13:40.

OF s/n. TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: sargento Edgardo Ferreyra. Despegó de Río Gallegos a las 12:00 y regresó a las 14:20.

OF 1265. MU-2, matrícula LV-ODZ, indicativo GUÍA. Misión: guiado de la escuadrilla MAYO (IA-58). Tripulación: alféreces Carlos A. Quiroga y Eduardo N. Meyer. Despegó de Santa Cruz a las 12:38 y guio a los Pucará hasta 15 millas (28 km) de la isla Gran Malvina. Regresó a las 15:30.

OF 2238. Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo PIPO. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Nicolás Benza y Jacinto Despierre, y cabo primero Juan Mothe. Despegó de Río Grande a las 11:45 y regresó a las 13:45.

OF s/n. Learjet 36, matrícula LV-LOG. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo Manuel De la Colina, teniente Alfredo Caballero y cabo primero Emilio Paigés. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:00 y sobrevoló áreas adyacentes a Malvinas; cuando dos PAC se acercaron para interceptarlo, escapó con indicaciones del radar del CIC Malvinas. Aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 18:40.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber, suboficial mayor Antonio Cassani y cabo Luis Rivero.

OF s/n. C-500, matrícula LV-LZR, indicativo CASERO 4. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona "ALFA". Tripulación: subteniente Hugo S. Mercante y alférez Alfredo Garatti. Despegó de El Palomar a las 13:00 y regresó a las 21:30 con aterrizaje en Mar del Plata.

OF s/n. Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión: relevamiento aéreo térmico y multi-espectral. Tripulación: capitanes Clemente Velasco y Carlos Pane, primer teniente Miguel Bonaz y suboficiales ayudantes Osvaldo Mondolo y Carlos Ojeda. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:05 y regresó a las 16:50.

Rescate en la isla de Borbón

Se ordenó la salida de un DHC-6 apoyado por un F-27 en un nuevo intento de recuperar a las tripulaciones eyectadas que aún permanecían en la Estación Aeronaval Calderón, en la isla de Borbón, al norte de la Gran Malвина:

OF 2532. DHC-6, matrícula T-82, indicativo ROMEO 2, equipado con tanques de combustible suplementarios en el fuselaje. Misión: rescate en la isla de Borbón. Tripulación: primer teniente Marcelo N. Uriona, teniente Omar A. Poza y cabo principal Pedro C. Bazán. Con la experiencia de la frustrada misión anterior, se decidió partir desde Puerto Deseado, lo cual permitiría tener referencias visuales concretas en caso de repetirse los inconvenientes con el Omega o de sufrir desviaciones del curso por el viento. Despegó a las 14:05.

Y un F-27, indicativo ROMEO 1. Misión: retransmisor en vuelo; debía orbitar a 180 km a 3000 metros. Tripulación: mayor Norberto H. Barozza, capitán Carmelo R. Salas, cabo principal Rodolfo A. Solís, cabo primero Roberto C. Herguer y suboficial principal José C. Cabrera.

Cuando faltaban quince minutos para completar las dos horas de vuelo, la tripulación del Twin Otter DHC-6 comenzó a volar rasante, una experiencia inédita para ellos, habituados a los servicios regulares de LADE en territorio continental¹⁷⁷. Los minutos pasaban, los ojos de los tripulantes buscaban las primeras elevaciones del terreno y en ellas, la confirmación del rumbo correcto. Luego de un cuarto de hora, divisaron las islas Salvajes: estaban bien ubicados. Siguieron hasta que una isla más grande con una elevación y una bahía frente a ellos les indicó que llegaban a destino.

Al alcanzar la costa comenzaron a ascender lentamente siguiendo la pendiente del terreno. Recién entonces, decidieron romper el silencio de radio: «Calderón, Calderón, Romeo 2 llamando». Nadie contestó el llamado; insistieron: «Calderón, Calderón, Romeo 2 llamando». Entre fuertes interferencias, el parlante les devolvió la voz del operador: «Romeo 2, aquí Calderón, estamos en alerta roja por sobrevuelo de helicópteros enemigos, regrese, no se puede aterrizar».

Era la respuesta que no querían escuchar. Se miraron y tomaron una decisión: no habían llegado hasta allí para regresar sin completar la tarea. Informaron que iban a aterrizar pese a todo. Siguieron pegados al terreno buscando una referencia. Un Pucará con la nariz apoyada en el suelo les indicó la cercanía de la pista. La identificaron. La EAN Calderón disponía de una pista blanda de 700 metros, con solo 500 utilizables. El margen izquierdo estaba inoperable por cráteres de bombardeos; tenía obstáculos en los laterales (aviones destruidos) y un cerro de 250 metros en la prolongación de la cabecera oeste.

Prepararon el aterrizaje, pero el sol resplandecía en los de cristales de sal depositados en el parabrisas y la visibilidad era casi nula. Las manos del piloto empujaron la palanca del acelerador hacia delante casi con rabia. Dieron un giro para cambiar el sentido del aterrizaje. Un fuerte viento de cola exigió al máximo los frenos. La estructura tembló cuando

¹⁷⁷ Testimonio del brigadier VGM (R) Marcelo N. Uriona a la Comisión BANIM.



Rescate desde la isla de Borbón - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

los motores en reversible rugieron en ayuda de la frenada. Cincuenta metros antes de que terminara la pista, la aeronave se detuvo. Eran las 16:30.

Nuevamente sonó la radio: «Romeo 2, apague los motores, estamos en alerta roja, hay helicópteros en la zona, hoy a la mañana nos bombardearon». Bajaron para controlar el tren de aterrizaje. En ese momento, un *jeep* Land Rover se acercó. El mayor Puga, piloto de M-5 eyectado el 24 de mayo, saludó afectuosamente al joven piloto que había ido a rescatarlo, pero le confirmó que era imposible despegar en las condiciones en que se encontraban.

En las instalaciones, los tripulantes fueron recibidos por hombres de rostros exhaustos y angustiados, de uniformes sucios y raídos; representaban la otra cara de la guerra, la que no se veía en el continente.

Mientras aguardaban la seguridad de la noche, el primer teniente Uriona y el teniente Poza recorrieron la pista memorizando los obstáculos y desniveles; en tanto, el cabo principal Bazán revisaba el avión.

Junto con los hombres de la Fuerza Aérea, había heridos de la Armada. Se les requirió el traslado que parecía imposible: el avión había sido despojado de toda comodidad y se encontraba en el límite del peso máximo de despegue. Encontraron la solución: aligerarlo descargando parte del vital combustible. Se planificó el regreso a Puerto Deseado, una distancia más corta que exigiría menos consumo. Los cálculos se ajustaron al máximo y se hizo el lugar para cuatro pasajeros más.

Poco antes de las 18:00 ya había oscurecido. Ascendieron al avión y los pasajeros se ubicaron como pudieron. Por seguridad, solo una linterna iluminaba los preparativos dentro de la cabina. Además de Puga, iban el capitán Raúl Díaz —también piloto de *Dagger* eyectado el 24—, tres oficiales y un soldado herido de la Armada. En una rústica caja de municiones iban los restos del teniente Ricardo Volponi, derribado en su M-5 el 23 de mayo.

Los motores se pusieron en marcha, el barro del terreno atrapaba las ruedas dificultando el desplazamiento. A unos 500 metros del final de la pista, se elevaba el cerro frente a la trayectoria de despegue. Los frenos aferraron las ruedas, los motores fueron puestos a máxima potencia. El piloto liberó el avión y, con los comandos, lo preparó para que comenzara el despegue al superar la velocidad de pérdida de sustentación.

Saltos sobre el terreno desparejo, constantes correcciones con los pedales para mantener una línea recta. Quedaban 100 metros de pista y el Twin Otter comenzó a elevarse. Un rápido viraje a la derecha evitó el cerro. Los instrumentos marcaron el rumbo de regreso a Puerto Deseado, mientras el altímetro controlaba la escasa altura. Veinte minutos después ascendieron.

A las 20:30, aterrizaron en Puerto Deseado. Los heridos fueron trasladados a un hospital, el resto de los pasajeros fueron transferidos a un F-27. El Twin Otter se reabasteció de combustible y despegó a las 21:00 con destino a Comodoro Rivadavia, donde arribó a las 22:15. Los tripulantes fueron recibidos eufóricamente por sus compañeros.

La Fuerza Aérea Argentina había cumplido con el precepto de traer de regreso al hogar a sus hombres eyectados, gracias al empuje y pericia de sus jóvenes técnicos y pilotos, y a la confiabilidad de un pequeño avión bimotor.

El F-27 asignado como retransmisor tuvo inconvenientes y no recibió las comunicaciones del Twin Otter, problema que solucionó otro F-27 que cumplía tareas de exploración y reconocimiento, y que pudo informar al comando sobre el progreso de la operación.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Final de la BAM Cóndor

Antes del amanecer finalizó la resistencia de las fuerzas que se habían unificado entre los remanentes del Ejército defensores del perímetro externo y el personal de la Fuerza Aérea que protegían la Base.

En la madrugada, el vicecomodoro Pedrozo se comunicó, a través de la red civil de los kelpers, con las fuerzas enemigas y pactó un cese del fuego y la reunión de los jefes de ambos bandos en el campo de aterrizaje.

La noche terminó en una tensa calma y ansiedad creciente. Con las primeras luces, a las 09:30, se reunieron los mandos: por el lado argentino, el jefe de la BAM Cóndor, vicecomodoro Wilson Pedrozo, y el jefe del Regimiento 12, teniente coronel Ítalo Piaggi; por el otro lado, el *Mj.* Christopher Keeble, a cargo de los británicos por la muerte del *Lt. Cnl.* Jones. Ante la difícil situación, se decidió la rendición de las fuerzas argentinas emplazadas en la zona de Darwin y Prado del Ganso, y la liberación de toda la población civil.

Se acordaron los aspectos generales del cese de fuego: rendición con presentación de efectivos a las 12:00; atención y evacuación de las bajas argentinas; mantenimiento de las fracciones orgánicas bajo sus mandos naturales; transporte de efectivos a la brevedad a un puerto continental; colaboración de tropas argentinas para levantar líneas y campos minados; y vigencia de la Convención de Ginebra.

Los integrantes de la BAM Cóndor, incluidos los de la artillería antiaérea del Ejército, formaron al mando del vicecomodoro Pedrozo, quien les comunicó las razones de la capitulación y pronunció una sentida arenga. El cabo primero Horacio Sosa Oroná, que formaba con los efectivos del Puesto Comando pues se había desempeñado como operador de comunicaciones y meteorólogo, expresó a viva voz la solicitud de cantar el Himno Nacional. La canción patria se escuchó en la soledad del istmo de Darwin.

Luego, el jefe de la BAM Cóndor, con uniforme de combate y gorra de servicio, presentó sus efectivos al *Mj.* Christopher Keeble, jefe del Batallón 2 PARA, y le entregó su pistola reglamentaria.

El istmo de Darwin había sido retomado por las fuerzas al mando del *Mj.* Keeble. 50 argentinos y 17 británicos (según fuentes del Reino Unido) perdieron la vida en el combate y fueron sepultados allí. Mientras que los heridos se estiman en alrededor de 150 argentinos y cerca de 60 británicos. «Ningún argentino que luchó en Darwin considera real la cifra de bajas enemigas»¹⁷⁸.

¹⁷⁸ RÚBEN O. MORO, *Historia del Conflicto...* op. cit., ESGA, 1985, págs. 367 y 368.



El vicecomodoro Wilson Rosier Pedrozo llega a bahía Ajax como prisionero de guerra y es recibido por el general Julian Thompson, comandante de Brigada Comando 3 - BANIM DEH-FAA

Poco después de la rendición, los jefes de la BAM Cóndor y de la Fuerza de Tareas Mercedes fueron conducidos a bahía Ajax como prisioneros de guerra. Tras entregar las armas, las tropas argentinas permanecerían recluidas por unos días en los galpones de Prado del Ganso.

Para los investigadores de campañas militares modernas y para los libros de historia militar, se dirá que el 29 de mayo de 1982 dejó de funcionar, se disolvió como tal la BAM Cóndor, que había sido creada un 14 de abril. Pero en cada uno de sus Veteranos de Guerra, la base aérea continúa presente, activa en la memoria, en el afecto y en el orgullo de haber pertenecido a ese grupo de oficiales, suboficiales, soldados y civiles convocados, que prestaron servicio allí durante la batalla por las islas Malvinas. Ese orgullo y sentido de pertenencia se fortalece al recordar la defensa de la BAM Cóndor hasta el último día. Ese 28 de mayo de 1982 es guardado en la memoria de sus hombres como la única base de la Fuerza Aérea empeñada en combate que fue defendida no solo desde el aire, sino también en los combates terrestres con esfuerzo, ingenio, decisión, espíritu de lucha y disciplina. Todos ellos sienten haber contribuido a la grandeza de la Patria en aquel otoño de gloria en Malvinas.

* * *

Desde Puerto Argentino, el brigadier Luis Castellano, jefe del Componente Aéreo Malvinas, envió a la Fuerza Aérea Sur el siguiente mensaje:

En el día de la fecha, 29 de mayo de 1982, a las 12 horas, el jefe Base Aérea Militar Cóndor convino un cese al fuego con el jefe de la fuerza inglesa atacante en la zona Goose Green – Darwin. Igual actitud asumió el jefe de los efectivos del Ejército en dicho lugar. Superados en poder de fuego y, tras cuarenta y ocho horas de continuos combates, y ante el agotamiento físico del personal, la unidad de la Fuerza Aérea estaba cercada en la zona del caserío de Goose Green, donde se encontraban refugiados numerosos civiles: hombres, mujeres y niños. Ante la insostenible situación, el jefe Base Aérea Militar Cóndor recibió órdenes de convenir un cese del fuego, situación que se concretó a las 12 horas.

Cabe reconocer el valor y arrojo con que se enfrentó al agresor y la determinación de luchar hasta las últimas consecuencias de los efectivos argentinos, actitud que los mandos naturales modificaron por considerarla estéril, desde el punto de vista militar, e inhumana por las vidas civiles inocentes que se sacrificarían en la lucha por la localidad.

Por medio aéreo, el enemigo colocó una fuerza superior, apoyada por blindados, helicópteros artillados y artillería de campaña. La guarnición de Ejército, hermana en luchas y sacrificios, vivió idénticas situaciones de bravura y suerte.

Este Componente Aéreo Malvinas destaca la fraternidad entre la Fuerza Aérea y el Ejército Argentino, y la valiente, heroica e inteligente voluntad de lucha con que se enfrentó al enemigo en el aire y tierra de este suelo patrio.

Solicito que el presente texto sea puesto en conocimiento de la Fuerza Aérea.

Firmado: Luis Guillermo Castellano - Jefe Componente Aéreo Malvinas

BAM Malvinas

Mientras se libraban los combates en la zona del istmo de Darwin, grupos de fuerzas especiales británicas recorrían las islas en helicópteros y tomaban contacto con los pobladores kelpers, tratando de ubicar asentamientos argentinos aún no detectados. En apariencia, los primeros objetivos que se propusieron neutralizar fueron los puestos de la Red de Observadores del Aire.

El Puesto de Observación Mike-5, ubicado en el cerro Bombilla, 25 km al este de Puerto San Carlos, fue atacado en la madrugada del 29 de mayo por un grupo de comandos que llegaron en helicóptero. El jefe del puesto, cabo primero Ricardo González Ávalos y sus auxiliares, cabo Oscar W. Doria y soldado clase 63 Héctor Chazarreta, abandonaron la carpa y se refugiaron en un socavón de tierra. Cargaron la batería, los equipos y continuaron enviando partes mientras buscaban una posición más segura.

Escuadrón Helicópteros

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras 7,62. Misión: búsqueda y rescate de personal de la ROA, y recuperación de patrulla GOE. Tripulación: tenientes Luis A. Longar y Gustavo L. Brea, cabo principal Eulogio Gómez y cabo primero Segundo E. Palacios. Despegó de la BAM Malvinas a las 08:20 y regresó a las 10:30.

En este vuelo viajaban como tripulantes especiales el vicecomodoro Oscar L. Aranda Durañona, jefe del CIC Malvinas, que intentaba encontrar a tres observadores aéreos con quienes se había perdido contacto; el primer teniente Salvador Ozán y el cabo primero Alfredo Aguayo, integrantes del GOE para localizar el resto de la patrulla que no había podido embarcar el día anterior, aislada por el avance británico.

Al intentar recuperar los hombres de la Red de Observadores del Aire, que se hallaban próximos a San Carlos, el H-85 debió regresar porque se encontró de frente con un helicóptero Sea King que venía de dejar a una patrulla de comandos británicos. Uno de estos lanzó un misil Blow Pipe que no alcanzó al Bell 212 y se autodestruyó.

Retomaron la ruta hacia el punto de encuentro con la patrulla del GOE de tres hombres a cargo del teniente Sidders. Fueron encontrados sin novedad y retornaron a Puerto Argentino.

* * *

El TPS-43 estuvo en servicio desde las 00:00 hasta las 06:46 y desde las 07:59 hasta las 21:00, totalizando 19 horas y 47 minutos de operación. No se produjeron salidas fuera de servicio por razones técnicas ni por viento fuera de norma. Desde las 06:46 hasta las 07:59,

se interrumpió la operación de ambos radares por una alerta de ataque con misiles antirradiación llegada desde el continente. El radar TPS-44 operó un total de 3 horas.

En la madrugada, el radar del CIC prestó apoyo a un F-28 de la Armada (5-T-21) que aterrizó a las 01:40.

A pesar del mal tiempo, en este día aciago para las armas argentinas, varias patrullas de la aviación británica embarcada lograron despegar y atacar objetivos terrestres. Nuevamente en servicio a las 08:00, el radar ploteó posiciones de PAC al noreste de Malvinas. A las 09:20, aviones Harrier GR.3 bombardearon desde gran altura la BAM Malvinas. Bombas MK-17 con retardo diseminadas en las inmediaciones de un barco abandonado, de carpas y de la planta de combustible fueron estallando hasta alrededor de las 13:00. En total detonaron veintisiete bombas.

De acuerdo con la información de la artillería argentina, un Sea Harrier fue derribado por una batería de 35 mm del Ejército. Los británicos informaron que el Sea Harrier matrícula ZA-174, tripulado por *Lt. Cdr. Mike Broadwater*, había resbalado desde la cubierta del *Invincible* y caído al mar; el piloto había logrado eyectarse y fue rescatado¹⁷⁹.

Paralelamente, entre las 10:00 y las 12:00, el radar detectó hasta seis PAC en la zona. Se transmitieron a través del CIC, las posiciones al C-130 indicativo LOCO en tarea de exploración y reconocimiento.

A las 11:08, otros Harrier bombardearon la pista de la Estación Aeronaval Calderón; arrojaron seis bombas con espoleta de acción retardada que no la afectaron. Y a las 13:35, otros dos aviones atacaron posiciones del Ejército en monte Kent.

Entre las 13:52 y las 15:47, se registraron movimientos de cinco PAC británicas. La escuadrilla PUMA de tres M-5 abortó la misión al haber sido interceptada. Hacia las 15:00, el radar vectoreó hasta la aproximación de la escuadrilla MAYO de tres IA-58 provenientes de Santa Cruz.

A las 16:38, se detectó una PAC británica en azimut 091 a 130 km y permaneció en pantalla hasta las 17:23. Se perdió un helicóptero en azimut 054 a 83 km con rumbo 330 .

A las 17:45 aterrizó un Electra L-188 5-T-2 de la Armada y despegó a las 18:46.

A las 20:49 se detectó un buque en el 117 a 43 km. Otro C-130, indicativo MARTE, no aterrizó por proximidad de buques británicos.

Impacto de un misil sobre el aeropuerto

A últimas horas de la tarde, la patrulla del Grupo de Operaciones Especiales que permanecía en el aeropuerto se aprestaba a brindar apoyo en tierra al C-130 MARTE proveniente del continente. El aterrizaje fue abortado por la presencia de buques posicionados para atacar la zona del aeropuerto. Se trataba del destructor *Glamorgan* y las fragatas Tipo 21 *Alacrity* y *Avenger*.

Advertido de la cancelación de la misión, el primer teniente Luis Darío Castagnari, jefe de la patrulla, replegó sus nueve hombres a las posiciones que ocupaban en Cantera de Piedras, próxima al aeropuerto.

A las 23:15 horas, comenzó un bombardeo naval que se intensificó sobre el sector que ocupaban los efectivos del GOE, muy cerca del puesto Comando de alternativa; cada salva era disparada con intervalos regulares y prolongados para recargar los cañones.

A las 23:30, el primer teniente Castagnari, al detectar que los proyectiles impactaban a escasa distancia de sus posiciones, se desplazó hacia una zona opuesta a la dirección desde donde venían batiendo el sector. Inesperadamente, desde el destructor, dispararon un misil

¹⁷⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 218.



Honras fúnebres al primer teniente Luis D. Castagnari realizadas en Puerto Argentino; de frente, el brigadier Luis G. Castellano, el primer teniente Pedro Altamirano Bernahola y el Padre Gonzalo Pacheco - Gentileza: Archivo GOE

Seaslug que, al impactar, las esquirlas dieron de lleno sobre Castagnari y le ocasionaron la muerte. Además, resultaron heridos los comandos cabos principales Juan Benaiges y Juan Miguel Fonseca, los cabos primeros Juan Chiantore y Walter Abal y, del sistema de armas Pucará, el suboficial ayudante Pablo Acevey, el cabo primero Casalongui, y los cabos José Francisco Guastalla y José Caloian.

La información británica coincide en que a las 20:15 UTC (23:15 hora de Malvinas) el destructor *Glamorgan*, acompañado por las fragatas *Alacrity* y *Avenger*, comenzaron fuego de hostigamiento sobre las posiciones argentinas de la BAM Malvinas. Las bitácoras señalan que las fragatas dispararon 100 proyectiles cada una, mientras que el destructor lo hizo con 50, sumado al lanzamiento de dos misiles Seaslug guiados por radar con cabeza explosiva¹⁸⁰.

* * *

El dramatismo de la situación y el futuro poco promisorio que se avizoraba indujeron al brigadier Castellano a enviar un mensaje:

Promotor: Comandante Agrupación Malvinas

Destinatario: Comandante Fuerza Aérea Sur

Informativo: Comandante en Jefe Fuerza Aérea Argentina - Comandante Aéreo Estratégico

Informe evolución situación táctica Teatro Malvinas:

SITUACIÓN TERRESTRE:

El enemigo demostró, en Darwin, gran movilidad con helicópteros, contundente potencia de fuego, terrestre y antiaéreo, más misiles portátiles, como así también, excelente adiestramiento y equipamiento para el combate nocturno, actuando en precisa coordinación con el fuego naval de apoyo, empleo de la reserva y relevo de los efectivos empeñados en la línea principal.

¹⁸⁰ IAN INSKIP, op. cit., pág 193.

La fuerza propia opuso una aguerrida resistencia pero manifestó problemas de conducción sobre sus propios efectivos. Carente de adecuadas comunicaciones y suficiente adiestramiento, cayeron en la confusión y no sacaron ventajas del apoyo de fuego de Pucará que obligaba al enemigo a ceder posiciones temporarias. El superior adiestramiento y equipamiento de las tropas enemigas, la gran capacidad helimóvil nocturna y diurna, y de la artillería naval de apoyo resultaron factores desequilibrantes durante la batalla y representan las diferencias más importantes con los propios efectivos.

La conducción del componente terrestre, con un equivocado concepto de empleo de los medios aéreos, sobrevalora su capacidad y confía exclusivamente en ellos para batir al enemigo y no comprende la baja rentabilidad del apoyo aéreo de fuego directo que resulta inaceptable cuando se sufren pérdidas durante su ejecución.

SITUACIÓN AÉREA:

El enemigo cuenta con el absoluto dominio del aire y habría incrementado, en forma importante, la cantidad de aviones. Asimismo, existen fuertes indicios de que, en San Carlos, se estarían armando aviones Harrier que luego van a incrementar la dotación del portaaviones. Además de la defensa aérea, realizan permanente hostigamiento y ataques a nuestras posiciones, habiendo logrado la destrucción de un importante número de aviones Pucará y helicópteros, con lo que han anulado nuestra capacidad para operaciones helitransportadas de significación.

La rentabilidad del apoyo directo es cada día menor, ya que a la fragilidad e ineptitud del avión Pucará para este teatro se suma la gran densidad de armas antiaéreas, especialmente misiles portátiles, del enemigo, consideración también válida para la operación con aviones del continente.

El tremendo esfuerzo realizado por Fuerza Aérea en la destrucción de unidades navales no ha logrado afectar el dominio del espacio aéreo enemigo que le permite desarrollar operaciones aéreas y helitransportadas con absoluta libertad de acción.

SITUACIÓN NAVAL:

El enemigo dispone del control absoluto del mar, lo que le permite, durante las noches, reforzar y abastecer la cabecera de playa, hacer fuego naval de ablandamiento sobre nuestras posiciones o en apoyo de la maniobra terrestre de sus propios efectivos, materializar el efectivo bloqueo naval a este puerto, destruir, sin oposición, los buques mercantes asignados, y disponer de eficiente sistema de vigilancia y control aerotáctico que pone en grave inferioridad a nuestra aviación.

Esta situación, que no se ha logrado modificar pese a la destrucción de un elevado número de unidades de superficie, coloca al enemigo en inmejorables condiciones para extender la ocupación de las islas.

CONCLUSIONES:

De lo expuesto se aprecia que:

- 1) En la oportunidad en que el enemigo resuelva volver a operar sobre nuestras posiciones, encontrará una defensa carente de movilidad y, en términos relativos, de menor potencia de fuego e instrucción, que se estima será, previamente, ablandada por intenso fuego naval y apoyo aéreo.
- 2) El enemigo mantiene una neta superioridad aérea que no ha logrado ser quebrada a pesar del esfuerzo de la Fuerza Aérea.

La capacidad de control de los medios y la alta densidad de armas antiaéreas tornan inaceptables las pérdidas sufridas en los intentos efectuados por proporcionar apoyo de fuego cercano.

- 3) El enemigo mantiene absoluto dominio del mar con las consecuencias operativas que implica, que no se prevé modificar por ausencia de medios navales propios.

Estos juicios reflejan la conclusión a la que llegó el Comandante del Componente Aéreo Malvinas, a partir de la observación in situ del campo táctico. Sin embargo, es conveniente destacar que tanto la FAS como el Sistema de Defensa Aérea Malvinas nunca perdieron la capacidad de detección, identificación e interceptación, y que los Canberra y los C-130 seguirían operando sobre Malvinas hasta el último día del conflicto, al tiempo que desde el continente salían escuadrillas de ataque a objetivos navales y terrestres que mantuvieron en alerta permanente a la Task Force. En coincidencia con estas apreciaciones, el secretario de Marina de los Estados Unidos, John F. Lehman, en su informe al Comité de Defensa del Senado norteamericano, el 3 de febrero de 1983, señaló:

A pesar de los esfuerzos de los pilotos de Sea Harrier, los británicos nunca lograron algo que se aproximara a la superioridad aérea sobre las Malvinas. Incluso, aviones de transporte argentinos fueron capaces de aterrizar en Puerto Argentino hasta la misma noche anterior a la rendición. Afortunadamente para los británicos, la guerra se circunscribió a horas diurnas.

Prisioneros de la BAM Cóndor

Luego de pasar unos días en la BAM Cóndor, las tropas argentinas tomadas prisioneras fueron trasladadas con helicópteros al establecimiento San Carlos. Alojadas en un frigorífico desactivado —donde aún permanecía una bomba de 250 kg sin explotar arrojada poco antes por un avión argentino— pasaban el día en un corral al aire libre. Por las noches, en locales interiores del frigorífico, dormían recostados, cabeza con cabeza, pie con pie. Se improvisaron baños con latas de comida de 20 litros.

Tras unos días allí, luego de ser interrogados, se los embarcó en el buque hospital *Norland* con destino a Montevideo. Allí, previo control y registro de la Cruz Roja Internacional, se reembarcaron en las naves argentinas *Nicolás Mihanovich* y *ARA Piloto Alsina* en las que viajaron hasta el puerto de La Plata desde el cual se trasladó a todo el personal de la Fuerza Aérea a la Escuela de Suboficiales de Ezeiza, hoy denominado Instituto de Formación Ezeiza (IFE).

* * *

Salidas operativas del 29 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 48 salidas:

- 44 desde el continente, de las cuales 15 fueron de combate.
- 4 desde las bases de Malvinas, de las cuales 3 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

M-5 Dagger (C-436) del I Escuadrón de Río Grande. Piloto teniente Juan Domingo Bernhardt, fallecido.

Primer teniente Luis Darío Castagnari del Grupo de Operaciones Especiales de la BAM Malvinas, fallecido.

Bajas británicas declaradas

Avión Sea Harrier (ZA-174) del Escuadrón 801, destruido por accidente operacional. Piloto *Lt. Cdr. Mike Broadwater* eyectado y recuperado.

* * *

En suma

La batalla de la BAM Cóndor constituye el único caso en la guerra de Malvinas de defensa terrestre de una unidad de la Fuerza Aérea. De acuerdo con la doctrina conjunta, el Ejército ejercía la responsabilidad de la defensa en el perímetro externo, mientras que en el interno

lo realizaba la Fuerza Aérea con efectivos propios. Independientemente de los pormenores en que se dio la lucha, los cercos se fueron reduciendo hasta el perímetro de la base. Allí se utilizaron todos los medios disponibles: desde ingeniosos engendros con material aeronáutico hasta cañones antiaéreos se sumaron a la defensa terrestre y, en definitiva, la totalidad del personal terminó combatiendo y demostró su compromiso.

No son ajenos los problemas que tuvieron los mandos responsables de la batalla con respecto a las decisiones, fundamentalmente, del empleo de sus fuerzas. Es necesario tener en cuenta que, en principio, los efectivos de Ejército destacados en Darwin que convivían con los de Fuerza Aérea constituían una agrupación de reserva alejada del frente de combate debido a que se estimaba que la fuerza de invasión desembarcaría en los alrededores de Puerto Argentino. Para el comandante de la III Brigada de Infantería y comandante de la Agrupación Ejército “Litoral”, general de brigada Omar Parada, en aquellos momentos, el istmo de Darwin no tenía valor estratégico o táctico por sí mismo. Su relevancia estaba dada por las fuerzas allí emplazadas y las misiones asignadas a cada una de ellas: la Fuerza de Tareas Mercedes, como integrante de la Reserva Estratégica Operacional, debía atender las funciones emergentes de su misión como tal y la Base Aérea Militar Cóndor servir como aeródromo de alternativa de Puerto Argentino. La zona de Prado del Ganso estaba alejada de los lugares en donde podrían realizarse los probables desembarcos enemigos y de los ataques al objetivo estratégico operacional más importante, la capital de las islas.

Pero en caso de una irrupción en el istmo, el general Parada consideraba que se debía organizar una defensa conjunta bajo unidad de mando del Ejército. Esta discusión ya estaba planteada a nivel de los jefes de los componentes respectivos en Puerto Argentino, donde el brigadier Castellano apreciaba que las operaciones de cada una de las fuerzas estacionadas en Prado del Ganso estaban muy bien diferenciadas, y que la doctrina militar vigente establecía las funciones de cada una de las armas.

Nunca se llegó a un acuerdo de realizar una defensa conjunta bajo un solo mando y quién la ejercería. Por otra parte, los efectivos de Ejército estuvieron afectados a un dispositivo de defensa a lo largo del istmo de Darwin y empeñados en sangrientos combates contra los efectivos del Batallón Para 2, inicialmente muy alejados de las instalaciones de la Base Aérea. Poco a poco se fue cerrando el cerco sobre la base y el caserío de Prado del Ganso, pero en definitiva el problema existió, obviando que, de por sí, existía un problema de antigüedad. Las decisiones, excepto en las últimas instancias de la batalla, no fueron consensuadas; de hecho, cada fuerza tuvo su propio puesto de comando donde se analizaba por separado la situación.

Tras la batalla, los defensores de la BAM Cóndor pasaron por la experiencia de prisioneros de guerra, lo que significó un largo derrotero hasta que finalmente regresaron al país el 13 de junio.

El Escuadrón Pucará tras el apoyo de fuego cercano realizado en Darwin había quedado disminuido con aeronaves dañadas y con bajas de personal. Pese haber perdido por completo una Base, la Fuerza Aérea Sur demostró estar empeñada en seguir enviando medios aéreos a Malvinas para que, dentro de sus posibilidades, pudieran realizar operaciones de apoyo aéreo directo a las unidades de Ejército. El envío de una escuadrilla de Pucará se concretó el 29 de mayo.

En la zona del brazo San Carlos, las fuerzas británicas seguían sumando medios antiaéreos en las costas y en lugares elevados para disponer de una mayor precisión en el tiro. Las baterías de misiles tierra-aire Rapier ya operaban perfectamente organizadas para rechazar cualquier ataque aéreo; esto resultó que los aviones, a la vuelta de las misiones, aterrizaran con considerable cantidad de daños provocados por explosiones de misiles que, afortunadamente, carecían de la precisión adecuada para impactos directos.

El cruce de un DHC-6 Twin Otter a la isla de Borbón constituyó una arriesgada apuesta para concretar el rescate de tripulaciones y posibilitar su regreso al continente. Mediante una buena

planificación y el conocimiento acabado en la operación del avión, sumado al profesionalismo, la osadía y el compromiso, se logró el éxito luego de esta prolongada y tensa travesía.

Con el correr de los días, las salidas de diversión, y de exploración y reconocimiento sobre las islas ordenadas para el Escuadrón Fénix, se verían cada vez más comprometidas. La regularidad de las PAC británicas provocaban, la mayoría de las veces, un regreso prematuro debido a la persecución de los Harrier. No obstante, se insistía en la búsqueda de información sobre las posiciones de los buques de la flota para poder lanzar ataques desde el continente.

La operación de interdicción al tráfico marítimo enemigo cobraría su primera víctima cuando el «Hercules bombardero» atacó y dañó al petrolero *British Wye*, en un intento de neutralizar el flujo logístico que se dirigía hacia la flota.

Por estas fechas, el Estado Mayor de la Guarnición Malvinas planificó salidas de infiltración detrás de las líneas enemigas con diferentes misiones para los grupos comandos de cada una de las tres Fuerzas. La patrulla del Grupo de Operaciones Especiales debió enfrentar la más dificultosa, ya que la travesía se realizaría sobre las mayores alturas de Malvinas para culminar sobre una posición enemiga en el cerro Alberdi (Usborne). Pasaron momentos de gran incertidumbre con marchas en horas nocturnas o en niebla cerrada y la proximidad de tropas británicas en busca de incursores. Pese a todas las dificultades llegaron a su objetivo. El duro entrenamiento y una indeclinable voluntad permitieron el regreso de esta patrulla hasta el punto de extracción donde fueron recuperados por un Bell 212 de la FAA. Paradójicamente, el día de su vuelta a la BAM Malvinas se produciría la única baja del grupo con el capitán Castagnari que cumplía vigilancia en cercanías del aeropuerto.

Capítulo 13

La FAS se empeña a fondo

—Señor brigadier, ¿hasta cuándo vamos a seguir luchando?

—Hasta el último hombre, incluido el que les habla.

Brigadier Ernesto Crespo, Comandante de la FAS
Río Grande, 28 de mayo de 1982

Meteorología

Una masa de aire frío cubrió la parte sur del país y las islas Malvinas generando tiempo bueno, cielo poco nuboso, visibilidad superior a 20 km y vientos suaves. Un día apto para las operaciones aéreas.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 13 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 24 km/h.
- Trelew: cubierto con nubes medias y bajas a 50 metros (8/8), visibilidad 1 km reducida por llovizna, viento a 15 km/h.
- San Julián: cielo despejado, buena visibilidad, viento 20 km/h.
- Santa Cruz: cielo, despejado, buena visibilidad, viento calmó.

Situación táctica

Las fuerzas argentinas desplegadas alrededor de la BAM Cóndor no constituían un objetivo que dificultara el avance enemigo hacia Puerto Argentino pues, simplemente, podía ser rodeado. Sin embargo, el comando de la Task Force decidió atacarlo para destruir la pista de los Pucará y, cuando estos fueron evacuados, la recuperación del caserío de Prado del Ganso se transformó en un desafío de las fuerzas terrestres británicas para demostrar a su pueblo y a ellos mismos la capacidad de vencer a los medios terrestres del Ejército Argentino¹⁸¹. La conquista del istmo de Darwin fue un acicate para las fuerzas británicas y un desaliento para las tropas argentinas. Aumentó la agresividad de los ataques navales de la Royal Navy, especialmente de noche, al mismo tiempo que el asedio a la BAM Malvinas se volvió más persistente.

Las fuerzas británicas iniciarían el movimiento de sus tropas a lo largo de la isla Soledad encaminándose sobre dos ejes: uno por el norte desde San Carlos, y otro por el sur, desde Darwin en dirección a Puerto Argentino, rodeando las alturas Rivadavia. El avance sería más lento y dificultoso porque ya no contarían con los helicópteros pesados hundidos con el *Atlantic Conveyor* el 25 de mayo, que le hubiera dado la capacidad de movilizar y avanzar los efectivos en tiempo y oportunidad, y a la vez abastecerlos de toda la logística de combate.

Mientras tanto, con el objeto de mejorar su imagen en los países latinoamericanos, particularmente en la Argentina, el gobierno de los EE.UU. envió a Buenos Aires un nuevo «mediador en situaciones complejas». Después de la desafortunada intervención del secretario de Estado, Alexander Haig —abiertamente a disposición de la diplomacia británica—, la Junta Militar esperaba con cautela, no desprovista de interés, que el país del norte formulara otra alternativa de mediación para llegar a un entendimiento justo y pacífico.

El flamante enviado, general Vernon Walters, no satisfizo las expectativas argentinas. Su gestión fue intrascendente y sus argumentos poco convincentes frente a la realidad del apoyo material que brindaban los Estados Unidos. Intentó demostrar que no asistían con sus satélites a las fuerzas británicas, pero en ningún momento aclaró el significado del «apoyo expreso e irrestricto al esfuerzo bélico del Reino Unido» manifestado por el secretario de Defensa norteamericano, Caspar Weinberger.

¹⁸¹ PAUL EDDY y MAGNUS LINKLATER, *The Falklands War*, Londres, Sphere Books, 1982, pág. 220.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La modalidad de ataques nocturnos de la flota disminuía su exposición a los embates de la FAS que, a su vez, ya sentía la merma por bajas en la dotación de aviones de combate. Al mismo tiempo, la pérdida del control terrestre sobre gran parte de la superficie insular impedía que se ubicaran objetivos rentables. Para agregar dificultades a las operaciones aéreas argentinas, la zona ocupada por el enemigo, especialmente San Carlos, se encontraba casi vedada por la eficiencia de los sistemas antiaéreos (Rapier, Blow Pipe, etc.) y por el escudo humano que significaba la presencia de más de mil compatriotas prisioneros.

Ataque al portaviones HMS *Invincible*

El 30 de mayo de 1982 perdurará como el día en que se realizó la operación más riesgosa y osada del conflicto.

La Fuerza Aérea Sur, consciente de la necesidad de neutralizar la principal amenaza aérea británica sobre las islas, como se había intentado desde un comienzo, decidió atacar en conjunto con la Armada el centro neurálgico de la flota: uno de los portaviones.

Los riesgos de la operación no solo consistían en superar el anillo defensivo de las fragatas misilísticas que protegían los blancos, sino en la imposibilidad de recuperar con vida a los pilotos en caso de ser derribados. Se debía elegir el material adecuado para efectuar un gran rodeo y aproximarse en vuelo rasante a máxima velocidad. Era necesario contar con un avión de gran autonomía, ya sea propia o con reabastecimiento en vuelo. Si bien el BMK-62 era apto por la autonomía, fue descartado por la baja velocidad y por la escasa maniobrabilidad, sumado a la elevada superficie alar que devolvía una gran firma radárica. Finalmente se eligió a los A-4C, basados en San Julián, por la posibilidad de reabastecerse en vuelo y por tener mayor autonomía de oxígeno que los A-4B.

Después de conciliar los puntos de vista de cada Fuerza, se resolvió planificar y ejecutar la operación en forma conjunta con los Super Étendard (SUE) de la Armada, decidida a lanzar el último Exocet AM-39 sobre aquel objetivo. Los A-4C, siguiendo la estela del misil, efectuarían el ataque final. Se requería una navegación muy precisa que los aviones navales podían realizar por estar convenientemente equipados para tal fin. El reabastecimiento lo harían los KC-130, tanto de ida como de vuelta.

Desde el 27 de mayo, el Centro de Operaciones Electrónicas (COE), constituido en Buenos Aires con personal y medios privados junto a la suma de organismos de inteligencia estatal, seguía la derrota de los portaviones y los escoltas. La información satelital soviética llegaba al COE, y era remitida a la FAS y al COATLANSUR; estas novedades en el argot de las conversaciones eran conocidas como provenientes del «amigo invisible». En esos días, los datos del COE indicaban que el núcleo de la flota giraba en un circuito elíptico, 185 km al este de Puerto Argentino, con centro en los 52°00'S/55°00'W. En un clima de objetividad profesional, el brigadier Roberto Cambor, segundo comandante de la FAS, coordinó la operación con los mandos navales, por lo cual, a partir de ese momento, fue una operación conjunta. La misión buscaba sorprender y golpear con dureza la segura protección británica, en una clara demostración de capacidad y coraje de alcanzar el corazón de la flota.

Planificación de la operación

Los estudios para ejecutar la misión y la coordinación de los apoyos se llevaron a cabo el 29 de mayo. Al recibir la orden fragmentaria y analizar la extrema complejidad y el riesgo de la operación, el jefe del Escuadrón I de A-4C, mayor Juan Lupiáñez, reunió a los jefes de escuadrilla y jefes de sección más experimentados, les explicó la misión y solicitó voluntarios para ejecutarla¹⁸². Los primeros tenientes José Vázquez y Ernesto Ureta se presen-

¹⁸² Testimonio del brigadier VGM (R) Ernesto R. Ureta a la Comisión BANIM.

taron en forma espontánea y fueron autorizados a elegir sus numerales. Vázquez designó al primer teniente Omar Castillo, y Ureta al teniente Daniel Paredi y al alférez Gerardo Isaac.

La escuadrilla de cuatro A-4C (más uno de reserva), los dos reabastecedores KC-130 y una sección de Super Étendard de la Aviación Naval integraron la Fuerza de Tarea Conjunta. Por la Armada designaron al capitán de corbeta Alejandro Francisco en el 3-A-202, con el último Exocet en el país, y al teniente de navío Luis Collavino en el 3-A-205, como apoyo a la navegación y a la detección radar.

Los SUE y los A-4C debían despegar de Río Grande; los KC-130, desde Río Gallegos. Ya en el aire, volarían a la posición 55°50'S/58°00'W (unos 420 km al sur de Puerto Argentino) para reabastecer a los cazas en unos 240 km con rumbo general este. Allí los SUE adoptarían el rumbo final de ataque con la máxima cantidad de combustible posible. Desde ese punto, con rumbo general 330°, iniciarían el vuelo rasante (30 metros) formados en línea: los SUE en el centro y dos A-4C a cada lado, para aproximarse con una velocidad de 420 nudos (780 km/h).

De acuerdo con la información del COE, el portaviones navegaba a unas 110 millas (190 km) al este de Puerto Argentino. Se esperaba que los SUE se aproximaran con el navegador inercial y detectaran la posición exacta con el radar. A 25 millas (46 km) del blanco, dispararían el misil y escaparían en vuelo rasante unos minutos sin alertar las defensas, y regresarían a Río Grande previo a reabastecerse si era necesario.

Los A-4C, acelerando a máxima velocidad, seguirían la trayectoria del Exocet y llegarían al buque unos cincuenta segundos después del impacto. Entonces, cada uno lanzaría las tres bombas de 250 kg que portaban. De esa forma, se esperaba hundir un buque de más de 18.000 toneladas.

En la reunión previa, se acordaron las condiciones para cancelar la misión: la falla de un SUE, un KC-130 o dos A-4C.

Ejecución

En la mañana del 29 de mayo, la escuadrilla de A-4C voló desde San Julián hasta la Base Aeronaval Río Grande. Debido a problemas técnicos en uno de los KC-130, la operación se postergó para el día siguiente. Se aprovechó la demora para que el primer teniente Vázquez y el teniente Paredi regresaran a San Julián, y se reparase una falla en uno de los aviones. En las últimas horas del mismo día, en vuelo nocturno y por instrumentos, ambos pilotos regresaron con otros dos Skyhawk en servicio.

Al amanecer del 30 de mayo, todas las aeronaves estaban listas para salir.

OF 1268. KC-130H, matrícula TC-69, indicativo CACHO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Luis J. Litrenta Carracedo, capitán Guillermo L. Destéfanis, mayor Francisco F. Mensi, cabos principales Juan D. Perón y Juan D. Tello; suboficiales auxiliares Hugo H. González, Vicente L. Reynoso y Manuel Lombino. Despegó de Río Gallegos a las 11:25.

OF 1268. KC-130H, matrícula TC-70, indicativo GALLO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, mayor Miguel A. Sánchez (tripulante adicional que no conformaba la dotación del avión), capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marnoni y suboficial principal Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 11:26.

OF 1268. Cuatro A-4C, indicativo ZONDA (en OF figura ZEUS), armados cada uno con tres bombas BR de 250 kg, con espoleta de retardo de 12 segundos y 200 proyectiles de 20 mm en sus cañones. Misión: ataque al portaviones ubicado, según la última posición recibida, en los 51°38'S/53°38'W (298 km al este de Puerto Argentino) con dos reabastecimientos en vuelo. Jefe de escuadrilla, primer teniente José D. Vázquez



El SUE 3-A-202 del capitán de corbeta Alejandro Francisco reabastece portando el último misil Exocet; al fondo, la heroica escuadrilla ZONDA - BANIM DEH-FAA

(C-301); numeral 2, primer teniente Omar J. Castillo (C-310); jefe de sección, primer teniente Ernesto R. Ureta (C-321); y numeral 4, alférez Gerardo G. Isaac (C-318). El teniente Daniel A. Paredi quedó en tierra como reserva, listo para despegar si un titular tenía algún problema. La escuadrilla despegó a las 12:30.

Los KC-130 salieron a las 11:25 desde Río Gallegos y se dirigieron al punto de reabastecimiento. A las 12:30, despegaron de Río Grande los SUE, indicativo ALA, y los A-4C, indicativo ZONDA. Durante el rodaje, con los datos recibidos por la FAS, se actualizaron las coordenadas del blanco y se ajustaron los navegadores OMEGA de los A-4C y los inerciales de los SUE.

En el ascenso, el alférez Isaac acusó una falla del AJB3 (horizonte artificial), por lo que el jefe de escuadrilla le indicó que regresara. Mientras volvía, el jefe de escuadrón le ordenó desde la torre de vuelo que volviera a formar con la escuadrilla y continuara la misión. Minutos después, los cuatro Skyhawk volvían a volar juntos en busca de los reabastecedores.

En el tramo convenido, los cazas se reabastecieron hasta el sitio de separación. Desde allí, los KC-130 volaron hacia un punto de espera al sur de las islas Malvinas, donde recargarían los aviones en el regreso del ataque. Con el combustible completo, los SUE y los A-4 adoptaron el rumbo final de ataque, en descenso para vuelo rasante.

Ya establecidos en vuelo rasante, los Super Étendard ascendieron levemente en tres ocasiones para realizar barridos con el radar Agave. Primero lo hicieron a 40 millas náuticas del objetivo (74 km) y volvieron a descender; luego levantaron a 30 millas náuticas y finalmente a 20, cuando adquirieron el blanco y colocaron rumbo final 360°. Ureta escuchó por radio que el Super Étendard 1 indicaba la posición del blanco: «Veinte millas a proa»¹⁸³. A las 14:24 el SUE 1 lanzó el Exocet.

Isaac¹⁸⁴ vio que el misil descendía y se alejaba rasante frente a los Skyhawk. Los dos Super Étendard rompieron la formación, en viraje por izquierda. Ureta dio potencia a pleno. Llamó

¹⁸³ Testimonio del brigadier VGM (R) Ernesto R. Ureta a la Comisión BANIM.

¹⁸⁴ Testimonio del comodoro VGM (R) Gerardo G. Isaac a la Comisión BANIM.

a ZONDA 1, pero Vázquez no contestó, aunque Ureta lo tenía a la vista pues los cuatro aviones iban convergiendo al blanco. A máxima velocidad, Ureta e Isaac a la derecha, Vázquez y Castillo a la izquierda, alinearon los A-4C tras la estela del misil. Ureta quedó levemente adelante por la mayor performance del motor.

Aproximadamente un minuto después, Isaac divisó la silueta de un navío grande con la superestructura alta y desplazada hacia un costado: «Me quedó grabada la silueta típica del portaviones. A medida que nos acercábamos, vimos que comenzaba a salir humo negro del buque».

El impacto del Exocet alertó las defensas antiaéreas de respuesta automática de los buques escolta del portaviones.

Cuando el jefe de escuadrilla y el jefe de sección estaban ya a unos 30 metros lateral y a unos 15 km del blanco, un misil antiaéreo impactó en el primero. Ureta observó que el avión de Vázquez perdía una parte del plano izquierdo y casi simultáneamente explotaba el motor; la aeronave, sin la mitad trasera, caía hacia el mar. «Si bien no vi el preciso instante en que el avión pegaba contra el agua, tampoco vi eyección alguna, por lo que asumí que no lo hizo, ya que la baja altura que llevábamos no lo hubiera permitido».

También Isaac vio el A-4C de Vázquez que explotaba a su izquierda y se desintegraba cayendo al mar, entre 7 y 10 millas antes del objetivo, unos 50 segundos antes de llegar. «Comencé a mover mi avión para evitar ser blanco de proyectiles enemigos».

Los tres pilotos siguieron la aproximación con la vista en el blanco. A unos 1000 metros del buque, otro estallido a la izquierda del avión de Isaac produjo una bola de fuego color naranja. Era el A-4C del primer teniente Castillo, fallecido instantáneamente.

Ya en distancia de cañones, Ureta comenzó a disparar, pero solo salieron dos disparos. «Desde la parte media de la superestructura del buque salía una columna de humo negro bastante concentrado. Cuando el piper¹⁸⁵ de la mira comenzó a subir en el blanco, apreté el botón de las bombas. Enfrenté el blanco en un ángulo de 30° con respecto a la popa, pasando por la mitad trasera del buque».

Detrás venía Isaac que disparó los 200 proyectiles de sus cañones: «Tomé como referencia la parte superior de la superestructura y, con la mira sobre el centro del humo, solté las bombas que, de acuerdo con el avance y la posición del portaviones, fue un tiro longitudinal. Luego del lanzamiento, pasé por la derecha de la torre».

Ambos pilotos escaparon indemnes con un viraje cerrado hacia el oeste. Al salir, Ureta buscó el blanco: «Vi una masa de humo que lo tapaba casi totalmente, solo alcancé a divisar la proa. No vi en ningún momento otros barcos que lo pudieran escoltar. Hacia mi izquierda, estoy seguro de que no había, porque mi visión estaba dirigida en especial hacia ese lado, mientras que a la derecha no miré».

Aproximadamente a cuatro millas del buque y aún en viraje rasante, Isaac observó el navío: «Vi únicamente humo negro; en ningún momento divisé fuego».

Los dos A-4C se alejaron en rumbos distintos haciendo maniobras evasivas. Ureta llamó al N.º2 y al N.º4 sin obtener respuesta, por lo que asumió que volvía solo. «Luego alcancé a ver por el espejo que a mi derecha venía formado uno. Logré comunicarme con él una vez que nos alejamos del blanco, ya que probablemente habían interferido las comunicaciones. En ese momento pude comprobar que era el N.º4, el alférez Isaac».

En formación cerrada, rasantes, con rumbo 230 /240 , se dirigieron al segundo punto de reunión con los dos KC-130, al sur de las islas Malvinas. Mientras reponían combustible por tercera vez, Ureta pasó el Informe Preliminar de la Misión para que fuera retransmitido al Comando de la FAS, en Comodoro Rivadavia. Luego del reabastecimiento, pusieron rumbo a Río Grande. Aterrizaron a las 16:23, tras volar casi cuatro horas. Los Super

¹⁸⁵ Piper: centro de la mira.



Étendard habían arribado a las 15:30¹⁸⁶. El TC-70 aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 17:15 y el TC-69, diez minutos más tarde.

En Río Grande, Ureta e Isaac bajaron de los aviones y, de inmediato, brindaron sus respectivos informes al personal de Inteligencia, por separado y sin haber tenido contacto previo. Ambas declaraciones coincidieron en la morfología del buque atacado y, evaluadas cuidadosamente por los especialistas, concluyeron que se trataba del portaaviones *Invincible*.

Cuando se informó el resultado a la población argentina, el Ministerio de Defensa británico declaró que los aviones argentinos habían atacado al casco destruido del *Atlantic Conveyor* que se hallaba al garette en esa zona. Sin embargo, el casco humeante del portacontenedores se había hundido el 29 de mayo¹⁸⁷, o sea un día antes, en la posición 51°07'S/57°34'W, más de 60 millas náuticas (112 km) al este de la posición donde fue atacado el *Invincible* y, de hecho, la defensa misilística que contrarrestó el ataque y derribó dos aviones prueba que se trataba de una zona muy defendida de la flota y no de un barco abandonado.

El Reino Unido necesitaba negar el ataque para aliviar su umbral de deficiencias ante el mundo y el Pacto de Varsovia. Esta determinante acción ejecutada sobre su infranqueable centro de poder operativo venía a certificar que hasta el buque más protegido de la Task Force era vulnerable.

Más tarde, los británicos alteraron su versión de los hechos diciendo que la incursión argentina había sido contra la fragata HMS *Avenger* que había destruido el Exocet con su artillería, y que el destructor HMS *Exeter* había derribado a los A-4C con misiles Sea Dart¹⁸⁸. Esta versión se comprende si se considera el gran alcance de 40 millas náuticas (76 km) de esos misiles y explica por qué los pilotos no visualizaron barcos en el área, tanto en la aproximación como en el escape.

No obstante, el portaaviones *Invincible* fue la última nave de la flota que abandonó el Atlántico Sur el 28 de julio y, tras una inexplicable travesía de 51 días, atracó en el apostadero de Portsmouth el 17 de setiembre de 1982¹⁸⁹. Al llegar, solo la reina Elizabeth subió a bordo, según la prensa, para recibir al príncipe Andrés. No ingresaron periodistas ni otras personas. Con seguridad, las huellas del ataque habrían sido de gran magnitud para demorar

¹⁸⁶ HÉCTOR A. MARTINI, *Historia de la Aviación Naval Argentina*, tomo III, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, Instituto Aeronaval, 1992, pág. 358.

¹⁸⁷ RODNEY BOURDEN y otros, op. cit., pág. 438.

¹⁸⁸ DAVID BROWN, *The Royal Navy and the Falklands War*, Londres, Harold Books, 1989, págs. 254 a 257.

¹⁸⁹ RODNEY BOURDEN y otros, op. cit., pág. 433.



Emotivo recibimiento a los sobrevivientes de la escuadrilla ZONDA en San Julián, la noche del 30 de mayo
BANIM DEH-FAA

tres meses en ser reparadas en alta mar¹⁹⁰. Otra hipótesis que se maneja es que el *Invincible* habría sido reemplazado por su gemelo, el HMS *Illustrious*.

Volviendo al 30 de mayo, resulta notorio que, a partir de las 14:30, horario que coincide con el ataque al portaviones *Invincible*, los británicos suspendieron los bombardeos aéreos contra la BAM Malvinas. Si bien hay registros de constantes PAC británicas en el aire, no hay anotaciones en el Diario de Guerra del radar Malvinas sobre bombardeos a la base. Asimismo, quedó registrado que se observaron, desde ese mismo momento, una gran cantidad de vuelos de Harrier que se desplazaban en un radio de 25 o 30 millas, como yendo de un buque a otro, en el radial 070°, a 120 km de Puerto Argentino.

Los radaristas habían notado que los tiempos de PAC en el aire habían disminuido y por lo tanto algo había pasado, pero no tenían certeza del momento en que comenzó¹⁹¹.

Los movimientos ploteados por el radar TPS-43 fueron transmitidos a la FAS. Se apreciaba un movimiento inusual de PAC sobre el mar, posiblemente para dar cobertura a operaciones de salvamento y rescate de alguna unidad averiada. El CIC Malvinas no estaba enterado del ataque a la flota por el secreto usado en su preparación y porque había sido ejecutada por completo debajo del horizonte de detección del radar.

De acuerdo con el análisis de las anotaciones contenidas en el Diario de Guerra del radar, entre las 13:50 y las 19:15, hubo al menos trece PAC británicas en el aire, de las cuales nueve quedaron registradas con los datos referenciados a su detección y desaparición; las cuatro restantes carecen de datos completos que impiden reconstruir su trayectoria entera. Todas las detecciones se produjeron entre los 113 y 154 km, y entre los radiales 066° y 075°, salvo una que fue detectada en el 111°. De las nueve mencionadas, todas desaparecieron con rumbo hacia la flota entre los radiales 058° y 077°; seis de ellas lo hicieron entre los 118 y 142 km, mientras que tres entre los 188 y 242 km, lo que indicaría una diferencia de posición en distancia entre ambos portaviones. Se debe tener en cuenta que era mandatorio para las PAC mantener un perfil de vuelo bajo inmediatamente después del despegue, durante las primeras 70 millas (130 km de sus navegaciones, para negar una posición más

¹⁹⁰ RUBÉN OSCAR MORO, op. cit. (ESGA, 1985), pág. 426.

¹⁹¹ MIGUEL ÁNGEL SILVA, op. cit., pág. 172.

exacta de los portaviones¹⁹². No se encontraron referencias sobre un perfil de vuelo mandatorio para la aproximación durante el regreso.

Por la tarde, después de las 17:00, sin precisar horarios exactos, se registraron algunos movimientos de PAC detectadas hacia el oeste que evolucionaron desde el 280° a 40 km, hasta el 348° a 9 km.

Entre las 14:28 y las 15:45, cuatro PAC se mantuvieron en pantalla solamente 26, 34, 35 y 48 minutos, lo que indicaría que dichas aeronaves recibieron la orden de regresar hacia la flota antes de completar su tiempo de permanencia en PAC. A partir de ese horario, el resto de las PAC en vuelo regresaron a su tiempo normal de permanencia en pantalla, de 55 a 60 minutos.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Jesús Scacchi y cabo principal Carlos Quintana (desde 13:00 a 19:00), y primer teniente Juan C. Romero y cabo primero Juan C. Nievas (desde 17:00 a 21:00).

El Reino Unido seguirá negando el ataque y mostrando papeles que sostengan que su buque insignia no fue alcanzado por la modesta aviación argentina; sin embargo, para la Fuerza Aérea, los testimonios calificados de dos aviadores militares —que se jugaron la vida y presenciaron la muerte de dos camaradas— son más que suficientes para aceptar la veracidad del informe que escribieron después de aterrizar.

Pese al elevado costo en vidas para la escuadrilla ZONDA, la Orden Fragmentaria 1268 fue cumplida.

En la noche del 30 de mayo, todos los integrantes de la BAM San Julián aguardaban con impaciencia la llegada de los sobrevivientes de la escuadrilla ZONDA. El primer teniente Ureta y el alférez Isaac arribaron desde Río Grande en un Learjet.

Si bien desde la tarde teníamos la información sobre el ataque al portaviones *Invincible* y la caída de los primeros tenientes Vázquez y Castillo, aún no teníamos los detalles—rememora el entonces primer teniente Mario Callejo¹⁹³.

Las noticias me habían dejado un sabor amargo, ya que tenía mucha afinidad con Castillo —compañero de la promoción 41, abanderado y primero de promoción—, que solo días antes, tras un período de adiestramiento en el A-4C, había sido habilitado como apto para el combate. Recuerdo su alegría y satisfacción porque decididamente quería cumplir misiones sobre Malvinas.

La llegada de Ureta e Isaac se produjo en medio de una algarabía general donde el grito de ¡viva la Patria! se fue generalizando en los escasos ambientes del aeropuerto San Julián. Todos queríamos felicitarlos y darles un abrazo de consuelo por los que no habían regresado.

Finalmente se improvisó una «sala de conferencias» donde nos acomodamos en el suelo, arriba de las mesas o en cualquier recoveco que nos permitiera escuchar el relato. Ureta brindó un crudo y acabado relato de la operación. Recuerdo el increíble silencio que reinaba ante sus palabras, cuando definitivamente se diluyeron las esperanzas de que, por eyección u otra causa, hubieran sobrevivido Vázquez y Castillo.

Luego, Ureta e Isaac respondieron todas las preguntas y nuevamente aparecieron los vítores, las lágrimas en los ojos, las emociones que afloran en estas situaciones.

Esa noche nos retiramos a dormir con sentimientos encontrados; en la soledad de la noche, aún me daban vueltas y resonaban en mi cabeza las últimas palabras de Ureta: «¡Era el *Invincible!*».

¹⁹² NIGEL WARD, *Sea Harrier over Falklands*, op. cit. 324.

¹⁹³ Testimonio del brigadier general VGM (R) Mario M. Callejo a la Comisión BANIM.



Primeros tenientes José Daniel Vázquez y Omar Jesús Castillo, los héroes del ataque al portaviones HMS *Invincible*

* * *

La FAS ordenó una salida en alerta de M-III EA en el Sector de Defensa Aérea Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo POTRO, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: ICV y patrulla aérea. Tripulación: mayor Hugo Páez (I-003). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se realizaron nueve salidas de exploración, incluida una con C-130 próxima a Malvinas:

OF 2240. C-130H, matrícula TC-63, indicativo POLO. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: mayor Walter H. Véliz, capitán Cristóbal A. Villegas, mayor Jorge A. Valdecantos, cabos principales Nicolás C. Segovia y Jorge L. Contigiani, suboficial ayudante Sergio A. Tulián y suboficial auxiliar Roberto G. Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:30; sobrevoló una zona cercana a Malvinas y arribó a las 12:45.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Jorge R. Benavente Bassani y Ricardo L. Quellet, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y regresó a las 12:55. Salió nuevamente a las 15:30 y aterrizó a las 18:15. En el vuelo de la tarde, el cabo primero Carlos A. Bohe reemplazó al suboficial principal Páez Cortés.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro José L. Ribeiro, mayor Rodolfo E. Drigatti, suboficial mayor Amílcar O. Reyes y suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 13:00. Volvió a salir a las 14:30 y arribó a Comandante Espora a las 17:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie” y “Delta. Tripulación: capitán Carmelo R. Salas, vicecomodoro

Juan C. Agnoletti, cabo principal Rodolfo A. Solís y cabo primero Roberto C. Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15 y arribó a las 12:00. Salió nuevamente a las 14:30 y regresó a las 16:00.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: capitán Jorge Canova (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 11:12 y aterrizó a las 14:05.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre el litoral marítimo. Tripulación: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:40 y regresó a las 14:28.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron seis salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-TFM, indicativo CASERO 4. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Leónidas J. Rodríguez Uzal y Juan Crosa. Despegó de El Palomar a las 7:30 y regresó a las 13:09 con escala en Mar del Plata.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Alfa”. Tripulación: oficial inspector Oscar A. Díaz, oficial principal Ignacio Arcidiácono y cabo Jorge Martínez. Despegó de Mar del Plata a las 07:30 y regresó a las 09:15. Volvió a salir a las 10:30 y regresó a las 16:45, con escala en El Palomar. Despegó nuevamente a las 18:00 y regresó a las 19:40.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:45 y regresó a las 11:05. Salió nuevamente a las 15:15 y aterrizó a las 17:35.

Transporte y abastecimiento aéreo

Además de las tareas de reabastecimiento aéreo y exploración ejecutadas por los aviones KC-130, los Hercules cumplieron dos operaciones de abastecimiento aéreo táctico sin lograr el aterrizaje en Malvinas por situación aérea táctica desfavorable:

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: capitanes Víctor H. Borchert y Hernán A. Daguerre, mayor Pedro A. Maye, cabo principal Carlos H. Sosa, suboficial auxiliar Hugo D. Castellini, suboficiales ayudantes Manuel R. Carabajal y Carlos C. Moyano, primer teniente (médico) Carlos A. Cerutti y suboficial auxiliar Héctor C. Russo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00. Antes de aterrizar en Malvinas, se le ordenó regresar porque la base aérea se encontraba bajo bombardeo naval. Arribó a las 24.00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia y cabo primero Roberto Baiz.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoros Julio C. Sanchotena y Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal Jorge O. Torres, suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez, primer teniente (médico) José A. Schmidt y cabo primero Oscar S. Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 21:00 y regresó a las 02:00 del 31 de mayo. No pudo aterrizar en Malvinas porque continuaba bajo bombardeo naval.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

La caída de la BAM Cóndor significó para el Componente Aéreo la pérdida parcial del control del espacio aéreo y terrestre sobre las islas, limitado ahora al perímetro defensivo alrededor de Puerto Argentino y el aeródromo. Salir de ese círculo de no más de 15 km de diámetro equivalía a entrar en el campo enemigo. Los puestos de la ROA que aún permanecían activos en el terreno se encontraban infiltrados en la retaguardia adversaria. Abastecerlos representaba incursionar en una zona donde se conocían solo los movimientos aéreos detectados por el radar.

Entre tanto, las fuerzas británicas no permanecían inactivas e incrementaron el hostigamiento a las defensas argentinas. Entre la 01:00 y las 05:00 de la madrugada, tres buques bombardearon las posiciones de la BAM Malvinas. Ocho suboficiales recibieron heridas de consideración. En total, la unidad recibió alrededor de doscientos disparos y explotaron veintisiete bombas aéreas.

En coincidencia, entre las 03:45 y las 04:30, desde el estrecho de San Carlos, una fragata cañoneó las posiciones del Ejército en bahía Fox.

Con luz diurna, a las 09:30, 10:30, 12:25 y 14:30, aviones Harrier bombardearon la BAM Malvinas sin causar daños. En una de esas incursiones, a las 13:00, un Harrier GR.3, pilotado por el *Sqdn. Ldr.* Jerry Pook, fue averiado por fuego de artillería del Ejército en monte Wall. El avión se retiró con pérdida combustible, aunque le bastó para volar 55 km hasta el *Hermes*, donde se le plantó el motor. El piloto se eyectó y fue rescatado por un Sea King¹⁹⁴.

Luego de las 14:30, se suspendieron los ataques aéreos. Con dos camiones livianos Unimog, se cambió la central de tiro de la artillería antiaérea a una nueva posición cerca del faro marítimo, en el extremo este de la península.

El radar del CIC Malvinas, entre las 09:00 y las 17:00, ploteó 38 ecos de Harrier entre los azimuts 077° y 090°, a una distancia entre 70 y 90 millas (130 y 170 km), clara evidencia de una gran actividad en torno a los portaviones.

A las 17:40, apareció en frecuencia un Embraer 111 de la Armada en misión de exploración y reconocimiento, indicativo ESCAROLA, en el azimut 164°, a 144 km. Se le advirtió de la presencia de una patrulla aérea de combate y se lo mantuvo actualizado de su posición. El avión naval había despegado de la EAN Río Gallegos a las 14:35 y regresó a la misma estación aeronaval a las 22:25. Rol de combate TPS-43: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan C. Nievas.

A las 20:30, se detectaron tres buques en cercanías de Puerto Argentino, entre los radiales 021 y 118, a una distancia entre los 33 y 44 km. Un aparente cuarto buque se detectó en el radial 105°, a 133 km.

A las 21:45, recomenzó el cañoneo naval sobre la península de San Luis con intervalos de calma. El TPS-43 alertó la aproximación de una fragata y facilitó la operación de uno de los cañones SOFMA de 155 mm que la repelió con seis disparos¹⁹⁵.

A las 22:30, el puesto de observación aérea M-2, ubicado en monte Bajo, al norte de Puerto Argentino, informó que recibía fuego naval reglado por un helicóptero. No se registraron daños.

A las 21:00, se había recibido información del CIC sobre el arribo de tres C-130 entre las 23:30 y las 02:00. A los dos primeros, ya en vuelo, se les ordenó regresar por situación táctica desfavorable (bombardeo naval sobre Puerto Argentino), y el tercero fue cancelado antes del despegue.

¹⁹⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 376.

¹⁹⁵ Diario de Guerra del Grupo de Artillería del Ejército Argentino.

El TPS-43 operó 18:55 horas y el TPS-44 de Ejército, 05:05 horas. No se produjeron cortes por viento fuera de norma ni por falla técnica.

* * *

El Grupo Operaciones Especiales recibió una nueva misión planificada por el Estado Mayor Conjunto de la Guarnición Malvinas. Denominada Defensa en Cadena, la misión buscaba retrasar el avance de las tropas adelantadas británicas con efectivos que partirían desde Moody Brook¹⁹⁶ en un helicóptero Puma del Ejército. Debían ocupar una posición en la ladera oeste del monte Dos Hermanas, delante de la vanguardia argentina. Sin embargo, cuando estaban ya embarcados en el Puma, se presentó un capitán del Ejército que les ordenó descender porque los trasportaría un Bell 212 de la FAA. Cumplida la orden de mala gana, dado que estaban listos para salir, el Grupo Alacrán de Gendarmería Nacional ocupó ese lugar.

Alrededor de las 08:00 de la mañana, partió el primer contingente en el Puma AE-508. Veinte minutos después, los miembros del GOE vieron que el piloto del helicóptero regresaba al trote con el buzo de vuelo desgarrado y chamuscado. Habían sido alcanzados por un misil. No bien despegaron, los pilotos recibieron una alerta roja y descendieron con rapidez. A 25 metros de altura, un misil Blow Pipe alcanzó la cola del helicóptero y parte del tanque de combustible. El Puma se inclinó hacia la derecha y se incendió. Instantes después, se estrelló, y fallecieron dos oficiales y cinco suboficiales de Gendarmería.

Si bien el disparo del misil fue observado por varios testigos, dentro y fuera de la aeronave¹⁹⁷, ningún elemento aéreo ni terrestre enemigo —aunque parezca extraño— reclamó el derribo¹⁹⁸. Finalmente la misión nunca se llevó a cabo.

Escuadrón Helicópteros

El Chinook H-93 trasladó un cañón antiaéreo afectado por una bomba sin explotar, para su reubicación en otro sector.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: traslado de carga con eslinga. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame, cabos principales Atilio H. Pistoni y Raúl R. Fernández, suboficial ayudante Juan C. Cantón y suboficial auxiliar José A. Álvarez. Despegó de la BAM Malvinas a las 10:30 y regresó a las 11:00.

* * *

Salidas operativas del 30 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 25 salidas:

- 24 salidas desde el continente, de las cuales 6 fueron de combate.
- Una salida desde la BAM Malvinas.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

A-4C (C-301) del I Escuadrón San Julián. Piloto: primer teniente José Daniel Vázquez, fallecido.

A-4C (C-310) del I Escuadrón San Julián. Piloto: primer teniente Omar Jesús Castillo, fallecido.

¹⁹⁶ Excuartel de los Royal Marines, en las afueras de Puerto Argentino.

¹⁹⁷ *La Gaceta Malvinense*, Año I, N.º 4, mayo de 2003, pág. 10.

¹⁹⁸ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 68.

Bajas británicas declaradas

Harrier GR.3, matrícula XZ-963, del Escuadrón 1 (F) de la RAF, derribado por artillería antiaérea. Piloto: *Sqdn. Ldr.* Jerry Pook, eyectado y recuperado.

Lunes 31 de mayo

Meteorología

La situación en las islas se mantuvo similar al día anterior con nubosidad media y ocasionales bancos de niebla en las primeras horas de la mañana.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 10 km/h.
- Río Gallegos: cielo despejado, buena visibilidad, viento a 18 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 9 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (6/8), buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 28 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 28 km/h.

Situación táctica

Consolidada la toma de Darwin, las fuerzas británicas avanzaban en dirección a monte Kent y Fitz Roy. Debido a las pérdidas provocadas por el hundimiento del *Atlantic Conveyor*, en ambos casos las tropas se movilizaban a pie, en tanto que reservaban los helicópteros para trasladar el sostén logístico.

Al mismo tiempo, los británicos continuaron atacando con aviones y buques a la BAM Malvinas y alrededores, principalmente de noche. Por otro lado, se comenzaron los trabajos para la construcción de una plataforma terrestre¹⁹⁹ en San Carlos denominada FOB (*Foward Operating Base*, base de operaciones adelantada) que utilizarían los Harrier GR.3.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Frente a la nueva situación, el Comando de la Fuerza Aérea Sur decidió:

- Efectuar un reconocimiento ofensivo en la retaguardia enemiga, en búsqueda de blancos cuya localización y características no se disponía con precisión.
- Ubicar la pista para Harrier que, se presumía, funcionaba en las inmediaciones de Puerto San Carlos. Para ello, se enviarían M-III EA como señuelos para provocar el despegue de los interceptores y detectar el sitio.
- Incrementar el abastecimiento a Puerto Argentino en apoyo a la moral, el rescate de heridos y la recuperación de personal excedente hacia el continente.
- Continuar el bombardeo nocturno con los Canberra y los ataques diurnos con los cazabombarderos.

Ecos de helicópteros en el continente

OF 1271. M-III EA, matrícula I-017, indicativo PITÓN, armado con un misil Matra 530 EM/IR, dos Matra 550 Magic IR y cañones. Misión: interceptación de helicópteros británicos en aproximación al continente. Tripulación: capitán Guillermo A. Ballesteros. Despegó de Río Gallegos a las 02:00.

¹⁹⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.

El capitán Guillermo Ballesteros²⁰⁰ estaba como piloto en alerta, atado en el avión, cuando, a las 02:00, le hicieron señas de puesta en marcha y le ordenaron despegar con rumbo 165° hacia los 9000 metros de altura.

En menos de tres minutos, alcanzó el nivel y, por instrucción del «radar Gallegos», pasó al «control radar Grande» que lo hizo colocar rumbo 140° y descender hasta 5000 pies (1500 metros). Enseguida lo guio a 160 km al este de Río Grande, sobre el mar, y le ordenó distintos virajes para interceptar un eco no identificado primero, y después varios ecos más que aparecían en la pantalla. Por la velocidad se supuso que eran helicópteros aproximándose hacia el continente, por lo que fueron considerados posibles atacantes contra la base.

Dada la diferencia de velocidad entre el M-III y los helicópteros —900 km/h versus 220—, los virajes eran cada vez más cerrados y con dificultad para mantener una altura sobre el agua, en vuelo por instrumentos, sin ningún tipo de referencia visual, y el piloto tratando de evitar la desorientación espacial.

La interceptación, para Ballesteros, duró una eternidad. De repente se hizo silencio y le comunicaron: «...atento, nos tiraron un misil Martel..., cortamos las comunicaciones y apagamos el radar». Este misil se montaba sobre la onda que emitía el radar y se dirigía directamente hacia el centro de la antena.

El piloto pensó: «Faltó completar la frase: ahora que Dios lo ayude a volver». Controló el combustible: era suficiente para regresar a Río Gallegos. Ascendió con proa a Río Grande y, a lo lejos, distinguió las luces de la ciudad. Sin suerte trató de comunicarse varias veces. Nadie respondía cuando, de repente, se apagaron las luces de la ciudad. «Defensa civil recibió la alerta por ataque inminente», pensó el piloto.

Estimó haber llegado a la costa, aunque sin radioayudas ni comunicaciones. Puso rumbo norte y comenzó a intentar comunicarse con el aeródromo Río Gallegos. Ni el radar ni la torre de vuelo respondían, y las radioayudas (VOR y NDB²⁰¹) no funcionaban.

Alcanzados los 9000 metros de altura, sin nubes y con alguna luminosidad de la luna, divisó las plataformas petroleras chilenas en el estrecho de Magallanes, totalmente iluminadas. Le llamó la atención no ver las luces de la ciudad de Río Gallegos. Supuso que habían ordenado oscurecimiento.

Con las referencias del estrecho, bordeó la costa esperando la ayuda de la luz de la luna para llegar a la base y aterrizar con el balizamiento encendido. «¡Otro chasco!» pensó cuando se encontró con las luces de la pista también apagadas y sin posibilidad de comunicarse con alguien que las prendiera.

Con instinto y experiencia, Ballesteros viró hacia el mar en la prolongación imaginaria de la pista para llegar a una final larga, suponiendo que usaría el sistema de «balizamiento casero» Sapón²⁰².

En la pista de Río Gallegos, junto a cada baliza, se había colocado una lata con una varilla de hierro clavada y con señales refractarias. Si el avión se aproximaba en el ángulo correcto, el faro de aterrizaje las iluminaría y refractarían la luz de manera que funcionaran como balizas.

Cuando Ballesteros enfrentaba ya la trayectoria de la pista, se percató, para su sorpresa, que el ILS²⁰³ funcionaba. Supuso que podría interceptar visual-nocturno el localizador

²⁰⁰ Testimonio del capitán VGM (R) Guillermo A. Ballesteros a la Comisión BANIM.

²⁰¹ NDB, *Non-Directional Bacon*, baliza no direccional.

²⁰² Sapón: sistema de aterrizaje para operaciones nocturnas, pensado para el conflicto con Chile en 1978. El sistema constaba de latas reflectoras colocadas como balizamiento de pista, y tres marcadores perpendiculares a ella alimentados por baterías en las cabeceras y en el medio de pista. Era usado en caso de corte, falla del balizamiento normal o en pistas de rutas. Se visualizaban los bordes de pista cuando se lo iluminaba con los faros de aterrizaje del avión.

²⁰³ ILS: *Instrumental Landing System*, sistema de aterrizaje por instrumentos.

del eje de la pista, y volar hasta llegar al haz de planeo y seguir la pendiente por la que llegaría —siempre y cuando hiciera el procedimiento manual correcto— a la cabecera con 50 metros de altura. Inició la aproximación y centró el ILS antes de llegar a la costa; 8000 metros antes, prendió los faros de aterrizaje y, a 3000 metros de la cabecera, con todas las luces de las instalaciones apagadas, comenzó a ver el reflejo del Sapón como si fuera un portaviones. A las 03:40 aterrizó, abrió el paracaídas de frenado, lo desprendió a un costado y se dirigió al sector de desarmado del avión. Después de haber intentado aterrizar en forma visual, sin radioayudas ni comunicaciones, recapacitó que con el ILS en servicio, el procedimiento era más racional.

El capitán Ballesteros extrajo tres reflexiones de esta misión: 1) Fue la mejor y más prolija aproximación ILS que realizó en todos sus vuelos de Mirage. 2) Sin haberlo meditado en forma consciente, nunca dudó en que aterrizaría, ni se le cruzó por la mente que era la única oportunidad que le quedaba, o que no tenía otro aeródromo donde ir. 3) Como se ha repetido en muchas oportunidades: «hicimos de noche y en la guerra cosas que nunca habíamos hecho de día y en la paz».

* * *

Lamentablemente, numerosas salidas en condiciones de alerta no han quedado registradas. Deberían constar en los libros de guerra de los CIC de los sectores de defensa, pero se han perdido para poder confrontarlos con todas las operaciones realizadas.

No existe referencia en el Diario de Guerra del radar Río Grande sobre la misión de Ballesteros, ya que este documento no contiene el detalle de las operaciones en cabina; allí solo se detalla información general de las actividades del escuadrón, por lo que resulta imposible determinar el rol de combate del radar en ese horario.

Consultado el personal de controladores del escuadrón VyCA de Río Grande, ninguno recuerda el evento como para aportar mayores datos. Lo que sí está confirmado es que el radar nunca fue atacado con misiles antirradiación, ya que dicha acción hubiese quedado registrada en el diario de guerra. Se desconoce si el CIC Río Grande llevaba un registro detallado de las acciones que pueda contener información sobre este evento.

Tal como ocurrió con el Diario de Guerra del radar de Río Grande, el del Escuadrón VyCA Río Gallegos, llevado personalmente por el jefe de Escuadrón, contenía solamente información general de la actividad del Escuadrón, sin mayores detalles sobre las operaciones en cabina.

Tampoco se ha podido encontrar el Diario de Guerra del CIC Río Gallegos donde seguramente estaría ordenado el despegue en alerta de Ballesteros, así como la situación de oscurecimiento y cortes de radioayudas; en definitiva un registro detallado de las acciones que puedan contener información sobre este vuelo.

Operaciones aéreas ofensivas

En la madrugada se ordenó la salida de dos secciones de Canberra para bombardeos nocturnos en la zona de Puerto San Carlos y de Darwin.

OF 1269. Dos BMK-62, indicativo CHARRÚA, armados con cuatro bombas MK-17 de cola frenada. Misión: ataque a objetivos terrestres en establecimiento San Carlos. Tripulación: capitanes Roberto Pastrán y Fernando J. Casado (B-108); y primeros tenientes Ricardo A. Sproviero y Hugo A. Moreno (B-101).

OF 1270. Dos BMK-62, indicativo ODÍN, armados con cuatro bombas MK-17 de cola frenada. Misión: ataque a objetivos terrestres en Darwin. Tripulación: capitanes Alfredo R. Bredeston y Miguel A. Sisco (B-105); y primeros tenientes Antonio J. Mauad y Raúl E. Acosta (B-109).

Ambas secciones despegaron de Río Gallegos a las 04:00 y se dirigieron hacia los respectivos objetivos materiales. Antes de iniciar el descenso, CHARRÚA 2 regresó tras haber

perdido al guía (era de noche y llevaban las luces apagadas). CHARRÚA 1 siguió hacia el objetivo, observó un buque a la entrada del brazo San Carlos y luces en el puerto. Efectuó el lanzamiento a 180 metros y 740 km/h. Alcanzó a divisar instalaciones y los fogonazos de las bombas. Escapó con viraje por la derecha y, en vuelo bajo, retornó a Río Gallegos, donde arribó a las 06:40.

La sección ODÍN llegó al objetivo (Darwin) y efectuó el lanzamiento a 360 metros y 740 km/h. El numeral 2 observó los cuatro fogonazos del avión guía. Regresaron a Río Gallegos; el B-105 arribó a las 06:10, y el B-109 a las 06:40. Ambas secciones encontraron nubosidad media convectiva en la zona del blanco, con lluvia fuerte y ocasional granizo que dificultó la formación nocturna.

Los tres aviones habían eyectado los tanques de puntera de planos (*tips*) durante la aproximación al blanco, para superar la velocidad máxima del avión (con *tips* alcanzaba los 675 km/h; sin ellos, los 925 km/h).

A las 14:00, procedentes de Río Gallegos, aterrizaron en Trelew los cuatro BMK-62 que habían salido nocturno en las primeras horas del día. A las 17:00, arribaron tres juegos de tanques de puntera para configurar nuevamente cuatro aviones en versión “Delta” de combustible para un nuevo ataque nocturno a bajo nivel.

Los británicos señalan²⁰⁴ que, a las 05:30 del 31 de mayo, el área de despliegue del Escuadrón 846, cerca de San Carlos, fue bombardeada por aviones Canberra. Ninguno de los Sea King estacionados fue dañado cuando explotaron las cuatro bombas. El *Lt. Col.* Harden (jefe técnico) sufrió heridas faciales, lo recuperaron en bahía Ajax y fue trasladado al buque hospital *Uganda*.

* * *

Con la finalidad de provocar el despegue de los Harrier y descubrir el emplazamiento del nuevo aeródromo de campaña (FOB) instalado por los británicos en las islas, se ordenó la salida de dos secciones de M-III EA:

OF 1271. Dos M-III EA, indicativo PITÓN, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: diversión. Tripulantes: capitanes Carlos Arnau (I-017) y Guillermo Ballesteros (I-014). Despegaron de Río Gallegos a las 06:10. La misión fue cancelada en vuelo por no disponer del radar Malvinas y, regresaron a Río Gallegos. Arribaron a las 07:24 y 07:38, respectivamente.

OF 1272. Dos M-III EA, indicativo FLECHA, armados con un misil Matra 530 EM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Misión: diversión. Tripulantes: capitanes Guillermo Ballesteros (I-014) y Carlos Arnau (I-017). Despegaron de Río Gallegos a las 16:19 y llegaron al área de Malvinas alrededor de las 17:10. No pudieron enlazar con el radar Malvinas y regresaron a Río Gallegos. Arribaron a las 17:52.

Rol de combate TPS-44: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

No hay registro adicional de la situación aérea táctica local durante la ejecución de esta misión, debido a que el TPS-43 resultó averiado durante un ataque con dos misiles anti-radiación Shrike lanzados desde un avión Vulcan de la RAF, a las 05:40 de la madrugada. Hasta su puesta en servicio el 1 de junio, se operó desde el radar TPS-44 de Ejército, y quedaron registrados en el diario de guerra solamente los roles de combate que cumplieron turnos de operación.

Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo

El 31 de mayo, se ordenó la tercera misión del Hercules bombardero:

²⁰⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 91.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg. Misión: interdicción estratégica del tráfico marítimo. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini, cabo primero Carlos A. Ortiz y suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari. Despegó de El Palomar a las 03:00 y arribó a las 15:40.

A las 07:10, en la posición 46 30'S 37 19'W (aproximadamente 2200 km al este de Comodoro Rivadavia), el radar del TC-68 detectó una embarcación.

Descendimos para acercarnos y, a 130 pies de altitud, nos dirigimos por navegación radar hacia el objetivo, sin viento en superficie y atravesando bancos de niebla. Mantuvimos esa altitud y el rumbo de interceptación, pero la niebla nos dejaba ver cada vez menos por lo que descendimos a 100 pies. A 10 millas náuticas del objetivo, observamos por radar que el buque estaba cambiando su rumbo y velocidad, quizás intentando ocultarse en una niebla marina mucho más densa.

A dos millas náuticas por radar, debimos descender hasta 50 pies (15 metros) por radiómetro sobre el mar, ya que nos era imposible hacer contacto con la superficie, casi no había visibilidad. A una milla, ante el peligro de colisionar, hicimos un viraje por derecha pasando cerca del buque y nos retiramos del lugar, sin poder visualizarlo²⁰⁵.

Se trataba del buque logístico RFA *Fort Grange* de la flota auxiliar, que se dirigía a incorporarse a la Task Force con tareas de abastecimiento.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se concretaron diez salidas en las diferentes áreas de exploración:

OF s/n. F-27, matrícula TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: primeros tenientes Ricardo R. Grunale y Eduardo O. Rodríguez, cabo principal Juan C. Guzzanti y suboficial auxiliar Alberto A. Lorenzi. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:15. Volvió a salir a las 15:00 y regresó a Trelew a las 17.15.

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro José L. Ribeiro, mayor Rodolfo E. Drigatti, suboficial mayor Amílcar O. Reyes y suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 11:30. Volvió a salir a las 12:30 y retornó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Jorge R. Benavente Bassani y Ricardo L. Quellet, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:50 y regresó a las 12:40. Salió nuevamente a las 14:45 y aterrizó a las 17:35.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Héctor Reginato (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:28 y regresó a las 12:37. Realizó un segundo vuelo a cargo del capitán Aurelio Buzzoni (smd) con un total de 3 horas voladas.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque de combustible externo de 330 litros. Tripulación: teniente Miguel Filipanics Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:35 y regresó a las 14:07.

²⁰⁵ ROBERTO M. CERRUTI, “Hercules bombardero – Indicativo Tigre”, en *Boletín de la Dirección de Estudios Históricos* N.º 7, Buenos Aires, DEH-FAA, 2016, pág. 28.

OF s/n. F-27, matrícula TC-75, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: capitán Jorge Canova (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05 y aterrizó a las 17:21.

Escuadrón Fénix

Se realizaron trece salidas de exploración, reconocimiento y diversión:

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: oficial inspector Oscar A. Díaz, oficial principal Ignacio Arcidiácono y suboficial Jorge Martínez. Despegó de El Palomar a las 08:00, hizo escala en Mar del Plata y luego de explorar la Zona “Alfa”, volvió a El Palomar a las 19:30.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. Despegó de Río Gallegos a las 08:30 y aterrizó a las 10:55. Despegó nuevamente a las 14:00 y aterrizó a las 16:40.

OF 132 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:14 y regresó a las 12:14.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Edgardo Ferreyra. Despegó de Río Gallegos a las 09:30 y aterrizó a las 12:15. Salió nuevamente a las 15:15 y regresó a las 17:25.

OF s/n (FAS). AC-690 T, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Norberto F. García Marín y Carlos Vergara Ruzo. Despegó de Trelew a las 10:00 y aterrizó a las 12:00.

OF 2251 (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo TORO. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Clemente I. Velasco y Carlos A. Pane, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 11:25 y aterrizó a las 13:55.

OF 2250 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-22, indicativo PELO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Rafael A. González Osterode, teniente Enrique G. Felice y cabo principal Eduardo A. Lager. Despegó de Río Grande a las 12:50 y regresó a las 15:20.

OF 133 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 14:45 y regresó a las 17:45.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alféreces Roberto L. Pignato y Mariano Salotti. Despegó de El Palomar a las 12:58 y arribó a Mar del Plata a las 15:10. Volvió a salir a las 16:30 y regresó a El Palomar a las 18:38.

Transporte y abastecimiento aéreo

De los cuatro vuelos previstos hacia las islas, solo dos pudieron aterrizar en la BAM Malvinas; el resto debió regresar por situación táctica desfavorable:

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Julio C. Sanchotena, mayor Rubén O. Palazzi, vicecomodoro Roberto C. Tribiani, suboficial auxiliar Juan C. Romero, cabo principal José O. Torres, suboficiales principales Américo A. Arévalo y Carlos A. Sánchez, primer teniente (médico) José A. Schmidt y cabo primero Oscar S. Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 03:30. Se mantuvo en espera en los 49°00’S/62°00’W (460 km al noroeste de Puerto Argentino) y le ordenaron regresar por situación táctica desfavorable; arribó a las 05:20.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Alfredo A. Cano, capitán Juan C. Hrubik, vicecomodoro Eduardo R. Servático, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo M. Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo A. Fattore y suboficial ayudante Néstor A. Molina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:20 y arribó a la BAM Malvinas a las 19:00. Volvió a salir a las 19:50 y aterrizó a Comodoro Rivadavia a las 23:00.

A las 21:04, durante el vuelo de regreso, con el *transponder*²⁰⁶ encendido en función de interrogación, detectó dos ecos en la posición 51 84'S/63 00'W (420 km al este de Río Gallegos).

OF s/n. C-130H, matrícula TC-63, indicativo TRONCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Jorge O. Domínguez, mayores Enrique J. Bernardi y Walter F. Videla, suboficiales auxiliares Ranulfo M. Lozano y Juan C. Hümöller, cabo principal Horacio R. González, suboficial principal Domingo G. Farías, mayor (médico) Marco M. Brugo y suboficial auxiliar Juan C. Chamau. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:45 y arribó a la BAM Malvinas a las 20:10. Volvió a salir a las 20:30 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 23:15. Evacuó 22 heridos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Ataque con misiles al radar TPS-43

Mientras fuerzas especiales del Ejército hostigaban la retaguardia británica, se reforzaban las posiciones defensivas alrededor de Puerto Argentino.

El CIC Malvinas mantenía la vigilancia del sector, y difundía alarmas aéreas y de amenaza inminente de bombardeo naval. En la madrugada del 31, el radar sufriría un ataque de Vulcan con misiles antirradiación Shrike, armamento de última generación cedido por el gobierno de los Estados Unidos²⁰⁷.

A las 04:05 el TPS-43 ploteó los movimientos de dos barcos entre 25 y 30 km de Puerto Argentino. Once minutos más tarde, detectó un eco en el azimut 094°, a 194 km, acercándose a 550 km/h. A las 04:40, con el eco en el 091°, a 28 km, se cortó el alta (se quitó la señal radar en forma manual, en prevención de un ataque con misiles). Tres minutos más tarde, una bomba cayó en el aeropuerto.

Rol de combate del TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau, cabo primero Juan Egañas y cabo principal José Barrios. Se sumarían a ellos, el primer teniente Norberto Faber, el cabo principal Héctor Rosset²⁰⁸ y el cabo primero Rolando Ulrich.

A las 05:10 se dio alta de nuevo y, dos minutos después, apareció una sección de Harrier en 090° a 194 km. Se plotearon las naves que terminaron pasando por la vertical del aeropuerto; una ingresó por el este y la otra por el norte. La primera lanzó dos bombas; en el escape se perdieron. Dos minutos después dos misiles explotaron a pocos metros del radar. Eran las 05:45.

La Operación Black Buck 5 había comenzado la medianoche del 30 de mayo con el despegue desde Ascensión del Vulcan XM-597, con el propósito exclusivo de destruir el radar del CIC Malvinas²⁰⁹. A 360 km de las islas, tras volar con múltiples reabastecimientos como en ocasiones anteriores, el Vulcan descendió a 100 metros. A 40 km antes de

²⁰⁶ *Transponder*: aparato electrónico de abordo que recibe una interrogación de un radar y automáticamente la responde.

²⁰⁷ MIGUEL ÁNGEL SILVA, op. cit., págs. 148 a 154.

²⁰⁸ El cabo principal Héctor Rosset no pertenecía al Escuadrón VyCA; especialista en generadores, originalmente destinado en el aeropuerto, fue designado como refuerzo del personal de radar después del ataque del 1 de mayo.

²⁰⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 365.

Puerto Argentino, ascendió a 5000 metros para iniciar la corrida final. Durante el ascenso enganchó la emisión del radar. La corrida de interceptación de la señal radar y la posterior de tiro solo tomó unos pocos minutos. Lanzaron ambos misiles, pero la tripulación comprobó que desaparecía la irradiación, como si los argentinos hubieran apagado el sensor. Los misiles se dirigieron a la última posición conocida. Sin embargo, la señal solo desapareció por unos instantes debido a un corte esporádico de la transmisión y no a un corte voluntario por parte del operador. El primer teniente Faber había solicitado previamente al CIC un corte preventivo, pero no fue autorizado.

Los misiles antirradar AGM-45 Shrike hicieron impacto, uno a 15 metros de la antena, y el otro entre las casas de soldados y de personal militar. El radar quedó fuera de servicio, con bocinas perforadas por esquirlas, el cable de señal seccionado entre la cabina técnica y la de comunicaciones, y el batán de combustible también perforado. El dormitorio de tropa quedó destruido, y la casa N.º3 del personal militar, deteriorada.

El personal que se encontraba en la operación de radar resultó ileso.

El radar entraría en servicio nuevamente a las 21:00 del día siguiente. En total, el TPS-43 estuvo 39 horas y 15 minutos fuera de servicio. Los repuestos enviados desde Comodoro Rivadavia arribarían a Malvinas a las 05:55 del 1 de junio, en un vuelo de C-130 indicativo TOCO.

A las 07:30 del 31 de mayo, el personal del Escuadrón VyCA comenzó a operar el radar TPS-44 de Ejército hasta la medianoche, cuando sería relevado por personal del Ejército.



Bautismo de Fuego - Pintura del Vcom. Pablo Burgos

* * *

A las 11:00, el Escuadrón de Artillería Antiaérea orientó la central de fuego y emplazó el cañón 302 de 35 mm —afectado por bombas sin explotar— mediante un helicóptero Chinook.

A las 11:30 un Sea Harrier aterrizó en el *Invincible* luego de un vuelo de reconocimiento aéreo que reveló la presencia de dos siluetas supuestamente de aviones A-4 (en realidad

eran dos aviones MB-339 de la Armada) en uno de los laterales de la pista. El descubrimiento originó una salida de dos Harrier GR.3 para atacarlos²¹⁰. Asumiendo exitoso el ataque al TPS-43 de la madrugada, el comando británico ordenó la salida de aviones de ambos portaviones²¹¹:

- Dos Sea Harrier del *Invincible*, armados con bombas, deberían orbitar para corroborar si el radar TPS-43 efectivamente había sido dañado captando o no la presencia de su señal en el aire mediante RWS.
- Dos Sea Harrier y dos Harrier GR.3, armados con bombas y cohetes respectivamente, que despegaron del *Hermes*.

A las 12:03 los dos GR.3 atacaron la BAM Malvinas en vuelo rasante. La artillería anti-aérea rechazó la incursión. El sistema Skyguard de 35 mm y el cañón N.º6 reclamaron haber alcanzado a ambos incursores. Minutos después, dos Sea Harrier del Escuadrón 800 atacaron los mismos objetivos con bombas de caída retardada. Los GR.3 lograron regresar al portaviones, pero quedaron fuera de servicio por los impactos recibidos²¹².

La misión constituyó un fracaso como resultado de una deficiente planificación que incluyó una errónea identificación del blanco (lo que vieron eran los Aermacchi de la Armada) y una pésima ejecución conjunta con la sección de Sea Harrier que debía chequear a través de sus RWS la presencia en el aire del TPS-43 atacado en la madrugada. En el momento en que los GR.3 estaban haciendo la aproximación a muy bajo nivel para atacar a los supuestos A-4, los Sea Harrier iniciaron un ascenso para tratar de detectar al TPS-43 alertando a la artillería anti-aérea del aeródromo que hizo blanco con varios impactos en ambos GR.3 que regresaron averiados al *Hermes*²¹³.

A las 13:47, el único GR.3 disponible decoló junto con tres Sea Harrier del Escuadrón 800, uno equipado con bombas LGB (de guiado láser) y los otros con bombas convencionales. El GR.3 se utilizaría como iluminador láserico y portaría cohetes como armamento ofensivo. Sin embargo, el blanco designado, ubicado en el área de monte Usborne (Alberdi), estaba próximo a las tropas británicas, por lo que se dirigieron al blanco de alternativa: la BAM Malvinas.

El ataque se produjo a las 14:30. Dos bombas estallaron cerca de Cortley Hill; y otras dos, al norte de la cabecera 26. Allí también se reclamó un impacto de misil Roland contra el Harrier GR.3. El XV-789 logró alcanzar el *Hermes*, y luego del aterrizaje, fue sometido a cambio de motor²¹⁴.

A las 17:00, al caer el sol, aún no se había conseguido orientar la pieza 302. La central de fuego había demostrado que respondía bien.

En el CIC Malvinas, quedó registrado el aterrizaje de un F-28 de la Armada (5-T-21) en la BAM Malvinas.

El TPS-43 operó durante 1 hora y 45 minutos, y el TPS-44 de Ejército, 22 horas, de las cuales 16 horas y 30 minutos lo hizo con dotaciones del Escuadrón VyCA. Desde las 05:45 el TPS-43 quedó fuera de servicio por el impacto de dos misiles en la antena y en el sitio radar.

Escuadrón Helicópteros

Un Bell 212 concretó la recuperación de los integrantes del POA “Biguá” que se encontraban aislados tras las líneas enemigas, mientras que un CH-47 transportó piezas de artillería aérea por eslinga.

²¹⁰ NIGEL WARD, op. cit., pág. 294.

²¹¹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 202.

²¹² RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.

²¹³ PETER SQUIRREL. *The Harriers go to war*. Disponible en: <http://www.radarmalvinas.com.ar/relatos/diario%20squire%20traba.pdf>

²¹⁴ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.



Rescate de los ROA - Pintura del Cap. VGM (Rva.) Exequiel Martínez

OF s/n (CAM). Bell 212, matrícula H-85, indicativo TORDO, armado con cuatro ametralladoras Browning de 7,62 mm. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: tenientes Alejandro R. Vergara y Saturnino S. Sánchez, y cabo principal Horacio R. Carmona y cabo primero Sergio Quiñonez.

Amenazados por las fuerzas británicas que habían ocupado la zona, y amparados por la noche, el alférez Eduardo Daghero y los soldados clase 63 José Morales y Andrés Coronel, integrantes del Puesto de Observación Aérea “Biguá”, realizaron una evasión y escape hacia un punto de recuperación prefijado en proximidades de Arrow Harbour (a unos 6 km al sur de Prado del Ganso, sobre la margen sur del seno Choiseul). La tripulación del H-85 se ofreció voluntariamente para efectuar el rescate y despegó de la BAM Malvinas a las 09:30. A causa de una intensa nevada ocurrida durante la noche, la navegación resultó difícil ya que las habituales referencias visuales se hallaban bajo un inmenso manto blanco. Cruzaron el seno Choiseul e hicieron un primer contacto por HT con los integrantes del POA; poco más tarde los visualizaron sobre la planicie nevada de Lafonia. Regresaron a Puerto Argentino y aterrizaron a las 11:15.

Ese vuelo lo realizamos con el panel de fallas con varios segmentos encendidos, parecía un arbolito de navidad con tantas luces de precaución y de alerta prendidas. Nuestros mecánicos, para aliviar la tensión propia del vuelo, se encargaban de desconectar los segmentos que se encendían en forma continua. El sistema más castigado era sin dudas el rotor de cola. Tenía demasiado juego en su conjunto y podía el vuelo tornarse sumamente peligroso, porque se podía desprender una pala o el rotor completo. Pero la guerra es la guerra y hay que tomar algunos riesgos²¹⁵.

Debido al deteriorado estado de las aeronaves, sin posibilidad de realizar las inspecciones técnicas correspondientes, este fue el último vuelo del sistema Bell 212 en Malvinas.

OF s/n (CAM). CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: transporte de carga con eslinga. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E.

²¹⁵ ALEJANDRO VERGARA, op. cit., pág. 223.

Beltrame, suboficiales auxiliares Luis C. Capra y Orlando G. Ruiz, suboficial ayudante Juan C. Cantón, cabo primero Rubén D. Lavoratto, cabo principal Hugo A. Herrera y cabo primero Luis M. Villarreal. Despegó de la BAM Malvinas a las 11:00 para realizar una misión de transporte y reubicar piezas de artillería antiaérea. Arribó 11:20.

Salidas operativas del 31 de mayo

La Fuerza Aérea ejecutó 36 salidas:

- 34 salidas desde el continente, de las cuales 11 fueron de combate.
- 2 salidas desde la BAM Malvinas.

Martes 1 de junio

Meteorología

Un centro de alta presión en el norte de Malvinas producía aire húmedo sobre la costa central y norte de la Patagonia, en la madrugada se mantenía con nubosidad baja y techos de 100 a 300 metros. La visibilidad reducida entre 3 y 8 km por lloviznas. En el transcurso de la mañana, las condiciones fueron mejorando. Vientos del sector este, entre 15 y 18 km/h. En Malvinas, los techos oscilaban entre los 600 y 900 metros. Vientos variables del noreste, con una intensidad de 18 km/h.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad baja a 600 metros (8/8), visibilidad 12 km reducida por lluvia, viento a 22 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 33 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 9 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 30 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 52 km/h.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707:

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Eduardo Fontaine y Héctor Cid, suboficial principal Armando M. Rosales, cabo principal Jorge P. Amengual, suboficial mayor Adolfo S. Recalde, cabo primero Ricardo O. Coca y suboficial auxiliar Osvaldo D. Presutti. Despegó de El Palomar a las 04:30 y regresó a las 12:10.

Situación táctica

Desde atrás de las líneas enemigas, una patrulla de la Compañía de Comandos 602 del Ejército, conducida por el capitán Villarruel, marcó la posición de tropas británicas que se concentraban en una ladera del monte Kent. Recibido el requerimiento de apoyo aéreo, la Fuerza Aérea Sur ordenó misiones para su neutralización.

Por otra parte, como refuerzo de las pérdidas sufridas, dos aviones Harrier GR.3 matrículas XV-778 y XZ-133 arribaron desde la isla Ascensión en un vuelo directo de 8 horas y veinte minutos con sucesivos reabastecimientos en el aire²¹⁶.

²¹⁶ RODNEY BURDEN y otros, op. cit. pág. 379.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Operaciones aéreas ofensivas

La FAS dispuso las siguientes salidas:

OF 1273. Tres BMK-62, indicativo HUINCA, armados con cuatro bombas MK-17 de cola frenada. Misión: neutralización de tropas enemigas y material a 2 km al sudoeste del monte Kent. Tripulaciones: mayor Jorge A. Chevalier y primer teniente Ernesto Lozano (B-108); capitán Juan C. Bertoldi y primer teniente Juan J. Reyes (B-105); capitán Eduardo O. García Puebla y primer teniente Jorge J. Segat (B-109). Despegaron de Río Gallegos a las 03:59.

Rol de combate TPS-44: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra hasta las 24:00. Desde dicha hora hasta las 07:00, fue cubierto por dotación de Ejército.

A pedido del mayor Chevalier, el capitán García Puebla guio la misión. Chevalier se había incorporado voluntariamente al escuadrón y, después de un año y medio sin actividad de vuelo, solo había volado una hora de nocturno. En la ruta de ida, a 180 km del objetivo, por falla de ambas bombas de trasvase de combustible del tanque ventral, el numeral 2 debió regresar. Arribó a Río Gallegos a las 05:44. Los restantes continuaron pese a las malas condiciones meteorológicas con sectores de niebla y techo de 300 metros. Guiados por el navegador Doppler, bombardearon a las 04:50. El guía soltó las bombas a 100 metros con 740 km/h, en tanto que el numeral 3 lo hizo con 150 metros y 780 km/h visualizando las explosiones del guía. Cuatro minutos después, entre Darwin y la bahía del Laberinto, observaron un misil que subía por la derecha. Lanzaron *chaff* y bengalas, el guía eyectó los tanques de puntera, y ambos realizaron virajes escarpados. No fueron alcanzados.

Descubiertos por los radares enemigos, despegó un Harrier del Escuadrón 800 del *Hermes*²¹⁷. A las 04:55, el caza fue detectado en azimut 030°, a 37 km, por el radar del Ejército que operaba a órdenes del CIC Malvinas. A falta de comunicación directa entre el radar del Ejército y la escuadrilla HUINCA, se los alertó vía FAS, CIC Río Gallegos y HUINCA 2 que regresaba. Este hizo de retransmisor a los otros aviones.

A las 05:25 el Harrier se había acercado hasta unos 7 km de la sección HUINCA. En ese punto el piloto británico llegó al límite de su autonomía y regresó. Los Canberra arribaron a Río Gallegos a las 06:30 y 06:45.

Contra medidas electrónicas para los Canberra

Las aeronaves de la Fuerza Aérea no estaban preparadas para combatir en un ambiente de guerra electrónica. Ningún avión tenía contra medidas pasivas, tipo *radar warning* (alerta radar) ni contra medidas activas (CME) del estilo de los interferidores o lanzadores de señuelos electromagnéticos (*chaff*) ni infrarrojos (bengalas).

Frente a la amenaza de los modernos sistemas de defensa antiaérea británicos, ingenieros y técnicos aeronáuticos buscaron soluciones. El Grupo Técnico 2 de la II Brigada Aérea fue el único que logró desarrollar, para los bombarderos BMK-62, un sistema que funcionó. La Jefatura II Inteligencia proporcionó la frecuencia de emisión de los radares de las fragatas misilísticas, y la Armada la correspondiente al control de tiro del Sea Dart, el Marconi 909, y los valores magnéticos e infrarrojos de la cabeza del misil. De esa manera, se determinó la longitud que debían tener las delgadas laminillas de papel aluminio (*chaff*) que, una vez lanzadas, interferirían las emisiones de los misiles Sea Dart.

El método de fabricación lo ideó el jefe del Escuadrón Técnico Canberra, basado en la BAN Trelew, mayor Fernando Rezoagli. Viajó a Paraná y, primero con familiares y amigos,

²¹⁷ JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 174.

y luego con una máquina tallarinera, cortó en tiritas numerosos rollos de papel aluminio. Mientras tanto, el comodoro Ricardo Valenzuela, jefe del Grupo Técnico, diseñó los lanzadores y las bengalas para engañar los misiles infrarrojos. Como disparadores se utilizaron los cartuchos de arranque de los Canberra, colocados en un tambor horizontal con siete unidades ubicadas en la cola del avión. La instalación requirió que se agujerease el piso. Fabricaciones Militares desarrolló un grano de pólvora que se quemaba uniformemente a 500 °C, temperatura algo mayor a la de los gases de escape de los Canberra.

En los cartuchos se colocaba primero la bengala con un paracaídas, luego se completaba su volumen con *chaff* y finalmente una tapa plástica que sostenía todos los elementos para evitar que se cayeran. El iniciador eléctrico era el mismo de los cartuchos de arranque. Se conectó a los iniciadores con una manguera de cables que llegaba hasta el tablero del navegador donde estaban numerados los lanzadores de 1 a 7, cada uno tenía su correspondiente llave de activación y una luz roja indicaba que había sido disparado. Lógicamente, no se podía seleccionar *chaff* o bengala, siempre se eyectaban los dos juntos.

Este fue el sistema que utilizó con éxito la escuadrilla HUINCA en la madrugada del 1 de junio. La efectividad de las incursiones de los Canberra y el aterrizaje de los C-130 en la BAM Malvinas, que una y otra vez lograban evitar la detección británica, induciría al almirante Woodward a ordenar, pocos días después, la Operación Cambelow, que consistió en acercarse a las islas, durante las noches, una fragata y un portaviones para interceptar con anticipación los bombarderos y los vuelos de transporte nocturno.

Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo

El Hercules bombardero realizó una nueva salida sobre el Atlántico Sur y esta vez enfrentó un buque de guerra.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg. Misión: interdicción del tráfico marítimo. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitán Andrés F. Valle, capitán Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini, cabo primero Carlos A. Ortiz y suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari. Despegó de El Palomar a las 07:20.

Luego de cinco horas sobre el mar, detectaron un eco en las coordenadas 47°15'S 28°55'W (aproximadamente 2900 km al este de Comodoro Rivadavia). Hicieron el procedimiento de rutina alejándose en altura, y regresando en vuelo bajo y en navegación radar. Las condiciones meteorológicas eran marginales (escasa visibilidad, fuerte viento, mar picado, lluvia y turbulencia fuerte) cuando visualizaron a corta distancia (entre 1 y 2 millas náuticas) lo que pensaron que era una fragata Tipo 22 que cambiaba el rumbo entre las olas. De acuerdo con lo ordenado, ejecutaron el escape con un viraje chato y continuaron volando en el área asignada en busca de otros objetivos sin resultado. Regresaron y aterrizaron en El Palomar a las 21:35, cumpliendo el que sería el vuelo más largo de los realizados por el Hercules bombardero: catorce horas y quince minutos.

Con ese encuentro los británicos confirmaron que sus buques no podían transitar tan tranquilos por las aguas del Atlántico Sur.

En los días previos al 1 de junio, habían partido del Atlántico Sur hacia el Reino Unido los buques HMS *Glasgow*, HMS *Alacrity* y HMS *Argonaut*. Analizando las rutas, los tiempos y la velocidad de navegación, posiblemente la fragata con que se topó el TIGRE fuera la *Argonaut*, que había sido averiada por la escuadrilla LEO (A4-B) el 21 de mayo, cuando le quedaron alojadas dos bombas de 1000 libras sin explotar. Los trabajos para remover las bombas duraron varios días, con un incendio a bordo incluido, pero una vez finalizadas las tareas y pese a que el buque fue declarado en estado operativo, se lo envió de regreso al Reino Unido, donde arribó a Devonport el 26 de junio, aclarando que fue «un viaje largo y peligroso».

Transporte y abastecimiento aéreo

Para aprovechar la confusión que seguramente había generado el ataque de los Canberra, la FAS ordenó un vuelo de transporte con Hercules.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo TOCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Rubén H. Cabanillas, mayor Adolfo E. Martínez, vicecomodoro Adrián J. Speranza, suboficial ayudante Juan Rydzik, suboficial principal Juan C. Vottchevitch, suboficial ayudante Ramón A. Pajón y suboficial principal Bernabé Placencia. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 03:45 y arribó a la BAM Malvinas a las 05:55, donde descargó 12.300 kg.

La vigilancia aérea estuvo a cargo del TPS-44 de Ejército.

Para llegar a Puerto Argentino, el C-130H TOCO realizó un rodeo por el sur de las islas, rasante, nocturno, con el simple auxilio del radio altímetro y la guía eficaz del navegador que fue encontrando el camino a estima y con esporádicos encendidos del radar²¹⁸. En el más absoluto silencio de radio, se aproximaron con las luces apagadas casi hasta final de la pista. En ese momento se contactaron con el CIC Malvinas (el TPS-44 no poseía VHF) que les ordenó regresar de inmediato, pues no debían estar muy lejos las fragatas que hasta hacía minutos habían bombardeado con fuego naval las defensas argentinas. Jugados por jugados, próximos a la pista, decidieron aterrizar. Y lo hicieron no bien encendieron el faro de carreteo. Al tocar pista pisaron una esquirla que reventó una rueda. La resistencia provocada por la rueda destrozada generó una fuerte cupla justo en el momento de sobrepasar el cráter mayor. El avión tendió a girar a la izquierda, pero el piloto aplicó frenos, avanzó los aceleradores de la izquierda, quitó potencia de lado derecho y, sosteniendo firmemente el volante de guiado de la rueda de nariz, obligó al pesado y herido Hercules a mantener la dirección del aterrizaje sobre el eje de la pista disponible, en tanto se iba amortiguando la velocidad.

A pesar de sentir muy inclinado el avión una vez detenida la carrera de aterrizaje, se dirigieron a la cabecera opuesta al final de la pista y giraron 180° por derecha para aliviar el peso del avión sobre el costado izquierdo. Quedaron enfrentados, listos para despegar, en tanto se lo descargaba con la máxima celeridad posible.

La correcta estiba con la minuciosa distribución de los pallets, las indicaciones precisas de los auxiliares y la coordinación de los movimientos permitieron entregar las quince toneladas en contados minutos. Martínez permanecía en el puesto de piloto controlando los frenos del avión porque se mantenían los cuatro motores en marcha; también estaba atento a los equipos de radio por cualquier llamada u orden que se cursara.

Con los mecánicos, Cabanillas se trasladó unos 30 metros atrás del avión, para constatar cuán caído estaba hacia la izquierda. «Verlo así daba un poco de susto». Finalizada la inspección, la tripulación se reunió en la cabina para intercambiar opiniones y elaborar entre todos la mejor técnica posible de despegue con esas serias condiciones de emergencia y en la más completa oscuridad por la alerta roja. Sin posibilidades para cambiar el neumático, se aprestaron para el despegue.

A las 06:40 iniciaron la carrera de despegue con el ala izquierda significativamente caída. Sentado de copiloto, Cabanillas mantuvo los comandos de alerones hacia la derecha. El piloto controlaba la dirección con el volante de guiado de rueda de nariz y el timón derecho casi totalmente aplicado con el pie. Con la mano derecha, el piloto debía actuar sobre los aceleradores seleccionando potencia diferencial en los motores. Avanzaba más los comandos del lado izquierdo para contrarrestar con mayor potencia de empuje la gran resistencia que provocaba la cubierta destrozada.

²¹⁸ RUBÉN HORACIO CABANILLAS, *No apagues la luz cuando te vayas*, Buenos Aires, BM Press, 2004, págs. 143 a 170.

Por encima de los 50 nudos, comenzó a sustentarse el plano izquierdo elevándose suavemente para nivelarse en posición normal. Al alcanzar la velocidad mínima de control, Cabanillas «arrancó» el avión de la pista, y Martínez tomó los comandos. De inmediato pidió «tren arriba» para reducir la fricción de las cubiertas en el aire, con lo que logró alcanzar la velocidad necesaria para volar con seguridad.

Se alejaron en vuelo bajo rumbo norte. Diez minutos después, viraron por la izquierda y pusieron proa a Comodoro Rivadavia para circunvalar las islas por el norte. A las 07:15, en la posición 50°30'S/59°50'W (220 km al noroeste de Puerto Argentino), Cabanillas fue advertido de que se divisaban varias luces al frente, a la derecha y a la izquierda, un poco por encima del horizonte que había comenzado a dibujarse con la tenue claridad del amanecer. En esos momentos volaban muy bajos por la zona norte del estrecho de San Carlos. El vicecomodoro Speranza, el navegador, tras hacer un rápido barrido con el radar, con voz seca informó que estaban pasando en medio de tres fragatas y volando por debajo de sus cubiertas. En la penumbra, rasantes, lograron cruzar. De inmediato, Speranza transmitió por onda corta la posición de las naves al Comando. El C-130H TOCO aterrizó en Comodoro Rivadavia a las 08:45.

Derribo del C-130H TIZA

Tras el éxito de las operaciones de bombardeo y de abastecimiento de la madrugada, y advertida de la presencia de una flotilla al norte del estrecho de San Carlos, la FAS ordenó que un C-130H explorase la zona noreste de las islas y precisase la ubicación con el procedimiento conocido con el apodo de «vuelos locos».

OF 2258. C-130H, matrícula TC-63, indicativo TIZA. Misión: exploración y reconocimiento, marcación de blanco navales. Tripulación: capitanes Rubén H. Martel y Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, cabos principales Miguel A. Cardone y Carlos D. Cantezano, suboficial principal Julio J. Lastra y suboficial ayudante Manuel A. Albelos.

A causa de la temprana hora prevista para el despegue, la tripulación no desayunó en el lugar habitual, sino que lo hizo en la reunión previa al vuelo, en la sala de operaciones del Componente de Transporte Aéreo. Fue un encuentro operativo y de racionamiento, lo que contribuyó a una mayor y más distendida comunicación. En ese intercambio, se pudo apreciar la entrega al servicio de la tripulación, a pesar de la difícil y peligrosa tarea por realizar, ante el posible accionar del enemigo frente a un blanco tan fácil y rentable²¹⁹.

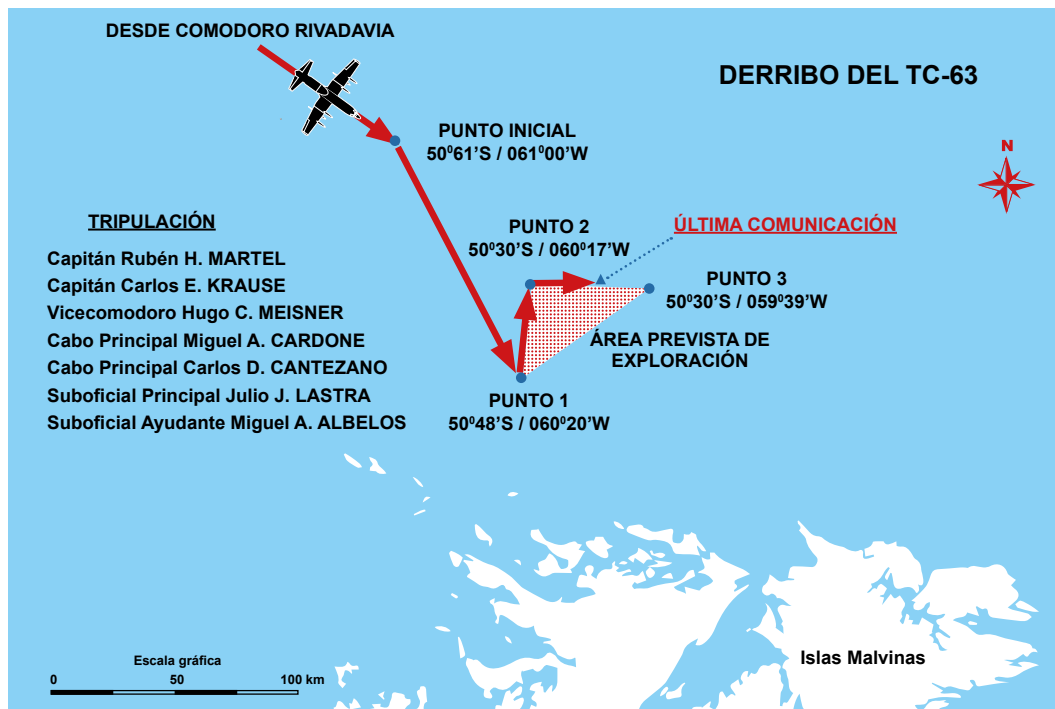
El TC-63 despegó de Comodoro Rivadavia a las 06:30, pero regresó poco después por fallas técnicas. Solucionadas las novedades, volvió a salir a las 08:53. Arribó a la posición de coordenadas 50°00'S/61°00'W (310 km al noroeste de Puerto Argentino) a las 10:15. A partir de allí, inició un recorrido triangular. Alcanzó el primer vértice ubicado en los 50°48'S/60°20'W a las 10:25. Al segundo punto, en los 50°30'S/60°17'W, llegó a las 10:35. Cuando se dirigía al tercero, en los 50°30'S/59°39'W, el más alejado del recorrido, mientras volaba a 3000 metros de altitud, tal cual tenía ordenado, informó: «El IFF²²⁰ se encendió por diez segundos... siete segundos... seis²²¹, se mantiene encendido... ¡Estamos en emergencia!».

El enlace fue escuchado en HF por un Learjet 35 A en misión de diversión, el T-24 indicativo LORO. A las 10:50 las comunicaciones se cortaron. El TC-63 había sido interceptado y derribado por una patrulla de Harrier. Cayó en el mar, no hubo sobrevivientes.

²¹⁹ Testimonio del brigadier VGM (R) Jorge F. Martínez a la Comisión BANIM, por entonces jefe del Componente de Transporte Aéreo.

²²⁰ IFF: *Identification Friend or Foe* - identificación amigo o enemigo. Dispositivo de identificación electrónico.

²²¹ Contar de 10 a 0 proporcionaba a la tripulación una fácil valoración del tiempo remanente para iniciar el rápido abandono del nivel de vuelo.



La versión británica²²² relata que cuando el Hercules emergió sobre el horizonte radar, a unas 20 millas (37 km) al noroeste de la boca del estrecho, fue detectado por el radar de búsqueda de la fragata HMS *Minerva* que operaba como centro de control aéreo. Inmediatamente, el *Lt. Cdr. Ward* y el *Lt. Thomas* del Escuadrón 801, que patrullaban el área, fueron vectoreados para la interceptación.

Al aproximarse al estrecho de San Carlos y estar escasos de combustible, se les ordenó a los buques de asalto HMS *Intrepid* y *Fearless* dejar libres sus plataformas de helicópteros, para el caso de que necesitaran aterrizar y recargar combustible.

Ward tomó el blanco en su radar, el avión iba rumbo al oeste. Pensaron que podría ser un C-130H por su baja velocidad y descendió para atacar. El numeral permaneció sobre la capa de nubes, a 3000 pies, para el caso de que el avión ascendiera. Luego Ward informó que tenía un Hercules a la vista, a distancia de seis millas (11 km). El numeral descendió para reunirse con el guía y divisaron al Hercules volando a 200 pies (60 metros) en vuelo recto y nivelado.

Fuera de rango, Ward lanzó un misil que casi alcanzó al Hercules, pero sorprendentemente perdió impulso y cayó al agua. Para entonces Ward estaba más cerca y lanzó un segundo misil. Este impactó entre los dos motores de la izquierda que de inmediato se incendiaron (10:50 horas).

Todavía el C-130H se mantenía en vuelo, entonces Ward se acercó aún más y le vació sus cañones. El Hercules, en una pronunciada espiral descendente hacia la izquierda, cayó sin control. El ala tocó en el mar, viró sobre sí mismo y se desintegró.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplieron ocho salidas de exploración sobre el litoral marítimo:

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: vicecomodoro José L. Ribeiro, mayor Rodolfo E.

²²² JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 175.

Drigatti, suboficial mayor Amílcar O. Reyes y suboficial auxiliar Alberto Campelo. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y arribó a Viedma a las 12:30. Volvió a salir a las 13:00 y regresó a Comandante Espora a las 16:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Jorge R. Benavente Bassani y Ricardo L. Quellet, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15 y arribó a las 13:05. Volvió a salir a las 14:45 y regresó a Comodoro Rivadavia a las 16:15.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-86, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:25 y aterrizó a las 12:05.

OF s/n. F-27, matrícula TC-75, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie” (smd). El comandante informó por mensaje que despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:00 y regresó a las 14:20.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de 330 litros de combustible. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30 y regresó a las 14:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-41, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoro Juan C. Agnoletti, capitán Carmelo R. Salas, cabo principal Rodolfo A. Solís y cabo primero Roberto C. Herger. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:15 y aterrizó a las 16:15.

Escuadrón Fénix

Un Learjet 35 A en misión de diversión escuchó la emergencia del C-130H TIZA, otro Learjet 36 exploró sin éxito el área de derribo, mientras se proseguía con las tareas de diversión, exploración y reconocimiento. Se efectuaron nueve salidas.

OF s/n (CAE). Learjet 25, matrícula LV-OEL, indicativo CASERO 5. Misión: exploración y reconocimiento cercano de Zona “Alfa”. Tripulación: alféreces Mariano Salotti y Roberto L. Pignato. Decoló de El Palomar a las 07:30. Luego de sobrevolar el litoral marítimo bonaerense, hizo escala en el aeropuerto de Mar del Plata y regresó a El Palomar a las 16:00.

OF 2153 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo LORO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Nicolás R. Benza, teniente Eduardo E. Casado y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 09:25 y regresó a las 12:15. A las 10:43, en frecuencia de HF escuchó la emergencia de TIZA.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:29 y regresó a las 12:37.

OF 2152 (FAS). Learjet 35, matrícula LV-ONN, indicativo NIDO. Misión: diversión. Tripulación: capitanes Clemente I. Velasco y Carlos A. Pane, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 10:30 y regresó a las 12:45.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 11:59 y regresó a las 19:32 con escala en Mar del Plata.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 14:55 y aterrizó a las 17:50.

OF s/n (FAS). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo PICH0. Misión búsqueda y rescate de sobrevivientes del TIZA en posición 50°28'S/59°55'W (215 km al noroeste de Puerto Argentino). Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, comodoro Ronaldo E. Ferri y cabo principal Hugo D. Bornices. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:20. Alcanzaron la posición y avistaron una patrulla de Harrier a 600/900 metros y escaparon en vuelo rasante. Arribó a las 18:15.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Langosta". Tripulación: alférez Edgardo Ferreyra. Por mensaje N.º 2341 del 1 de junio, informaron la realización de dos salidas desde Río Gallegos, con un total de 1 hora y 20 minutos voladas.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El comando de la fuerza de tareas británicas, con escasa oposición que le disputara el control del aire sobre las islas, intensificó el patrullaje aéreo defensivo para contrarrestar los ataques de la FAS y la llegada de abastecimientos por modo aéreo que continuaban burlando el bloqueo. Asimismo, comenzó a atacar con bombardeo naval y aéreo los objetivos terrestres (puestos de comando, puestos de la ROA, posiciones de artillería de campaña y otros) que pudieran oponerse al asalto terrestre que había entrado en la etapa final de preparación. A simple vista, desde Puerto Argentino se observaban las tropas que comenzaban a ocupar los cerros que rodeaban la guarnición argentina, para estrechar el cerco.

Entre la 01:00 y las 02:00 de este 1 de junio, hubo cañoneo naval sobre las posiciones de artillería en Moody Brook y el monte Dos Hermanas. El puesto de observación aérea N.º5 debió abandonar su ubicación ante la presunción de haber sido localizado, porque sintió impactos próximos a su posición.

Desde la medianoche y hasta las 07:30, el radar TPS-44 fue operado por personal de Ejército y, a partir de las 07:30 hasta las 21:00, por personal de la FAA. Se plotó la escuadrilla HUINCA (Canberra) pero sin VHF, se hizo enlace a través del CIC Malvinas. A las 05:55, se dio apoyo al C-130 TOCO que aterrizó con repuestos para el radar del Escuadrón VyCA.

A las 07:58 se detectaron las primeras patrullas aéreas. Al finalizar el día, sumarían cuarenta salidas.

A las 14:35, en una tarde de cielo claro, un Sea Harrier realizó un pasaje fotográfico de gran altitud por la vertical de Puerto Argentino, en el límite del alcance efectivo de las defensas antiaéreas. La batería de misiles Roland del Ejército, a cargo del teniente primero Carlos Regalini, al comprobar que el avión volaba fuera de alcance, anuló el sistema de autodestrucción del misil y lo disparó guiándolo en forma manual en la última parte de la trayectoria²²³. La ingeniosa solución del artillero dio resultado, pues el misil alcanzó al Sea Harrier XZ-456, del Lt. Ian Mortimer (RAF), que se eyectó y cayó en el mar. El derribo desató la algarabía de las tropas argentinas que contemplaron el prolongado descenso del piloto con su paracaídas.

El Comando del Componente Aéreo ordenó la salida de un CH-47 y dos IA-58 para la búsqueda y rescate del piloto británico.

OF s/n. CH-47, matrícula H-93, indicativo PUMA, armado con dos ametralladoras Browning de 12,7 mm operadas por artilleros. Misión: búsqueda y rescate. Tripulación: mayor Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, primer teniente Alberto E. Beltrame, suboficiales ayudantes Hugo R. White y Roberto M. Prats, suboficial auxiliar José A. Álvarez y cabo primero Mario I. Vera. Decoló de la BAM Malvinas a las 16:25 y regresó a las 17:00. Salió nuevamente a las 17:15 y aterrizó a las 18:00.

²²³ HORACIO RODRÍGUEZ MOTTINO, *La Artillería Argentina en Malvinas*, Buenos Aires, Editorial Clío, 1984, págs. 179 y 180.

OF s/n. Dos IA-58 Pucará, indicativo TIGRE, matrículas A-514 y A-515, armados con 76 cohetes FFAR de 2.75, ametralladoras y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo, y búsqueda y rescate. Tripulantes: capitán Jorge Benítez y primer teniente Juan Micheloud. Ambos operando desde la BAM Malvinas.

Con la pista en muy malas condiciones, los aviones iniciaron el despegue a las 15:00. La formación de hielo hizo que el capitán Benítez perdiera el comando direccional y se saliera de la pista impactando contra otro Pucará, el A-532, que se encontraba fuera de servicio a un costado. Si bien no afectó al personal, ambos aviones se dañaron.

Ante la inminencia del impacto, Benítez inició la secuencia de eyección, pero no llegó a efectuarse porque, debido a la premura, no se habían retirado los pines de seguridad del asiento eyectable. Sin embargo, el error le salvó la vida pues Benítez no había alcanzado a atarse en forma correcta y una eyección hubiera sido funesta.

La presencia casi constante de alarmas de ataques aéreos hacía que el despegue de los aviones que operaban en las islas fuese realizado con la mayor celeridad posible, para evitar que fueran sorprendidos en la situación más vulnerable, cuando se encontraban próximos al despegue. La trágica experiencia sufrida por el teniente Jukic había originado que, como práctica habitual, los pilotos terminaran de atarse mientras realizaban el rodaje y aún durante el vuelo. Incluso, al momento de prepararse para despegar, con una motocicleta se trasladaba al piloto y a un mecánico para reducir la exposición del personal en caso de ataque.

Por su parte, el primer teniente Micheloud pudo completar el despegue pero, luego de una corta búsqueda y ante la presencia de una PAC enemiga detectada por el radar Cardion, el CIC Malvinas ordenó su regreso.

La accidentada salida había significado el fin del A-514 sin completar ninguna misión sobre las islas, en tanto que los demás aviones disponibles, el A-515 y el A-549, acusaban fallas de armamento. La situación, agravada por las pésimas condiciones meteorológicas, afectó la operatividad del Escuadrón.

Por su parte, el H-93 voló hacia la playa donde habían visto desaparecer al piloto británico. Al llegar, las tropas argentinas les señalaron la dirección hacia donde vieron caer el paracaídas. La exploración se efectuó en enlace VHF con el CIC Malvinas, desde Puerto Argentino; se repitió un correcto patrón de búsqueda hasta 20 km de la costa. Después de 45 minutos, regresaron por falta de combustible, sin haber hallado ninguna evidencia del piloto²²⁴.

Rol de combate TPS-44: teniente Guillermo Saravia y cabo primer Roberto Baiz.

La versión británica²²⁵ señala que, alrededor de las 14:40, el Escuadrón 801 perdió un Sea Harrier a causa de un misil superficie aire argentino. El *Lt.* Mortimer había despegado del *Invincible* para un reconocimiento ofensivo al sur de Puerto Argentino. Estaba a una altura de 3000 metros y 13 km al sur del aeródromo observando lo que consideraba era un avión en movimiento en la pista, cuando vio el resplandor de un misil y su estela de humo ascendiendo directamente hacia él.

Mortimer pensó que no llegaría a su altura, pero segundos después desapareció debajo de su avión, y la parte posterior del fuselaje del Sea Harrier explotó al recibir el impacto del misil. El piloto se eyectó antes que el aparato se desintegrara. Después de lo que le pareció una eternidad (fueron diez minutos), acuaticó. Alrededor de las 14:50, 9 km al sur de Puerto Argentino, abordó su balsa salvavidas.

Hizo dos transmisiones orales cortas con la esperanza de que lo oyeran los británicos y no los argentinos. La transmisión fue recibida por otros Harrier en PAC y por un Sea King del Escuadrón 820 (del *Invincible*) que salió a buscarlo. En la transmisión inicial, Mortimer

²²⁴ Testimonio del suboficial mayor VGM (R) José A. Álvarez, tripulante del H-93, a la Comisión BANIM.

²²⁵ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 219.

informó su posición. Después, vio un Pucará y un Chinook explorando hacia el oeste de él, donde habían caído los restos del Sea Harrier.

Luego las aeronaves se dirigieron al este (hacia él), y fue entonces cuando hizo su segunda llamada dando la posición de dichos móviles por si hubiera una PAC cercana que los atacara. El avión y el helicóptero lo sobrevolaron, sin verlo, y se retiraron hacia Puerto Argentino. Mortimer permaneció más de ocho horas en el agua y fue rescatado por el Sea King XZ-574.

Entretanto, a las 17:00, el jefe de la batería de artillería antiaérea de la FAA solicitó trasladar una pieza de 35 mm con el CH-47 H-91. Mientras se realizaba la tarea, hubo una alarma roja y se aceleró el desplazamiento a la nueva posición. El crepúsculo y los nervios conspiraron en la elección del lugar, y el cañón quedó en un campo minado.

Tras haber recibido los repuestos desde el continente en la mañana, el radar TPS-43 entró en servicio precario a las 21:00 (le faltaban ajustes) y operó solo 3 horas; mientras que el TPS-44 de Ejército lo hizo durante 21 horas, de las cuales 14 horas fueron cubiertas con dotaciones del Escuadrón VyCA.

A las 23:35 comenzó un bombardeo naval y finalizó a las 00:10. Cayeron dieciséis proyectiles sin provocar daños que impidieran la operatividad del aeródromo.

* * *

Salidas operativas del 1 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 27 salidas operativas:

- 24 salidas desde el continente, de las cuales 5 fueron de combate.
- 3 salidas desde la BAM Malvinas, de las cuales una fue de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

C-130H (TC-63) del Escuadrón I C-130 basado en Comodoro Rivadavia. Tripulación: capitán Rubén H. Martel, capitán Carlos E. Krause, vicecomodoro Hugo C. Meisner, cabo principal Miguel A. Cardone, cabo principal Carlos D. Cantezano, suboficial principal Julio J. Lastra y suboficial ayudante Manuel A. Albelos, fallecidos.

IA-58 Pucará (A-514) del Escuadrón Pucará basado en la BAM Malvinas, accidentado. Piloto: capitán Jorge Benítez, ileso.

IA-58 Pucará (A-532) del Escuadrón Pucará basado en la BAM Malvinas, accidentado.

Bajas británicas declaradas

Avión Sea Harrier (XZ-456) del 801 Escuadrón, derribado por artillería antiaérea. Piloto: Lt. Ian Mortimer, eyectado y recuperado.

Miércoles 2 de junio

Meteorología

Las malas condiciones meteorológicas en las islas, con niebla todo el día y techos bajos, impidieron las operaciones aéreas de ataque.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 1000 metros (1/8), buena visibilidad, viento a 4 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y baja a 300 metros (5/8), buena visibilidad, viento calmo.

- Río Grande: cielo invisible por niebla, visibilidad 100 metros, viento calmo.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (6/8), buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento 30 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento 52 km/h.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La FAS ordenó una nueva misión con el Hercules bombardero. A causa del mal tiempo, únicamente se cumplieron tareas de diversión y de exploración.

Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo

Prosiguiendo con la Operación Matilde, el T-68 realizó un vuelo de más de once horas sin lograr resultados favorables.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg. Misión: interdicción del tráfico marítimo. Tripulación: vicecomodoro Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini, cabo primero Carlos A. Ortiz y suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari. Despegó de El Palomar a las 07:50 y arribó a las 19:10.

* * *

La FAS ordenó dos salidas en alerta de M-III EA para patrulla aérea en el sector de Defensa Aérea Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo FLECHA, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulantes: primer teniente Raúl A. Federico (I-003). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo POTRO, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulantes: primer teniente Juan C. Franchini (I-018). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplieron siete salidas de exploración sobre el litoral marítimo:

OF s/n. F-27, matrícula TC-71, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros L. Quillet y Jorge R. Benavente Bassani, suboficial principal Orlando B. Páez Cortés y suboficial ayudante Esteban Godoy. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:45 y regresó a las 12:15.

OF s/n. F-27, TC-75, indicativo TITÁN 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:05 y regresó a las 10:50.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo del litoral marítimo. Tripulación: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:35 y regresó a las 14:13.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, mayor Egidio Santilli, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 13:50 y arribó a Viedma a las 16:10. Salió nuevamente a las 16:20 y regresó a Comandante Espora a las 18:50.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primeros tenientes Héctor A. Reginato y Marcelo N. Uriona (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 17:20.

OF s/n. F-27, TC-75, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:00 y regresó a las 18:20.

Escuadrón Fénix

Los Learjet cumplieron salidas de diversión, exploración y reconocimiento visual y con radar en áreas cercanas a Malvinas, mientras que en el litoral patagónico se prosiguió con la exploración costera. Siete salidas en total.

OF 136 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:31 y regresó a las 13:33.

OF s/n (FAS). MU 2B, matrícula LV-OAN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: primer teniente Carlos Zungri y alférez Pedro Saralegui. Despegó de Puerto Deseado a las 14:00, arribó a las 16:45.

OF 137(FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 14:55 y regresó a las 17:25.

OF s/n (FAS). AC-690 T, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Norberto García Marín y Carlos Vergara Ruzo. Despegó de Trelew a las 15:02 y arribó a las 17:41.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEG, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Carlos Pogrzebny. Despegó de Río Gallegos a las 15:10 y arribó a las 16:50.

OF 2272 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo LORO. Misión: diversión y reconocimiento fotográfico. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Alfredo Caballero, capitán Marcelo P. Lotufo y suboficial auxiliar Guido A. Marizza. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:30 y llegó hasta las coordenadas 51°20’S/61°30’W (265 km al oeste de Puerto Argentino). Arribó a las 17:55. Estuvo en enlace con Malvinas, entre las 16:30 y 16:45.

OF 2273 (FAS). Learjet 36, matrícula LV-LOG, indicativo PERRO. Misión: diversión y reconocimiento por radar. Tripulación: capitanes Emil Williams y Jacinto Despierre, primer teniente Miguel A. Bonaz y cabo principal Hugo D. Bornices. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:30 y alcanzó la posición 51°30’S/61°30’W (250 km al oeste de Puerto Argentino). Arribó a Comodoro Rivadavia a las 17:50.

Búsqueda del TIZA

En coordinación con la Armada, se dispuso que el buque hospital ARA *Bahía Paraíso*, que había zarpado con heridos a las 08:45 desde Puerto Argentino, recorriera el área donde había sido derribado el C-130 TIZA. El oficial de enlace de la Armada en la Fuerza Aérea Sur informó que el buque estimaba llegar a la zona a las 18:00 horas. Asimismo, comunicó que el barco británico HMS *Sir Herald* colaboraba en la búsqueda.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Salvo los puestos 2, 3, 7 y 8 de la ROA, todos los elementos orgánicos del Componente Aéreo Malvinas se hallaban replegados dentro del perímetro defendido por las tropas del Ejército y del Batallón de Infantería de Marina N.º5. El Escuadrón Helicópteros operaba desde el hipódromo de Puerto Argentino, y el Escuadrón Pucará, desde la BAM Malvinas con mínima dotación.

Entretanto, las fuerzas británicas dominaban el noventa por ciento de las islas, se desplazaban a su antojo y, con la colaboración de los pobladores rurales, se preparaban para tomar los tres enclaves que aún permanecían en manos argentinas: Puerto Argentino, Puerto Howard y la Estación Aeronaval Calderón.

Como en las noches anteriores, a partir de las 23:30, comenzó un bombardeo naval sobre posiciones argentinas hasta pasada la medianoche. A las 00:10 finalizó el cañoneo proveniente desde un buque detectado en el radial 189°, a 15 km, que desapareció a las 04:00 en el 152°, a 18 km.

Casi al mismo tiempo, entre las 00:25 y las 02:15, una batería de morteros que había llegado en helicópteros a bahía Elefante Marino bombardeó la Estación Aeronaval Calderón.

El TPS-43 ploteó movimientos de barcos y helicópteros. A las 07:30 detectó la salida de aviones en el radial 072°, a 150 km (zona de la flota). A las 08:00 se hizo cargo el TPS-44. A partir de las 09:00, secciones de Harrier comenzaron a patrullar las islas en altura. En total se contabilizaron ocho salidas. A las 10:35 se captó el despegue de dos aviones desde la pista de campaña de San Carlos.

Este 2 de junio, la artillería británica de 105 mm, posicionada en la falda oeste del monte Kent, realizó el primer empleo contra posiciones argentinas.

Entretanto, el jefe del Escuadrón de Artillería Antiaérea, mayor Hugo Maiorano, con la ayuda de un helicóptero Chinook, reubicó el cañón 303 que el día anterior había quedado asentado en un campo minado por la Armada.

A las 14:20, el encargado del POA M-8 informó que los observadores del M-7 dejaban de transmitir porque unos helicópteros los buscaban y, por ese motivo, cambiaban de emplazamiento.

A las 15:06, fue neutralizado el POA M-8. Un grupo de fuerzas especiales desembarcó en las cercanías, pero los observadores argentinos los descubrieron con tiempo para cortar la transmisión y esconderse. El suboficial auxiliar Roberto O. Alonso, el cabo principal Raúl H. Guerra y el soldado clase 63 José E. Zink observaron desde lejos cómo les volaban la carpa y los equipos con una carga explosiva.

A las 16:30 se contactó con LORO (Learjet) a través del CIC Malvinas.

Tres horas más tarde, el TPS-43 entró en operación normal y apoyó, a las 20:10, el aterrizaje del F-28 matrícula 5-T-21 de la Armada. A las 21:00 detectó un buque que se desplazó desde el 108° a 33 km hasta el 133° a 50 km, donde desapareció a las 23:35.

El TPS-43 operó un total de 12 horas y 30 minutos, y el TPS-44 del Ejército, 11 horas y 30 minutos. Desde las 08:00 hasta las 19:30, el radar estuvo fuera de servicio por tareas de mantenimiento mayor.

* * *

Salidas operativas del 2 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 17 salidas operativas desde el continente, de las cuales 4 fueron de combate.

Jueves 3 de junio

Meteorología

En las islas continuó el mal tiempo. La visibilidad era escasa, con situaciones de niebla, llovizna y bruma.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 6 km/h.
- Río Gallegos: cielo invisible por niebla, visibilidad 50 metros, viento a 22 km/h.
- Río Grande: cielo invisible por niebla, visibilidad 100 metros, viento a 5 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 15 km/h.
- San Julián: cielo despejado, buena visibilidad, viento calmo.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, visibilidad 2 km reducida por bancos de niebla, viento calmo.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un B-707 que logró múltiples contactos con buques en altamar:

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: mayor Juan C. Ossa, vicecomodoro Luis M. Castiella López, suboficiales principales Andrés M. Hustey y José G. Ramos, y suboficial mayor Aroldo R. Bonorino. Despegó de Ezeiza a las 07:20 y arribó a El Palomar a las 16:20.

Durante esta misión, a las 10:42, en la posición 39°44'S/41°44'W (1700 km a la altura de Bahía Blanca), se captó un eco y se lo confundió con un buque mercante. Al sobrevolarlo a baja altura, se descubrió que era de guerra, quizás averiado, que se alejaba de la zona de combate. El avión no fue atacado. A las 11:14, en la posición 38°26'S/38°25'W (1650 km a la altura de Mar del Plata), se detectaron dos ecos en el radar y, a las 12:20, en la posición 34°39'S/35°16'W (1900 km a la altura de Samborombón), se avistó un buque de carga con tres buques apareados, presumiblemente reabasteciéndose.

Transporte logístico estratégico

Se realizó un vuelo logístico estratégico al exterior con un B-707 de Aerolíneas Argentinas solicitado por el CAE. El avión despegó el 3 de junio desde Ezeiza, hizo escala en Recife (Brasil) y aterrizó en Trípoli (Libia). En el viaje de vuelta, hizo la misma escala y aterrizó en El Palomar el 6 de junio. Tripulación: Gezio Bresciani, Luis Giordano, Hilario Moglia, Jorge Aydar Paz, Raúl Méndez, Miguel Carrizo, Luis Pagani y Florencio Molina Campos.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Las pésimas condiciones meteorológicas impidieron ejecutar operaciones aéreas ofensivas. Se realizaron tareas de exploración y reconocimiento, y se intentó un nuevo vuelo de abastecimiento a Malvinas.

Transporte y abastecimiento aéreo

El TC-65 voló a Malvinas pero no logró aterrizar.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo PATO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: vicecomodoro Alfredo A. Cano, capitán Juan C. Hrubik, vicecomodoro Eduardo R. Servático, suboficial mayor (R) Salvador Giliberto, suboficial mayor (R) Guillermo M. Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo A. Fattore, suboficial ayudante Néstor A. Molina, primer teniente (médico) José A. Schmidt y cabo primero Oscar S. Cortínez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:40. Arribó a las 20:30. No aterrizó en Malvinas por situación táctica desfavorable.

Rol de combate TPS-43 Malvinas: sin operación; desde las 08:00 hasta las 19:00 la vigilancia estuvo a cargo del TPS-44 de Ejército.

Merece ser destacado que, después del derribo del TC-63 TIZA, los suboficiales mayores (R) Guillermo Aguirre y Salvador Giliberto, a pesar de estar retirados del servicio activo, continuaron participando de las salidas de C-130.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se realizaron nueve salidas de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, mayor Egidio Santilli, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 08:30 y arribó a Viedma a las 11:50. Volvió a salir a las 13:00 y regresó a Comandante Espora a las 15:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: mayores Roberto A. Salvarredi y Osvaldo J. Botto, cabo principal Carlos Bassano y cabo primero Orlando Domínguez. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:10. Salió nuevamente a las 15:10 y aterrizó a las 18:45.

OF s/n. F-27, TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Guillermo J. Testoni Sonzini y Carlos R. Filippi, cabo primero José A. Brandana y cabo principal Oscar E. Heredia. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:30. Salió nuevamente a las 14:50 y regresó a Trelew a las 17:20.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento Área focal “Pacú”. Tripulación; teniente José E. Papavero y primer teniente Daniel Herlein (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:18 y regresó a las 11:56.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:35 y regresó a las 14:05.

OF s/n. F-27, matrícula TC-72, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:00 y regresó a las 17:00.

Escuadrón Fénix

Se cumplieron siete salidas de exploración y reconocimiento.

OF s/n (FAS). AC-690 T, matrícula LV-LTX, indicativo KRILL. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Krill”. Tripulación: alféreces Norberto García Marín y Carlos Vergara Ruzo. Despegó de Trelew a las 09:00 y regresó a las 11:15.

OF 138 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:25 y regresó a las 12:10.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-ONN, indicativo PÚA. Misión: exploración y reconocimiento visual. Tripulación: capitanes Carlos A. Pane y Clemente I. Velasco, y cabo primero Juan M. Mothe. Despegó de Río Grande a las 11:25 y regresó a las 13:10.

OF 2284 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-24, indicativo PANCHO. Misión: exploración y reconocimiento por radar. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Alejandro López. Despegó de Río Grande a las 11:35 y aterrizó a las 13:55.

OF 139 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 14:55 y regresó a las 17:25.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MEJ, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: alférez Edgardo Ferreyra. Despegó de Río Gallegos a las 15:10, y regresó a las 17:50.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informa acerca de una misión realizada en un vuelo de 1 hora y 55 minutos desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Durante la madrugada el radar TPS-43 ploteó helicópteros y barcos; localizó a la flota en azimut 097°, a 160 km. A las 05:15 el radar detectó un eco en el radial 030°, a 323 km, durante solo cinco vueltas de antena con una velocidad estimada de 250 nudos (465 km/h). A las 05:45, otro eco convergente en el azimut 330°, a 50 km. Por sus características respondía al de un bombardero Vulcan²²⁶. Se lo siguió hasta los 17 km, cuando, con la experiencia adquirida, desde el CIC se transmitió la alarma y se cortaron todas las emisiones de los radares de la guarnición. El avión llegó hasta casi la vertical y el ruido de sus reactores, mayor al de los Harrier, fue captado por los observadores de la ROA.

Durante la evolución del Vulcan, que buscaba enganchar la señal del TPS-43, los operadores del radar realizaron al menos dos cortes de transmisión para negar el enganche de los misiles. Como las llaves de corte de giro de antena, de transmisión y de modificación de la potencia del pulso aún no habían sido instaladas en la cabina operativa, el procedimiento de corte se realizaba en forma manual desde la cabina técnica ubicada junto a la antena. Esto exigía que el mecánico de turno dentro de la cabina operativa corriera hasta la técnica una distancia de 70 metros, cortara y regresara a la cabina operativa; allí esperaba unos minutos y volvía a repetir la operación inversa para transmitir y detectar la posición del Vulcan.

El Vulcan orbitó y luego descendió a 12.000 pies (3600 metros). Fue repelido por la artillería antiaérea en modo visual, excepto por una de las baterías de 35 mm Skyguard del Ejército que, para asegurarse el derribo, encendió el radar. La emisión fue detectada por el incursor que disparó dos misiles antirradiación Shrike. Uno impactó en la central de tiro y mató al teniente Alejandro Dachary, al sargento primero Blanco, y a los soldados Diarte y Llamas.

A las 06:40, el POA N.º2 informó que el Vulcan se alejaba por el nordeste. Se encendieron los radares y comprobaron que volaba con rumbo 033°, a 12.000 metros de altitud y a una velocidad de 460 km/h. El avión, comandado por el *Sqdn. Ldr.* Neil McDougall, debió aterrizar en Brasil por inconvenientes técnicos. Allí fue detenido por haber violado las normas internacionales.

Rol de combate del TPS-43 Malvinas: teniente Guillermo Saravia, cabo principal Carlos Quintana y cabo principal Carlos Tévez (mecánico de turno).

Tras el ataque de Vulcan, se registraron durante el día enfrentamientos entre patrullas argentinas y británicas fuera del anillo defensivo. Hubo también intercambio de disparos de las artillerías de campaña argentinas y británicas emplazadas en los montes Kent, Challenger y Dos Hermanas. El POA M-7 (Fitzroy) fue sobrepasado por las avanzadas británicas y permaneció operando entre el frente y la retaguardia enemiga hasta el día siguiente (4 de junio), en que su personal cayó prisionero en el puesto de observación.

²²⁶ Correspondía a la Operación Black Buck 6.

Los especialistas de la Armada, que habían ensamblado un dispositivo para disparar desde tierra un misil mar-mar MM-38 Exocet con las coordenadas que suministraba el radar TPS-43 del VyCA, intentaron lanzar a las 23:00 un misil contra el buque que, durante las noches, se aproximaba a bombardear las posiciones argentinas. El mecanismo de disparo falló.

Poco después, en la zona del estrecho de San Carlos, naves enemigas atacaron con cañones los efectivos que defendían Puerto Mitre (de 23:35 a 00:20) y Puerto Fox (de 02:50 a 03:45).

El TPS-43 operó en total 12 horas y 30 minutos, y el TPS-44 de Ejército, 11 horas y 30 minutos. Desde las 08:00 y hasta las 19:30, el radar estuvo en tareas de mantenimiento mayor; durante este periodo —tras el segundo ataque de Vulcan con misiles Shrike— se realizó la adaptación de las llaves de corte de emisión desde la cabina operativa. El dispositivo consistía en llaves de corte de giro de antena, de transmisión y de modificación de la potencia del pulso, que los operadores podían accionar ante la inminencia de un ataque con misiles antirradiación. Esto descartaba la necesidad de enviar a un mecánico a realizar el corte desde la cabina técnica y posibilitaba el corte inmediato, eliminando el riesgo de los mecánicos ante un eventual impacto sobre la antena.

* * *

Salidas operativas del 3 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 18 salidas desde el continente, de las cuales una fue de combate.

Viernes 4 de junio

Meteorología

Un centro de baja presión ubicado sobre el Pacífico (latitud de Comodoro Rivadavia) produjo en el centro y norte del continente nubosidad baja con precipitaciones, hasta el mediodía. Además, se presentaron vientos del sector nornordeste, de moderados a fuertes. A partir del mediodía, las ráfagas alcanzaron los 74 km/h y se mantuvo la nubosidad.

En Malvinas, el mismo centro de baja presión cubrió el cielo, con poca visibilidad, techos de 200 a 600 metros y vientos del sector noreste a 37 a 83 km/h.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 54 km/h.
- Río Gallegos: cubierto con nubosidad media y baja a 500 metros (6/8), buena visibilidad, viento a 44 km/h.
- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, visibilidad reducida por llovizna, viento a 9 km/h.
- Trelew: cubierto con nubosidad media y baja a 200 metros (6/8), visibilidad 12 km reducida por llovizna, viento a 37 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (6/8), buena visibilidad, viento a 70 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo

La FAS ordenó que el C-130 bombardero repitiera la búsqueda y neutralización del objetivo naval que no había podido visualizar el 1 de junio.

OF s/n. C-130H, TC-68, indicativo TIGRE, armado con doce bombas BR de 250 kg.
Misión: interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo. Tripulación: vicecomodoro

Alberto Vianna, capitanes Andrés F. Valle y Roberto M. Cerruti, suboficial principal Pedro E. Razzini y suboficial auxiliar Carlos D. Nazzari. Despegó de El Palomar a las 06:45 y, después de volar más de doce horas, regresó a las 19:30, sin resultados positivos.

Apoyo aéreo directo

La situación meteorológica condicionaba la actividad de los cazabombarderos argentinos. Para satisfacer, entonces, los requerimientos de apoyo de fuego de la Guarnición Militar Conjunta Malvinas, se decidió bombardear en altura con control del radar Malvinas. Con el objetivo de neutralizar la concentración de tropas británicas en las laderas del monte Kent, se seleccionaron dos sistemas de armas: los M-5 para lanzamientos en picada de 60° con cuatro bombas de retardo y espoletas SSQ²²⁷ y MU de cola; y los BMK-62 para lanzamiento horizontal con cinco bombas MK-17 cada uno, guiados por el navegador Doppler.

Los aviaadores que operaban el CIC Malvinas, en base a los datos balísticos suministrados por los especialistas de la FAS, a través del equipo de radio HF Grinner con codificador de voz, calcularon las corridas finales y los puntos de lanzamientos. Esa información fue graficada en las consolas de los controladores del radar del VYCA, quienes realizaron el guiado táctico final e impartieron la orden de lanzamiento.

OF 1277. Cuatro M-5, indicativo PIÑA, armados con cuatro bombas BR de 250 kg con espoletas SSQ y MU de cola, y cañones. Misión: ataque a objetivos terrestres guiado por radar. Tripulaciones: vicecomodoro Luis D. Villar (C-432), capitán Luis A. Demierre (C-420) y primeros tenientes César F. Román (C-416) y Carlos A. Musso (C-421). Despegaron de San Julián a las 15:00 y ascendieron por secciones a una altura de 7900 metros.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Norberto Faber y suboficial mayor Antonio Cassani.

Guiados por el TPS-43, iniciaron la maniobra de bombardeo en picada por secciones. La primera sección lanzó ocho bombas (15:45), y la segunda solo seis (dos no salieron del N.º3). Luego del ataque, la escuadrilla se reunió apoyada por el radar Malvinas. Se estimó que el lanzamiento fue efectivo. Este bombardeo fue el único realizado en picada de 60° desde gran altitud, porque necesariamente el objetivo debía estar libre de nubes para realizar la puntería en forma visual. Los PIÑA aterrizaron en San Julián a las 17:08.

OF 1275. Tres BMK-62/64, indicativo LINCE, con las siguientes configuraciones: el B-108 (guía) en versión “Bravo” de combustible con cinco bombas MK-17 de 1000 libras, y los dos restantes (BMK-64 biplazas) en versión “Alfa” con ocho bombas MK-17. Misión: bombardeo horizontal bajo control radar a objetivos terrestres. Tripulaciones: capitán Juan J. Nogueira y mayor Luis E. Rodeyro (B-108); primeros tenientes Mario Baeza y Jorge A. Cardo (B-112); primeros tenientes Ricardo A. Sproviero y Hugo A. Moreno (B-111). Despegaron de Río Gallegos a las 17:30.

Sobre Malvinas fueron captados por el radar y fueron guiados en todo momento hasta el punto de lanzamiento, a 13.000 metros. Sobre tope de nubes, con rumbo 090°, arrojaron las bombas. Transcurridos unos minutos, el radar informó movimientos de PAC y de un eco en dirección a LINCE 2 que finalmente desapareció (se supone que fue un misil lanzado desde tierra). Lanzaron *chaff* y bengalas, y regresaron a Río Gallegos. Poco antes de llegar, a LINCE 2 se le detuvo un motor, pero lo reencendió antes de aterrizar. Arribaron a las 20:00.

OF 1276. Dos BMK-62, indicativo PUMA, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras. Misión: bombardeo horizontal bajo control radar a objetivos terrestres. Tripulaciones: capitán Juan C. Freijó y primer teniente José N. Pagano (B-105); prime-

²²⁷ SSQ: Super Super Quick, super super rápido.

ros tenientes Juan D. Heredia y Manuel F. Gerez (B-101). Despegaron de Río Gallegos a las 17:30.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas en ambas OF: alférez Rubén Scacchi y cabo principal Carlos Quintana.

La navegación de ida consistía en tres puntos²²⁸: primero la isla San José (al oeste de la Gran Malvina), luego los 58°45'W/51°05'S (unos 40 km al norte de la misma isla) y el tercero monte Kent. Niveles de vuelo: ida a 9.300 metros, y regreso a 10.500. La navegación se hizo coordinada con los LINCE que atacaban minutos antes con rumbo 090°. Los PUMA se aproximaron en formación abierta a 300 metros, efectuaron el lanzamiento en reguero con 300 metros entre bombas, de forma de cruzar el blanco y aumentar las posibilidades de impacto.

Se bombardeó por radar Doppler bajo control del radar del CIC Malvinas que los guio hacia la posición geográfica del blanco con rumbo 140. Dado que estaba cubierto, se confirmaron explosiones por luminosidad. Durante el escape, el capitán Freijó perdió de vista al N.º2 y redujo velocidad para esperarlo. LIMÓN (indicativo del radar) informó la persecución de una PAC sobre el estrecho de San Carlos, a 46 km del PUMA 2. Ya formados, los PUMA pusieron máxima velocidad hacia el continente (0.85 de mach).

El radar comunicó sucesivos acercamientos de la PAC hasta que los PUMA igualaron la velocidad. La PAC regresó. Sobre la isla Gran Malvina, el radar informó otra interceptación de frente. PUMA retransmitió la orden de escape a LINCE, ya sin alcance de VHF. En el escape tiraron *chaff* y bengalas. Se visualizaron dos misiles sin rumbo. Los PUMA aterrizaron en Río Gallegos a las 19:50.

En estas misiones se destaca el accionar profesional e integrado de los tripulantes, los controladores del radar y los planificadores que, en condiciones meteorológicas marginales, de noche y con *chaff* de tecnología casera, ocasionaron importantes daños a las tropas enemigas²²⁹ a 600 km del territorio continental argentino.

Transporte y abastecimiento aéreo

Se intentó otro cruce a Malvinas que se malogró por meteorología.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66. Misión: abastecimiento aéreo (misiles MM-38 Exocet para ser lanzados desde tierra). Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marnoni, capitán (médico) Guillermo A. Müller y cabo primero Daniel H. Rojas SAVEDRA. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:40. A las 19:30 y a 18 km de Malvinas, regresó por meteorología. Arribó a Río Gallegos a las 21:40.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplimentaron once salidas sobre el litoral marítimo sumando el esfuerzo de los F-27, los Twin Otter y los Pucará del Grupo IV de Ataque de la IX Brigada Aérea:

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, suboficial mayor José L. Altamiranda y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:30 y aterrizó a las 11:30. Volvió a salir a las 14:30 y regresó a las 18:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, mayor Egidio

²²⁸ Testimonio del comodoro VGM (R) Juan C. Freijó a la Comisión BANIM, 1999.

²²⁹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 92.

Santilli, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y aterrizó en Viedma a las 12:30. Volvió a salir a las 13:50 y regresó a Comandante Espora a las 16:30.

OF s/n. F-27, TC-78, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Carlos R. Filippi, capitán Guillermo J. Testoni Sonzini, cabo primero José A. Brandana y cabo principal Oscar E. Heredia. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:40. Volvió a salir a las 15:00 y regresó a Trelew a las 17:30.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:11 y regresó a las 12:04.

OF s/n. IA-58, matrícula A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre litoral marítimo (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:30 y arribó a las 14:00.

OF s/n. F-27, matrícula TC-79. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitán Fernando Luna (smd). Operó desde Comodoro Rivadavia con dos horas voladas.

OF s/n (CAE). Dos IA-58, configurados con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan C. Montoya (A-534) y alférez Osvaldo Marchesini (A-526). Operaron desde La Plata con un tiempo de vuelo de una hora.

Escuadrón Fénix

Se efectuaron cuatro salidas de exploración y reconocimiento en el litoral marítimo patagónico:

OF 140 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alféreces Jorge D. Seco y Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:25 y regresó a las 12:15.

OF 141 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y aterrizó a las 17:55.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó sobre dos misiones realizadas con un total de tres horas voladas desde Río Gallegos.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

En las primeras horas del día, el radar del CIC Malvinas ploteó ecos hacia el sur, presumiblemente helicópteros. En precaución, se cortó la señal en varias oportunidades.

Ante la inminencia del ataque final británico, cuyos preparativos se hacían a la vista de los defensores de Puerto Argentino, se multiplicaron los pedidos de apoyo aéreo directo del Comando del Componente Terrestre. En general, los requerimientos se derivaban a la FAS, pues el Escuadrón Pucará estaba sensiblemente disminuido. Asediados por los fuegos navales y aéreos, mecánicos y pilotos permanecían casi todo el tiempo en los refugios anti-aéreos construidos en las proximidades de los lugares de estacionamiento de los aviones.

Las constantes amenazas obligaron a redoblar la atención del sistema de vigilancia del CIC. Con preocupación, los puestos de observación, transformados ahora en blancos renta-

bles para los británicos, seguían los desplazamientos de los refuerzos movilizados por el enemigo. Desde el puesto M-7, integrado por los alféreces Mario E. Egurza y Andrés A. Gazzo, y los soldados Sosa y Vaca, se contabilizaron entre el día 3 y la noche del 4, treinta vuelos de Sea King y seis de CH-47, en dirección a Fitz Roy.

A partir del mediodía del 4 de junio, los especialistas del CIC, a través del equipo HF Grinner con codificador de voz, coordinaron con sus pares de la FAS los detalles de las operaciones de bombardeo de M-5 y BMK-62 sobre monte Kent.

A las 15:45 el TPS-43 controló los M-5 PIÑA que bombardearon en picada sin novedad. Una hora después, en la frecuencia del radar, se recibió la comunicación de un avión Embraer 111 de la Armada, indicativo CORNETA, con misión de exploración y reconocimiento; esta información se confirmó a través del CIC Malvinas. A las 18:05 el TPS-43 guió los BMK-62 LINCE y PUMA y, a las 20:50 se hizo cargo el TPS-44.

En otro orden de cosas, el buque hospital *Bahía Paraíso*, que debía ir a Puerto Mitre (Howard) y Puerto Fox para recoger heridos, recibió la orden del mando naval británico de navegar por la costa oriental y sur de la isla Soledad. Fue evidente que deseaban ocultar los movimientos en la boca norte del estrecho de San Carlos.

El TPS-43 completó 13 horas y 15 minutos de operación, y el TPS-44 de Ejército, 10 horas y 45 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma ni por falla técnica. Hubo una serie de cortes ordenados por el CIC por alerta de presencia de helicópteros en la zona del radar. Se comenzó a utilizar el corte remoto de la transmisión desde la cabina operativa a través de la adaptación de tres llaves en el lateral de las consolas de operación.

* * *

Salidas operativas del 4 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 26 salidas desde el continente, de las cuales 13 fueron de combate.

Bajas británicas declaradas

Helicóptero Sea King (XV-696), Escuadrón 825, accidentado en San Carlos²³⁰.

Sábado 5 de junio

Meteorología

En Santa Cruz, Chubut y Tierra del Fuego soplaban vientos suaves a moderados del oeste, entre 10 y 20 km/h, rotando al noroeste. Cubierto durante el día, en la zona norte; se produjeron precipitaciones por la tarde.

Las islas Malvinas se hallaban cubiertas con nubes bajas, lloviznas y neblinas, que reducían la visibilidad entre 1 y 5 km. A partir del mediodía, el desplazamiento de un centro de baja presión mejoró las condiciones. El viento rotó hacia el oeste, con una intensidad de 18 a 36 km/h. La visibilidad era de 10 a 12 km, cielo poco nuboso.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.

²³⁰ Mientras transportaba baterías Rapier a sus emplazamientos en las colinas que rodeaban San Carlos, el Sea King XV-696 de la Royal Navy aterrizó sobre turba blanda, su rueda izquierda se hundió y, pese a los esfuerzos del piloto, el rotor principal tocó el suelo y rompió sus cinco aspas. La máquina quedó en ese lugar hasta el final de las acciones y se lo utilizó como repuesto. RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 261.

- Río Grande: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto con nubosidad alta, buena visibilidad, viento a 19 km/h.
- San Julián: cubierto con nubosidad media y alta, buena visibilidad, viento a 11 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento calmó.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico ordenó la salida de un Boeing 707 que, a las 13:15, en la posición 38°59'S/34°54'W (1900 km a la altura de Mar del Plata), avistó dos cargueros acompañados por una fragata.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo TRONCO. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoro Otto A. Ritondale, mayor Armando E. Buirra, suboficial ayudante Diego C. Callejón, suboficial ayudante Narciso N. Zárate, suboficial Juan C. Chirico, suboficial Ricardo O. Coca y suboficial mayor Conrado R. Ghiotto. Despegó de Ezeiza a las 05:50 y arribó a El Palomar a las 17:10.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

El Comando de la FAS continuó buscando blancos rentables para atacar con los cazabombarderos disponibles. Entre tanto, para satisfacer requerimientos de apoyo del Componente Terrestre de Malvinas, se previó emplear el bombardeo horizontal con BMK-62 contra las concentraciones de tropas enemigas.

Estas operaciones no cumplían con el requisito básico de aceptabilidad a causa de la escasa información de la ubicación de los objetivos, de las características del suelo y de las condiciones meteorológicas. Los bombardeos con Canberra, orientados por su equipo de navegación Doppler o por los operadores del radar Malvinas, implicaban una gran exposición a las defensas antiaéreas, pero igual se ejecutaban para fortalecer la moral de nuestras tropas terrestres. Además, se especulaba con descubrir más blancos por la actividad antiaérea enemiga.

OF 1278. Dos BMK-62, indicativo PATO, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras cada uno. Misión: bombardeo de concentraciones enemigas en monte Kent (51°00'S/57°30'W). Tripulación: capitanes Juan C. Bertoldi y Raúl E. Sánchez (B-108); teniente Daniel E. González y capitán Daniel A. Hernández (B-109). Despegaron de Río Gallegos a las 05:00 de la mañana.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan Domingo Egaña.

A 93 km de la isla San José, próximos a alcanzar los 6000 metros, el jefe de sección le ordenó al numeral que se abriera unos 50 metros. En ese momento, este último le informó que veía dos luces que surgían de la capa de nubes y se dirigían hacia el guía. Efectuaron una ruptura (un brusco movimiento) a la derecha, con rumbo 170°, y luego regresaron al rumbo original. Hasta allí habían intentado enlazar con Malvinas en HF y VHF, sin conseguirlo. Volvieron a ver más luces y rompieron nuevamente hacia la derecha; eyectaron las cargas externas y emprendieron el regreso. Finalizado el viraje de retorno, observaron un resplandor similar a la explosión de un misil. Al salir sobre tope de nubes, el cielo ya claro les permitió visualizarse. Arribaron a Río Gallegos a las 06:30.

OF 1279. Dos BMK-62, indicativo GAUCHO, armados con cinco bombas MK-17 de 1000 libras cada uno, con espoleta SSQ y MU-12. Misión: bombardeo de concentraciones enemigas en monte Kent (51°00'S/57°30'W). Tripulaciones: capitanes Alfredo R. Bredston y Miguel A. Sisco (B-105); y primeros tenientes Antonio J. Mauad y Raúl E. Acosta (B-101). Despegaron de Río Gallegos a las 04:50.

A 112 km de la isla San José, sobre radial 084° de Río Gallegos y con 11.500 metros, el guía observó que se aproximaba una luz, desde abajo y al frente. El avistamiento fue confirmado por el numeral. Al advertir que era un misil, el capitán Bredeston ordenó escape por derecha.

En la maniobra, el N.º2 entró en el chorro del guía y cayó en tirabuzón, emergencia que logró controlar a los 10.400 metros. Comprobó que tenía un motor plantado. En la mitad del viraje, el guía sintió una fuerte vibración causada, posiblemente, por la carga alar o por la explosión del misil.

Con un solo motor, el numeral también sufrió una fuerte sacudida. El guía interrumpió el viraje por temor a una plantada de turbina. De inmediato vio dos luces color naranja que se desplazaban en paralelo, desde atrás y abajo. Estimó que iban dirigidos al numeral que volaba en un nivel inferior. Le ordenó desprender las cargas y regresar a Río Gallegos.

El guía aterrizó sin novedad. El numeral lo hizo a mayor velocidad que la normal y con las alas desniveladas; esto, sumado al fuerte viento de costado, hizo que el avión se saliese de pista sin consecuencias. Eran las 06:50.

La escuadrilla GAUCHO no había llegado al objetivo, pero sí obligado a que despegara un Harrier, que dio indicios de la presencia de naves en proximidades de la isla San José.

En efecto, a las 05:40, el Lt. Charlie Cantan había despegado del *Invincible* para investigar un potencial blanco detectado por el *Exeter*²³¹. Luego de un tiempo de búsqueda infructuosa, el piloto retornó al portaviones que se encontraba inmerso en una niebla cerrada. No logró divisarlo. Tuvo que poner el avión en estacionario a 60 metros del mar y moverse con precaución hacia el frente, hasta que notó un rayo vertical proyectado desde el buque. El Harrier descendió en la niebla y tocó la plataforma con mínimo combustible (menos de dos minutos de vuelo).

Indudablemente los ataques de los BMK-62 producían daño en las tropas británicas, mientras que los C-130 seguían burlando el bloqueo y aterrizando en la BAM Malvinas. En consecuencia, el almirante Woodward ordenó la Operación Cambelow que consistió en acercar el portaviones *Invincible* y la fragata *Brilliant* al anochecer del 6 y 7 de junio, y permanecer hasta el alba a 100 millas náuticas (185 km) de la costa oeste de la Gran Malvina, con aviones en alerta para interceptar los raids argentinos²³².

* * *

Prosiguiendo con el objetivo que se había fijado, el comando de la FAS planificó salidas con cazabombarderos hacia la zona donde, presumiblemente, se hallaba la unidad naval que había atacado a los BMK-62.

OF 1280. Dos M-5, indicativo FIERRO, armados con dos bombas BRP de 250 kg con espoleta KEMA y cañones, en versión "Hotel" con dos tanques de 1700 litros. Misión: reconocimiento ofensivo al norte del estrecho de San Carlos. Durante la operación se mantendría a 9000 metros, hasta 185 km antes del objetivo, y se realizaría sin avión retransmisor. Tripulación: mayor Carlos N. Martínez (C-401) y capitán Carlos A. Moreno (C-418). Despegaron de Río Grande a las 14:00.

Volaron en formación defensiva, bajo control del radar de Río Grande y por estima hasta hallarse a 185 km de la boca norte del estrecho (14:46). Descendieron a 100 metros de altura y recorrieron la zona sin lograr ubicar objetivos. Regresaron a Río Grande a las 16:00.

OF 1281. Tres A-4B, indicativo PUÑO, armados con tres bombas BRP de 250 kg y cañones. Misión: reconocimiento ofensivo en la bahía San Julián para ubicar proba-

²³¹ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 220.

²³² Ibidem.

bles buques piquete radar o defensa misilística. Tripulación: primer teniente Oscar E. Berrier (C-221), teniente Omar D. Gelardi (C-226) y primer teniente Danilo R. Bolzán (C-214).

Despegaron de Río Gallegos a las 14:30, acompañados como reserva por el teniente Luis Cervera (C-228), que despegó a las 14:10 y regresó a las 16:10 al no registrarse novedades²³³.

En esta salida y en la cumplida a continuación con M-5, se debía mantener silencio de radio. Si el resultado del reconocimiento era positivo, lo comunicarían de inmediato al Oficial de Control Aéreo Táctico (OCAT); en caso contrario, a 180 km antes de la boca del estrecho, iniciarían el regreso. En sentido antihorario, recorrieron rasante la bahía San Julián y exploraron la costa y las entradas sin encontrar buques. Arribaron a las 17:00.

OF 1283. Tres M-5, indicativo NENE, armados con dos bombas BRP de 250 kg y cañones. Versión “India” de tres tanques de combustible de 1300 litros. Misión: reconocimiento ofensivo en bahía 9 de Julio, en búsqueda de objetivos similares a los asignados a PUÑO. Tripulación: capitanes Carlos A. Maffei (C-421) y Luis A. Demierre (C-416), y primer teniente Carlos A. Musso (C-432).

Despegaron de San Julián a las 14:40 y navegaron bajo control del OCAT (RAYO), hasta llegar a 260 km del área asignada. Cuando se encontraban a 37 km de las islas Los Salvajes, descendieron hasta vuelo rasante y, con rumbo 120° recorrieron la bahía; pasaron punta Navidad, punta Norte y, cuando estaban próximos a punta Escarpada, viraron a la izquierda y recorrieron la bahía San Francisco de Paula. Sobrevolaron las islas Los Salvajes (15:30) y retornaron sin detectar buques, ni PAC o movimientos de personal. Arribaron a San Julián a las 17:00.

* * *

La FAS ordenó una salida en alerta de M-III EA para patrulla aérea sobre el Sector de Defensa Aérea Comodoro Rivadavia:

Alerta 3 minutos. M-III EA, indicativo FLECHA, versión “Bravo” con dos tanques de 500 litros, armados con un misil Matra 530 IR/EM y cañones. Misión: patrulla aérea. Tripulación: primer teniente Carlos Selles (I-008). Operó desde Comodoro Rivadavia; tiempo de vuelo: una hora.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se cumplimentaron once misiones de exploración y reconocimiento sobre el litoral marítimo.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, mayor Egidio Santilli, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 08:50 y arribó a Viedma a las 12:10. Salió nuevamente a las 13:30 y regresó a Comandante Espora a las 16:20.

OF s/n. F-27, T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Carlos R. Filippi y Guillermo J. Testoni Sonzini, cabo primero José A. Brandana y cabo principal Oscar E. Heredia. Despegó de Trelew a las 09:00 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:30. Salió nuevamente a las 14:50 y aterrizó en Trelew a las 17:20.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú”. Tripulación: primer teniente Juan Alfredo Stobbia (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:10 y aterrizó a las 12:40.

²³³ Planilla de interrogatorio a tripulantes.

OF s/n. IA-58, A-558, indicativo PACÚ 2, configurado con 76 cohetes FFAR 2.75, ametralladoras y cañones, más un tanque externo de combustible de 330 litros. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo sobre el litoral marítimo. Tripulación: teniente Miguel Filipanics. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 12:31 y regresó a las 14:02.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Luis P. Ronconi y Jorge J. Nováis, y cabos principales Osvaldo F. Moreyra y Walter A. Morelli. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:05 y aterrizó a las 17:25.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, suboficial mayor José L. Altamiranda y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:30 y regresó a las 12:35. Despegó nuevamente a las 14:55 y aterrizó a las 18:40.

OF s/n (CAE). Dos MS-760, indicativo JAQUE, armados con seis cohetes T-10 y ametralladoras. Misión: exploración y reconocimiento ofensivo en Zona “Alfa”. Tripulantes: teniente Juan A. Macaya (E-241) y alférez Walter Collado (E-220). Despegaron de la BAM Mar del Plata a las 11:20 y aterrizaron a las 13:20.

Escuadrón Fénix

Se realizaron nueve salidas de exploración visual, con barrido térmico y multiespectral, OCAT y exploración costera.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-OFV. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio Buira y teniente Alfredo Caballero, y cabo primero Alejandro López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:00 y aterrizó a las 10:00.

OF 142 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:27 y regresó a las 12:05.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula LV-OFV. Misión: diversión. Tripulación: capitán Antonio Buira, teniente Gustavo Cercedo y cabo primero Alejandro López. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 10:30 y aterrizó a las 12:15.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-21. Misión reconocimiento con barrido térmico y multiespectral. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, mayor Juan J. Falconier, suboficial ayudante Osvaldo L. Mondolo, capitán Marcelo P. Lotufo y primer teniente Miguel A. Bonaz. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:35 y arribó a las 15:25.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LQ-MRM, indicativo CASERO 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Alfa”. Tripulación: oficial inspector Oscar A. Díaz, oficial principal Ignacio Arcidiácono y suboficial Jorge Martínez. Despegó de El Palomar a las 14:10 y regresó a las 20:25 con escala en Mar del Plata.

OF 2303 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión: retransmisor OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani, suboficial principal Miguel A. Acosta, oficiales de control aéreo táctico (OCAT) mayores Amando N. Medina y Fernando V. Walter. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:15, llegó a la posición 51°30’S/64°W y regresó a las 16:55. Controló la misión de las escuadrillas PUÑO (A-4B) y NENE (M-5).

OF 143 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y regresó a las 17:36.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó sobre dos misiones realizadas con un total de 4 horas y 45 minutos de vuelo desde Río Gallegos.

Transporte y abastecimiento aéreo

Los aviones del Grupo 1 de Transporte concretaron dos valiosos cruces. Entre la carga de 28.000 kg que se llevó a Malvinas, iban cuatro misiles MM-38 Exocet (mar-mar) con los tráileres correspondientes, tambores de combustible y municiones para los cañones SOFMA de 155 mm. En los vuelos de retorno, se trasladó un importante número de heridos para su atención en el continente.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-66, indicativo MARTE. Misión: abastecimiento aéreo y evacuación sanitaria. Tripulación: vicecomodoro Roberto J. Noé, mayor Roberto Briend, capitán Osvaldo H. Bilmezis, suboficial mayor Modesto Cufre Vianey, cabo principal Carlos A. Golier, suboficial auxiliar Héctor A. Sosa, suboficial ayudante Juan E. Marmoni, primer teniente (médico) Carlos A. Cerutti y cabo principal Raúl Jorge Leguizamón (enfermero). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:20.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

El TC-66 al mando del vicecomodoro Roberto Noé despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:20 transportando municiones, un tráiler con pertrechos y correspondencia; no llevaba camillas²³⁴. La ruta seleccionada iba hacia el sur, hasta la altura de bahía San Sebastián en Tierra del Fuego y desde allí hacia Malvinas. El vuelo se realizó a menos de 20 metros de altura. En un determinado momento, toda la tripulación se acomodó como pudo en la cabina para actuar de observadores del cielo y del mar, ya que todos los ojos eran pocos para descubrir al enemigo. El radar se prendía en forma intermitente para no ser detectados. Transcurridas unas cuatro horas de vuelo, se prepararon para el aterrizaje.

Aterrizaron en Malvinas a las 18:15. Sin detener los motores, se comenzó la descarga. Hubo una demora al intentar bajar el tráiler que había quedado frenado, pero se solucionó rápidamente. Luego cargaron los heridos. Muchos fueron sentados en los asientos laterales y otros en camillas en el piso del avión; esta tarea tomó más de ocho minutos. En este vuelo de regreso, replegaban también las tripulaciones de Bell 212 (quedaban en la isla solo dos pilotos: los tenientes Saturnino Sánchez y Gustavo Brea) y una tripulación de Chinook. Ya en condiciones de despegar, recibieron una alerta del radar Malvinas: helicópteros británicos se encontraban en las proximidades. Para despegar en sentido contrario a los incursores, el TC-66 se desplazó a la cabecera opuesta, a pesar de que la dirección del viento no era la mejor desde allí. Durante el rodaje se averió una cubierta del tren principal izquierdo, probablemente por una esquirra. Aun así, a las 18:45, el comandante del Hercules decidió despegar de Puerto Argentino.

Lograron decolar y, como era habitual, volaron a muy baja altitud haciendo varios cambios de rumbos y un gran rodeo para evitar posibles encuentros con buques británicos. Debido a la baja altitud y al incremento de distancias, el consumo de combustible aumentó, disminuyendo la autonomía. Por esta razón se debió cambiar el destino de arribo que en un principio era Comodoro Rivadavia, donde se encontraba el Hospital Reubicable de Fuerza Aérea, por el más cercano, Río Gallegos. Algunos de los pacientes de las camillas estaban inquietos y doloridos, pero a medida que se fue desarrollando el vuelo, se fueron tranquilizando.

Aterrizaron en Río Gallegos a las 21:30 y, al llegar a plataforma, se detuvo el motor número 3 por falta de combustible. Además, el avión quedó inclinado por la rotura de la cubierta. Tuvieron que bajar a los pacientes y llevarlos al edificio del aeropuerto, allí

²³⁴ Testimonio del suboficial mayor VGM (R) Raúl J. Leguizamón, de especialidad enfermero, a la Comisión BANIM.

recibieron alimentos. El suboficial mayor Cufre, mecánico del avión, pidió de inmediato una cubierta de repuesto a Comodoro Rivadavia. Unas horas después, llegó otro Hércules con el repuesto. Al efectuar el recambio de la rueda, Cufre se fracturó un dedo —pero no dejó de cumplir su misión de primer mecánico hasta el final de la guerra—. Subieron a los heridos al avión y partieron a Comodoro Rivadavia, donde arribaron a las 04:35 del 6 de junio. Allí bajaron los heridos disponiéndolos en un hangar donde, a la par que recibían bebidas calientes y alimentos, se evaluaba qué pacientes era necesario llevar al Hospital Reubicable y cuáles podían derivarse al hospital de la ciudad.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo ARIES. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Walter H. Véliz, capitán Cristóbal A. Villegas, vicecomodoro Francisco M. López, cabo principal Nicolás C. Segovia, cabo principal Jorge L. Contigiani, suboficial ayudante Sergio A. Tulián y suboficial auxiliar Roberto G. Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:30 y arribó a Malvinas a las 20:21. Volvió a salir a las 20:35 y arribó a Río Gallegos a las 23:10.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

Al tiempo que las acciones argentinas en el aire se limitaban, los preparativos terrestres se aceleraban y la artillería de campaña cobraba más protagonismo. A simple vista, se veían movimientos desde la zona de Darwin hacia el establecimiento Fitz Roy, y el desarrollo de trabajos en esa área. En la medianoche, las fuerzas argentinas que ocupaban monte Harriet y las zonas en las que se hallaba el Batallón de Infantería de Marina 5 (BIM 5) fueron atacadas con fuego naval.

A las 05:45 el TPS-43 detectó un Harrier, en el radial 145° a 87 km, que patrulló la zona de monte Kent donde se estaban concentrando las tropas británicas para el asalto final sobre Puerto Argentino. Por el horario resultaba evidente que el Harrier buscaba impedir que se reiterase el ataque de los BMK-62.

A partir de las 08:17 y hasta las 17:05, el sobrevuelo de secciones de Harrier fue incesante.

En horas de la tarde, en el Puesto de Comando del Componente Aéreo se le dio una bienvenida digna de héroes a los integrantes del Puesto de Observación Aérea N.º8 (suboficial auxiliar Roberto Alonso, cabo principal Raúl Guerra y soldado clase 63 José Zink). Tras caminar 46 km en tres días, llegaron exhaustos, pero con la expresión de felicidad que solo otorga la conciencia de haber cumplido con el deber. Después que los recibió y felicitó el brigadier Castellano y todos los miembros del Estado Mayor, se los trasladó al hospital para su atención médica.

El POA N.º8 había sido sobrepasado por las fuerzas británicas. Mantuvieron la posición durante tres días hasta que se les ordenó replegar; caminaron a través de montañas para evitar ser vistos, aunque en la parte final del recorrido fueron atacados y perseguidos por efectivos británicos. Para mantenerse comunicados con Puerto Argentino, durante todo el trayecto trasladaron una batería de camión, con la que transmitieron las observaciones del despliegue británico.

La perseverancia y la responsabilidad del suboficial auxiliar Roberto O. Alonso, el cabo principal Raúl H. Guerra y el soldado clase 63 José E. Zink les valió recibir la condecoración «La Nación Argentina al Valor en Combate».

A las 16:46, tres Harrier GR.3 bombardearon y ametrallaron la Estación Aeronaval Calderón. Informes posteriores de fuentes británicas dan cuenta de que dos Sea Harrier del Escuadrón 800, atrapados por la bruma, debieron aterrizar en la plataforma de placas de aluminio de San Carlos. Contrariamente a lo que habían apreciado las fuerzas argen-

tinias, los británicos sostienen que fueron los primeros aviones en utilizar la nueva base de alternativa²³⁵.

A las 18:07 el radar TPS-43 contactó con el C-130 MARTE que aterrizó a las 18:15 y despegó media hora más tarde. A las 20:10 contactó con el C-130 ARIES que aterrizó 20:21 y volvió a salir a las 20:35. Minutos después, a las 21:00, tomó la vigilancia el TPS-44.

El TPS-43 operó en total 16 horas y 30 minutos, y el TPS-44 de Ejército, 7 horas y 30 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma ni por falla técnica.

* * *

Salidas operativas del 5 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 37 salidas desde el continente, de las cuales 17 fueron de combate.

Domingo 6 de junio

Meteorología

En Malvinas, el día transcurrió con lluvias; en las primeras horas, la visibilidad fue de 5 km, y se redujo a un kilómetro y medio a las 19:00. Los vientos, de moderados a fuertes. Esta situación impedía todo intento de ataque aéreo.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto (3/8) con nubosidad media y baja a 1200 metros, buena visibilidad, viento a 67 km/h.
- Río Gallegos: cubierto (6/8) con nubosidad media y baja a 600 metros, buena visibilidad, viento a 30 km/h.
- Río Grande: cubierto (7/8) con nubosidad media y baja a 100 metros, visibilidad 12 km reducida por lluvia, viento a 9 km/h.
- Trelew: parcialmente cubierto (3/8) con nubosidad media y baja a 1200 metros, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- San Julián: cubierto (8/8) con nubosidad baja a 600 metros, buena visibilidad, viento a 44 km/h.
- Santa Cruz: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 19 km/h.

Transporte logístico estratégico

Se realizó un vuelo logístico estratégico al exterior con un B-707 de Aerolíneas Argentinas solicitado por el CAE. El avión despegó el 6 de junio desde Ezeiza, hizo escala en Recife (Brasil) y aterrizó en Trípoli (Libia). En el viaje de vuelta, hizo la misma escala y aterrizó en El Palomar, el 9 de junio. Tripulación: Juan C. San Juan, Mario Bernard, Valentín Biró, Ángel Levaggi, Marcelo Lima, Vicente Menéndez y Gustavo Dora.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

La cantidad de buques navegando hacia Malvinas detectados el día anterior por el Boeing 707 TRONCO alarmó e indujo al comando de la FAS a ordenar la salida del C-130 bombardero para interdictar el tránsito marítimo, en combinación con bombarderos BMK-62 Canberra. Con esa finalidad, el 6 de junio, se dispuso el traslado de cuatro aviones Canberra desde Trelew hasta Mar del Plata.

OF s/n. Tres BMK-62, indicativo NEGRO. Misión: traslado de aviones. Tripulaciones: mayores Jorge A. Chevalier y Luis E. Rodeyro, suboficial auxiliar Luis C. Sánchez

²³⁵ RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 379.

(B-102); capitán Eduardo O. García Puebla, primer teniente Jorge J. Segat y cabo principal Osvaldo J. Merlo (B-105); capitán Juan J. Nogueira, primer teniente Ernesto Lozano y cabo principal Hugo C. Bazán (B-108); y capitán Alberto A. Baigorri, primer teniente José N. Pagano Fernández y primer teniente Manuel F. Gerez (B-109). Despegaron de Trelew a las 14:00; arribaron a Mar del Plata a las 16:30.

Por otro lado, se requirió al Comando Aéreo Estratégico que, en la posible derrota de los blancos, aumentara la exploración y reconocimiento lejano con los B-707.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se realizaron cinco salidas de F-27 sobre el litoral marítimo:

OF s/n. F-27, T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Carlos R. Filippi y Guillermo J. Testoni Sonzini, cabo primero José A. Brandana y cabo principal Oscar E. Heredia. Despegó de Trelew a las 08:50 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 11:40. Volvió a salir a las 14:50 y regresó a Trelew a las 16:50.

OF s/n. F-27, T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, suboficial mayor José L. Altamiranda y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:15 y regresó a las 12:45.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Luis P. Ronconi y Jorge J. Novais, y cabos principales Osvaldo F. Moreyra y Walter A. Morelli. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:10 y regresó a las 17:40.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: mayor Egidio Santilli, capitán Hugo M. Olmos, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 09:00 y regresó a las 10:20.

Escuadrón Fénix

Pese a las malas condiciones meteorológicas, se cumplieron seis salidas incluyendo una de diversión.

OF 144 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 09:40 y regresó a las 13:00.

OF 2307 (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión retransmisor y OCAT. Tripulación teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani, suboficial principal Miguel A. Acosta y oficial de control aéreo táctico, vicecomodoro Arturo E. Pereira. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 14:50 y regresó a las 15:54.

OF 145 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Platino”. Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Santa Cruz a las 15:00 y regresó a las 18:00.

OF 2308 (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23, indicativo NIDO. Misión: diversión. Tripulación: capitán Narciso Juri, teniente Luis A. Herrera y cabo primero Alejandro López. Con la tarea de simular un ataque a la flota enemiga, despegó de Río Grande a las 16:30 y se dirigió a la posición 52°30’S/61°00’W (230 km al suroeste de Puerto Argentino). No hizo enlace con Malvinas pues el radar estaba fuera de servicio por viento fuera de norma (50 nudos- 93 km/h). Regresó a las 17:40.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Langosta”. Tripulación: teniente Ernesto

Gabotto. El comandante informó acerca de dos misiones realizadas con un total de 2 horas y 30 minutos de vuelo desde Río Gallegos.

Evacuación sanitaria

La FAS ordenó la salida de dos helicópteros para la evacuación de heridos desde el buque hospital *Bahía Paraíso* que navegaba de Malvinas a Punta Quilla. Las aeronaves operaron desde las 22:09 hasta las 04:14 del 7 de junio. Realizaron nueve vuelos y trasladaron en total 131 heridos: Ejército (68), Armada (58) y Fuerza Aérea (5). Solo quedaron a bordo dieciocho heridos graves²³⁶.

OF 2533 (FAS). Dos helicópteros Sikorsky S-61N, matrículas LV-OCL y LV-OMG. Tripulaciones: alférez Héctor Figueroa, primeros tenientes Roberto Arenas, José Sánchez y Rodolfo Castelli (smd).

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

A las 02:03 de la madrugada, el TPS-43 detectó un helicóptero en azimut 223°. A los 11 km se lo perdió, por lo cual se cortó el radar en prevención de un ataque antirradar. A las 02:07 volvió al servicio normal y se detectaron buques en azimut 209°, a 13 km. Se cortó nuevamente el radar por orden del CIC.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: alférez Hugo Mercau y cabo primero Juan D. Egañas.

Paralelamente el CIC difundió la alarma gris (amenaza de bombardeo naval). Durante 45 minutos la BAM Malvinas y las posiciones terrestres de la defensa de Puerto Argentino fueron sometidas a un intenso cañoneo. A consecuencia del ataque, resultaron heridos tres efectivos de la base por lo que se incrementaron las medidas de defensa pasiva para atenuar los daños.

Desde una hora antes de la salida del sol, los pilotos del Escuadrón Pucará mantuvieron turnos de alerta en el aeropuerto, hasta el anochecer. El personal de mecánicos haría turno durante la noche.

Entre las 06:14 y las 12:05, el TPS-43 y el Cardion —que entró en servicio a las 10:14— detectaron siete PAC en proximidades de la flota, en los radiales 080°/090° de Puerto Argentino. A las 10:35, se captó el despegue de dos Harrier desde la base alternativa de San Carlos (FOB); las aeronaves bombardearon sin precisión ni ocasionar daños al Regimiento de Infantería 3.

El viento arrachado obligó a suspender la emisión del radar entre las 15:42 y las 18:30. La vigilancia aérea quedó a cargo de los POA aún activados. Estos vigías ópticos, durante el día reportaron los continuos movimientos de helicópteros que llegaban desde Darwin a Fitz Roy. A las 21:05 el TPS-44 se hizo cargo de la vigilancia.

A las 22:00 se volvió a difundir la alarma gris pues, aparentemente, habían localizado la posición de la Batería C de 105 mm del Grupo de Artillería 3 y la cañonearon durante más de media hora. Desde las 23:30 a las 00:30, tres fragatas efectuaron fuego sobre posiciones del BIM 5, de los Regimientos de Infantería 6 y 3, sobre el monte Dos Hermanas y, de nuevo, sobre la BAM Malvinas.

El TPS-43 operó en total 13 horas y 11 minutos, y el TPS-44 de Ejército, 8 horas. Hubo un corte de 2 horas y 48 minutos por viento fuera de norma.

* * *

²³⁶ Informe Final FAS- Anexo "Alfa". Archivo DEH-FAA.

Salidas operativas del 6 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 20 salidas desde el continente. No se registraron salidas de combate.

Bajas británicas declaradas

Helicóptero Gazelle AH.1 (XX-377) derribado por propia artillería; cuatro tripulantes fallecidos²³⁷.

Lunes 7 de junio

Meteorología

En Chubut y Santa Cruz, hubo vientos fuertes, con nubosidad media y estratiforme en la zona de Tierra del Fuego. Visibilidad superior a 10 km. También en las islas, el tiempo fue bueno, parcialmente nublado, con visibilidad superior a 10 km y vientos del sector noroeste de entre 10 y 20 km/h. Por la tarde, aumentó la nubosidad y las lloviznas, la visibilidad se redujo a 5 km.

Bases continentales a las 09:00:

- Comodoro Rivadavia: parcialmente cubierto (2/8) con nubosidad media y baja a 1000 metros, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Gallegos: parcialmente cubierto (5/8) con nubosidad media y baja a 700 metros, buena visibilidad, viento a 22 km/h.
- Río Grande: cubierto con nubosidad media, visibilidad 12 km reducida por llovizna, viento a 11 km/h.
- Trelew: cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 48 km/h.
- San Julián: parcialmente cubierto con nubosidad media y baja a 600 metros (5/8), buena visibilidad, viento a 17 km/h.
- Santa Cruz: parcialmente cubierto con nubosidad media, buena visibilidad, viento a 22 km/h.

Exploración y reconocimiento lejano

El Comando Aéreo Estratégico, en coordinación con la Fuerza Aérea Sur, ordenó dos vuelos de exploración lejano para seguir la derrota de los buques de carga que, aparentemente, se dirigían a abastecer la flota británica.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-91, indicativo BUQUE 1. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Juan D. Paulik y Rodolfo G. Muñoz; y suboficiales principales Andrés M. Hustey, José G. Ramos y Ernesto A. Wagner. Despegó de Ezeiza a las 06:10 y aterrizó en El Palomar a las 16:20.

OF s/n (CAE). B-707, matrícula TC-92, indicativo BUQUE 2. Misión: exploración y reconocimiento lejano. Tripulación: vicecomodoros Horacio E. Genolet y José E. Baroni; suboficiales ayudantes Narciso N. Zárate y Carmelo A. Bessi, suboficial Luis D. Gómez, cabo primero Luis C. Enríquez y suboficial mayor Oscar R. Vignolo. Despegó de Ezeiza a las 06:10.

A las 12:45, BUQUE 2 avistó un carguero de gran tamaño en los 42°13'S/48°16'W (unos 1000 km al este de Trelew). Su rumbo general era sur-suroeste (200 a 210°) con una derrota que lo conducía directamente al área de concentración de la flota enemiga. El TC-92 arribó a El Palomar a las 18:20.

²³⁷ A las 16:00 del 6 de junio, un misil Sea Dart del destructor *Cardiff* derribó el helicóptero Gazelle AH.1, matrícula XX-377. Ver RODNEY BURDEN y otros, op. cit., pág. 348.

A través del CAE en Buenos Aires, la FAS consultó con los enlaces de la Armada sobre la procedencia y el destino de este buque. A las 19:10 se recibió la respuesta que no era argentino ni pesquero y que los controles del tráfico naval desconocían el movimiento.

Acciones de la Fuerza Aérea Sur

Sin medios adecuados, no se encontraban blancos rentables, navales o terrestres. La flota ocultaba cada vez mejor sus movimientos y las condiciones meteorológicas adversas ayudaban a velar su posición. Los esfuerzos de la FAS se concentraban en obtener información o, por lo menos, desgastar a las tropas embarcadas con los ataques simulados por el Escuadrón Fénix.

Exploración, reconocimiento y tareas especiales

Se concretaron ocho salidas sobre el litoral marítimo:

OF s/n. F-27, matrícula T-44, indicativo TITÁN 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Charlie”. Tripulación: capitanes Guillermo J. Testoni Sonzini y Carlos R. Filippi, cabo primero José A. Brandana y cabo principal Oscar E. Heredia. Despegó de Trelew a las 08:50 y arribó a Comodoro Rivadavia a las 12:30. Despegó a las 15:00 y regresó a Trelew a las 17:10.

OF s/n. F-27, matrícula TC-76, indicativo TITÁN. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Bravo”. Tripulación: capitán Hugo M. Olmos, mayor Egidio Santilli, cabo principal Misael A. Lombardo y suboficial ayudante Martín O. González. Despegó de Comandante Espora a las 08:50 y aterrizó en Viedma a las 12:00. Volvió a salir a las 13:50 y regresó a Comandante Espora a las 16:40.

OF s/n. F-27, matrícula T-45, indicativo BOLSA 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre zonas “Charlie” y “Delta”. Tripulación: mayores Osvaldo J. Botto y Roberto A. Salvarredi, suboficial mayor José L. Altamiranda y cabo principal Carlos A. Bassano. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y arribó a las 12:30. Volvió a salir a las 14:55 y regresó a las 18:00.

OF s/n. F-27, matrícula T-42, indicativo PACÚ. Misión: exploración y reconocimiento sobre Zona “Delta”. Tripulación: vicecomodoros Luis P. Ronconi y Jorge J. Novais, y cabos principales Osvaldo F. Moreyra y Walter A. Morelli. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 13:50 y aterrizó a las 17:20.

OF s/n. DHC-6, matrícula T-82, indicativo PACÚ 3. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal “Pacú” (smd). Despegó de Comodoro Rivadavia a las 09:00 y regresó a las 12:00.

Escuadrón Fénix: derribo del Learjet T-24

OF 2309 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-24 y LV-ONN, indicativo NARDO. Misión: diversión y reconocimiento aerofotográfico. Tripulación T-24: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, mayor Juan J. Falconier, capitán Marcelo P. Lotufo (fotógrafo), suboficial ayudante Francisco T. Luna y suboficial auxiliar Guido A. Marizza. Tripulación LV-ONN: primer teniente Eduardo E. Bianco, teniente Eduardo E. Casado, primer teniente Miguel A. Bonaz y cabo primero Hugo D. Bornices. Despegaron de Comodoro Rivadavia a las 08:00.

El 6 de junio, los pilotos cenábamos en el casino de oficiales, cuando el jefe del Escuadrón Fénix, vicecomodoro De la Colina, designó las tripulaciones que debían cumplir una misión de diversión la mañana siguiente: en el avión guía irían él y el mayor Falconier; en el numeral, el teniente Casado y el que suscribe²³⁸.

²³⁸ Testimonio del brigadier mayor VGM (R) Eduardo Bianco a la Comisión BANIM, por entonces primer teniente y comandante del LV-ONN (NARDO 2).

En realidad se preveía como una misión más de diversión ya que nos enteramos de que en Río Grande habían recibido otra orden fragmentaria para los dos Learjet desplegados allá.

El 7 de junio, después de desayunar, nos reunimos las dos tripulaciones para ajustar los detalles de ejecución. El vicecomodoro De la Colina nos explicó que debíamos ir hasta el noroeste de la isla Soledad, con aviones formados simulando una sección de combate. Teníamos que llegar a las 09:00, pues la tarea estaba coordinada con los Learjet que operaban desde Río Grande.

Cuando llegásemos, contactaríamos al radar Malvinas y nos pondríamos a sus órdenes; en caso contrario regresaríamos a la base. Lo primordial de la operación era hacer decolar los Harrier enemigos, que se suponía operaban desde tierra; por supuesto esta información la obtendría el radar Malvinas, de acuerdo con los ecos que aparecerían en su pantalla. Estudiamos la situación meteorológica, inusualmente buena en la zona de operación.

El vicecomodoro De la Colina asignó el Learjet 35 A fotográfico, matrícula T-24, como guía; y para nosotros un Learjet 35 A civil requisado, matrícula LV-ONN.

El capitán Lotufo se incluyó como fotógrafo observador en el T-24, con un chasis de película para la cámara fotográfica del avión, por si se pudiera obtener información complementaria. En mi avión, solicitó volar como fotógrafo observador el primer teniente Bonaz. Estos oficiales se ofrecían voluntariamente para acompañarnos en las misiones, menospreciando el peligro que suponían. Como tarea complementaria y ya de regreso, probaríamos un equipo Grinner de comunicaciones, montado en el T-24, que servía para distorsionar la voz y que el enemigo no entendiera. El suboficial ayudante Luna, radio operador del Grupo I de Comunicaciones, se ofreció voluntario para la tarea. Completaban las tripulaciones el suboficial auxiliar Marizza, como mecánico del T-24, y el cabo principal Bornices, como mecánico de nuestro avión.

Aún no había amanecido cuando nos dirigimos a las máquinas ya aprestadas por el Grupo Técnico. Pusimos en marcha y, a las 08:00, despegamos. El guía realizó la última comunicación con la torre de vuelo de Comodoro Rivadavia, y en viraje colocó el rumbo de navegación. Nos reunimos y ascendimos formados a nivel 410 (13.500 metros). Por HF informamos del despegue a la Fuerza Aérea Sur.

A los veinte minutos, alcanzamos el nivel de vuelo. Nos comunicamos en frecuencia con la sección de aviones Learjet que había decolado de Río Grande y luego hicimos silencio de radio. Nos sorprendió que, en una frecuencia de radio que habíamos colocado justo antes de decolar, escucháramos una comunicación en inglés. Nos miramos con el guía, pero no comentamos nada.

Volábamos en una corriente de chorro, con viento de cola, que incrementó notablemente nuestra velocidad. Cuando llegamos al punto de coordenadas geográficas (51°15'S/60°30'W, noroeste de Malvinas, próximo a isla Trinidad), el guía hizo contacto de radio con el radar Malvinas y, debido a la comunicación en inglés que escuchamos en la frecuencia, le solicitó que se autenticara. Como el radar demoró en realizarla y la componente de viento de cola era muy fuerte, nos sobrepasamos bastante del punto inicial. Entonces el vicecomodoro De la Colina tomó la decisión de regresar y, cuando comenzaba un viraje hacia la izquierda, el radar se autenticó, por lo que nuestro guía solicitó instrucciones y actualización de las patrullas aéreas de combate enemigas.

El operador de radar nos informó que había dos PAC, una al norte de nuestra posición, a 120 millas náuticas, y otra al sur, a 160 millas náuticas; ninguna de las dos representaba algún peligro para nosotros. El jefe de sección me ordenó abrir un poco la formación que hasta ese momento manteníamos cerrada.

Escuchamos a la otra sección tratando de comunicarse con el radar Malvinas, pero este no los recibía. Repitieron varias veces la operación, sin respuesta. Llegaron a la posición asignada y, como se había ordenado, regresaron a su base.

El radar nos indicó que colocáramos rumbo 090° y lo mantuviéramos. El guía solicitó la ratificación de las instrucciones, y el radar lo hizo de inmediato. Como rara vez sucedía, era un día claro e ilimitado, y, debido a nuestro nivel de vuelo, comenzamos a ver las primeras islas del archipiélago. No tengo noción exacta del tiempo que volamos, pero calculamos con mi copiloto que fueron dos o tres minutos. El teniente Casado me informó entonces (ya que él iba cotejando nuestra navegación con una carta visual de Malvinas) que tenía a la vista el brazo San Carlos. Le respondí que era imposible, pues no pensaba que estuviéramos tan cerca del enemigo. Posteriormente, analizamos los niveles de vuelo y concluimos que, afectados por la corriente de chorro que incrementaba la velocidad relativa en 200 nudos (400 km/h), habíamos avanzado mucho más rápido de lo previsto.

De pronto, el copiloto me dice: «¡Nos lanzaron dos misiles!», y estoy viendo dos estelas, y ya no las veo más. Decido romper el silencio de radio y le aviso a nuestro jefe de sección por frecuencia interna, pero él también las había visto, pues inmediatamente comienza un viraje por izquierda. Lo sigo. Simultáneamente le informa al radar que regresábamos a la base, y este responde que no es necesario, pues las patrullas aéreas de combate que venían a nuestro encuentro se estaban volviendo. No hubo respuesta de nuestro jefe de sección.

Estábamos en viraje; yo venía separado 50 metros lateral y unos 100 metros por encima del guía, con rumbo aproximado 330°. En ese momento impacta un misil en la parte posterior del T-24, donde los Learjet 35 A tienen un tanque de combustible de 1200 libras que, en ese momento, ambos llevábamos lleno. Una gran bola de fuego se forma ante nuestros ojos. El vicecomodoro De la Colina, me informa, con la tranquilidad que solo tienen los valientes ante la muerte: «Nos dieron, no hay nada que hacerle».

Doy motor a pleno, incremento el viraje y asciendo a nivel 450, que es el techo operativo del avión. Miro la caída de los restos hasta perderlos de vista. La otra sección que había decolado de Río Grande, había escuchado todo y nos comienza a llamar, pero cortamos las llaves maestras de radio porque cualquier cosa nos alteraba.

Fueron minutos terribles esperando nuestro misil. Las islas no pasaban, el tiempo tampoco. Pero la tripulación se mantenía en calma, sin hablar. Es una de las tantas cosas que agradezco a Dios. Solo varios minutos después, comenzamos a respirar.

Lo único que queríamos en ese momento era aterrizar. Nos costaba creer lo que habíamos visto, solo en nuestro interior sabíamos que atrás habían caído cinco héroes cumpliendo el juramento de defender la Patria hasta perder la vida.

A 100 millas náuticas (185 km) de Comodoro Rivadavia, encendimos la radio, y el control nos informó que, al arribo, un vehículo esperaba al comandante de aeronave para que declarase lo sucedido ante el comandante de la Fuerza Aérea Sur y su Estado Mayor.

Tras el derribo, el mayor Medina, Oficial de Control Aéreo Táctico que volaba en el HS-125 retransmisor, canceló la misión de una escuadrilla de A-4B que ya había decolado rumbo a la zona donde había caído el T-24.

Finalizado el conflicto, nos enteramos por oficiales argentinos prisioneros de guerra en San Carlos que uno de los misiles salió mal y se autodestruyó.

Excepto la sección PEPE atacada el 9 de mayo, las misiones previas de Learjet no habían encontrado oposición con misiles Sea Dart; sin embargo, ahora, el destructor *Exeter* cubría el estrecho de San Carlos. Sus operadores de radar detectaron la aproximación de los aviones de reconocimiento y, cuando el primero entró dentro del alcance, lanzaron dos misiles. Las fuentes británicas que relatan el derribo coinciden con lo aquí expuesto y concluyen:

Rodolfo de la Colina fue a la muerte como un valiente. El Learjet había sido diseñado como un avión ejecutivo y no para el combate. Aun cuando la tripulación hubiera tenido paracaídas, no había forma de abandonar el avión en vuelo. Por casi dos agonizantes

minutos, los restos del avión con cinco hombres a bordo cayeron dando tumbos, hasta que la parte principal se estrelló en la zona de Pebble Island [isla de Borbón]²³⁹.

Tras el derribo, los británicos encontraron el avión en la isla de Borbón. Los restos hallados fueron enterrados aquel mismo año en el cementerio de Darwin con una cruz que indicaba: Tripulantes argentinos solo conocidos por Dios. El 16 de abril de 1994, debido al retiro de la turba por el movimiento de las aguas, aparecieron más restos del T-24, entre ellos dos tripulantes no identificados que fueron sepultados en la isla de Borbón.



Tropas británicas rinden honores militares a los tripulantes del T-24, tiempo después del conflicto

BANIM DEH-FAA

Efectivos de la Royal Air Force les rindieron honores militares. La embajada del Reino Unido en Argentina difundió las fotografías de la ceremonia.

En la isla de Borbón, quedó un monolito que rememora la tripulación del T-24 y una placa que lleva sus nombres. En el cementerio de Darwin, se dispuso una cruz que recuerda a los tripulantes, y la placa original colocada en 1982 se reemplazó por otra donde figuran los nombres de los cinco héroes: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, mayor Juan J. Falconier, capitán Marcelo P. Lotufo, suboficial ayudante Francisco T. Luna y suboficial auxiliar Guido A. Marizza.

* * *

Entretanto, la Fuerza Aérea Sur ordenó al Escuadrón Fénix otras misiones de diversión, de control aéreo táctico, de exploración y reconocimiento. Doce salidas en total.

OF 2310 (FAS). Dos Learjet 35 A, matrículas T-22 y T-23, indicativo PILA. Misión: diversión. Tripulación T-22: capitanes Clemente I. Velasco y Carlos A. Pane, y cabo primero Juan M. Mothe. Tripulación T-23: capitán Narciso Juri, primer teniente Luis A. Herrera y cabo primero Alejandro López. Despegaron de Río Grande a las 08:20. A los 51°50'S/62°00'W hicieron enlace con el CIC Malvinas, escucharon lo sucedido a NARDO 1 y regresaron a Río Grande. Aterrizaron a las 09:50.

OF s/n (FAS). HS-125, matrícula LV-ALW, indicativo RAYO. Misión retransmisor y OCAT. Tripulación: teniente Aníbal D. Poggi, alférez Roberto C. Mariani y suboficial principal Miguel A. Acosta; oficiales de Control Aéreo Táctico, vicecomodoro César A. Torres y mayor Amando N. Medina. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 08:45. Se dirigió a la posición 51°30'S/64°00'W (360 km a la altura de Río Gallegos). Escuchó el derribo del NARDO 1, por orden de la FAS retransmitió la cancelación de la misión de los TRUENO (cuatro A-4B). Aterrizó a las 13:00.

OF s/n (FAS). Learjet 35 A, matrícula T-23. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: capitán Miguel A. Arques, teniente Enrique G. Felice y cabo principal Eduardo A. Lager. Despegó de Río Grande a las 14:40 y regresó a las 15:40.

²³⁹ JEFFREY ETHELL y ALFRED PRICE, op. cit., pág. 154.

OF s/n (CAE). C-500, matrícula LV-MZG, indicativo CASERO 2. Misión: exploración y reconocimiento. Tripulación: alféreces Vicente Collerone y Adrián González. Despegó de El Palomar a las 07:34 y regresó a las 17:19 con escala en Mar del Plata.

OF 146 (FAS). TS-60, matrícula LV-MSN, indicativo PLATINO 1. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Jorge B. Arrechea. Despegó de Santa Cruz a las 10:15 y arribó a las 13:15.

OF s/n (FAS). TS-60, matrícula LV-MDE, indicativo LANGOSTA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Langosta". Tripulación: teniente Ernesto Gabotto. El comandante informó acerca de dos misiones realizadas. Despegó de Río Gallegos a las 12:00 y aterrizó a las 14:05. Salió nuevamente a las 18:30 y regresó a las 20:35.

OF s/n (FAS). MU 2/60, matrícula LV-ODZ, indicativo GUÍA. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alféreces Carlos Quiroga y Eduardo Meyer. Despegó de Puerto Deseado a las 12:30 y regresó a las 15:30.

OF 147 (FAS). TS-60, matrícula LV-MDM, indicativo PLATINO 2. Misión: exploración y reconocimiento sobre Área focal "Platino". Tripulación: alférez Claudio J. Gervai. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 15:00 y aterrizó en Santa Cruz a las 17:45.

Apoyo aéreo directo

Para satisfacer los requerimientos de neutralizar las concentraciones de tropas que preparaban el traslado a Puerto Argentino, la Fuerza Aérea Sur ordenó salidas de ataque a objetivos terrestres, combinadas con salidas de cobertura defensiva de caza:

OF 1286. Tres A-4B, indicativo POTRO, armados con tres bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque a objetivo naval en el brazo Fitz Roy. Tripulación: primer teniente Danilo R. Bolzán (C-204), vicecomodoro Ernesto R. Dubourg (C-207), primer teniente Héctor H. Sánchez (C-240) y teniente Juan J. Arrarás (C-222, reserva). Esta salida estuvo prevista sin reabastecimiento en vuelo; no obstante, desde las 08:38, un KC-130 estaba en vuelo para una probable utilización al regreso. Despegaron de Río Gallegos a las 08:30.

El avión de reserva regresó y aterrizó a las 10:30. El resto continuó el vuelo e intentó contactar con el radar Malvinas sin lograrlo. Descendieron y recorrieron la zona donde esperaban encontrar el blanco, pero, al no hallarlo, regresaron a Río Gallegos, donde arribaron a las 11:30. El 1 y el 3 colisionaron con aves y recibieron daños leves.

OF 1282. Cuatro A-4B, indicativo TRUENO, armados con tres bombas BR de 250 kg y cañones. Misión: ataque en altura sobre monte Kent. Tripulación: capitán Carlos M. Varela (C-212); tenientes Mario F. Roca (C-230) y Sergio G. Mayor (C-214) y alférez Marcelo C. Moroni (C-228); como reserva el alférez Guillermo A. Dellepiane. Despegaron de Río Gallegos a las 09:30 y se dirigieron directo al objetivo.

El reabastecimiento en vuelo estaba previsto al regreso. La tarea consistía en bombardear desde 9000 metros el área de monte Kent, bajo guiado táctico del radar del CIC Malvinas. A las 10:05, alertado sobre la presencia de una fragata en el brazo Fitz Roy, la FAS canceló la tarea que fue retransmitida por el oficial de control aéreo táctico. La escuadrilla arribó a Río Gallegos a las 11:00.

OF 1284. Dos M-III EA, indicativo RAYO, armados con un misil Matra 530 RM/IR, dos Magic 550 IR y cañones. Tripulación: mayor José Sánchez (I-014) y capitán Ricardo A. González (I-017). Misión: cobertura a la escuadrilla TRUENO. Despegaron de Río Gallegos a las 10:08. Esta misión también fue cancelada por la FAS. En ese momento, el radar Malvinas estaba cortado debido a un ataque de Harrier sobre el tanque de agua de Puerto Argentino, ubicado a 300 metros. La sección aterrizó en Río Gallegos a las 12:00.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Juan Carlos Romero y cabo primero Juan Carlos Nievas.

Transporte y abastecimiento aéreo

Las patrullas aéreas de combate y las tropas británicas que rodeaban Puerto Argentino malograron el aterrizaje de dos C-130H en Malvinas.

OF s/n. KC-130, matrícula TC-69, indicativo FIERRO. Misión: reabastecimiento en vuelo. Tripulación: vicecomodoro Alfredo A. Cano, capitán Juan C. Hrubik, vicecomodoro Eduardo R. Servático, suboficiales mayores (R) Salvador Giliberto y Guillermo M. Aguirre, suboficial auxiliar Eduardo A. Fattore, suboficial ayudante Néstor A. Molina y suboficial principal Roberto Caravaca. Despegó de Río Gallegos a las 08:30 y se dirigió hasta la posición 52°00'S/66°00'W (230 km al este de Río Gallegos). Desde allí, con rumbo 090°, fue al encuentro de TRUENO. Al cancelarse la misión de esa escuadrilla, también regresó; arribó a las 11:30.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-65, indicativo ACUARIO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Walter H. Véliz, capitán Cristóbal A. Villegas, vicecomodoro Francisco M. López, cabos principales Nicolás C. Segovia y Jorge L. Contigiani, suboficial ayudante Sergio A. Tulián y suboficial auxiliar Roberto G. Puig. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 16:15. No pudo aterrizar en Malvinas por situación táctica desfavorable y arribó a Río Gallegos a las 22:15.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: de 17:00 a 21:00, primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

OF s/n. C-130H, matrícula TC-64, indicativo TOCO. Misión: abastecimiento aéreo. Tripulación: mayor Julio A. Domínguez, vicecomodoro Roberto R. Regueiro, mayor Roberto R. Bagnasco, cabo principal Juan B. Reynoso, suboficial auxiliar Rodolfo O. Godoy, cabo principal Oscar C. Gardenal y suboficial auxiliar Miguel A. de Robles. Despegó de Comodoro Rivadavia a las 17:40. No aterrizó en Malvinas por presencia de PAC en la zona. Regresó a las 23:50.

Rol de combate radar TPS-43 Malvinas: primer teniente Carlos Mazzochi y cabo principal Enrique Sierra.

La presencia de tropas enemigas en las alturas dominantes de Puerto Argentino hacía cada vez más riesgosa la operación de las aeronaves de transporte. ACUARIO fue atacado con un misil superficie-aire cuando se encontraba a 37 km del circuito del aeródromo de Puerto Argentino. Ante esta circunstancia, y la amenaza de PAC británicas en la zona, TOCO también regresó, sin intentar aterrizar.

Redespliegue de los A-4B y de los M-5

Luego de analizar la evolución de los acontecimientos y a efectos de centralizar sistemas de armas compatibles (A-4B y C), el Comando de la Fuerza Aérea Sur decidió permutar el despliegue del Escuadrón A-4B de la BAM Río Gallegos por el Escuadrón M-5 de la BAM San Julián para aumentar el alcance de los Dagger, pues Río Gallegos está más cerca de Malvinas que San Julián. Este movimiento se cumpliría a partir del día siguiente.

Acciones del Componente Aéreo Malvinas

El CIC Malvinas difundió la primera alarma roja a las 08:45, cuando aparecieron las primeras PAC que se sucedieron hasta las 22:11, siempre acechando las defensas argentinas.

A las 09:05 la sección NARDO de Learjet se contactó con el radar Malvinas, operado por el primer teniente Romero y el cabo primero Nievas. Solicitó procedimiento a seguir y los operadores requirieron instrucciones al CIC.

Mientras se efectuaban consultas, se produjo una demora. En el CIC se asumió que la misión del Learjet era de diversión, y no fotográfica; entonces, se le dijo al radar que le

ordenase mantener rumbo 090°. Como en ocasiones anteriores, la idea era simular una amenaza a la flota, desde donde acababan de despegar dos Harrier. Un rápido cálculo de las velocidades relativas les llevó la tranquilidad de que era imposible que los alcanzaran. Como en otras ocasiones, en menos de un minuto se haría regresar al señuelo.

En determinado momento el NARDO 1 ordenó viraje por izquierda. En ese momento, el 2 comunicó el avistamiento de un misil. Luego se escuchó una comunicación entrecortada, uno de los aviones había sido impactado. El derribo se produjo en el azimut 288°, entre 140 y 150 km. No hubo más enlaces radioeléctricos.

No se logró contactar con los POTRO (A-4B) y se ordenó a TRUENO (A-4B) que regresaran al continente. A las 09:40 una PAC se perdió en el radial 090° a 16 km con rumbo convergente al TPS-43. Se cortó la emisión radar y, minutos después, tres Harrier en vuelo rasante bombardearon y efectuaron una corrida con cañones sobre el tanque de agua del pueblo, a 300 metros de la posición del radar. Hostigaron también posiciones del Regimiento de Infantería 3, sin precisión. Minutos más tarde, un Harrier que había sobrevolado el BIM 5 recibió el fuego concentrado de fusilería de la Compañía M y se alejó dañado, despidiendo humo.

Ante los avances hacia las posiciones argentinas, el constante hostigamiento naval contra la BAM Malvinas y las líneas defensivas de Puerto Argentino, y el patrullado permanente de los Harrier con esporádicos ataques a objetivos terrestres puntuales, las principales actividades del Componente Aéreo tendieron a evitar el mayor número de bajas posibles, aumentando las medidas de defensa pasiva y buscando puestos de comando alternativos.

Durante prolongados períodos, distintos sectores del dispositivo defensivo recibieron fuego de la artillería de campaña ubicada en el monte Kent.

A partir de las 16:00, el TPS-43 detectó despegues de Harrier desde la base de campaña en la zona de San Carlos.

Entre las 17:41 y las 22:11, se plotearon cuatro relevos de PAC británicas entre los 140 y 180 km. TOCO y ACUARIO (C-130) no aterrizaron por situación táctica desfavorable (PAC en zona).

A las 23:20 el CIC propaló la alarma gris de bombardeo naval, situación que se mantuvo hasta las 03:30 del día siguiente.

El TPS-43 operó 17 horas y 40 minutos, y el TPS-44 de Ejército, 6 horas y 20 minutos. No se produjeron cortes por viento fuera de norma ni por falla técnica.

La invaluable ayuda de Perú a la Argentina

Tras la recuperación de las islas Malvinas, el gobierno de Perú se mantuvo atento a los acontecimientos, no solo por los históricos lazos con nuestro país, sino también por la manifiesta actitud de Chile de brindar apoyo incondicional al Reino Unido. Más aún, el Perú, a través del presidente Fernando Belaunde Terry, realizó acciones coordinadas con el secretario general de la Organización de Naciones Unidas (ONU), embajador peruano Javier Pérez de Cuellar, para llegar a un acuerdo de paz que evitara el enfrentamiento bélico.

Fracasadas las negociaciones e iniciadas las hostilidades, los gobiernos de Perú y de la Argentina evaluaron en absoluta reserva la posibilidad de una ayuda militar de gran magnitud. Se gestionó en esos días el envío de diez cazabombarderos supersónicos Mirage M-5P, con gran cantidad de elementos logísticos, incluido el armamento.

Para entonces un destacamento del Grupo Aéreo N.º 6 de Chiclayo, asiento de los M-5P, en el norte del país, ya venía operando hacía algunas semanas desde Arequipa, en la región sur. En esas circunstancias, el comandante del destacamento en Arequipa recibió la orden «estrictamente secreta» de planificar el traslado de aviones hacia la ciudad argentina de Jujuy.

En paralelo, un equipo de apoyo técnico conformado por personal de diferentes especialidades trabajaba —también en secreto— en el acondicionamiento de diez Mirage M-5P

configurados con sus tanques externos de combustible, verificaba su condición general y abastecía de munición de 30 mm sus dos cañones, entre otras tareas. Los M-5P saldrían completamente operativos con todos sus sistemas funcionando.

La noche previa al traslado de las aeronaves, se designaron los nueve pilotos restantes, se les comunicó el motivo, la clasificación de la misión y todas las instrucciones pertinentes.

A las 03:30 del 6 de junio de 1982, el equipo técnico recibió instrucciones directas del Comandante de Operaciones de la FAP. Habían sido seleccionados para viajar a la Argentina, ponerse bajo las órdenes de las autoridades militares, vestir el uniforme de la Fuerza Aérea Argentina e incorporarse a sus filas como efectivos regulares.

Media hora más tarde, abordaban un avión Hercules L-100 de la FAP que había sido cargado en Chiclayo y La Joya con equipos de mantenimiento, motores Atar, tanques de combustible y bombas, además de diecisiete especialistas altamente calificados que proporcionarían a sus pares argentinos la transferencia administrativa y técnica de las aeronaves, y los apoyarían para la operación de los M-5P. El Hercules L-100 despegó poco después con destino a la ciudad de Tandil.

Al despuntar ese mismo día, los pilotos de los M-5P se dirigieron a la plataforma donde los aviones, bajo una red de enmascaramiento, habían sido pintados con las insignias y matrículas argentinas.

Los diez M-5P, todos monoplazas, saldrían de la base de La Joya, en Arequipa, en tres escuadrillas: la primera conformada por cuatro aeronaves, y las restantes por tres. Despegarían con una separación de una hora y media para garantizar el sigilo y la respuesta alterna en caso de detección, y volarían en estricto silencio de radio tomando como ruta la frontera entre Chile y Bolivia.

Entre el personal que volaba en el Hercules y en los cazas sumaban 34 efectivos de la Fuerza Aérea del Perú que viajaban en secreto a nuestro país.

La primera escuadrilla llegó al aeropuerto de Jujuy alrededor del mediodía, y poco después arribó la segunda, completando así siete aviones. Reaprovisionaron combustible y los pilotos peruanos tuvieron allí el primer encuentro con sus pares argentinos. De ambos lados, hubo abrazos emocionados. La marcialidad militar y los protocolos pasaron a segundo plano.

Nos recibió el mayor Luis Puga de la Fuerza Aérea Argentina. Estaba con los ojos rojos porque acababa de eyectarse de su avión en la zona de Malvinas. No lo conocíamos, pero cuando nos saludamos parecía un familiar querido. No puedo decir que nuestra recepción fue efusiva; fue más que eso²⁴⁰.

El contingente peruano pernoctó allí y al día siguiente partió al destino final, la VI Brigada Aérea. Al bajar de sus aviones en Tandil, los pilotos peruanos se encontraron con rostros conocidos; eran los mecánicos que diariamente atendían los Mirage en Chiclayo. Las órdenes eran tan compartimentadas que nunca imaginaron esa reunión.

La tercera escuadrilla hizo la travesía La Joya-Jujuy-Tandil el 7 de junio —rememora el entonces mayor FAP Pedro Seabra Pinedo, uno de los pilotos que participó en la operación²⁴¹—. Ninguno de nosotros conocía exactamente la situación de las otras escuadrillas, porque no había ningún tipo de enlace por ningún medio. Por la tarde se completaron los diez aviones en Tandil.

Tras los saludos protocolares y una breve ceremonia, peruanos y argentinos rompieron filas y se unieron en sentidos abrazos, entre aplausos y palabras de agradecimiento.

²⁴⁰ Declaraciones del mayor general en retiro Ramiro Lanao Márquez uno de los pilotos que participó en la misión, a Óscar Bermeo Ocaña en “La operación secreta del Perú en la Guerra de Malvinas”, diario *El Comercio*, Lima, 2 de enero de 2021.

²⁴¹ Testimonio del teniente general FAP en retiro Pedro Seabra Pinedo a la Comisión BANIM.



M-5P modificado a versión Mara, en la VI Brigada Aérea de Tandil - BANIM DEH-FAA

Con qué emoción y alegría miraban los aviones con las escarapelas y banderas argentinas, además de reconocer los números de matrícula de aviones que habían sido derribados —prosigue Seabra Pinedo—. Luego tuvimos un breve tiempo para intercambiar aspectos operativos específicos de nuestras aeronaves. Conversamos también con los pilotos argentinos que habían participado en los ataques, para conocer las tácticas de combate utilizadas por la FAA y la RAF en combate aire-aire y en el ataque a las unidades navales.

Por la noche, los pilotos peruanos retornaron a Lima en el Hercules L-100. No obstante, un grupo del equipo de apoyo logístico salió al día siguiente a la BAM Río Gallegos, con parte del material. Al llegar, se encontraron con personal de la FAP de especialidad Defensa Aérea, designados para dar instrucción al personal argentino sobre el empleo de los misiles tierra-aire Strela.

El personal técnico peruano permanecería en la zona hasta después del cese del fuego, cuando fueron trasladados a la VI Brigada Aérea y luego a Buenos Aires. Recién el 27 de junio por la noche regresaron a Lima en un vuelo de Aerolíneas Argentinas.

La comitiva peruana se reintegró a sus actividades cotidianas en silencio. Nunca hubo actos protocolares, ni se volvió a hablar de la misión sobre territorio argentino.

Hay que tener en cuenta que esta operación tuvo la clasificación de «estrictamente secreto» —completa Seabra Pinedo—, por tal motivo no existen documentos escritos, ni evidencias fotográficas, y la información fue muy compartimentada. Recién desde hace unos cuatro años se publicó oficialmente el tema y estamos tratando de unir los eventos aislados para darle un contexto lógico, teniendo en cuenta que muchos protagonistas de más alto rango militar ya fallecieron, y se llevaron lo que sabían.

El 8 de noviembre del 2019, la embajada argentina en Perú organizó un acto de reconocimiento a los militares peruanos involucrados en la operación. El entonces embajador argentino Jorge Moya señaló:

Por el carácter secreto de su momento, siempre hubo resquemores en la diplomacia argentina y peruana para hacer este homenaje. Pero era una deuda histórica que teníamos que saldar. Estar con los protagonistas de aquel hecho fue muy emotivo. Son la expresión viva de la solidaridad peruana.

Nómina de los pilotos peruanos que trasladaron los diez Mirage M-5P, con sus grados de entonces:

- Mayor FAP Ramiro Lanao Márquez
- Mayor FAP Rubén Mimbela Velarde
- Capitán FAP Mario Núñez del Arco Puntriano

- Capitán FAP Augusto Mengoni Vicente
- Capitán FAP César Gallo Lale
- Capitán FAP Marco Carranza Correa
- Teniente FAP Gonzalo Tueros Mannareli
- Teniente FAP Pedro Ávila y Tello
- Teniente FAP Milenko Vojvodic Vargas
- Teniente FAP Pedro Seabra Pinedo

Los M-5P recibieron las matrículas de los Dagger derribados en Malvinas; sin embargo, el conflicto finalizó sin que entraran en combate debido a las tareas de preparación y acondicionamiento que insumieron varios días. Las aeronaves, adquiridas al gobierno de Perú, fueron actualizadas en 1987 a la versión Mara y estuvieron en servicio hasta 2015. Los «Mirage peruanos» son un símbolo de la hermandad de ambas naciones.



Homenaje en la Embajada argentina en Lima a los militares peruanos que participaron en la operación secreta - BANIM DEH-FAA

* * *

Salidas operativas del 7 de junio

La Fuerza Aérea ejecutó 36 salidas desde el continente, de las cuales 11 fueron de combate.

Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina

Learjet 35 A (T-24) del Grupo 1 Aerofotográfico (Escuadrón Fénix), basado en Comodoro Rivadavia, derribado por misil Sea Dart. Tripulación: vicecomodoro Rodolfo M. de la Colina, mayor Juan J. Falconier, capitán Marcelo P. Lotufo, suboficial ayudante Francisco T. Luna y suboficial auxiliar Guido A. Marizza, fallecidos.

* * *

En suma

Una vez conquistadas las posiciones en la península de Darwin, las fuerzas británicas se encontraban en condiciones de iniciar la ofensiva hacia Puerto Argentino. Pese a las bajas, la batalla significó un incentivo para el avance enemigo sobre la isla Soledad con dos ejes principales, uno desde San Carlos y otro desde Darwin.

Paulatinamente, la ofensiva aérea de la FAS ya no se focalizaría sobre concentraciones de buques puesto que el asalto anfibio en San Carlos estaba consolidado; no obstante, se realizaron algunas misiones exitosas con Canberra y A-4B sobre las posiciones terrestres

del desembarco. Con el correr de los días, los británicos harían saber que en esa zona instalarían un campamento de prisioneros de guerra con los efectivos de la BAM Cóndor y del Ejército, situación muy comprometida para planificar ataques aéreos sobre el sector. Los efectivos del Ejército de Puerto Mitre (Howard) y de bahía Fox quedaron aislados sin posibilidad de contacto terrestre con el resto de las unidades desplegadas.

El ataque al portaviones *Invincible* constituyó la única operación ofensiva de superioridad aérea en todo el conflicto, que se llevó a cabo en conjunto con la Armada. A partir de información relativamente exacta de la posición de los portaviones, se planificó el ataque al centro neurálgico de la flota británica.

Cabe la aclaración sobre las condiciones en que se seleccionó el sistema de armas A-4C y sus tripulaciones. Esta misión de largo aliento tenía el objetivo de dañar o neutralizar uno de los buques desde donde partía toda la ofensiva aérea contra las posiciones argentinas. Se planificó la misión con el último misil Exocet, sumado a una escuadrilla de A-4C que realizaría un ataque con bombas convencionales, sobre la premisa de que si el misil daba en el blanco, permitiría un margen de tiempo para la corrida final hacia el buque.

Independientemente del resultado del ataque, aún no convalidado ni admitido por los británicos, es necesario resaltar la actitud y el valor moral de los integrantes de la escuadrilla ZONDA. Sus jefes de escuadrilla y de sección fueron voluntarios y seleccionaron a sus numerales, pero todos sabían que, por la distancia al objetivo, trazando un gigantesco rodeo para lograr la sorpresa, no tendrían la menor posibilidad de que, ante una falla eventual o eyección, logaran ser rescatados; y si eran derribados y el piloto lograba sobrevivir próximo a la flota, el rescate quedaría librado a la buena voluntad de los británicos. Sin embargo, lejos de amedrentarse, partieron hacia su misión.

La Fuerza Aérea es celoso custodio de quienes supieron dar testimonio de tal heroísmo. Dos de los pilotos pertenecen al recuerdo imperecedero de los que cayeron en Malvinas. Los dos que volvieron permiten dar fe de los hechos.

Luego de la batalla en el istmo de Darwin, la mayoría de los puestos de la ROA desplegados en los alrededores de la BAM Cóndor quedaron aislados o detrás de las líneas enemigas. Algunos integrantes fueron hechos prisioneros, pero otros lograron replegar a Puerto Argentino mediante la valiosa ayuda de los helicópteros que, pese a todo, siguieron volando en medio del avance británico.

El 31 de mayo, el Bell 212 H-85 efectuó el rescate en combate de los integrantes del Puesto de Observación Aérea “Biguá”, frente a las narices del enemigo, a pocos kilómetros de la ex BAM Cóndor en poder de los británicos. Fue la única misión en donde se previó una recuperación de personal en un punto preestablecido. Para el sistema Bell 212, significaría a la postre el último vuelo en Malvinas, ya que ambas aeronaves presentaban fallas técnicas que, tras casi dos meses de operación continua en las islas y sin repuestos, resultaron imposibles de subsanar.

A través de las misiones Black Buck 5 y 6, del 31 de mayo y 3 de junio respectivamente, los británicos intentaron silenciar el radar TPS-43 con los misiles antirradiación Shrike cedidos por los Estados Unidos. Durante Black Buck 5, si bien el Vulcan logró efectuar los disparos de dos misiles, ambos impactaron a metros de la antena produciendo daños en su estructura y seccionando los cables que llevaban la señal radar desde la cabina técnica hasta la operativa. El TPS-43 volvió a funcionar a pleno a partir de las 21:00 del día siguiente, después de recibir los repuestos desde el continente, y continuó con el apoyo a la operación aérea y brindando las alertas de ataques por mar y aire.

En el caso de Black Buck 6, con un arriesgado juego del gato y el ratón, los operadores del radar Malvinas, mediante el corte manual de la emisión, lograron evitar el lanzamiento de los Shrike negando la información necesaria para la activación de los misiles, lo que hubiera resultado en un impacto directo como el recibido por el radar Skyguard del Ejército, adquirido como blanco de oportunidad.

En aquellos días, los Harrier comenzaron a realizar ataques aéreos con bombas guiadas por láser (LGB): un GR.3 iba como iluminador y otro portaba la bomba, junto con otros aviones que llevaban armamento convencional. La mayoría de los lanzamientos se produjeron para batir objetivos del Ejército desplegados en el terreno; en la BAM Malvinas lo hicieron en dos oportunidades con trayectorias e impactos cortos.

Para el sistema de armas Canberra, se implementó sobre la marcha un ingenioso sistema lanzador de *chaff* y bengalas con iniciadores de los mismos cartuchos de arranque de los motores. Fueron varias las oportunidades en que los británicos intentaron derribar estos aviones en altura con misiles Sea Dart desde destructores Tipo 42. Dado que su operación era nocturna, muchas veces los misiles fueron visualizados por los tripulantes que de inmediato iniciaban maniobras evasivas, pero el aditamento del lanzador de *chaff* sin duda contribuyó a evitar el impacto fatal.

Las tripulaciones de Hercules continuaron llegando a la BAM Malvinas, pese a que el cerco se iba cerrando y resultaba cada vez más riesgoso penetrar las defensas. Al ser detectados, y luego del aterrizaje, los británicos incrementaban las PAC en los alrededores tratando de cazarlos, casi siempre luego del despegue de la BAM Malvinas, siempre manteniéndose alejados del perímetro defensivo de la artillería antiaérea. Esto provocaba que la permanencia de los Hercules estuviera casi siempre bajo alerta roja, descargando más de quince toneladas en pocos minutos y muchas veces asumiendo novedades en el avión, que en tiempo de paz serían privativas de vuelo. La odisea del TOCO despegando de la BAM Malvinas con una cubierta destrozada dio muestra de la profesionalidad y el compromiso de las tripulaciones de transporte. Luego del despegue, siempre con las PAC en ciernes, se adentraban en el mar volando rasantes en plena noche y tomaban rumbos esquivos con la ayuda del radar Malvinas; los pilotos y navegantes debían extremar las precauciones ante los obstáculos, manteniendo estable el avión a pocos metros del océano y a salvo de la aviación enemiga.

El derribo del Hercules TC-63 TIZA, en vuelo exploración para marcación de blancos navales (los denominados «vuelos locos»), cobró la cuota de sangre en las heroicas tripulaciones de transporte. Una exploración por el norte de Malvinas los dejó expuestos a la detección de la fragata *Minerva*, que de inmediato guio una PAC para interceptarlo. Sin posibilidad de defensa, quedó expuesto al fuego mortífero de misiles y cañones del Sea Harrier. Siete valientes tripulantes se fueron con el avión.

La operación de Pucará en la BAM Malvinas se tornó riesgosa y comprometida. Sin posibilidad de un aeródromo de alternativa, continuaron saliendo y apoyando en la medida de lo posible con operaciones de apoyo aéreo al Ejército.

Se improvisó con el sistema de armas M-5 un bombardeo diurno con aproximación en alta cota y lanzamiento en picada de 60°, siempre con apoyo radar. Lamentablemente, el sector de los blancos permanecía con nubosidad baja, por lo que fue imposible realizar una adecuada puntería sobre los objetivos; al no poseer ninguna clase de navegador autónomo, el punto de entrada se lo brindó el radar TPS-43 del CIC Malvinas.

El 7 de junio, se produjo el fatal derribo del Learjet 35 A matrícula T-24. En misión de dos aviones para diversión y reconocimiento fotográfico, fue la única aeronave perdida del Escuadrón Fénix durante el conflicto. La misión primordial era la de diversión, pero iba equipado con cámara vertical alistada por algún eventual objetivo de oportunidad. Asimismo, se comprobaría durante el vuelo un equipo de HF Grinnel encriptado para posibilitar comunicaciones seguras con Malvinas y el continente. Siguiendo la trayectoria normal con rumbo este sobre las islas y estando a una considerable distancia de las PAC británicas que habían despegado para interceptarlos, ignoraban que un destructor misilístico cerca de San Carlos estaba al acecho para blancos en altura. En cierto momento los tripulantes de ambos aviones observaron las estelas de dos misiles; de inmediato iniciaron el escape, pero uno de ellos impactó en el T-24. Fallecieron los cinco tripulantes.

La intervención del Escuadrón Fénix durante el conflicto resultó inapreciable en vuelos de exploración, pero fundamentalmente en misiones de diversión. Día y noche partían hacia las islas, hasta lograr la reacción de las PAC que salían a interceptarlos, lo que provocaba el desgaste y el esfuerzo de poner aviones en el aire durante las veinticuatro horas, la fatiga y el cansancio de sus tripulaciones, contribuyendo así a agotar sus recursos aéreos mediante la persistencia.

Sin duda, constituye un hito histórico el apoyo que brindó la República del Perú a la Argentina en el momento que más lo necesitaba. Mientras que el Reino Unido ponía en marcha su maquinaria bélica asistida por los EE.UU., acompañado simultáneamente de una ofensiva diplomática donde se declamaba la «agresión» argentina, sin mencionar siquiera la historia de la usurpación de Malvinas y los derechos incuestionables que le correspondían como territorio propio, la mayoría de los países abogaban por una solución pacífica, algunos apoyando a la Argentina sin que tuvieran peso para promover decisiones importantes en el conflicto.

Solo Perú materializó su apoyo cediendo diez aviones de combate con todo el soporte logístico sumado el armamento.

Con gran sorpresa, los escuadrones aeromóviles de M-5 vieron arribar en un C-130 tanques de combustible de 1300 y 1700 litros pintados con otros colores de enmascaramiento y leyendas de apoyo escritas por los técnicos peruanos. Fue lo primero que se utilizó, pues en aquel momento el número de tanques disponibles era crítico por las alternativas de los ataques.

Finalmente, los aviones peruanos no llegaron a ser desplegados al teatro de operaciones ya que se debía realizar un ajuste en los motores (usaban combustible JP-4 en lugar de JP-1). Cuando este problema estuvo resuelto, ya la suerte del conflicto estaba decidida.

Los hombres de ambas Fuerzas Aéreas crearon en ese momento un lazo de amistad y hermandad que permanece hasta nuestros días.

Indice volumen II

Tercera parte – 45 días de guerra (continuación).....	13
Capítulo 10. Tiempo previo al desembarco	15
Miércoles 12 de mayo.....	17
Meteorología.....	17
Situación táctica.....	17
Exploración y reconocimiento lejano.....	17
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	18
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	18
Escuadrón Fénix.....	18
Operaciones aéreas ofensivas.....	19
Ataque a las fragatas HMS <i>Brilliant</i> y <i>Glasgow</i>	20
Transporte y abastecimiento aéreo.....	22
Análisis de las misiones	22
Salinización en el parabrisas, problema a resolver.....	24
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	25
Escuadrón Helicópteros.....	26
Salidas operativas del 12 de mayo.....	27
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	27
Bajas británicas declaradas.....	27
Jueves 13 de mayo	27
Meteorología.....	27
Situación táctica.....	27
Exploración y reconocimiento lejano.....	28
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	28
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	28
Escuadrón Fénix.....	29
Búsqueda y rescate sobre el continente.....	30
Transporte y abastecimiento aéreo.....	30
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	31
Escuadrón Helicópteros.....	31
Honras fúnebres al primer teniente Fausto Gavazzi	32
Salidas operativas del 13 de mayo.....	32
Viernes 14 de mayo.....	32
Meteorología.....	32
Situación táctica.....	32
Exploración y reconocimiento lejano.....	33
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	33
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	33

Escuadrón Fénix.....	34
Transporte y abastecimiento aéreo.....	35
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	35
Escuadrón Helicópteros.....	36
Salidas operativas del 14 de mayo.....	37
Sábado 15 de mayo.....	37
Meteorología.....	37
Situación táctica.....	37
Exploración y reconocimiento lejano.....	37
Ataque a la EAN Calderón.....	38
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	39
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	40
Escuadrón Fénix.....	41
Transporte y abastecimiento aéreo.....	42
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	43
Escuadrón Helicópteros.....	44
Salidas operativas del 15 de mayo.....	45
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	45
Domingo 16 de mayo.....	45
Meteorología.....	45
Reorganización de la conducción superior argentina.....	45
Situación táctica.....	45
Exploración y reconocimiento lejano.....	46
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	46
Transporte y abastecimiento aéreo.....	46
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	47
Escuadrón Fénix.....	47
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	48
Escuadrón Helicópteros.....	49
Escuadrón Pucará.....	50
Salidas operativas del 16 de mayo.....	50
Lunes 17 de mayo.....	50
Meteorología.....	50
Situación táctica.....	51
Exploración y reconocimiento lejano.....	51
Previsión de misiones de interdicción aérea estratégica.....	51
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	52
Transporte y abastecimiento aéreo.....	52
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	52

Escuadrón Fénix.....	53
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	54
Escuadrón Pucará.....	54
Escuadrón Helicópteros.....	55
Salidas operativas del 17 de mayo.....	55
Martes 18 de mayo.....	55
Meteorología.....	55
Situación táctica.....	55
Exploración y reconocimiento lejano.....	56
Operaciones Plum Duff y Mikado.....	56
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	60
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	60
Escuadrón Fénix.....	61
Transporte y abastecimiento aéreo.....	61
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	62
Escuadrón Pucará.....	63
Escuadrón Helicópteros.....	64
Salidas operativas del 18 de mayo.....	65
Bajas británicas declaradas.....	65
Miércoles 19 de mayo.....	65
Meteorología.....	65
Situación táctica.....	65
Exploración y reconocimiento lejano.....	66
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	66
Transporte y abastecimiento aéreo.....	66
Primera entrega de carga por lanzamiento en zona de combate.....	66
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	67
Escuadrón Fénix.....	68
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	69
Escuadrón Pucará.....	69
Escuadrón Helicópteros.....	70
Salidas operativas del 19 de mayo.....	72
Bajas británicas declaradas.....	72
Jueves 20 de mayo.....	72
Meteorología.....	72
Situación táctica.....	73
Exploración y reconocimiento lejano.....	73
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	73
Transporte y abastecimiento aéreo.....	73

Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	74
Escuadrón Fénix.....	75
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	76
Escuadrón Helicópteros.....	77
Escuadrón Pucará.....	78
Salidas operativas del 20 de mayo.....	78
En suma.....	78
Capítulo 11. Batalla de San Carlos.....	81
Viernes 21 de mayo.....	83
Meteorología.....	83
Exploración y reconocimiento lejano.....	83
Avistamiento del submarino HMS <i>Onix</i>	83
Desembarco británico en brazo San Carlos.....	84
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	85
Escuadrón Pucará.....	86
Escuadrón Helicópteros.....	88
Primer rescate en combate.....	88
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	89
Desarrollo de las espoletas KEMA.....	89
Operaciones aéreas ofensivas.....	90
Primera oleada.....	90
Segunda oleada.....	95
Tercera oleada: hundimiento de la HMS <i>Ardent</i>	97
Cuarta oleada.....	105
Transporte y abastecimiento aéreo.....	106
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	106
Escuadrón Fénix.....	107
Sector de Defensa Aérea Malvinas.....	109
Modificación de la autoridad del OCAT en vuelo.....	110
Balance de las acciones del 21 del mayo.....	110
Salidas operativas del 21 de mayo.....	112
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	112
Bajas británicas declaradas.....	112
Sábado 22 de mayo.....	113
Meteorología.....	113
Situación táctica.....	113
Conducción superior argentina.....	114
Exploración y reconocimiento lejano.....	114
Ataque con misiles a un B-707.....	114

Acciones de la Fuerza Aérea Sur	115
Operaciones aéreas ofensivas.....	115
Ataque contra objetivos navales y terrestres en Puerto San Carlos	115
Transporte y abastecimiento aéreo	116
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	116
Escuadrón Fénix.....	117
Ecos de helicópteros en el continente	119
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	119
Escuadrón Helicópteros.....	121
Rescate múltiple de tripulantes y del guardacostas <i>Río Iguazú</i>	121
Salidas operativas del 22 de mayo	122
Domingo 23 de mayo.....	122
Meteorología.....	122
CEOPECON, Central de Operaciones Conjuntas	122
Situación táctica.....	122
Exploración y reconocimiento lejano	123
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	123
Operaciones aéreas ofensivas.....	123
Primera oleada.....	123
Segunda oleada.....	124
Alerta en el continente.....	129
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	129
Escuadrón Fénix.....	130
Transporte y abastecimiento aéreo.....	133
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	133
Escuadrón Pucará	134
Escuadrón Helicópteros.....	135
Buzos de la Base Cóndor	136
Operación Tacho	137
Salidas operativas del 23 de mayo	138
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	138
Bajas británicas declaradas.....	138
Lunes 24 de mayo.....	138
Meteorología.....	138
Situación táctica.....	138
Exploración y reconocimiento lejano.....	139
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	139
Operaciones aéreas ofensivas.....	139
Transporte y abastecimiento aéreo.....	144
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	144

Escuadrón Fénix.....	145
Búsqueda y rescate del alférez Mario Valko.....	147
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	148
Escuadrón Pucará.....	148
Escuadrón Helicópteros.....	148
Salidas operativas del 24 de mayo.....	149
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	149
Bajas británicas declaradas.....	149
Martes 25 de mayo.....	149
Meteorología.....	149
Exploración y reconocimiento lejano.....	150
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	150
Operaciones aéreas ofensivas.....	150
Hundimiento del destructor HMS <i>Coventry</i>	153
Ataque al SS <i>Atlantic Conveyor</i>	156
Transporte y abastecimiento aéreo.....	157
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	158
Escuadrón Fénix.....	159
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	160
BAM Malvinas.....	160
Escuadrón Pucará.....	161
BAM Cóndor.....	161
Escuadrón Helicópteros.....	162
Salidas operativas del 25 de mayo.....	163
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	163
Bajas británicas declaradas.....	163
Miércoles 26 de mayo.....	164
Meteorología.....	164
Situación táctica.....	164
Exploración y reconocimiento lejano.....	164
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	165
Operaciones aéreas ofensivas.....	165
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	165
Escuadrón Fénix.....	166
Transporte y abastecimiento aéreo.....	167
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	167
BAM Malvinas.....	167
BAM Cóndor.....	168
Escuadrón Helicópteros.....	168
Salidas operativas del 26 de mayo.....	169

Jueves 27 de mayo	169
Meteorología.....	169
Exploración y reconocimiento lejano – Transporte logístico estratégico	169
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	170
Operaciones aéreas ofensivas.....	170
Bombardeo nocturno con BMK-62.....	170
Traslado de aviones IA-58 a Malvinas	174
Transporte y abastecimiento aéreo.....	174
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	175
Marcación de blancos navales o «vuelos locos»	175
Escuadrón Fénix.....	177
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	178
BAM Malvinas.....	178
Escuadrón Helicópteros	179
BAM Cóndor	179
Primeros enfrentamientos en Darwin.....	181
Salidas operativas del 27 de mayo	182
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	182
Bajas británicas declaradas.....	182
El fin de la batalla de San Carlos	182
En suma.....	183
Capítulo 12. Defensa de la Base Cóndor	187
Viernes 28 de mayo	189
Meteorología.....	189
Situación táctica.....	189
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	190
BAM Cóndor	190
Escuadrón Pucará: apoyo aéreo cercano en Darwin.....	192
Sector de Defensa Aérea Malvinas.....	196
Los combates en la BAM Cóndor.....	197
Escuadrón Helicópteros.....	203
Infiltración detrás de las líneas enemigas	204
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	207
Operaciones aéreas ofensivas.....	207
Interdicción aérea de tráfico naval: Hercules bombardero	209
Traslado de aviones IA-58 a Malvinas	211
Planificación de bombardeo con Canberra	212
Transporte y abastecimiento aéreo.....	212
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	213
Escuadrón Fénix.....	214

Primer intento de rescate en la EAN Calderón	214
Salidas operativas del 28 de mayo.....	215
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	215
Bajas británicas declaradas.....	215
Sábado 29 de mayo.....	215
Meteorología.....	215
Transporte logístico estratégico	216
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	216
Operaciones aéreas ofensivas.....	216
Interdicción aérea del tráfico marítimo enemigo	216
Bombardeo nocturno a San Carlos.....	217
Nuevos refuerzos de Pucará a la BAM Malvinas	220
Transporte y abastecimiento aéreo.....	221
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	222
Escuadrón Fénix.....	223
Rescate en la isla de Borbón	224
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	226
Final de la BAM Cóndor.....	226
BAM Malvinas.....	228
Escuadrón Helicópteros.....	228
Impacto de un misil sobre el aeropuerto.....	229
Prisioneros de la BAM Cóndor	232
Salidas operativas del 29 de mayo.....	232
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	232
Bajas británicas declaradas.....	232
En suma.....	232
Capítulo 13. La FAS se empeña a fondo.....	235
Domingo 30 de mayo	237
Meteorología.....	237
Situación táctica.....	237
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	238
Ataque al portaviones HMS <i>Invincible</i>	238
Planificación de la operación	238
Ejecución.....	239
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	245
Escuadrón Fénix.....	246
Transporte y abastecimiento aéreo.....	246
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	247
Escuadrón Helicópteros	248

Salidas operativas del 30 de mayo.....	248
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	248
Bajas británicas declaradas.....	249
Lunes 31 de mayo.....	249
Meteorología.....	249
Situación táctica.....	249
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	249
Ecos de helicópteros en el continente.....	249
Operaciones aéreas ofensivas.....	251
Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo.....	252
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	253
Escuadrón Fénix.....	254
Transporte y abastecimiento aéreo.....	254
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	255
Ataque con misiles al radar TPS-43.....	255
Escuadrón Helicópteros.....	257
Salidas operativas del 31 de mayo.....	259
Martes 1 de junio.....	259
Meteorología.....	259
Exploración y reconocimiento lejano.....	259
Situación táctica.....	259
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	260
Operaciones aéreas ofensivas.....	260
Contramidas electrónicas para los Canberra.....	260
Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo.....	261
Transporte y abastecimiento aéreo	262
Derribo del C-130H TIZA.....	263
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	264
Escuadrón Fénix.....	265
Acciones del Componente Aéreo Malvinas	266
Salidas operativas del 1 de junio.....	268
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina	268
Bajas británicas declaradas.....	268
Miércoles 2 de junio	268
Meteorología.....	268
Acciones de la Fuerza Aérea Sur	269
Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo	269
Exploración, reconocimiento y tareas especiales	269
Escuadrón Fénix.....	270

Búsqueda del TIZA.....	270
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	270
Salidas operativas del 2 de junio.....	271
Jueves 3 de junio.....	271
Meteorología.....	271
Exploración y reconocimiento lejano.....	272
Transporte logístico estratégico.....	272
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	272
Transporte y abastecimiento aéreo.....	272
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	273
Escuadrón Fénix.....	273
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	274
Salidas operativas del 3 de junio.....	275
Viernes 4 de junio.....	275
Meteorología.....	275
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	275
Interdicción aérea estratégica del tráfico marítimo.....	275
Apoyo aéreo directo.....	276
Transporte y abastecimiento aéreo.....	277
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	277
Escuadrón Fénix.....	278
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	278
Salidas operativas del 4 de junio.....	279
Bajas británicas declaradas.....	279
Sábado 5 de junio.....	279
Meteorología.....	279
Exploración y reconocimiento lejano.....	280
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	280
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	282
Escuadrón Fénix.....	283
Transporte y abastecimiento aéreo.....	284
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	285
Salidas operativas del 5 de junio.....	286
Domingo 6 de junio.....	286
Meteorología.....	286
Transporte logístico estratégico.....	286
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	286
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	287

Escuadrón Fénix.....	287
Evacuación sanitaria.....	288
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	288
Salidas operativas del 6 de junio.....	289
Bajas británicas declaradas.....	289
Lunes 7 de junio.....	289
Meteorología.....	289
Exploración y reconocimiento lejano.....	289
Acciones de la Fuerza Aérea Sur.....	290
Exploración, reconocimiento y tareas especiales.....	290
Escuadrón Fénix: derribo del Learjet T-24.....	290
Apoyo aéreo directo.....	294
Transporte y abastecimiento aéreo.....	295
Redespliegue de los A-4B y de los M-5.....	295
Acciones del Componente Aéreo Malvinas.....	295
La invaluable ayuda de Perú a la Argentina.....	296
Salidas operativas del 7 de junio.....	299
Pérdidas de la Fuerza Aérea Argentina.....	299
En suma.....	299

